



Concept afweegkader voor middellange termijn Woningbouw en mobiliteit

Aanleiding: afspraken op 3 termijnen

Woningbouw en infrastructuur in de tijd

Coalitieakkoord: “We stellen voor de komende 10 jaar in totaal €7,5 mrd beschikbaar voor goede ontsluiting van nieuwe woningen in de verstedelijkingsgebieden en daarbuiten.”

1. Korte termijn: versnellen realisatie woningbouw met infrastructuur en bereikbaarheidsmaatregelen (in heel Nederland)



Helpt om op korte termijn duidelijkheid te krijgen en tempo te maken

2. Middellange termijn: grootschalige woningbouwgebieden rest van €7,5 miljard en de €500 miljoen knelpunten gebiedsontwikkeling



Infra-investeringen op middellange termijn faciliteren woningbouw op lange termijn

3. Lange termijn (na 2030): voorbereiden en uitwerken t.b.v. besluitvorming volgend kabinet

Afweegkader grootschalige locaties

Integrale afweging (op pakketniveau)

Woningbouw-waarde

- Ligging in woningmarkt-spanningsgebied en bijdrage aan tekort
- Volume betaalbare woningbouw
- Relevantie infra-investeringen voor woningbouw (noodzaak/toerekenbaarheid, directe/indirecte bijdrage)
- Kans op substantiële realisatie tot 2030.
- Aantal woningen buiten grootschalige woningbouwgebieden cq. na 2030 dat meelift met investering

- Kosteneffectiviteit o.b.v. mobiliteitsinvestering: 1) nieuwe woningen, 2) profijt bestaande bewoners, reizigers en bedrijven



Bereikbaarheids-waarde

- Duurzame mobiliteit door nabijheid en flankerend beleid
- Impact mobiliteitsmaatregelen op IMA-opgaven
- Verbetering regionale bereikbaarheid/meeprofitieren bestaande stad

Randvoorwaarden

- Het (aannemelijk/ op termijn) kunnen voldoen aan randvoorwaarden als stikstof, geluid, externe veiligheid

Ruimtelijke integrale afwegingen

- Bedrijvigheid
- Balans wonen-werken
- Ruimtelijke kwaliteit, openbare ruimte en groen
- Energie en circulariteit
- Klimaatbestendig en natuur-inclusief bouwen
- Water en bodem
- Veilig leefmilieu/verkeersveiligheid

Afweegkader voor de MLT

- Betreft bereikbaarheids- en gebiedsinvesteringen in de grootschalige woningbouwgebieden, liggend binnen woningmarktspaningsgebieden/verstedelijkingsregio's
- Voor investeringen in mobiliteitsmaatregelen vanuit het Mobiliteitsfonds is de MIRT-systematiek (waar de MKBA een onderdeel van is) en het MIRT-proces uitgangspunt
- Het afweegkader is bedoeld om gezamenlijk (rijk / regio) te komen tot een maatschappelijk kosten-effectieve afweging om grootschalige woningbouw (netto toevoeging van woningen) te realiseren
- Het afweegkader is rationeel en navolgbaar en levert beslisinformatie (over bereikbaarheid, woningbouw en economie), welke vervolgens gebruikt kan worden om te sorteren en prioriteren
- Er wordt gebruik gemaakt van bestaande kennis: o.a. MIRT-onderzoeken, IMA, verstedelijkingsstrategieën, bestaande MKBA's
- Er is oog voor de verdere ontwikkeling van gebieden na 2030 en de mate waarin ingespeeld kan worden op onzekerheden/flexibiliteit in de planning.
- Randvoorwaarden: het aannemelijk/op termijn kunnen voldoen aan randvoorwaarden als stikstof, geluid en externe veiligheid.

Afweegkader: betrokken partijen

Gezamenlijk product van veel verschillende partijen

- Inbreng vanuit onderstaande partijen om te zorgen dat afweegkader maatschappelijk relevant, rationeel en navolgbaar is
 - Via BO-Mobiliteit & Woningbouw: IPO, VNG, Unie van Waterschappen en Vervoerregio's.
 - IenW en BZK gebruiken bestaande gremia als klankbord voor input afweegkader
 - Rol koepels om eigen achterban te betrekken en tot standpunt te komen voor bestuurlijk overleg Mobiliteit & Woningbouw
 - Marsroute interdepartementaal (IenW, BZK, EZK, LNV, OCW, FIN, etc.)
 - Maatschappelijk middenveld: diverse partijen hebben input geleverd (gevraagd of eigen initiatief). VNO-NCW, Neprom, Mobiliteitsalliantie, Forum Stedelijke Vernieuwing etc.
 - Wetenschappelijke toets (PBL, KiM, CPB etc.)

Ambitie van het afweegkader

Met welk doel zijn we de plannen aan het wegen

Het doel is een substantiële stap te zetten in grootschalige woningbouw en bereikbaarheid in die gebieden waar de opgave het grootste is. Beoogd resultaat is zo veel mogelijk goed bereikbare woningen. Voor de feitelijke afweging is dit vertaald in een aantal kernbegrippen:

- Woningbouwwaarde
 - Realisatie van een groot aantal betaalbare woningen (nabij OV-knooppunten of kanaalzones) in woningmarktspanningsgebieden en binnen grootschalige toekomstvaste woningbouwgebieden
- Bereikbaarheidswaarde
 - Duurzame bereikbaarheid door nabijheid en flankerend beleid
 - Verbetering regionale bereikbaarheid/meeprofiteren bestaande stad
 - Impact op mobiliteitsopgaven IMA
- Maatschappelijke kosteneffectiviteit investeringen
- Voldoen aan wettelijke randvoorwaarden, zoals stikstof, geluid en externe veiligheid
- Bijdragen aan ruimtelijke integrale afwegingen

Inhoudelijke basis

Waarop baseren we het afweegkader?

- Centraal doel en middel volgt uit coalitieakkoord: versnellen woningbouw, door ... beschikbaar te stellen voor goede ontsluiting van nieuwe woningen in de verstedelijkingsgebieden en daarbuiten.
- Uitgewerkt in actieprogramma woningbouw; actielijn 4.
- Verder:
 - NOVI (ruimtelijk). Stedelijk Netwerk Nederland. Gebiedsgerichte integrale afwegingen. Ieder gebied vult eigen opgaven in.
 - IMA en Schets mobiliteit 2040 (mobiliteit). Netwerkopgaven. Duurzame mobiliteit.
 - Verstedelijkingsstrategieën vastgesteld door regio en rijk (gebiedsgericht). Ambities en strategieën zijn (ook) regio-specifiek.
 - MIRT-Onderzoeken, MIRT-Verkenningen.
 - Programma bedrijventerreinen.

Woningbouwwaarde

Kerncriteria en operationalisatie

- **Woningmarkt-spanning:** bijdrage aan oplossen tekorten woningbehoefte tot 2030. In absolute aantallen + relatieve aandeel in opgave. [Hoe meer hoe beter](#)
- **Betaalbare woningbouw:** aantal woningen in sociale huur, particuliere huur tot €1.000 p/m en betaalbare koop (tot NHG-grens; €355.000 in 2022). Minimaal 50% van programma.
- **Relevantie infra-investeringen voor woningbouw:**
 - a) noodzaak/ randvoorwaardelijkheid voor woningbouw: [hoe hoger hoe beter](#)
 - b) mate van toerekenbaarheid aan woningbouw: [hoe hoger hoe beter](#)
- **Kans op substantiële realisatie tot 2030.**
- **Aantal woningen buiten grootschalige locaties tot 2030 dat meelift met investering.** [hoe hoger hoe beter](#)
- **Aantal woningen dat na 2030 gebouwd wordt die meeliften met investering.** [hoe hoger hoe beter](#)
- *Ranking via scoring in kwalitatieve categorieën (bv. +/++ etc. of 1 t/m 5)*

Bereikbaarheidswaarde

Wat is de hoofdlijn van de afweging ten aanzien van de bereikbaarheid

1. Wat betekenen de nieuwe woningen (en arbeidsplaatsen) voor het mobiliteitssysteem: hoe veranderen de verplaatsingen van de nieuwe en bestaande woningen (en arbeidsplaatsen) door de combinatie van nabijheid en flankerend mobiliteitsbeleid? **Hoe meer functies dichtbij, hoe minder de mobiliteitsvraag**
2. Wat betekenen de mobiliteitsmaatregelen voor de regionale bereikbaarheid: In hoeverre profiteert de hele regio mee van de betreffende gebiedsontwikkeling en mobiliteitsinvestering? **Hoe regionaal doordachter de mobiliteitsmaatregelen, hoe meer baathebbers**
3. In hoeverre zijn de bijbehorende mobiliteitsmaatregelen (auto en OV infrastructuur) gekoppeld aan een toekomstige IMA-opgave? **Hoe meer gekoppeld, hoe beter**

feedback-loop



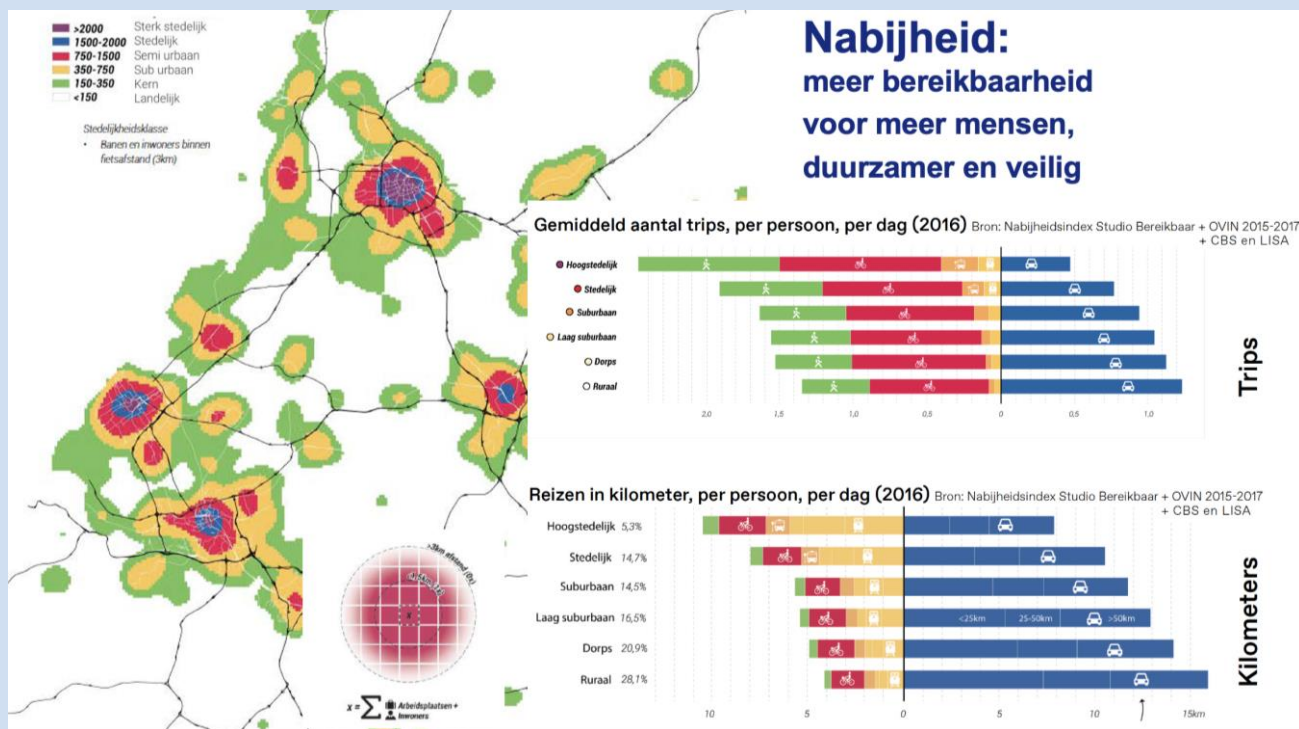
Bereikbaarheidswaarde (1)

Duurzame mobiliteit door nabijheid en flankerend beleid

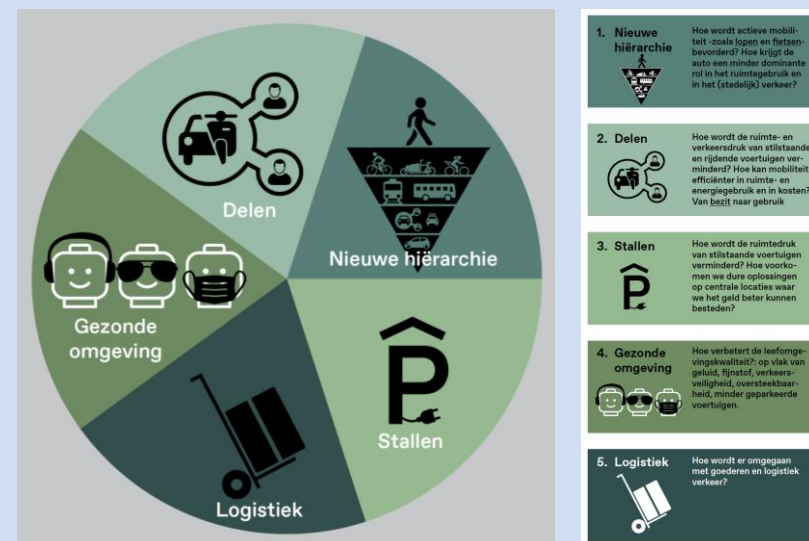
- Hoe verandert de nabijheid door de komst van de nieuwe woningen (locatie en het programma / dichtheid)? Relatie met knoopwaarde.
- Wat betekent dit voor de toekomstige (langeafstands-)verplaatsingen voor nieuwe en bestaande woningen?
- In hoeverre zorgt het mobiliteitsplan van het woningbouwgebied voor een mobiliteitstransitie (o.a. flankerend beleid gericht op het gebruik van netwerken als koppeling met modaliteiten OV en fiets). Voor de voorgestelde maatregelen voor mobiliteitstransitie werken regio en Rijk samen ten behoeve van standaardisatie en opschaling. Het Rijk kan daarbij ondersteuning bieden.
- **Criterion**: impact van de verstedelijking op het verplaatsingspatroon
- **Indicator**: toename van aantal langeafstandsverplaatsingen per woning met de auto en OV (effect nieuwe woningen + verandering verplaatsingsgedrag bestaande woningen). Hoe lager hoe beter.

Bereikbaarheidswaarde (1)

Duurzame mobiliteit door nabijheid en flankerend beleid



Menukaart Mobiliteitstransitie "de schijf van 5"



Bereikbaarheidswaarde (2)

Verbetering regionale bereikbaarheid/mee profiteren bestaande stad

- In welke mate verbetert de regionale bereikbaarheid door de te nemen mobiliteitsmaatregelen? In hoeverre profiteert hele regio mee van de betreffende gebiedsontwikkeling en mobiliteitsinvestering?
- **Criterion:** Verbeteren regionale bereikbaarheid.
 - a) effect gebiedsontwikkeling op bereikbaarheid
 - b) effect mobiliteitsinvestering op bereikbaarheid
 - c) behalen gebiedsspecifieke rijk/regio ambities uit brede verstedelijkingsstrategie.

Bereikbaarheidswaarde (2)

Verbetering regionale bereikbaarheid/mee profiteren bestaande stad

- **Indicatoren** verbeteren regionale bereikbaarheid :
- Toename aantal bereikbare arbeidsplaatsen voor inwoners (30 minuten met de auto en 45 minuten met OV) (percentage). Hoe hoger hoe beter.
- Toename van aantal inwoners (potentiële werknemers of klanten) dat binnen een redelijke reistijd (30 minuten met de auto en 45 minuten met OV) bestaande locaties (arbeidsplaatsen) kunnen bereiken. Hoe hoger hoe beter.
- Kwalitatieve duiding (regel tekst) over wat ingreep regio brengt irt strategie.
- % van noodzakelijke ingrepen uit ontwikkelpad tot 2035 dat gerealiseerd wordt.
- **Methode:** expert judgement o.b.v. beschikbare regionale onderzoeken.

Bereikbaarheidswaarde (3)

Impact mobiliteitsmaatregelen op IMA-opgaven

- Mate waarin mobiliteitsmaatregelen niet alleen bijdragen aan bereikbaar maken van woningbouwlocaties, maar ook een bijdrage leveren aan het mobiliteitssysteem (voor bestaande reizigers).
- Woningbouw is al meegenomen in WLO-scenario hoog en daarmee in opgaven in de IMA.
- In hoeverre lossen de mobiliteitsmaatregelen de IMA-opgaven (netwerk, bereikbaarheid, verkeersveiligheid) op?
- **criterium:** bijdrage aan de IMA-mobiliteitsopgave
- **indicator:** doelbereik van de mobiliteitsmaatregel aan de IMA-opgave
- **methode:** expert-judgement op basis van de onderliggende onderzoeken

Woningbouw + bereikbaarheidswaarde

criterium: Kosteneffectiviteit op basis van mobiliteitsinvestering

Wat is de kosteneffectiviteit op basis van de mobiliteitsinvestering?

1. T.o.v. omvang te realiseren woningbouw
2. T.o.v. omvang profijt bestaande bewoners, reizigers en bedrijven

Ruimtelijke kwaliteit/toekomstwaarde

Uitgangspunt is dat de grootschalige woningbouw een belangrijke bijdrage levert aan ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

1. Een kwalitatieve toets op voldoen aan belangrijke randvoorwaardelijkheden:
 - Het (aannemelijk/op termijn) kunnen voldoen aan randvoorwaarden als stikstof, geluid, externe veiligheid.
2. Bijdragen aan (maatschappelijke kosten en baten in beeld van):
 - Bedrijvigheid
 - Een goede balans wonen-werken met bereikbare banen
 - Ruimtelijke kwaliteit, openbare ruimte en groen
 - Energietransitie en circulariteit
 - Klimaatbestendig en natuur-inclusief bouwen
 - Water en bodem
 - Verkeersveiligheid