

Vergaderjaar 2023–2024

34 682

Nationale Omgevingsvisie

Nr. 177

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 oktober 2023

Tijdens het Commissiedebat MIRT van 5 juli jl. heb ik toegezegd om de scores op de elementen «woningbouwwaarde» en «bereikbaarheids-
waarde» uit het afweegkader voor middellange termijn Woningbouw en Mobiliteit (hierna: het afweegkader) met de Kamer te delen. Daarbij heb ik ook toegezegd om de Kamer te informeren over de toepassing van de kwalitatieve criteria uit het afweegkader.¹ Dit in reactie op de inbreng van het lid Minhas, rapporteur Mobiliteitsfonds en MIRT (woningbouw gelden), namens de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat.

Met deze Kamerbrief geef ik, mede namens de Minister van BZK en de Staatssecretaris van IenW, invulling aan deze toezegging. Deze brief gaat achtereenvolgens in op de achtergrond van de investeringen in woningbouw en mobiliteit, het brede afweegproces om te komen tot de verdeling van de middelen en tot slot op de toepassing van de kwantitatieve en kwalitatieve criteria uit het afweegkader. Als bijlage bij deze brief ontvangt de Kamer de «Toelichting uitkomsten en scoring afweegkader middellange termijn Woningbouw en Mobiliteit», waarin onder andere de scores staan op de elementen «woningbouwwaarde» en «bereikbaarheids-
waarde».

Achtergrond woningbouw en mobiliteit

In 2020 zijn in de Nationale Omgevingsvisie veertien grootschalige ontwikkellocaties aangewezen.² Deze locaties lagen in de meest gespannen woningmarktregio's van dat moment. In opdracht van het Ministerie van BZK heeft het bureau Rebel (in samenwerking met de bureaus Fakton, Decisio en Stadkwadraat) in samenspraak met de betrokken regio's vervolgens in 2021 aan de hand van veertien businesscases de totale investeringsopgave in beeld gebracht van deze locaties.

¹ Kamerstuk 36 200 A, nr. 99.

² Kamerstuk 34 682, nr. 53.

Daarbij is zowel gekeken naar de benodigde grootschalige OV-/infra-investeringen, als de realisatie van hoogwaardige kwaliteit in een mix van betaalbaar wonen, werken en voorzieningen, duurzame energievoorzieningen en een goed, groen en klimaatbestendig openbaar gebied. Aan de veertien bestaande grootschalige ontwikkellocaties zijn in 2022 nog drie grootschalige locaties toegevoegd.³

In het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) van december 2021 is ingezet op versnelling van de woningbouw en is voor de periode tot en met 2030 € 7,5 miljard beschikbaar gesteld in het Mobiliteitsfonds voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe (betaalbare) woningen in de inmiddels 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT van november 2022⁴ en de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving van juni 2022⁵ en 2023⁶ hebben Rijk en regio bestuurlijke afspraken gemaakt over de verdeling van deze middelen. Met dit investeringspakket uit het Mobiliteitsfonds wordt via investering in mobiliteitsmaatregelen bijgedragen aan de realisatie van ongeveer 400.000 woningen tot en met 2030. Dit draagt bij aan de kabinetsdoelstelling van 900.000 nieuwe woningen in de periode tot en met 2030, waarvan tenminste twee derde betaalbaar.

Breed afweegproces

Van de € 7,5 miljard is € 1,5 miljard gereserveerd voor bovenplanse infrastructuur bij 105 woningbouwlocaties in heel Nederland waardoor op korte termijn (binnen drie tot vijf jaar) kan worden gestart met de bouw van nieuwe woningen. De criteria voor verdeling van deze € 1,5 miljard zijn opgenomen in de Ontwerpregeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur.⁷

Daarnaast wordt € 6 miljard ingezet voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Bij de verdeling en prioritering van deze middelen is gebruik gemaakt van het afweegkader. Het afweegkader is in het voorjaar van 2022 tot stand gekomen in overleg met diverse partijen⁸ en is op 15 september 2022 vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO)⁹. Doel van het afweegkader was om gezamenlijk (Rijk en regio) te komen tot een integrale, doelmatige en maatschappelijk kosteneffectieve afweging van samenhangende investeringen in OV-schaalsprongen en mobiliteitspakketten met stedelijke bereikbaarheids-maatregelen, om woningbouw te realiseren in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Daarbij is ook vastgesteld dat de mobiliteitsmaatregelen niet alleen moeten bijdragen aan het bereikbaar maken van de woningbouwlocaties, maar ook een positieve bijdrage moeten leveren aan de IMA¹⁰-opgaven op het hoofdspoor en het hoofdwegennet en aan de lokale en regionale bereikbaarheid.

³ Dit betreft Amersfoort Spoor- en A1-zone, Arnhem Spoorzone-Oost en de Foodvalley. Ook voor deze nieuwe locaties zijn integrale businesscases opgesteld waarin de investeringskosten voor de ontwikkeling van deze locaties nader zijn uitgewerkt.

⁴ Kamerstuk 35 925 A, nr. 24.

⁵ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

⁶ Kamerstuk 34 682, nr. 173.

⁷ Kamerstuk 36 200 A, nr. 76.

⁸ De koepels van medeoverheden (IPO, VNG, UvW), vervoerregio's, het maatschappelijk middenveld (VNO-NCW, Mobiliteitsalliantie, NEPROM, Forum Stedelijke Vernieuwing) en kennisinstituten (PBL, KiM en CPB).

⁹ Bestuurlijk Overleg tussen het Ministerie van BZK en de koepels, waaraan het Ministerie van IenW bij gelegenheid heeft deelgenomen.

¹⁰ Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 328).

Parallel aan en in samenhang met de toepassing van het afweegkader is een netwerkanalyse uitgevoerd om de effecten van het woningbouwprogramma van de grootschalige woningbouwlocaties en bijbehorende mobiliteitsmaatregelen op de belasting van de hoofdnetwerken (spoor en weg) inzichtelijk te maken. Daaruit blijkt dat geconcentreerd bouwen voordelen oplevert ten opzichte van gespreid wonen in dezelfde woningmarktregio. Het leidt tot minder congestie op het onderliggend wegennet (met voordelen voor veiligheid en leefbaarheid), en in totaal ook minder congestie op het hoofdwegennet en minder drukke stopreinen en sprinters richting de grote steden. Geconcentreerd bouwen op nu al drukke stedelijke plekken levert ten opzichte van het heden wel extra drukte op *tussen* de grote steden op zowel het hoofdwegennet als op de intercityverbindingen.^{11 12}

Tot slot heeft regionale afstemming en integratie met afspraken en conclusies uit lopende MIRT-processen plaatsgevonden en heeft de evenwichtigheid van de verdeling van de middelen over het land een rol gespeeld.

Bij elkaar heeft dit ertoe geleid dat, aanvullend op de OV-schaalsprongen en de mobiliteitspakketten die zijn beoordeeld op basis van het afweegkader, ook is geïnvesteerd in de versterking van het hoofdspoornet en het hoofdwegennet tussen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Bij de verschillende investeringen, uitgezonderd de bovenplanse infrastructuur voor woningbouw op korte termijn en de mobiliteitspakketten, worden de MIRT-spelregels en MIRT-fasering gevolgd. Voor alle maatregelen uit de € 7,5 miljard geldt dat toekenning van de middelen gebonden is aan de regels van het Mobiliteitsfonds.¹³

Het afweegkader

Aan de hand van het afweegkader is tijdens gebiedssessies met de regio de gebiedsafbakening en samenstelling van de door de regio aangedragen initiële voorstellen¹⁴ voor de mobiliteitspakketten en OV-schaalsprongen besproken. De initiële voorstellen zijn op basis daarvan aangescherpt. Deze aangescherpte voorstellen zijn vervolgens beoordeeld op de randvoorwaardelijkheid voor de woningbouw.¹⁵ Dit is een belangrijk selectie criterium gezien de woningbouw-doelstelling van het kabinet. De uitkomst van dit selectieproces is door de regio opgenomen in de definitieve voorstellen die zijn ingediend voor de mobiliteitspakketten en OV-schaalsprongen. Deze definitieve voorstellen zijn beoordeeld met het afweegkader.¹⁶

Het afweegkader bestaat uit kwantitatieve (woningbouwwaarde, bereikbaarheidswaarde en kosteneffectiviteit) en kwalitatieve (randvoorwaarden en ruimtelijke integrale afwegingen) elementen. Deze elementen zijn ieder onderverdeeld in verschillende criteria en indicatoren die gescoord of kwalitatief getoetst zijn.

¹¹ Kamerstuk 34 682, nr. 173.

¹² Kamerstuk 36 200 A, nr. 78.

¹³ Kamerstuk 35 426, nr. 1.

¹⁴ De initiële voorstellen komen uit de businesscases genoemd in de achtergrondbeschrijving woningbouw en mobiliteit in deze brief.

¹⁵ Relevantie mobiliteitsinvesteringen voor woningbouw is een criterium uit het element «woningbouwwaarde».

¹⁶ Over de mobiliteitspakketten voor Den Haag CID-Binckhorst, Oude Lijn Leiden-Dordrecht en MRA West zijn in het BO Leefomgeving 2023 afspraken gemaakt.

Kwantitatieve beoordeling

De scoring op de kwantitatieve elementen «woningbouwwaarde», «bereikbaarheidswaarde» en «kosteneffectiviteit» is per criterium uitgevoerd met scores tussen 1 (lage score) en 5 (hoge score). Dit heeft geleid tot een ongewogen totaalscore voor deze elementen. De scoring is toegepast op pakketniveau van 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en bijbehorende mobiliteitsmaatregelen. Dit is gedaan omdat de maatregelen uit de pakketten invloed op elkaar hebben en afhankelijk van elkaar zijn. Er heeft geen scoring op het niveau van individuele maatregelen plaatsgevonden omdat woningen niet toe te rekenen zijn aan specifieke mobiliteitsmaatregelen; voor een woningbouwlocatie is altijd een pakket maatregelen nodig. In de bijlage is een overzicht van de totaalscores weergegeven en wordt per criterium de scoringssystematiek toegelicht.

Kwalitatieve beoordeling

Naast de kwantitatieve scoring is een kwalitatieve toets gedaan op de criteria «randvoorwaarden» en «ruimtelijke integrale afwegingen» bij alle 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. De kwalitatieve toets heeft plaatsgevonden op grond van gesprekken met de regio en *expert judgement*¹⁷ van ingediende plannen vanuit de regio. Dit heeft met name betrekking gehad op de ontwikkeling van woningbouwlocaties. Deze kwalitatieve toets aan de hand van het afweegkader was geen brede ruimtelijke afweging over de wenselijkheid van een woningbouwlocatie. Alle grootschalige woningbouwgebieden hebben in het kader van de NOVI en de Verstedelijkingstrategieën¹⁸ namelijk al een uitgebreid ruimtelijk voortraject gehad waarin die afweging heeft plaatsgevonden.

Onder het element «randvoorwaarden» wordt verstaan of de woningbouw bij de realisatie kan voldoen aan de (wettelijke) kaders zoals die op het moment van afweging vigerend waren. De «ruimtelijke integrale afweging» betreft aspecten die raken aan bedrijvigheid, balans wonen-werken, ruimtelijke kwaliteit, energie en circulariteit, klimaatbestendig en natuur-inclusief bouwen, water en bodem, een veilig leefmilieu en verkeersveiligheid.

De «randvoorwaarden» en «ruimtelijke integrale afwegingen» worden bij de ontwikkeling van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties door de gemeenten nader uitgewerkt als onderdeel van reguliere planologische procedures. Het gebiedsbudget van BZK waarover in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving 2023 afspraken zijn gemaakt¹⁹, draagt hieraan bij.

Tot slot

Voor de afspraken over mobiliteitspakketten in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties wordt nu de «Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw» opgesteld.

¹⁷ Rijksambtenaren van de Ministeries van IenW en BZK, ondersteund door onafhankelijk adviseurs van diverse adviesbureaus (Rebel Group, StudioBereikbaar, Fakton, Decisio en Stadkwadraat).

¹⁸ <https://www.denationaleomgevingsvisie.nl/oud/verstedelijkingsstrategieen/default.aspx>.

¹⁹ Kamerstuk 34 682, nr. 173.

Deze zal naar verwachting begin november worden aangeboden. De Kamer wordt daarna jaarlijks met de MIRT-najaarsbrief geïnformeerd over de voortgang van het programma Woningbouw en Mobiliteit.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers