

Van: Frank Menger

Onderwerp: BO-MIRT woningbouw en mobiliteit

Datum: zondag 15 oktober 2023 11:01:29

Bijlagen: [bijlage-2-toelichting-uitkomsten-en-scoring-afweegkader-middellange-termijn-woningbouw-en-mobiliteit.pdf](#)

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Op 12 oktober 2023 publiceerde het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat het volgende:

- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2023/10/12/bijlage-2-toelichting-uitkomsten-en-scoring-afweegkader-middellange-termijn-woningbouw-en-mobiliteit>
- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2023/10/12/toezegging-afweegkader-voor-middellange-termijn-woningbouw-en-mobiliteit>
- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/beleidsnotas/2023/10/12/bijlage-1-onderliggende-beslisnota-kamerbrief-toezegging-afweegkader-middellange-termijn-woningbouw-en-mobiliteit>

In de tweede bijlage vinden we op bladzijde 14 twee interessante citaten:

- **Groningen Suikerzijde** e.o. heeft goede scores voor woningbouwwaarde en bereikbaarheidswaarde maar doordat de kosten hoger liggen dan in andere middelgrote steden, pakt de kosteneffectiviteit lager uit dan bij de andere locaties. Voor Groningen Stadshavens/Eemskanaalzone zijn door de regio zijn geen mobiliteitsmaatregelen aangevraagd. De bijdragen vanuit afspraken over woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur en woningbouwimpuls (WBI) zijn afdoende gebleken voor deze locatie
- De spoorzones/binnenstedelijke projecten (Amersfoort, Zwolle, Nijmegen Stationsgebied, Arnhem, Brabantse steden) scoren op bereikbaarheidswaarde hoger dan locaties meer aan de buitenrand (Foodvalley, Nijmegen Kanaalzone, Groningen Stadshavens/Eemskanaalzone).

Hoop dat deze informatie u meer inzicht geeft in de verhouding Den Haag versus regio.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger



STUDIO **BEREIKBAAR** **AABEL**

September 2023

Toelichting uitkomsten en scoring
Afweegkader middellange termijn
Woningbouw en Mobiliteit

Inhoudsopgave

1. Inleiding, vraagstelling, aanpak
2. Uitkomsten afweegkader

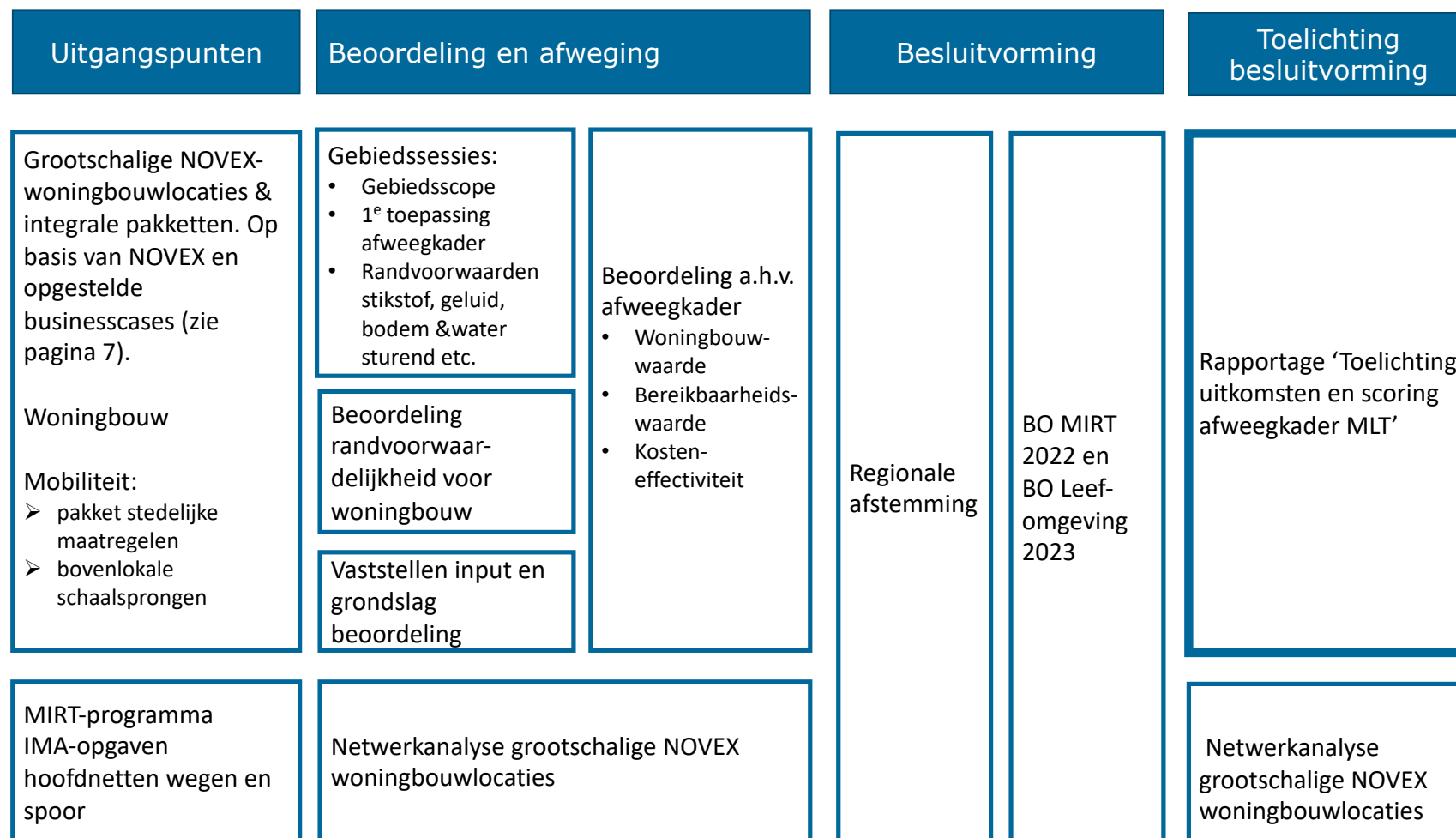
Bijlage: Gehanteerde scorings-systematiek afweegkader

1. Inleiding, vraagstelling, aanpak

Inleiding en scope

- Deze rapportage is onderdeel van de toelichting op de besluitvorming in het BO MIRT 2022 en het BO Leefomgeving 2023 als gevolg van de afspraak in het Coalitieakkoord € 7,5 mld. te investeren in de ontsluiting en het bereikbaar maken van nieuwe woningen.
- In de rapportage is de beoordeling opgenomen van de integrale pakketten woningbouw en mobiliteit (pakket stedelijke mobiliteitsmaatregelen en bovenlokale schaalsprongen) voor de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.
- De beoordeling bestaat uit een toepassing van het afweegkader zoals vastgesteld in het BO-VRO op 15 september 2022 ('Afweegkader voor middellange termijn woningbouw & mobiliteit'). Het Afweegkader is in het voorjaar van 2022 tot stand gekomen in overleg met koepels van medeoverheden (IPO, VNG, UvW), vervoerregio's, het maatschappelijk middenveld (VNO-NCW, Mobiliteitsalliantie, NEPROM, Forum Stedelijke Vernieuwing) en kennisinstututen (PBL, KiM en CPB). (PBL, KiM en CPB).
- De netwerkmaatregelen voor het landelijk hoofdwegen- en spoornet, waarin ook geïnvesteerd is vanuit de € 7,5 mld., zijn niet beoordeeld met het afweegkader maar geanalyseerd en beoordeeld aan de hand van een separate analyse (Netwerkanalyse woningbouw). Deze is gepubliceerd op <https://open.rws.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@259853/netwerkanalyse-woningbouw-inzicht/>

Proces van besluitvorming en scoring op basis afweegkader



De beoordeling aan de hand van het afweegkader is één van de analyses die ten grondslag lagen aan de besluitvorming over mobiliteitsmaatregelen in relatie tot de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Andere onderdelen zijn:

- Netwerkanalyse naar de impact van de grootschalige woningbouw voor het landelijk hoofdwegen- en spoornet.
- Scopeafstemming (gebiedsafbakening woningbouw) in regionale gebiedssessies.
- Beoordeling op randvoorwaardelijkheid van mobiliteitsmaatregel voor de woningbouw (zie toelichting pagina 9).
- Regionale afstemming en integratie met afspraken en conclusies uit lopende MIRT-processen.

Afweegkader (vastgesteld BO-VRO 15-09-2022)

Integrale afweging (op pakketniveau)

Woningbouw-waarde

Bereikbaarheids-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 op investering

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

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

Kwantitatieve scoring t.b.v. prioritering investeringen

Randvoorwaarden

- Het (aannemelijk/ op termijn) kunnen voldoen aan wettelijke randvoorwaarden als stikstof, geluid, externe veiligheid
- Water en bodem sturend voor locatiekeuzes en inrichtingsmaatregelen (mitigatie en adaptatie)

Ruimtelijke integrale afwegingen

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

Kwalitatief besproken in gebiedssessies en onderdeel vervolgitwerking grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties

Toelichting proces voorafgaand aan toepassing afweegkader

Het afweegkader is toegepast op de 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties en bijbehorende mobiliteitspakketten. Voorafgaand aan de feitelijke beoordeling in najaar 2022 heeft het volgende proces plaatsgevonden:

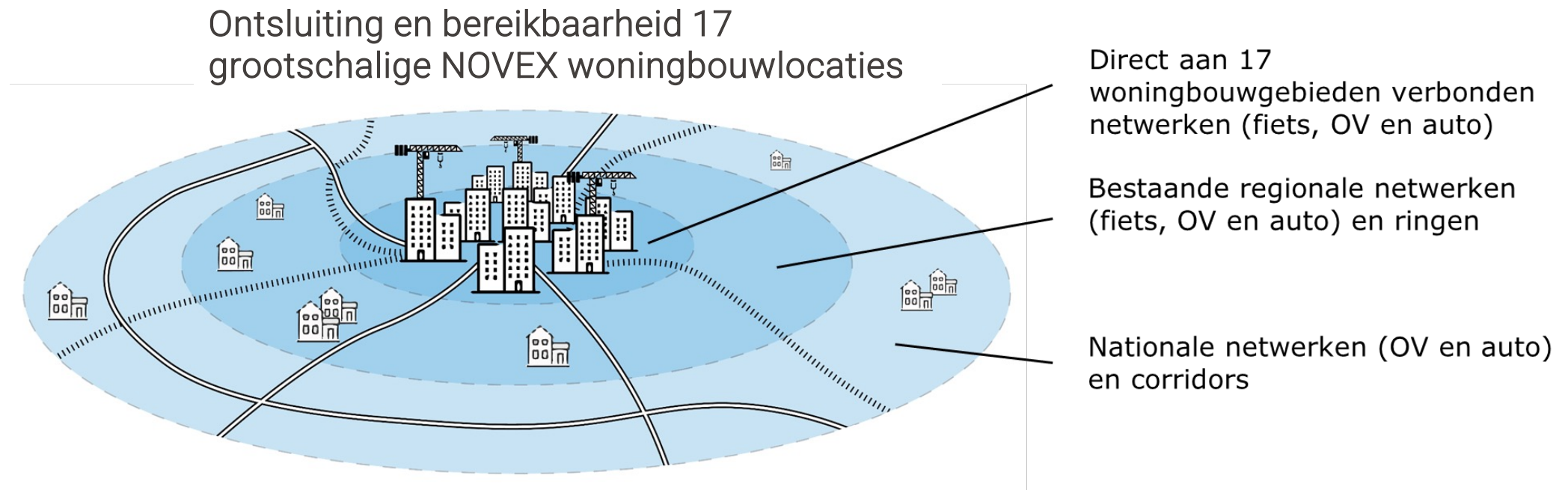
- In 2020 zijn in de Nationale Omgevingsvisie veertien grootschalige ontwikkellocaties aangewezen. Deze locaties lagen in de meest gespannen woningmarktregio's van dat moment.
- In opdracht van het ministerie van BZK heeft het bureau Rebel (in samenwerking met de bureaus Fakton, Decisio en Stadkwadraat) 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. 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.
- Aan de hand van het Afweegkader en beoordeling van randvoorwaardelijkheid (zie pagina 9) is tijdens gebiedssessies met de regio's en gemeenten de gebiedsafbakening en de samenstelling van de door de regio aangedragen initiële voorstellen (uit de bovengenoemde businesscases) voor de mobiliteitspakketten en OV schaalessprongen besproken. Deze gebiedssessies hebben uiteindelijk geresulteerd in aangescherpte regionale voorstellen voor maatregelen.
- Deze aangescherpte voorstellen zijn vervolgens in expertsessies door het Rijk beoordeeld op de randvoorwaardelijkheid (zie pagina 9) voor de woningbouw en de snelheid waarmee deze woningen konden worden gerealiseerd (realisatie uiterlijk 2030). De resulterende pakketten mobiliteitsmaatregelen van de 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties zijn vervolgens beoordeeld langs het afweegkader.

Toelichting toepassing afweegkader

- Het afweegkader is in eerste instantie kwalitatief toegepast tijdens de gebiedssessies waarin op basis van de criteria het gesprek gevoerd is over scope en optimale samenstelling van de pakketten (zie pagina 7). De uiteindelijke gebiedsscope (woningbouw) en pakketten (mobiliteitsmaatregelen) zijn vervolgens kwantitatief gescoord.
- De scoring is uitgevoerd op het niveau van grootschalige woningbouwlocatie met bijbehorend pakket mobiliteitsmaatregelen. Er is niet gescoord op individuele mobiliteitsmaatregelen. Individuele maatregelen kunnen namelijk niet gekoppeld worden aan een aantal woningen; het pakket maakt een locatie mogelijk. Voor de filtering van individuele maatregelen zie pagina 8 over randvoorwaardelijkheid.
- De scoring op de elementen 'Woningbouwwaarde', 'Bereikbaarheidswaarde' en 'Kosteneffectiviteit' is per criterium uitgevoerd en leidt tot een ongewogen totaalscore voor woningbouwwaarde, bereikbaarheidswaarde en kosteneffectiviteit. In de bijlage wordt per criterium de scoringsystematiek toegelicht.
- Er is een kwalitatieve toets gedaan op de genoemde 'randvoorwaarden' en 'ruimtelijke integrale afwegingen' in de gebiedssessies met betrokken ambtenaren bij de 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties. De 'randvoorwaarden' en 'ruimtelijke integrale afwegingen' worden bij de ontwikkeling van de 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties door gemeente en regio's nader uitgewerkt als onderdeel van reguliere planologische procedures.
- De scoring op het afweegkader is niet bedoeld als vertaling naar prioritering maar als input voor de besluitvorming over de besteding van de middelen. Andere aspecten die van invloed zijn geweest in de besluitvorming zijn de netwerkanalyse (zie pagina 4), regionale afstemming, integratie met afspraken en conclusies uit lopende MIRT-processen en de evenwichtigheid van de verdeling van de middelen over het land, waardoor elke regio een bijdrage heeft gekregen die passend is bij de opgave.. De uiteindelijke scores (zie pagina 11) en uiteindelijke verdeling van middelen laten wel zien dat hoogte van de score en de besteding van middelen sterk met elkaar in lijn liggen.

Beoordeling randvoorwaardelijkheid

De mobiliteitsmaatregelen zijn voorafgaand aan de beoordeling gefilterd op randvoorwaardelijkheid voor de woningbouw. Dit criterium volgt uit de in het Coalitieakkoord geformuleerde doelstelling van 'ontsluiting voor woningbouw'. De randvoorwaardelijkheid is bepaald met behulp van de categorieën voortvloeiend uit onderstaande figuur. De focus ligt hierbij op de 1^e ring, uitgebreid met maatregelen uit de 2^e ring die aantoonbaar verbonden zijn met nieuwe woningen. De resterende mobiliteitsmaatregelen na deze filtering zijn vervolgens als pakket gescoord op de criteria uit het afweegkader. Maatregelen voor nationale netwerken en de relatie met woningbouw zijn separaat bezien via de 'Netwerkanalyse woningbouw'.



2. Uitkomsten afweegkader

Scores: totaaloverzicht

	Gemiddelde alle criteria	Woningbouwwaarde	Bereikbaarheidswaarde	Kosten-effectiviteit
Groningen Stadshavens/Eemskanaalzone	2,7	3	2	-
Groningen Suikerzijde/ Held III/ Reitdiep	3,0	3	3	2
Nijmegen Kanaalzone	2,9	3	2	5
Nijmegen Stationsgebied	3,0	3	3	5
Eindhoven KnoopXL en HOV4-as	3,5	4	4	3
Brabantse Stedenrij	3,1	3	3	4
<i>Den Bosch Stationsgebied</i>	3,2	3	3	4
<i>Tilburg Kenniskwartier</i>	2,9	3	3	4
<i>Breda 't Soet/ CSM-terrein</i>	2,8	3	3	4
Amsterdam Haven-Stad	4,1	4	4	5
MRA Oost	4,2	4	3	5
<i>Amsterdam MRA Oost</i>	3,9	4	4	4
<i>Flevoland MRA Oost</i>	3,5	4	2	5
MRA West	3,8	4	3	5
Zuidelijke randstad - Oude Lijn	4,5	5	5	4
Den Haag CID-Binckhorst	3,7	4	4	5
Rotterdam oostflank	4,4	4	5	4
Utrecht Groot Merwede	4,4	4	4	5
Zwolle Spoorzone	2,9	2	3	4
Amersfoort spoor en A1-zone	3,1	3	3	4
Food Valley	3,3	4	2	4
Arnhem Spoorzone Oost	3,0	3	3	4

- Uitleg over criteria woningbouwwaarde, bereikbaarheidswaarde zie de bijlage.
- Brabantse Stedenrij en MRA Oost zijn uitgesplitst omdat deze zijn opgebouwd uit losstaande deelgebieden.
- Voor Groningen Stadshavens/Eemskanaalzone zijn geen mobiliteitsmaatregelen aangevraagd en zijn er dus geen investeringskosten.

Conclusies algemeen

- De investeringen in ontsluiting en bereikbaar maken van de 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties hebben overwegend een goede, bovengemiddelde score op de hoofdcriteria van het afweegkader.
- Er is een duidelijke samenhang tussen de scores op het afweegkader en het zwaartepunt van de rijksinvesteringen in de grootschalige NOVEX woningbouwlocaties. De volgorde van totaalscores op het afweegkader komt in hoge mate overeen met de volgorde in omvang van de rijksinvestering.
- De meest grootschalige locaties (MRA, zuidelijke randstad, Utrecht) hebben hoge scores op zowel woningbouwwaarde als bereikbaarheidswaarde (4-5). De woningbouw wordt hier in de meeste gevallen gecombineerd met schaalsprong investeringen in bereikbaarheid. De kosteneffectiviteit is daar ondanks de hoge investeringen in de schaalsprongen ook hoog. De investeringen in de schaalsprongen worden dus gelegitimeerd in woningwaarde en bereikbaarheidswaarde. Dat komt doordat op die locaties relatief veel woningen worden gerealiseerd en doordat de bestaande stad meeprofiteert vanwege de schaal van zowel de woningbouw als de bereikbaarheidsmaatregelen.
- De middelgrote steden waar geen schaalsprongen worden gerealiseerd, hebben allen onderling redelijk vergelijkbare scores (2-3) voor zowel woningbouwwaarde als bereikbaarheidswaarde. Deze woningbouwlocaties hebben over het algemeen goede scores voor de criteria die het gebied zelf betreffen. Maar vanwege de beperktere schaal c.q. het type maatregelen (meer binnenplans) levert de ontwikkeling buiten het gebied zelf minder profijt op, bijvoorbeeld voor regionale bereikbaarheid. Doordat de investeringen ook substantieel lager liggen, hebben de middelgrote steden een vergelijkbare (hoge) kosteneffectiviteit als de grote locaties met schaalsprongen.

Conclusies gebieden (1)

- De Oude Lijn, Rotterdam Oostflank, Utrecht Groot Merwede en Amsterdam Havenstad scoren van alle locaties het hoogste op woningwaarde en bereikbaarheidswaarde. Direct daarna volgen de andere schaa sprongen: Den Haag CID/Binckhorst, MRA West en MRA Oost. De hoge scores komen vooral door de schaal van de woningbouw en schaa sprongen waardoor het omliggende gebied ook substantieel meeprofiteert van de investeringen.
- In de MRA hebben de Amsterdamse deelgebieden Zuidoost en Zeeburg/IJburg een betere score dan Hoofddorp Stationsgebied, Haarlemmermeer-West, Almere en Lelystad. Almere realiseert van de MRA-deelgebieden buiten Amsterdam de meeste woningen t/m 2030. Hoofddorp Stationsgebied/ Centrum scoort op bereikbaarheid hoog. In Flevoland en Haarlemmermeer-west liggen de bereikbaarheidsscores (vooral op sub- criterium duurzame mobiliteit) lager. Duurzame mobiliteit is daar minder mogelijk vanwege de minder stedelijke ligging en deze locaties leveren ook een kleinere bijdrage aan het aantal bereikbare inwoners en arbeidsplaatsen vanuit omliggende gebieden.
- In de zuidelijke Randstad hebben de Oude Lijn en Rotterdam Oostflank net wat hogere scores dan CID/Binckhorst. Dit komt overeen met de rijksinvesteringen die voor CID/Binckhorst ook wat lager liggen.
- Eindhoven Internationale Knoop zit bovenin de middenmoot wat betreft score op woningbouwwaarde en bereikbaarheidswaarde maar in de top van investeringen waardoor de kosteneffectiviteit wat lager ligt. De uitbreiding van de grootschalige NOVEX woningbouwlocatie (toegevoegd aan de scope naar aanleiding van de gebiedssessies in 2022) met gebied tussen het station en ASML (met investering in de HOV4) heeft de initiële score wel verbeterd.

Conclusies gebieden (2)

- Binnen de groep middelgrote steden valt het volgende op:
 - De hogere rijksinvesteringen ten opzichte van de andere middelgrote steden in 's-Hertogenbosch, Foodvalley en Amersfoort worden ondersteund door een marginaal hogere score. De investering in Zwolle ligt wat hoger dan de score (met name de woningbouwwaarde is lager). De verschillen zijn echter klein.
 - Groningen Suikerzijde e.o. heeft goede scores voor woningbouwwaarde en bereikbaarheidswaarde maar doordat de kosten hoger liggen dan in andere middelgrote steden, pakt de kosteneffectiviteit lager uit dan bij de andere locaties. Voor Groningen Stadshavens/Eemskanaalzone zijn door de regio zijn geen mobiliteitsmaatregelen aangevraagd. De bijdragen vanuit afspraken over woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur en woningbouwimpuls (WBI) zijn afdoende gebleken voor deze locatie.
 - De spoorzones/binnenstedelijke projecten (Amersfoort, Zwolle, Nijmegen Stationsgebied, Arnhem, Brabantse steden) scoren op bereikbaarheidswaarde hoger dan locaties meer aan de buitenrand (Foodvalley, Nijmegen Kanaalzone, Groningen Stadshavens/Eemskanaalzone).
 - Foodvalley heeft van de middelgrote steden de hoogste woningbouwwaarde. Bij de meeste middelgrote steden is de woningbouwwaarde gemiddeld (score 3). In de spoorzone Zwolle is de woningbouwwaarde relatief laag. Dat komt doordat er na 2030 en buiten de grootschalige NOVEX woningbouwlocatie weinig woningen meeprofiteren van de investering. De score van Zwolle is wel verbeterd ten opzichte van de initiële score door de toevoeging van de binnenstad (toegevoegd aan de scope naar aanleiding van de gebiedssessies in 2022) aan de grootschalige woningbouwlocatie Zwolle Spoorzone.

Bijlage. Gehanteerde scorings- systematiek afweegkader

Criterion: Ligging in woningmarktspanningsgebied en bijdrage aan aanpak tekort

SUBCRITERIA:

1. Woningmarktspanning (*) hoog, middel, laag geeft subscore (1,2,3).

- Woningmarktregio's met een hoge woningbouwopgave: Alkmaar, Amsterdam, Den Haag, Ede, Eindhoven, Groningen, Leiden, Nijmegen, Rotterdam, Utrecht.
- Woningmarktregio's met een gemiddelde woningbouwopgave: Amersfoort, Apeldoorn, Arnhem, Breda, Gouda, 's-Hertogenbosch, Lelystad, Tilburg, Venlo en Zwolle.
- Woningmarktregio's met een lage woningbouwopgave: Doetinchem, Dordrecht, Emmen, Enschede, Heerenveen, Leeuwarden, Maastricht, Middelburg, Oss, Roosendaal en Sittard.

2. Bijdrage aan tekort. Aantal woningen leidt tot onderstaande subscore:

Aantal woningen	Subscore
Meer dan 30.000 won	5
Tussen 17.500-30.000 won	4
Tussen 7.500-17.500 won	3
Tussen 2.500-7.500 won	2
Minder dan 2.500 won	1

Subscore 1 vermenigvuldigt met subscore 2 geeft totaal. Totaal gedeeld door drie geeft criteriumscore.

(*) Op basis van Ministerie van Binnenlandse Zaken & Koninkrijksrelaties, 2021. Urgentiescore woningbouwimpuls.

Criterion: volume betaalbare woningbouw

SUBCRITERIA:

Totaal aantal woningen in categorieën:

- Sociale huur
- Particuliere huur tot € 1.000,- per maand
- Betaalbare koop tot € 355.000,-.

Score	Waarde
5	25.000 of meer woningen
4	Tussen 10.000 en 25.000 woningen
3	Tussen 4.000 en 10.000 woningen
2	Tussen 2.000 en 4.000 woningen
1	Minder dan 2.000 woningen

criterium: relevantie mobiliteitsinvesteringen voor woningbouw

SUBCRITERIA:

1. Noodzakelijkheid:

- Ingrep is nodig om de locatie vrij te maken voor woningbouw (bijvoorbeeld ondergronds brengen of verleggen van infrastructuur).
- Zonder ingrepen kan in de MER of het bestemmingsplan niet aangetoond worden dat de mobiliteit op orde is. Die noodzaak kan er verschillend uitzien. Belangrijkste categorieën; 1) ontsluiting voor die vervoerswijze is in het geheel nog niet aanwezig of niet op de schaal van de gebiedsontwikkeling, 2) de ingrep is nodig voor om directe verkeerstoename (veilig en leefbaar) af te wikkelen, 3) de ingrep is onmisbaar onderdeel van meer gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak met sterke modal shift zonder welke de woningbouw niet kan plaatsvinden.

2. Toerekenbaarheid (expert judgement waarbij het accent ligt op de toerekenbaarheid van de grotere maatregelen uit het pakket).

- Aandeel gebruikers vanuit woningbouwgebied op betreffende infra.

Score	Waarde
5	Directe noodzakelijkheid en hoge toerekenbaarheid
4	Directe noodzakelijkheid en gemiddelde of lagere toerekenbaarheid
3	Enige/geen directe noodzakelijkheid maar hoge of gemiddelde toerekenbaarheid
2	Geen directe noodzakelijkheid en lagere toerekenbaarheid
1	Geen toerekenbaarheid

criterium: kans op substantiële realisatie tot en met 2030

SUBCRITERIA:

1. Aantal woningen tot en met 2030

- Groot aantal woningen = vanaf 10.000 woningen t/m 2030
- Gemiddeld aantal woningen = 3.000-10.000 woningen t/m 2030
- Kleiner aantal woningen = minder dan 3.000 woningen t/m 2030

2. Kans op realisatie tot en met 2030: (expert judgement op basis van criteria: versnipperd grondbezit, benodigde grote verplaatsingen, fase planproces, RO-aspecten als stikstof, externe veiligheid, etc.)

- Groot
- Gemiddeld
- Moeizaam

Score	Waarde
5	Groot aantal woningen met grote kans op realisatie t/m 2030
4	Groot aantal woningen met gemiddelde kans op realisatie t/m 2030
4	Gemiddeld aantal woningen met grote kans op realisatie t/m 2030
3	Groot aantal woningen met moeizame kans op realisatie t/m 2030
3	Gemiddeld aantal woningen met gemiddelde kans op realisatie t/m 2030
3	Kleiner aantal woningen met grote kans op realisatie t/m 2030
2	Gemiddeld aantal woningen met moeizame kans op realisatie t/m 2030
1	Kleiner aantal woningen met gemiddelde of moeizame kans op realisatie t/m 2030

criterium: aantal woningen in grootschalige NOVEX woningbouwlocaties na 2030 dat meelift* op investering

Score	Waarde
5	30.000 of meer woningen
4	Tussen 12.500 en 30.000 woningen
3	Tussen 4.000 en 12.500 woningen
2	Tussen 1.000 en 4.000 woningen
1	Minder dan 1.000 woningen

(*) Incl. koppeling aan bijbehorende benodigde vervolginvesteringen

criterium: aantal woningen* buiten grootschalige NOVEX woningbouwlocaties dat meelift op investering

Score	Waarde
5	25.000 of meer woningen
4	Tussen 7.500 en 25.000 woningen
3	Tussen 3.000 en 7.500 woningen
2	Tussen 1.000 en 3.000 woningen
1	Minder dan 1.000 woningen

(*) Nieuwbouwwoningen op basis van onderzoek SpringCo (2022), Invloed nieuwe infrastructuur op woningbouwlocaties. Dit rapport betrof de initiële 14 grootschalige woningbouwlocaties. Op basis van gezamenlijk expert judgement is in het najaar van 2022 met SpringCo een actualisatie van woningbouwaantallen/ infrastructuurpakketten en resulterende scores doorlopen en is ook de score bepaald voor de toegevoegde 3 grootschalige woningbouwlocaties.

Criterion: Duurzame mobiliteit

SUBCRITERIA (*):

1. Aanpak is concreet in doelstelling (vervoerswijzemix) en middelen (parkeerconcept en -norm, kwaliteit fietsverbindingen, deelmobiliteit en OV, nabijheid van bestemmingen en functiemix). Middelen zijn daarbij voldoende van omvang en onderling consistent om doelstelling overtuigend te bereiken.
2. Hoog aandeel duurzame mobiliteit en nabijheid van bestemmingen (indicatie: meer dan 70% aandeel duurzame vervoerswijze).
3. Substantieel hoger aandeel duurzame mobiliteit en nabijheid van bestemmingen dan het gemiddelde in het betreffende NOVEX-gebied (indicatie: meer dan 20% hoger aandeel duurzame vervoerswijze)

Score	Waarde
5	Voldoet aan alle subcriteria.
4	Voldoet aan subcriterium 2 of 3 en is concreet uitgewerkt (1).
3	Voldoet aan subcriterium 2 of 3.
2	Ongeveer gelijk aandeel duurzame en nabije mobiliteit als regionaal gemiddelde.
1	Aandeel duurzame mobiliteit dat achter blijft op regionaal gemiddelde.

(*) In het afweegkader ligt de nadruk binnen het criterium duurzame mobiliteit op het voorkomen lange afstand autoverplaatsingen. Voor systematisch scoren is dit geoperationaliseerd als aandeel van duurzame vervoerswijzen en de nabijheid van bestemmingen. Daarnaast is de concreetheid van de aanpak als subcriterium opgenomen om te voorkomen dat vooral ambities gescoord worden. Gehanteerde methode is expertoordeel met als onderlegger:

- Aangeleverde basisinformatie vanuit gebieden (inclusief eventuele mobiliteitsplannen die door gemeenten specifiek voor de woningbouwlocaties opgesteld zijn).
- Ontwikkeling stedelijke nabijheid en mobiliteit o.b.v. Dashboard Verstedelijking. Zie <https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/projecten/dashboard-verstedelijking>

criterium: Impact mobiliteitsmaatregelen op IMA-opgaven

IMA-opgaven betreffen de opgaven uit: Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 Mobiliteitsontwikkeling en -opgaven in kaart gebracht

SUBCRITERIA (*):

1. Mobiliteitsmaatregelen leiden tot substantiële beperking van IMA-opgave. Kan door: capaciteitsuitbreiding, alternatieve route of mobiliteitstransitie die ontlast. Een schaa sprong maatregel in het MIRT (bijvoorbeeld Oeververbindingen) wordt geacht probleemoplossend te zijn voor de betreffende IMA-opgave.
2. Woningbouw draagt (ten opzichte van spreiding in woningmarktregio) bij aan vermindering IMA-opgaven. Kan door: benutten tegenspits, relatief weinig auto resp OV-verplaatsingen richting IMA-opgaven.
3. Aandeel verkeer uit gebied dat gebruikt maakt van infra ter plaatse van een IMA-opgave is kleiner dan 1%.

Score	Waarde
5	Voldoet aan subcriteria 1 en 2.
4	Voldoet minimaal aan 1.
3	Voldoet minimaal aan 2.
2	Voldoet minimaal aan 3.
1	Voldoet aan geen van subcriteria.

(*) Gehanteerde methode – expertoordeel op basis van:

- Selected links IMA-opgaven (quicksan Move Meter)
- Conclusies uit MIRT-onderzoeken en MIRT-verkenningen

criterium: verbeteren regionale bereikbaarheid

SUBCRITERIA:

Regionale bereikbaarheid is geoperationaliseerd als toename van bereikbare inwoners plus arbeidsplaatsen per fiets, OV en auto (*). Er is gewogen waardoor inwoners en banen dichterbij zwaarder meetellen dan die op grotere afstand. De score vindt plaats in twee stappen.

In stap 1 wordt vastgesteld welke gebieden (in heel Nederland) een substantieel betere bereikbaarheid krijgen doordat de betreffende woningbouwlocatie met bijbehorende mobiliteitsmaatregelen worden gerealiseerd. Substantiële verbetering als:

- Fiets: meer dan 30.000 inwoners plus banen extra binnen bereik komen.
- OV: meer dan 90.000 inwoners plus banen extra binnen bereik komen.
- Auto: meer dan 150.000 inwoners plus banen extra binnen bereik komen.

In stap 2 wordt gekeken naar het aantal inwoners waarvoor de bereikbaarheid substantieel verbeterd is. Dit aantal inwoners met een substantieel verbeterde bereikbaarheid bepaalt de score.

Score	Waarde
5	Meer dan 300.000 inwoners met substantiële verbetering bereikbaarheid.
4	100.000 - 300.000 inwoners met substantiële verbetering bereikbaarheid.
3	50.000 – 100.000 inwoners met substantiële verbetering bereikbaarheid.
2	10.000 – 50.000 inwoners met substantiële verbetering bereikbaarheid.
1	Minder dan 10.000 inwoners met substantiële verbetering bereikbaarheid.

(*) Gehanteerde methode:

- Berekend met quickscan model MoveMeter. Zie Netwerkanalyse woningbouw pagina 38 en verder. <https://open.rws.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@259853/netwerkanalyse-woningbouw-inzicht/>

criterium: kosteneffectiviteit (*) op basis van mobiliteitsinvestering voor nieuwe woningen

Score	Waarde
5	minder dan 10.000 euro per nieuwe woning
4	10.000-20.000 euro per nieuwe woning
3	20.000-30.000 euro per nieuwe woning
2	30.000-40.000 euro per nieuwe woning
1	meer dan 40.000 euro per nieuwe woning

criterium: kosteneffectiviteit (*) op basis van mobiliteitsinvestering voor bestaande bewoners, reizigers en bedrijven

Score	Waarde
5	minder dan 1.000 euro per bewoner met substantiele verbetering bereikbaarheid
4	1.000 – 3.750 euro per bewoner met substantiele verbetering bereikbaarheid
3	3.750 – 7.500 euro per bewoner met substantiele verbetering bereikbaarheid
2	7.500 – 15.000 euro per bewoner met substantiele verbetering bereikbaarheid
1	meer dan 15.000 euro per bewoner met substantiele verbetering bereikbaarheid

- Investeringsbedrag (incl. BTW) gebaseerd op enerzijds benodigde bijdrage (o.b.v. 50% co-financiering cq. na aftrek al aanwezige dekking) aan mobiliteitspakketten periode t/m 2030 en anderzijds benodigde Rijksinvestering schaa sprongen langere termijn. Hier is waar relevant een gewogen gemiddelde genomen t.o.v. respectievelijk woningen t/m 2030 en over gehele opgevoerde periode (i.g.v. schaa sprong-investeringen).
- Aantal bewoners met substantiële verbetering bereikbaarheid gelijk aan criterium verbetering bestaande bereikbaarheid (pagina 23).