

## Format bestedingsplannen Aanvullende Post

### 1. Aanleiding (probleem en doel)

Beschrijf in de aanleiding wat de achtergrond van het reserveren van de middelen is aan de hand van de volgende vragen:

1. Aanleiding (probleem en doel)																	
<p>1.1 Wat is de letterlijke tekst in het <u>regeerakkoord</u> of in de communicatie richting TK (doel of maatregel)? Voeg ook de meerjarige budgettaire tabel in t/m 2022 (reeks tabbladen).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>Struc.</th> <th>Struc. in</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ontsluiting nieuwe woningen MF (7,5 mld. in 10 jaar)</td> <td>0</td> <td>900</td> <td>1000</td> <td>1000</td> <td>800</td> <td>0</td> <td>2032</td> </tr> </tbody> </table>		2022	2023	2024	2025	2026	Struc.	Struc. in	Ontsluiting nieuwe woningen MF (7,5 mld. in 10 jaar)	0	900	1000	1000	800	0	2032	<p>Hoofddocument:  <i>"Ook de nieuwe woningen in de 14 verstedelijkingsgebieden en daarbuiten worden goed ontsloten en bereikbaar per OV, fiets en auto. Daarvoor wordt voor de komende 10 jaar in totaal €7,5 mrd toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds."</i></p> <p><i>"We stellen voor de komende 10 jaar in totaal €7,5 mrd beschikbaar voor goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 14 verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. Deze middelen worden toegevoegd aan het mobiliteitsfonds en komen in overleg van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de minister voor VRO en de regionale overheden tot besteding."</i></p> <p>Budgettaire bijlage:  <i>"Om op een doelmatige manier de infrastructuurle ontsluiting van de woningbouwambitie van 900.000 woningen (inclusief uitvoeringscapaciteit) te realiseren wordt 7,5 miljard euro gereserveerd. Mede op basis van een maatschappelijke kosten batenanalyse op regioniveau vindt nadere besluitvorming plaats over het beschikbaar stellen van de middelen voor infrastructuur voor het Rijk (MIRT via Mobiliteitsfonds) en de medeoverheden."</i></p> <p><i>"De uitgavenreeksen zijn inclusief de benodigde uitvoeringskosten"</i>.</p>
	2022	2023	2024	2025	2026	Struc.	Struc. in										
Ontsluiting nieuwe woningen MF (7,5 mld. in 10 jaar)	0	900	1000	1000	800	0	2032										
<p>1.2 Wat is het <u>probleem</u> dat wordt beoogd op te lossen?</p>	<p>Het bouwen van nieuwe woningen en de ontsluiting daarvan heeft urgentie gezien het tekort aan woningen in Nederland. Het kabinet heeft de ambitie de woningbouw te versnellen naar 100.000 woningen per jaar. Tot en met 2030 moeten 900.000 woningen worden gerealiseerd. Een gebrekkige bereikbaarheid of gebrekkige ontsluitingsmogelijkheden kan een belemmering vormen voor nieuwe woningbouw. Het probleem is daarmee tweeledig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verslechtering van de bereikbaarheid op locaties waar nieuwe woningen worden gebouwd/gebrekkige ontsluiting van nieuwe woningen.</li> <li>- Daarmee samenhangend een stagnatie in de hoeveelheid nieuwe woningen die worden gebouwd.</li> </ul>																

<p>1.3 Wat is het beoogde <u>budget</u> (meerjarig)?</p>	<p>Het budget bedraagt € 7,5 miljard. Dit budget is bestemd voor investeringen in de Rijksinfrastructuur, investeringen in lokale en regionale infrastructuur, en maatregelen waarmee de doelmatig gebruik van deze infrastructuur wordt gestimuleerd. Hierbij gaat het mede om het beheer en onderhoud van deze infrastructuur. Een deel van het budget is benodigd voor apparaat bij beleid en de uitvoeringsorganisaties. Het aandeel dat hiervoor is benodigd wordt nog gezien en is mede afhankelijk van de aard van de projecten en maatregelen die hieruit worden bekostigd.</p> <p>Rijkswaterstaat hanteert de volgende kengetallen voor projecten:</p> <table border="1" data-bbox="919 667 1535 833"> <thead> <tr> <th></th> <th>Klein (&lt; 50 mln. euro)</th> <th>Middel (50 tot 250 mln. euro)</th> <th>Groot (250 tot 1.000 mln. euro)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Planstudie</td> <td>1 FTE</td> <td>3 FTE</td> <td>5 FTE</td> </tr> <tr> <td>Realisatie</td> <td>10 FTE</td> <td>17 FTE</td> <td>25 FTE</td> </tr> </tbody> </table> <p>ProRail wordt geheel betaald vanuit programmamiddelen. Bij ProRail wordt er geen onderscheid gemaakt tussen programma- en apparaatsmiddelen.</p>		Klein (< 50 mln. euro)	Middel (50 tot 250 mln. euro)	Groot (250 tot 1.000 mln. euro)	Planstudie	1 FTE	3 FTE	5 FTE	Realisatie	10 FTE	17 FTE	25 FTE
	Klein (< 50 mln. euro)	Middel (50 tot 250 mln. euro)	Groot (250 tot 1.000 mln. euro)										
Planstudie	1 FTE	3 FTE	5 FTE										
Realisatie	10 FTE	17 FTE	25 FTE										
<p>1.4 Wat is het beoogde <u>doel</u> de maatregel?<sup>1</sup> En meer specifiek: Wat is de SMART of meetbare doelstelling?</p>	<p>Het bieden van een acceptabele bereikbaarheid op locaties waar nieuwe woningen worden gebouwd en daarmee het versnellen van de woningbouw.</p> <p>Veelgebruikte indicatoren in het mobiliteitsdomein zijn economische verlieskosten door vertragingen/drukke en de bereikbaarheid van banen/voorzieningen binnen acceptabele reisduur.</p> <p>Specifiek voor deze enveloppe kan een koppeling worden gelegd met het aantal gebouwde woningen in relatie tot zowel de marktvraag als de kosten per woning voor infrastructuur. Het kabinet heeft de ambitie om tot en met 2030 900.000 woningen te bouwen.</p>												

**2. Beleidsinstrument (beoogde besteding)**

Beschrijf de beoogde besteding van de middelen en licht toe waarom deze beoogde wijze van besteding is gekozen (en geen andere). Geef daarbij antwoord op de volgende vragen.

<p><b>2. Beleidsinstrument (beoogde besteding)</b></p>	
<p>2.1 Wat is het gekozen <u>instrument</u>/ maatregel?</p>	<p>In het coalitieakkoord is afgesproken om € 7,5 miljard beschikbaar te stellen voor goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 14 verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. Naast deze € 7,5 miljard is er voor BZK € 500 miljoen extra beschikbaar gesteld voor bredere gebiedsontwikkeling in deze gebieden. De</p>

<sup>1</sup> Indien het de inzet van een extra instrument/middelen bij het behalen van een bestaand beleidsdoel (bijvoorbeeld intensivering van bestaand instrument) betreft, kan worden weergegeven welk aanvullend effect met aanvullende inzet wordt beoogd.

	<p>mobiliteitsinvestering vormen het vertrekpunt bij de inzet van deze middelen.</p> <p>De middelen voor de ontsluiting van nieuwe woningen worden toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. In de Wet Mobiliteitsfonds is vastgelegd welke uitgaven vanuit het Mobiliteitsfonds kunnen plaatsvinden. Vanuit het Mobiliteitsfonds kunnen infrastructurele maatregelen (Rijksinfrastructuur en lokale en regionale infrastructuur) worden bekostigd. Hierbij gaat het ook over het beheer en onderhoud van infrastructuur. Daarnaast vallen maatregelen waarmee wordt beoogd de doelmatigheid of de veiligheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten binnen de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds. Voorbeelden van maatregelen die onder de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds vallen zijn investeringen in weg-, OV- en fietsinfrastructuur, het realiseren van mobiliteitshubs, en het stimuleren van intelligente transportsystemen en Mobility as a Service (MaaS).</p> <p>De enveloppe is bestemd voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties. Een voorwaarde van projecten en maatregelen die vanuit deze enveloppe worden bekostigd, is dat deze projecten en maatregelen meer woningbouw mogelijk maken. We nemen geen financiële verantwoordelijkheden van provincies en gemeenten over, en zetten in op het stimuleren en versnellen van woningbouw die zonder bekostiging geen doorgang vindt.</p> <p>In de praktijk zijn doelmatige en doeltreffende oplossingen steeds vaker een combinatie van maatregelen gericht op een betere benutting van bestaande infrastructuur, verbetering van de aansluitingen tussen modaliteiten en de aanleg van nieuwe infrastructuur. Door de volledige reikwijdte te benutten die het Mobiliteitsfonds biedt, wordt met de enveloppe voor de ontsluiting van nieuwe woningen het grootste effect gesorteerd. In de keuze voor projecten en maatregelen, worden de effecten op aspecten als leefbaarheid en veiligheid meegewogen.</p>
<p>2.2 Hoe leidt inzet van het instrument tot de beoogde doelstelling (<u>doeltreffendheid</u><sup>2</sup>)? Wat is de onderliggende <u>beleidstheorie</u>? Is hiervoor een <u>empirische onderbouwing</u> aanwezig?</p>	<p>Infrastructuur is een (quasi-)collectief goed. Er is dus een rol weggelegd voor de overheid.</p> <p>Er is een zorgvuldig proces ingericht om te komen tot doelmatige en doeltreffende keuzes voor investeringen en maatregelen uit het Mobiliteitsfonds. De vertrekpunten zijn het coalitieakkoord en de diverse beleidsvisies op het terrein van mobiliteit en bereikbaarheid. Met behulp van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) en de deels nog op te stellen Omgevingsagenda's worden potentiële opgaven in kaart gebracht. Besluitvorming over</p>

<sup>2</sup> De mate waarin de beleidsdoelstelling dankzij de inzet van de onderzochte beleidsinstrumenten wordt gerealiseerd (definitie RPE, ook effectiviteit genoemd)

	<p>projecten en programma's van IenW in het fysieke domein, loopt via de MIRT-spelregels. De MIRT-spelregels beschrijven de werkwijze, rollen en taken van partijen en de vereisten om tot besluitvorming te komen. Ze schetsen het proces dat moet worden doorlopen van MIRT-onderzoek, MIRT-verkenning, MIRT-planuitwerking tot en met de realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten. De MIRT-spelregels schrijven bijvoorbeeld voor dat in elke verkenning een MKBA wordt uitgevoerd.</p> <p>Aanvullend op het hierboven geschetste proces zal voor de enveloppe voor de ontsluiting van woningbouw een gezamenlijk (IenW/VRO) afweegkader/quick scan/KBA gehanteerd worden om te komen tot startbeslissingen. Naast mobiliteitsoverwegingen worden ook de woningvraag, klimaatadaptatie en overige relevante aspecten in het fysieke domein meegewogen. Het Ministerie van BZK (VRO) brengt de hardheid van woningbouwplannen op de korte termijn en de benodigde investeringsbehoefte van locaties op de middellange termijn in kaart.</p> <p>De verschillende analyses in het MIRT-proces (waaronder de MKBA) zijn gebaseerd op de verkeer- en vervoersmodellen die IenW zelf in beheer heeft. De verkeer- en vervoersmodellen maken gebruik van de (geactualiseerde) WLO-scenario's van PBL en CPB. Periodiek worden de modellen onderworpen aan een onafhankelijke internationale audit.</p> <p>De Tweede Kamer en de medeoverheden zijn nauw betrokken in het MIRT-proces. Voor een efficiënte, doelmatige meerjarige programmering is meerjarige zekerheid over de beschikbare budgetten noodzakelijk. Daarom wordt het budget voor de periode tot en met 2032 opgevraagd en toegevoegd aan het artikel 11.03 Reserveringen op het Mobiliteitsfonds. Het Ministerie van FIN accordeert daarnaast elke faseovergang in het MIRT via begrotingsmutaties op het Mobiliteitsfonds.</p> <p>Zonder zicht op financiering is het niet mogelijk nieuwe verkenningen te starten. Een tijdige overheveling van de middelen naar het Mobiliteitsfonds is dus cruciaal voor een voortvarende aanpak van deze ambitie van het kabinet.</p>
<p>2.3 Hoe <u>doelmatig</u><sup>3</sup> is de wijze van de besteding (de verhouding tussen kosten en effecten)? Is hiervoor een <u>empirische onderbouwing</u> aanwezig?</p>	<p>Zoals toegelicht bij 2.2 wordt de doelmatigheid geborgd via de MIRT-spelregels. De MIRT-spelregels schrijven bijvoorbeeld voor dat in iedere MIRT-verkenning een MKBA wordt uitgevoerd.</p>
<p>2.4 Hoe past inzet van het instrument in de <u>instrumentmix</u>? Zijn deze onderling consistent?</p>	<p>De MIRT-spelregels en het Mobiliteitsfonds borgen een integrale afweging van verschillende beleidsinstrumenten. De MIRT-spelregels schrijven voor</p>

<sup>3</sup> De relatie tussen de effecten van het beleid en de kosten van het beleid (definitie RPE, ook efficiëntie genoemd)

	<p>dat in de verkenning meerdere varianten worden onderzocht. Er wordt ook een niet-infrastructurele variant meegenomen. Er wordt in het MIRT-proces ook gekeken naar de samenhang met andere opgaven in het fysieke domein, zoals woningbouw.</p> <p>De afweging tussen infrastructurale en niet-infrastructurale maatregelen werd in het verleden bemoeilijkt doordat deze maatregelen uit twee verschillende begrotingen werden bekostigd. Inmiddels is het Infrastructuurfonds overgegaan in het Mobiliteitsfonds. De reikwijdte van het Mobiliteitsfonds is ten opzichte van het Infrastructuurfonds verbreed met maatregelen waarmee wordt beoogd de doelmatigheid of de veiligheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten. Hiermee is deze belemmering weggenomen.</p> <p>In de praktijk zijn doelmatige en doeltreffende oplossingen steeds vaker een combinatie van maatregelen gericht op een betere benutting van bestaande infrastructuur, verbetering van de aansluitingen tussen modaliteiten en de aanleg van nieuwe infrastructuur. Door de volledige reikwijdte te benutten die het Mobiliteitsfonds biedt, wordt met de enveloppe voor de ontsluiting van nieuwe woningen het grootste effect gesorteerd.</p> <p>De samenhang van deze impuls met het huidige investeringsprogramma en overige mobiliteitsmaatregelen wordt geborgd.</p>
<p>2.5 Zijn er <u>alternatieve instrumenten</u> of maatregelen om het doel te bereiken? Waarom is hier niet voor gekozen?</p>	<p>Zoals toegelicht bij 2.4 vindt in het MIRT-proces een integrale afweging plaats van verschillende beleidsinstrumenten. Daarnaast zijn er ook nog andere, meer generieke maatregelen mogelijk, zoals fiscale maatregelen. Ook op dat vlak worden door dit kabinet aanpassingen gedaan. Een voorbeeld is een systeem van betalen naar gebruik, zoals aangekondigd in het coalitieakkoord.</p>
<p>2.6 Hoe ziet de <u>specifieke besteding</u> van de middelen eruit? Hoe verhoudt zich dit tot het kasritme in het RA?</p>	<p>De middelen zijn bestemd voor de ontsluiting van de 14 verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. Via de bestuurlijke overleggen MIRT en Leefomgeving worden investeringsbeslissingen genomen. Voor een aantal opgaven is reeds vooronderzoek gedaan. Daar kunnen mogelijk al dit najaar besluiten over genomen worden. Het exacte kasritme is mede afhankelijk van de aard van de projecten en maatregelen die hieruit worden bekostigd. Het vastleggen van de verplichtingen is voorzien binnen deze kabinetsperiode.</p>
<p>2.7 Wat is de p, wat is de q?</p>	<p>Niet direct van toepassing. Ieder project of projectpakket/programma verschilt van omvang en complexiteit. Per project en programma wordt de doelmatigheid getoetst.</p>

<p>2.8 Is het een optie om het beleid eerst in een kleinschalig experiment te testen alvorens over te gaan tot bredere uitrol?</p>	<p>Het Ministerie van IenW heeft veel ervaring met infrastructurele projecten. Nieuwe niet-infrastructurele maatregelen worden doorgaans eerst getest middels pilots en experimenten.</p>
<p>2.9 Hoe vindt de <u>uitvoering</u> plaats? Ga daarbij in op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Welke partijen zijn er betrokken?</li> <li>o Welke verantwoordelijkheid heeft iedere partij?</li> <li>o Welke kosten draagt iedere partij?</li> <li>o Wat zijn hierbij de belangrijkste risico's bij uitvoering?</li> </ul>	<p>Projecten vanuit het Mobiliteitsfonds worden voornamelijk uitgevoerd door de uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat en ProRail. In het geval van een Rijksbijdrage aan een lokaal of regionaal project of projectpakket, ligt de uitvoering bij de medeoverheden.</p> <p>De beleidsdirecties van het departement zijn verantwoordelijk voor de voorbereiding van de besluiten (opdrachtgever). RWS en ProRail voor de uitvoering (opdrachtnemer). De apparaatskosten van RWS en ProRail worden gedekt uit de projecten het Mobiliteitsfonds. Bij lokale en regionale projecten en projectpakketten, ligt de verantwoordelijkheid bij de medeoverheden. Bij een Rijksbijdrage aan lokale en regionale infrastructuur, zal sprake zijn van een cofinancieringseis.</p> <p>Omvangrijkste risico's zijn (1) een gebrek aan capaciteit zowel bij beleid, de uitvoeringsorganisaties, medeoverheden en marktpartijen/aannemers en (2) ingewikkelde juridische procedures. Beide onderdelen kunnen leiden tot vertragingen en kostenoverschrijdingen.</p>

### 1.3 Evaluatie (ex post)

Beschrijf hoe vastgesteld gaat worden of de beoogde doelen gehaald worden en geef daarbij antwoord op de volgende vragen

<b>3. Evaluatie (ex post)</b>	
<p>3.1 Welke <u>gegevens</u> zijn er nodig om te evalueren of de doelstelling is behaald? Ga specifiek in op beschikbaarheid en kwaliteit van de gegevens</p>	<p>Om afzonderlijke projecten en projectpakketten te evalueren, is het nodig om de situatie met uitvoering van het project of projectpakket te vergelijken met de situatie zonder uitvoering daarvan. Binnen het MIRT-proces worden beide situaties vooraf uitvoerig beschreven in verkeerskundige analyses en de milieueffectrapportages. In de MIRT-verkenningfase wordt een MKBA uitgevoerd om de verschillende projectalternatieven te evalueren en te toetsten op maatschappelijk rendement. Naast de MKBA's worden ook de effecten op het gehele netwerk geanalyseerd. Daarnaast worden sommige uitgevoerde projecten ex-post geëvalueerd, zoals dat bij de ondertunneling van de A2 bij Maastricht is gebeurd.</p> <p>IenW beschikt veel verschillende indicatoren en verkeer- en vervoersgegevens. Denk aan gegevens over verkeersvolumes, ontwikkeling van de bereikbaarheid van banen/voorzieningen en gegevens over de doorstroming en bezetting. Daarnaast zijn ook aspecten zoals de investeringskosten en inzicht in de effecten op de verkeersveiligheid en leefomgeving van belang. In principe heeft IenW beschikking over deze gegevens.</p>

	<p>Een mogelijkheid is dat het Rijk deals sluit met medeoverheden over grootschalige woningbouwlocaties. Dergelijke deals zullen wederzijds bindend en niet vrijblijvend zijn. Het monitoren van de voortgang op het realiseren van woningbouw is een belangrijke indicator.</p>
<p>3.2 Hoe wordt doelbereik, doeltreffendheid en doelmatigheid <u>gemeten</u>? Welke <u>onderzoeksopzet</u> wordt hiervoor gehanteerd?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wanneer wordt er gemeten (nul, tussentijds, eindmeting)?</li> <li>○ Hoe wordt gerapporteerd over de (tussentijdse) uitkomsten?</li> <li>○ Zijn er herijkingmomenten? wat zijn hiervan de gevolgen voor het te behalen doel en de meetbare doelstellingen?</li> </ul>	<p>De middelen worden toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. In de Wet Mobiliteitsfonds is vastgelegd welke uitgaven vanuit het Mobiliteitsfonds kunnen plaatsvinden. Uiterlijk 1 januari 2026 vindt een evaluatie van deze wet plaats. Daarnaast wordt het beleid periodiek geëvalueerd middels beleidsdoorlichtingen. Voor het begrotingsartikel Wegen en Verkeersveiligheid vindt de komende doorlichting in 2022/2023 plaats.</p> <p>De Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang van het MIRT via de begrotingsstukken, de halfjaarlijkse MIRT-brief, en het MIRT-overzicht dat samen met de begroting wordt aangeboden. In het MIRT-cyclus zijn via de faseovergangen herijkingmomenten ingebouwd.</p> <p>Enkele afzonderlijke projecten die uit de enveloppe voor de ontsluiting voor de woningbouw worden bekostigd, zullen ex post worden geëvalueerd.</p> <p>De investering in infrastructuur moet bijdragen aan de realisatie van woningbouw en de bereikbaarheid daarvan. In de afspraken die daarover tussen rijk en medeoverheden gemaakt worden, zullen zaken als doelbereik, indicatoren en voorwaarden worden meegenomen. Mogelijk zal per gebied een overeenkomst gesloten worden.</p>
<p>3.3 In hoeverre is het <u>doelbereik</u><sup>4</sup>, <u>doeltreffendheid</u> en <u>doelmatigheid vast te stellen</u>? Zijn er bijvoorbeeld nog andere instrumenten of externe effecten die effect hebben op het resultaat?</p>	<p>Het doelbereik, doeltreffendheid en doelmatigheid kan worden onderzocht met behulp van de verschillende in het bereikbaarheids- en mobiliteitsdomein, zoals de ontwikkeling van de bereikbaarheid van banen en voorzieningen. Daarnaast kan in ex post onderzoek van afzonderlijke projecten naar een bredere set aan indicatoren worden gekeken, zoals dat bijvoorbeeld in een MKBA gebeurt.</p> <p>Er kunnen diverse ontwikkelingen voordoen die effect hebben op het doelbereik, doeltreffendheid en doelmatigheid. Om zicht te krijgen op de effecten van een aantal onzekere ontwikkelingen op de mobiliteit zijn in de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) op vijf verschillende thema's onzekerheidsverkenningen uitgevoerd. Dit zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruimtelijke en stedelijke ontwikkelingen;</li> <li>- Innovaties, nieuwe diensten en gedragsverandering;</li> <li>- Economische verschuivingen en distributiepatronen;</li> </ul>

<sup>4</sup> De mate waarin de beleidsdoelstelling wordt gerealiseerd (niet gerelateerd aan de onderzochte beleidsinstrumenten).

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Klimaat, energie en wagenparkontwikkeling;</li> <li>- Mogelijke langetermijneffecten COVID-19 pandemie.</li> </ul>
3.4 Wie is <u>verantwoordelijk</u> voor de evaluatie binnen het departement?	<p>De verantwoordelijkheid ligt bij de DG Mobiliteit en – indien van toepassing – bij de DG Luchtvaart en Maritieme Zaken.</p> <p>De verantwoordelijkheid voor de woningbouw ligt bij het Ministerie van BZK (VRO).</p>
3.5 Hoe verhoudt deze evaluatie zich tot de <u>evaluatieplanning</u> en tot de cyclus van <u>beleidsdoorlichtingen</u> (in welk jaar vindt de beleidsdoorlichting plaats)?	<p>De begrotingsartikelen worden periodiek doorgelicht. Voor het begrotingsartikel Wegen en Verkeersveiligheid vindt bijvoorbeeld de komende doorlichting in 2022/2023 plaats.</p>