

Verkenkend onderzoek Koppeling Mobiliteit & Woningbouw

Maart 2026

Emma Lucas, Wouter Jan Verheul, Jaco van Vliet, Carolien Gehrels en Verali von Meijenfeldt

Ten geleide

Medio 2025 heeft de Landelijke Versnellingstafel Woningbouw (LVW) ingenieursbureau Arcadis gevraagd te onderzoeken of en, zo ja, in welke zin bij beleids- en investeringsbeslissingen op het gebied van verkeer en vervoer op lokaal, regionaal en landelijk niveau rekening wordt gehouden met de prioriteit, die aan de aanpak van het woningtekort/woningbouw wordt toegekend. De LVW heeft dit onderzoek, waar in de voorliggende rapportage verslag van wordt gedaan, geïnitieerd tegen de volgende achtergrond.

'Iedereen een betaalbaar, duurzaam huis in een buurt waar mensen zich thuis voelen'. Zover is het helaas nog niet. Inmiddels is het woningtekort opgelopen tot 410.000 woningen. Dit betekent dat 410.000 huishoudens, bijna een miljoen mensen -vaak naarstig- op zoek zijn naar een woning.

Voor een doeltreffende aanpak van het woningtekort is nodig dat die aanpak aangrijpt op de oorzaken van het tekort. Kort en goed is en wordt dit tekort veroorzaakt doordat de groei van het aanbod van huur- en koopwoningen de groei van de vraag niet kan bijbenen. De vraag groeit met de toename van het aantal huishoudens; met name door migratie en in mindere mate door de nog steeds afnemende omvang van huishoudens. De groei van het aanbod wordt bepaald door de benutting van de 8.3 miljoen bestaande woningen en de uitbreiding van de woningvoorraad.

Het woningtekort kan kortom in beginsel zowel worden teruggedrongen door beperking van de vraag (met name door beperking van immigratie) als door uitbreiding van het aanbod (door benutting van bestaande woningen en gebouwen en door de bouw van nieuwe woningen). Ook door het nieuwe kabinet wordt er vanuit gegaan, dat er - rekening houdend met de onvermijdelijke sloop van obsoleete woningen- de komende 10 jaar zo'n miljoen woningen bij moeten komen (100.000 per jaar), waarvan 15.000 per jaar door benutting van bestaande woningen en gebouwen (nu 10.000) en 85.000 per jaar door nieuwbouw (nu 65.000).

Voor de beoogde versnelling en langjarige opschaling van de nieuwbouw naar 85.000 nieuwe koop- en huurwoningen per jaar zijn er drie algemene aangrijpingspunten:

- **privaat:** investeringen ad circa € 30 mrd per jaar door marktpartijen (70%) en corporaties (30%);
- **publiek:** beleid van onderscheiden overheden zowel op het gebied van bouwen en volkshuisvesting als op andere voor woningbouw relevante gebieden (met name ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer/infra, energie/netcongestie, natuur/stikstof en fiscaliteit & toeslagen);
- **publiek-private samenwerking.**

In de praktijk van project- en gebiedsontwikkeling blijkt op elk van deze punten niet zelden sprake te zijn van (combinaties van) project-/gebiedsspecifieke en/of generieke/thematische 'vastlopers'. Denk aan 'niet sluitende business cases van marktpartijen en corporaties', 'stapelning van regels en procedures', 'interbestuurlijke surpluses', 'stikstof', 'netcongestie' en 'ontbrekende/haperende publiek-private samenwerking'. De realisatie van nieuwe woningen blijft hierdoor gemiddeld circa 25% achter bij de doelstelling. Met name in de meeste gebieden met grote woningtekorten blijft de realisatie sterk achter.

De LVW, die medio 2023 op initiatief van het ministerie van BZK, mede-overheden, marktpartijen en corporaties is ingesteld, heeft de opdracht vastlopers te signaleren en te bewerkstelligen dat met betrekking tot deze vastlopers 'doorbraken' worden gerealiseerd. Vastlopers blijken zich in eerste aanleg met name in de lokale en regionale woningbouwpraktijk te manifesteren. Daarom heeft de LVW hiernaast de opdracht te bevorderen, dat -met het oog op het realiseren van doorbraken- ook op lokaal niveau (met name in 'bouwgemeenten') en op regionaal niveau tripartite (overheden, marktpartijen en corporaties) versnellingstafels worden ingesteld en benut.

De afgelopen jaren heeft de LVW geconstateerd dat in de woningbouwpraktijk een aanzienlijk aantal project-/gebiedsspecifieke vastlopers betrekking heeft op beleids- en investeringsbeslissingen op het gebied van verkeer en vervoer. Die vastlopers manifesteren zich zowel op lokaal niveau (waaronder in relatie tot parkeerbeleid) als op regionaal niveau (waaronder in relatie tot beleids- en investeringsbeslissingen met betrekking tot bovenlokale bereikbaarheid/infra) en op landelijk niveau (waaronder in het kader van het MIRT). Voor de LVW roept een en ander de vraag op of en, zo ja, in welke zin bij beleids- en investeringsbeslissingen op het gebied van verkeer en vervoer op lokaal, regionaal en landelijk niveau rekening wordt gehouden met de prioriteit, die op alle niveaus aan de aanpak van het woningtekort/woningbouw wordt toegekend.

Tegen deze achtergrond heeft de LVW als gezegd Arcadis gevraagd een, op beantwoording van deze vraag gericht onderzoek uit te voeren en -indien opportuun- in het verlengde hiervan handelingsperspectieven te schetsen. In de voorliggende rapportage worden door Arcadis de uitkomsten van dit onderzoek, dat vanuit de LVW is begeleid door Staf Depla en Bert van Delden, gepresenteerd.

Voor de LVW is een belangrijke algemene uitkomst van het onderzoek, dat zowel op landelijk als op provinciaal en gemeentelijk niveau bij beleids- en investeringsbeslissingen op het gebied van verkeer en vervoer de consequenties hiervan voor woningbouw vaak niet worden geëxpliciteerd. Vertraging, afschaling dan wel afstel van woningbouw als gevolg van beleids- en investeringsbeslissingen op het gebied van verkeer en vervoer/infra blijven vaak impliciet.

Een tweede -hiermee deels samenhangende- algemene verklaring heeft betrekking op de verkeers- en vervoersmodellen, die zowel op landelijk als op provinciaal en gemeentelijk niveau worden gehanteerd voor de onderbouwing van beleids- en investeringsbeslissingen op het gebied van verkeer en vervoer/infra, inclusief de juridische doorwerking hiervan. Het is de vraag of en, zo ja, in hoeverre de aannames/uitgangspunten die bij deze modellen worden gehanteerd, nog actueel zijn en wat de consequenties hiervan zijn voor afwegingen die de bouw van woningen raken. Het gaat daarbij onder meer om aannames/uitgangspunten met betrekking tot toekomstig(e) vervoersgedrag/vervoersmodaliteiten, de veronderstelde extra vervoersbelasting als gevolg van woningbouw (voertuigverlieskilometers, wachttijd-normen), het adagium 'eerst bewegen, dan bouwen' en parkeernormen.

Een en ander roept allereerst de vraag op of deze uitkomsten door betrokken partijen wordt (h)erkend. In het verlengde hiervan rijst de vraag wat door wie kan/moet worden gedaan om afwegingen tussen belangen op het gebied van verkeer en vervoer en het belang van het woningtekort/woningbouw voortaan te expliciteren en gehanteerde gedateerde verkeers- en vervoersmodellen te actualiseren. Het ministerie van BZK heeft toegezegd hierover zowel binnen de rijksoverheid als met provincies en gemeenten concrete afspraken te maken.

An aerial photograph of a modern urban development. In the foreground, a light rail train is on an elevated track. To the right, a multi-lane road with a few cars and a cyclist is visible. The background is filled with various modern residential buildings, some with balconies and large windows. The scene is captured during the day with soft lighting.

Managementsamenvatting

Managementsamenvatting



Aanleiding en doel

De woningnood in Nederland is groot en het probleem is urgent: het tekort bedraagt in 2025 circa 400.000 woningen en het kabinet heeft het terugdringen hiervan tot topprioriteit benoemd. Tegelijkertijd lopen veel woningbouwprojecten vertraging op of worden zelfs afgeblazen, niet alleen door netcongestie en stikstofregels, beperkte capaciteit bij gemeenten of stijgende bouwkosten, maar ook door mobiliteitsknelpunten en dure infra-investeringen die nodig (lijken te) zijn.

Dit verkennend onderzoek verkent de oorzaken van deze vertragingen en verkleiningen daar waar het gaat om de combinatie van woningbouw en mobiliteit. Doel is inzicht te bieden in de mechanismen achter mobiliteit als de complicerende factor van woningbouw en tevens handelingsperspectieven te formuleren voor doorbraken in en versnelling van woningbouw.

Conclusies

De huidige institutionele setting creëert een sterke afhankelijkheid tussen mobiliteit en wonen, waardoor woningbouw regelmatig later en in beperktere aantallen wordt gerealiseerd dan vanuit de grote woonbelangen maatschappelijk gewenst is. Zonder heldere eigenaarschap- en financieringsafspraken voor bovenplanse mobiliteit en zonder flexibilisering van normen, blijft de woningbouw ook wat betreft de koppeling met mobiliteit vastlopen en vertraging oplopen. Versnelling van woningbouw vergt aanpassing van normen en afwegingskaders (parkeernormen actualiseren, modellen harmoniseren, wooncomponent versterken, locatiekeuzes) en betere interbestuurlijke regie om lokale en regionale woningbouwdoelen in samenhang te behalen.



Enkele belangrijke bevindingen

- Mobiliteitseisen zijn doorgaans **geen absolute showstopper**, maar ze **vertragen en verkleinen** woningbouwprojecten regelmatig doordat mobiliteitscriteria en -modellen zwaar wegen. Dit leidt tot langdurige onenigheid en overleg tussen bestuurslagen over aantallen en financiering.
- **Regionale prioritering.** Spanningen tussen lokale en regionale belangen maken besluitvorming complex en traag: lokaal maatwerk voor leefbaarheid botst met regionale en nationale prioriteiten voor doorstroming en strategische ontwikkeling.
- **Starre en verouderde parkeernormen** veroorzaken onrendabele toppen en juridische rigiditeit, waardoor flexibiliteit en innovatief mobiliteitsmaatwerk moeizaam tot stand komen en er minder woningen gebouwd worden dan mogelijk is
- **Verkeersmodellen** als basis voor beslisinformatie werken met uiteenlopende aannames en normeringen (hard/zacht plancapaciteit, wachttijdnormen), waardoor een eenduidige basis voor besluitvorming ontbreekt. De vaak impliciete normen over doorstroming in deze modellen belemmeren bovendien een expliciete afweging tussen het belang van woningbouw en bereikbaarheid, passend bij het toegenomen maatschappelijke belang van woningbouw. Het gebruik van modellen suggereert daarmee een objectiviteit die er niet per definitie is. Gevolg: woningbouwtrajecten vertragen.

Denkrichtingen voor oplossingen:

1. Belangenafweging tussen woningbouw-verkeer veel explicieter maken
2. Ander gebruik van modellen verkennen
3. Ander gebruik van normen onderzoeken
4. Betere governance van faseren, opknippen en escaleren
5. Gezamenlijk ontwikkelen langetermijnvisie, inclusief nieuwe taal en een verhaal

An aerial photograph of a residential neighborhood. A multi-lane road runs horizontally across the middle. To the right of the road, there are several houses with various roof colors (red, grey, blue) and solar panels. To the left, there is a large green area with trees and a concrete structure, possibly a bridge or overpass. The overall scene is lush and green.

Brede probleemanalyse

Onderzoek en probleemanalyse

Dit onderzoek richt zich op de koppeling tussen mobiliteit en woningbouw en de wijze waarop deze zich manifesteert in de besluitvorming. Deze balans kan mogelijk beter, met als doel meer woningbouw te realiseren. Achterliggende veronderstelling is dat mobiliteitseisen geregeld een bottleneck vormen in de besluitvorming rond woningbouw.

Hoewel mobiliteitseisen er doorgaans niet voor zorgen dat grootschalige woningbouwprojecten helemaal niet van de grond komen (denk aan harde showstoppers als stikstof en netcongestie), wordt mobiliteit vooral gezien als een 'vertrager' en 'verkleiner' van woningbouwprojecten.

Mobiliteit wordt vaak ervaren als een 'vertrager' van woningbouw: het kan zo jarenlang duren voordat er een keuze wordt gemaakt tussen Rijk, gemeente, provincie over aantallen en middelen. Mobiliteitsmiddelen zijn steeds beperkter nu zelfs vaak voor onderhoud van bestaande infra te weinig geld is, aldus onder andere RWS en ProRail, laat staan dat er geld is voor nieuwe infrastructuurprojecten.

Soms kan de uitkomst zijn dat er minder woningen komen. Mobiliteit is dan een 'verkleiner' van woningbouwprojecten, want het zorgt voor vermindering van het aantal woningen als de infraprojecten die ter discussie staan niet doorgaan.

In beleids- en besluitvorming zijn mobiliteitseisen vaak stevig verankerd in modellen en afwegingskaders - van MIRT op landelijk niveau tot en met wachttijdnormen op regionaal niveau en parkeernormen op lokaal niveau – waardoor *het woningbouwbelang een zwakkere positie zou hebben ten opzichte van mobiliteit*. Dit is de geregeld gehoorde veronderstelling die in dit onderzoek wordt getoetst en verdiept.

Mobiliteitscriteria en de bijbehorende rekenmodellen en bereikbaarheidscriteria, zoals het aantal kilometer file, het aantal seconden wachten voor een verkeersregelinstantie of het aantal openbare parkeerplaatsen per woning zijn ontstaan in een tijd dat het fileprobleem hoger op de politiek-maatschappelijke agenda stond dan het tekort aan woningen. Zodoende is er een vermeende beleidscultuur geïnstitutionaliseerd van 'rijden boven wonen'.

In dit onderzoek leggen we de mechanismen bloot die spelen tussen verschillende bestuursniveaus. Daarnaast reiken we perspectieven aan ten behoeve van een nieuwe balans tussen mobiliteit en woningbouw.

Voor dit onderzoek zijn sleutelfiguren en experts geïnterviewd (zie bijlage) en zijn verdiepende gesprekken gevoerd over diverse cases waarin de geïdentificeerde mechanismen zichtbaar zijn. Ook hebben we de sleutelfiguren en experts gevraagd mee te denken over oplossingsrichtingen.



Maatschappelijke positie van mobiliteit en wonen

- In 2008 werd ‘verbeteren mobiliteit’ als groot maatschappelijk probleem gezien en wordt de woningmarkt niet genoemd.
- In 2025 wordt verkeer en vervoer een stuk lager gescoord dan wonen en woningmarkt.

De publieke opinie en maatschappelijke prioriteiten zijn verschoven. Is de actualisatie van normeringen in beleid en budgetten hiermee in gelijke tred gegaan?

2008

2024

Tabel 4.1 Gewenste uitgaven voor divers overheidsbeleid,^a bevolking van 18+, vierde kwartaal van 2008 (in procenten)

	veel minder geld	minder geld	zoals nu	meer geld	veel meer geld	ik weet het niet
verminderen van de staatschuld	2	16	49	16	3	15
bijdragen aan de aanpak van internationale milieuproblemen en klimaatverandering	6	17	38	31	5	4
bijdragen aan internationale militaire missies en conflictbeheersing	19	41	28	7	1	4
bijdragen aan de ontwikkeling van arme landen	11	28	39	15	4	3
bestrijden van armoede in Nederland	1	3	25	52	17	2
vergroten van de werkgelegenheid	0	2	31	53	12	3
stimuleren onderzoek en technologie	1	7	39	37	10	5
verbeteren van het onderwijs	0	1	15	55	26	3
verbeteren mobiliteit (openbaar vervoer en wegen)	1	4	27	43	23	3
verbeteren van woonwijken en stadsvernieuwing	1	7	58	27	4	3

Tabel 2 De belangrijkste maatschappelijke problemen, bevolking van 18+, (na)zomer 2021-(na)zomer 2024 (in procenten)^{a, b}

	juli 2021- juni 2022	juli 2022- juni 2023	(na)zomer 2023	winter 2023-2024	voorjaar 2024	(na)zomer 2024
wonen en verkeer	28	27	32	36	36	39
wonen en woningmarkt	24	23	27	31	30	33
verkeer en vervoer + overig	6	6	8	8	8	9
immigratie en integratie	20	31	34	37	37	38
immigratie en integratie	16	29	32	34	33	35
racisme en etnische discriminatie	4	3	3	3	4	3
politiek en bestuur	35	36	38	36	37	34
politiek, regering, Den Haag, overheid + overig	32	33	34	33	34	30
regels, regeldruk	4	4	5	5	4	5
protest, demonstraties	0	1	1	1	1	1
manier van samenleven, normen en waarden	30	28	30	31	33	33
mentaliteit en normen en waarden	9	10	12	10	10	11
(gebrek aan) respect, verharding, verhuftering	10	8	8	8	10	10
samen/saamhorigheid (of gebrek daaraan)	7	8	8	10	9	10
(on)verdraagzaamheid en intolerantie	7	6	6	6	7	8
egoïsme en ik-cultuur	4	4	4	5	4	4
overig (manier van samenleven)	1	1	0	1	0	0
inkomen, welvaart, economie en industrie	30	38	42	36	33	33
inkomen, armoede, inkomensverschillen	20	28	31	26	24	22
belasting en bezuinigingen	6	5	6	6	6	7
industrie, ondernemingen en landbouw	3	5	5	5	4	4

Bron: [COB+2008-4.pdf](#)

Bron: [Burgerperspectieven+bericht+1+2025.pdf](#)

An aerial photograph of a city street scene. On the right, a modern, multi-story building with a glass facade and numerous balconies with greenery is prominent. A tram line runs parallel to the street in the center. To the left, there are older, more traditional buildings. The scene is captured from a high angle, showing the layout of the street and the surrounding urban environment.

Onderzoeksvraag



“Rijden boven bouwen?”

Probleemstelling en onderzoeksvraag

‘Rijden boven bouwen’ is een impliciet adagium dat grootschalige woningbouw parten speelt, zo klinkt het geregeld in de wereld van de ruimtelijke ordening; recent problematiseerde de gedeputeerde van Noord-Holland Jelle Beemsterboer dit nog in de pers. Het voorkomen van mobiliteitsknelpunten zou in de regel zwaarder wegen dan het oplossen van het woningtekort, op zowel landelijk, provinciaal en lokaal niveau. Als mobiliteitsknelpunten niet worden opgelost, bijvoorbeeld door te weinig beschikbare middelen, dan kunnen woningbouwprojecten ook vastlopen.

De hoofdvraag van dit rapport is in hoeverre deze knelpunten spelen en hoe de belangen van mobiliteit en woningbouw mogelijk anders en explicieter te wegen zijn.

Bevindingen

Mechanismen waardoor mobiliteit een knelpunt is voor woningbouw, op basis van vier cases in Noord-Holland en Flevoland en interviews en gesprekken



Mechanisme 1. Conflicterende beleidskeuzes op lokaal niveau

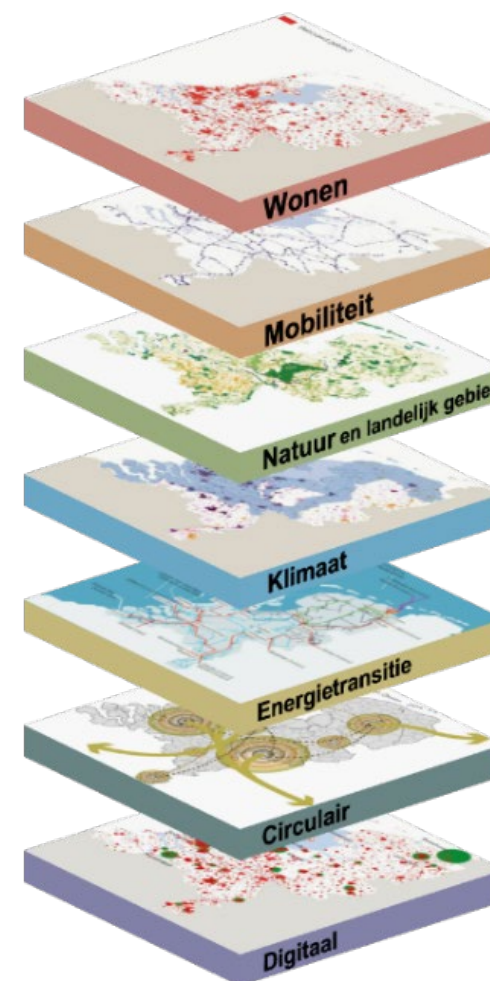
Woningbouwprojecten kennen vrijwel altijd diverse uitdagingen en beleidsambities anders dan bereikbaarheid en mobiliteit: stikstofproblematiek, netcongestie, groennormen, stijgende kosten. Deze onderwerpen beïnvloeden elkaar vooral op lokaal niveau. Gevolg is dat niet alle geplande woningen er komen.

Wanneer slechts een deel van het beoogde aantal woningen wordt gerealiseerd, komt mobiliteit vaak als extra knelpunt of zelfs als showstopper ('verkleiner') naar voren. Het kleinere aantal woningen heeft bovendien een negatieve impact op de businesscase van de ontwikkelaar. Dit leidt tot meer onderhandelingen over de financiering van bovenplanse infrastructuur en over de verantwoordelijkheid hiervoor.

Ook is er veel discussie over het eigenaarschap en verantwoordelijkheid voor de kosten van (bovenplans) mobiliteit met betrokken overheden en worden deze als een hete aardappel doorgeschoven.

Casusvoorbeeld Cruquius-Zwaanshoek

Dit mechanisme komt onder meer naar voren in de casus **Cruquius – Zwaanshoek**. In Cruquius – Zwaanshoek heeft het hanteren van de groennorm voor de woningbouwlocatie ertoe geleid dat het oorspronkelijk geplande aantal woningen is gehalveerd. Deze verlaging heeft directe gevolgen voor de financiële onderbouwing van het project en zet druk op de businesscase voor bovenplanse infrastructuur. Zonder deze noodzakelijke infrastructuur kan echter geen leefbare wijk worden gerealiseerd, wat leidt tot verdere vertraging en onzekerheid in de woningbouwopgave. Hier wordt, bij onenigheid rondom conflicterende beleidskeuzes, woningbouw niet expliciet als prioriteit neergezet, ondanks dat dit een beleidsdoelstelling van het kabinet is, wat leidt tot spanning tussen lokale ruimtelijke eisen en nationale ambities.



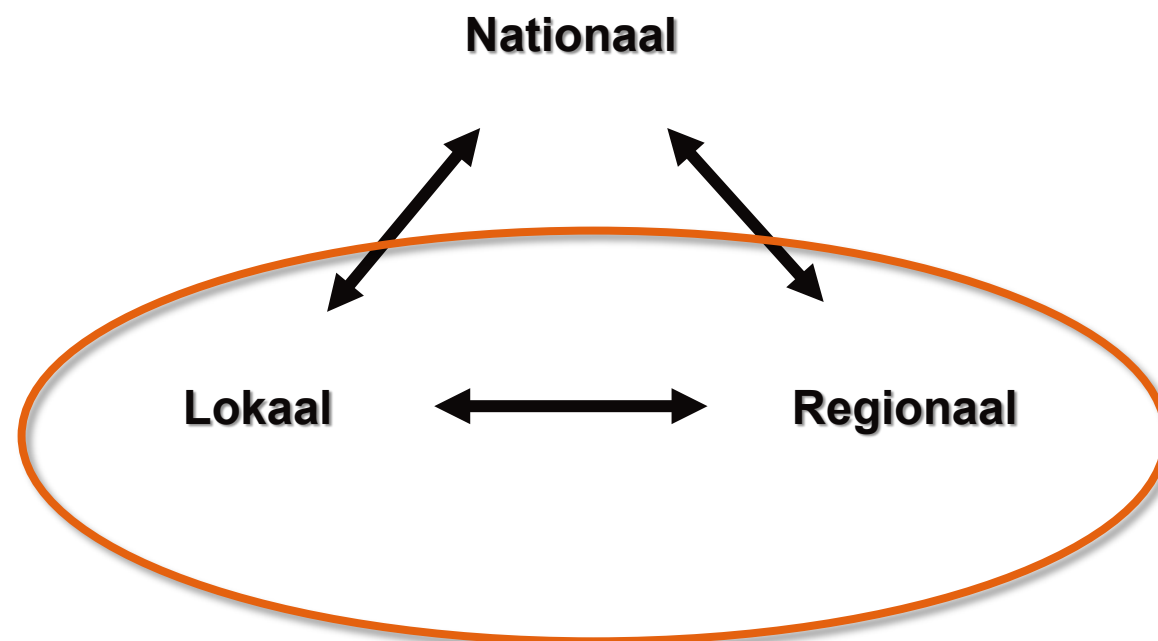
Stapelen van de huidige uitdagingen uit het boek 'WWWINNG'

Mechanisme 2. Beleidskeuzes lokaal-regionaal

Bij grootschalige woningbouwprojecten ontstaan regelmatig spanningen tussen lokale, regionale en nationale belangen. Gemeenten willen vaak maatwerk voor mobiliteit en leefbaarheid, terwijl er op regionale tafels wordt gefocust op doorstroming en strategische gebiedsontwikkeling. Op nationaal niveau worden keuzes gemaakt over het hoofdwegennet en het economisch vervoerssysteem, wat betekent dat lokale en regionale wensen niet altijd leidend kunnen zijn. **Dit maakt het besluitvormingsproces complex: lokale keuzes, zoals het aanpassen van infrastructuur of het realiseren van nieuwe woningen, kunnen botsen met bredere regionale behoeften, en ook met nationale economische rationales.**

Deze tegenstellingen komen bijvoorbeeld tot uiting bij locaties waar bestaande wegen al overvol zijn, zoals in Purmerend. Door daar woningen te bouwen, komen er extra pendelbewegingen, wat het regionale mobiliteitsprobleem verder vergroot. Een mogelijke oplossingsrichting zoals het beperken van nieuwe bedrijvigheid in Amsterdam om pendel te voorkomen, raakt aan fundamentele discussies over het economisch- en vervoerssysteem van Nederland. Ingrijpende structurele maatregelen zijn hier eigenlijk nodig, maar deze zijn uitermate ingewikkeld.

In de praktijk leidt dit spanningsveld ertoe dat gemeenten hun plannen steeds opnieuw moeten afstemmen en onderbouwen binnen regionale en nationale overlegstructuren. Beperkte capaciteit en middelen vormen daarbij een extra uitdaging, met name voor kleinere gemeenten. **Het gevolg is dat zowel lokale als regionale ambities niet volledig worden gerealiseerd en projecten regelmatig stagneren of vertragen.**



Mechanisme 2. Beleidskeuzes lokaal-regionaal

Casusvoorbeeld Beverwijk

In de casus **Beverwijk Spoorzone-West** is duidelijk te zien hoe regionale en provinciale prioritering de voortgang van woningbouwprojecten beïnvloedt. De provincie Noord-Holland speelt hierin een verbindende en faciliterende rol, waarbij keuzes over mobiliteit, economische ontwikkeling en woningbouw in samenhang worden afgewogen. **In de praktijk betekent dit dat woningbouwinitiatieven in Beverwijk vaak afhankelijk zijn van bredere regionale belangen, zoals de doorstroming op de A22 en prioritering van woningbouw in grotere kernen als Alkmaar.** Dit leidt ertoe dat Beverwijk regelmatig haar plannen en belangen moet blijven onderbouwen binnen het regionale overleg, waarbij beperkte gemeentelijke capaciteit en middelen extra uitdagingen opleveren. Hierbij is niet zozeer sprake van tegenwerking, maar van een complex samenspel van belangen en prioriteiten, waardoor de voortgang van woningbouwprojecten in Beverwijk vertragen, ondanks de bereidheid van de provincie om mee te denken met oplossingen.

Casusvoorbeeld Purmerend

In **Purmerend** staan twee woningbouwlocaties (een golfbaangebied en Purmerend Zuid-Zuid) in de planning, maar is vertraging ontstaan doordat vanuit de provincie en regio werd gesteld dat de N-wegen te vol zitten voor het beoogde aantal van 5000 woningen. De provinciale mobiliteitsafdeling hanteerde het 'eerst rijden, dan bouwen'-adagium strikt, wat leidde tot vertraagde besluitvorming van circa 1 a 2 jaar. **Inmiddels kijkt de provincie meegaander naar de koppeling woningbouw en mobiliteit, door er pragmatischer mee om te gaan en een mobiliteitsprogramma van eisen (MPvE) op te stellen dat autogebruik moet reduceren.** Het gaat dan om een HOV-lijn, doorfietsroutes, mobiliteitshubs, lagere parkeernormen en parkeren op afstand; alles om autogebruik minder aantrekkelijk te maken en tegelijkertijd alternatieven te bieden. De provincie hoopt zo dat de woningbouw makkelijker kan doorgaan en dat door monitoring te zien zal zijn dat het bereikbaarheidsprobleem zich in de toekomst zal oplossen. Hoewel er nu versnelling in het dossier zit, kosten dergelijke maatwerkoplossingen ook tijd.



Mechanisme 3. Woningen als inzet onderhandeling voor infra

Gemeenten zetten grootschalige woningbouw in als onderhandelingsmiddel om Rijksinvesteringen los te trekken in infrastructuur, zoals metrolijnen, treinstations, verbreding of afslagen van snelwegen, of hoogwaardige OV-verbindingen. Daardoor ontstaat vaak een langdurig onderhandelingsspel, soms met een alles-of-niets-benadering: alleen bij volledige toezegging van het Rijk voor een bepaalde infra-investering zijn de grote aantallen woningen op een bepaalde locatie te realiseren. Dit zet de fasering van woningbouw onder druk. Het gevolg is langdurige besluitvorming, vertraging en een stagnerend woningbouwproces.

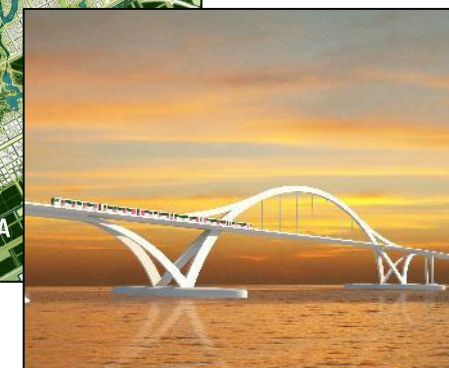
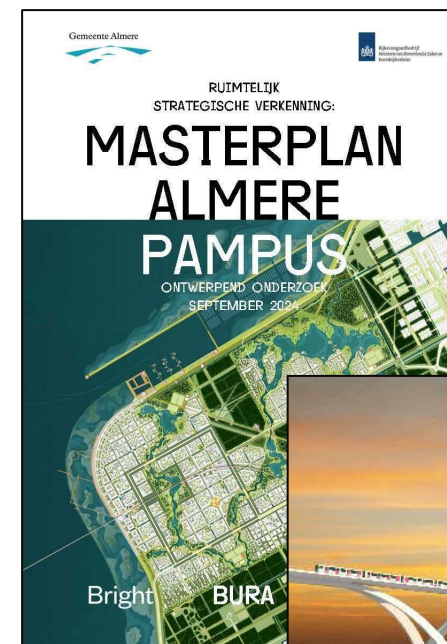
Casusvoorbeeld Almere Pampus

Dit mechanisme is zichtbaar in de casus **Almere Pampus**. Gemeente en Rijk zitten in een patstelling doordat de gemeente aangeeft dat de ambitie van 25 a 30 duizend woningen alleen te realiseren is als de IJmeerverbinding er komt. Het Rijk komt al 24 jaar na de eerste tekeningen niet met een besluit en middelen over de brug.

De gemeente wil wel starten met fase 1, 7500 woningen op Pampus, maar alleen als het rijk de IJmeerverbinding toezegt voor de lange termijn. Anders kunnen die woningen ook in de bestaande stad via verdichting worden gerealiseerd, zo stelt de gemeente.

Een tweede argument is dat er een groot aantal woningen moet komen om het leefbaarheidsfonds te vullen, benodigd voor de sociale problematiek en de huidige 8 à 9 procent tekorten op de gemeentebegroting.

De bestaande infra kan nog wel iets aan; de totale stad kan nog met circa 20 duizend inwoners groeien, zo stelt het rijk. Het huidige HOV-plan helpt, maar het verkeersinfarct neemt toe en daarmee voor de gemeente de noodzaak van de IJmeerverbinding. De IJmeerverbinding vraagt volgens de gemeente bovendien om een tweede kosten-batenafweging die verder gaat dan alleen Almere: het gaat ook om de regio Amsterdam, ook zij profiteren van de verbinding.





Mechanisme 4. Stringent gebruik parkeernormen

Op lokaal niveau vormen parkeernormen vaak een cruciale belemmering voor woningbouw. Te hoge en rigide normen leiden tot onrendabele projecten en beperken het aantal toegestane woningen volgens gemeentelijk opgesteld parkeerbeleid.

Gemeenten leggen zichzelf vast door strikte parkeernormen juridisch te verankeren in hun parkeerbeleid, waardoor afwijkingen bij latere besluitvorming tot juridische bezwaren kunnen leiden.

Het parkeerbeleid is bovendien regelmatig verouderd en sluit onvoldoende aan op actuele mobiliteitsontwikkelingen, zoals de toename van deelauto's en nieuwe investeringen. De hoogte van parkeernormen hangt samen met politieke gevoeligheden en gevestigde belangen: bewoners zijn gewend aan ruime parkeergelegenheid (voor of nagenoeg voor de deur) en beleidsmakers vrezen maatschappelijke onrust bij verlaging van het aantal parkeerplekken op straat. Hierdoor blijft flexibiliteit uit en wordt innovatie in mobiliteitsmaatwerk bemoeilijkt.

Bijna alle gemeenten baseren hun parkeerbeleid op de richtlijnen voor parkeernormen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Wegenbouw (CROW). Wanneer deze richtlijnen als harde norm in het omgevingsplan worden overgenomen, is er nauwelijks ruimte voor maatwerk.

In 2024 is een vernieuwde versie van de CROW-richtlijnen gepubliceerd, met als advies lagere parkeernormen en meer flexibiliteit. Sommige gemeenten werken echter nog met **oudere versies**, waardoor vertraging bij woningbouwprojecten ontstaat. In de Provincie Noord-Holland roept gedeputeerde Beemsterboer gemeenten op om de nieuwste richtlijnen te hanteren en zo woningbouw te versnellen. [Actualisatie parkeernormen](#)

De knelpunten rond parkeernormen worden breed herkend door gemeenten, provincies en ook op nationaal niveau. Gemeenten ervaren vaak dat strikte lokaal opgestelde normen hen juridisch vastzetten, waardoor het lastig is om flexibel en toekomstgericht parkeerbeleid te voeren. Een veronderstelling is ook dat bestuurders bang zijn voor onrust onder bewoners. Tegelijkertijd is er behoefte aan voldoende juridisch houvast om lokaal te kunnen blijven sturen. Nationale sturing, bijvoorbeeld via landelijke maximumnormen (bijvoorbeeld rond stationsgebieden), wordt door sommigen als oplossingsrichting gezien, terwijl anderen bang zijn voor te veel nationale bemoeienis en uniforme normen en te weinig lokale beleidsvrijheid (want Sneek is anders dan Amsterdam). **Het is kansrijk om te verkennen hoe landelijke kaders gemeenten kunnen ondersteunen zonder lokale flexibiliteit en maatwerk te beperken, zodat toekomstbestendig mobiliteitsbeleid mogelijk blijft.**



Mechanisme 5. Aard en toepassing verkeersmodellen

Verkeersmodellen gaan over verkeer. En dus niet over woningbouw. Het woningbouwbelang is daardoor geen expliciet onderdeel van de besluitvorming die op verkeersmodellen is gebaseerd. Bij de beoordeling van mobiliteitsimpact voor nieuwe woningbouwprojecten spelen verkeersmodellen een centrale rol, maar ze leiden vaak tot vertraging door uiteenlopende aannames en normeringen. Het Rijk rekent doorgaans uitsluitend met harde plancapaciteit (geplande, vastgestelde ontwikkelingen), terwijl gemeenten ook zachte plancapaciteit (mogelijke, flexibele plannen) meenemen. Daarnaast verschillen per model de keuzes (**de input**), over het behoud of verwijderen van bedrijventerreinen en andere functies.

De normen over doorstroming zijn bovendien vaak impliciet en historisch ingegeven, terwijl het toegenomen maatschappelijke belang van woningbouw daarin niet expliciet wordt meegewogen. **De normering van acceptabele wachttijden en voertuigverliesuren** verschilt bijvoorbeeld per gemeente: waar Delfzijl strenge normen hanteert (wachttijden tot 20 seconden), accepteert bijvoorbeeld Amsterdam meer. Dit maakt het ingewikkeld om conclusies te verbinden aan de uitkomsten van de modellen, zeker omdat de directe relatie tussen wachttijd en wegcapaciteit vaak niet eenduidig is.

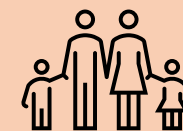
Daarbij zijn sommige kengetallen **arbitraire aannames** en suggereren modellen meer uniforme objectiviteit dan er feitelijk is. Waarom zouden we maximaal 20 seconden op een verkeerlicht moeten wachten? Deskundigen wijzen erop dat dit soms ermee te maken kan hebben dat langer wachten tot onveilige situaties zou kunnen leiden, doordat automobilisten bij langer wachten eerder door rood gaan rijden, hoewel daar niet of nauwelijks wetenschappelijk bewijs voor bestaat. Sowieso is ook hier de vraag hoe we seconden wachttijd afwegen (als dat al wordt gedaan) ten opzichte van het aantal woningen en het belang van woningzoekenden.

Kortom, woningbouw is in de besluitvorming met verkeersmodellen niet altijd expliciet en realistisch meegenomen. Dit belemmert een bewuste bestuurlijke afweging tussen het belang van bereikbaarheid en het belang van woningbouw. **Verschillende aannames en normeringen op verschillende schaalniveaus zorgen voor onduidelijkheid en vertraging, terwijl de impact van wonen, parkeernormen en actuele mobiliteitstrends vaak onvoldoende in de modellen zit.**

In de praktijk zien we meerdere voorbeelden waarbij forse vertraging is opgelopen door het gebruik van uiteenlopende modellen met verschillende aannames, input en detailniveaus, waardoor vergelijking en afstemming bemoeilijkt worden; zo leidde een traject voor een grote OV-uitbreiding tot tegenstrijdige uitkomsten tussen het landelijke model (met harde plancapaciteit en relatief grof detailniveau), het regionale model (andere uitgangspunten en schaling) en het gemeentelijke model (fijnmaziger detail, rekening houdend met zachte plancapaciteit en hogere woningontwikkelingen). En het vertalen van resultaten tussen deze verschillende schaalniveaus, tijdhorizonten en variabele-definities heeft aanzienlijke vertraging in de besluitvorming veroorzaakt; een probleem dat bij MIRT-trajecten met meerdere overheidslagen vaker voorkomt.

- Zie ook oproep [Realisatietafel U10](#)

Verkeersmodellen impliceren vaak dat woningbouw nieuwe mobiliteit toevoegt, terwijl de toekomstige bewoners nu al ergens wonen en zich daar ook verplaatsen. De mobiliteit die met nieuwe woningen samenhangt, vervangt daarmee deels bestaande mobiliteit. Deze impliciete aanname blijft in de modellen vaak buiten beeld, waardoor het effect van woningbouw op mobiliteit mogelijk wordt overschat.



Mechanisme 6. Dominantie MIT in MIRT



MIT

Binnen het MIRT is de ruimtelijke component lange tijd onvoldoende tot zijn recht gekomen. De systematiek was historisch sterk gericht op mobiliteit en infrastructuur, waarbij woningbouw en bredere ruimtelijke ontwikkeling een afgeleide positie innamen. Dit betekende dat ruimtelijke ambities vaak pas in een later stadium aan infrastructuurprojecten werden gekoppeld. In combinatie met de lange doorlooptijden van infrastructuur en de eis dat er eerst voldoende zicht moest zijn op financiering, leidde dit ertoe dat woningbouwopgaven niet parallel maar sequentieel werden opgepakt, met regelmatig aanzienlijke vertraging in gebiedsontwikkelingen als gevolg.



MIRT

De afgelopen jaren is hierin aantoonbaar verbetering opgetreden. De 'R' van ruimte is inmiddels explicieter en structureler verankerd in MIRT-verkenningen en woningbouw wordt in de huidige praktijk meer meegenomen als volwaardige, vaak zelfs leidende doelstelling. Vanuit deskundigen en betrokken partijen wordt herkend dat nieuwe verkenningen mobiliteit, ruimte en woningbouw nadrukkelijk als samenhangende opgave benaderen.

Deze integrale insteek werkt zichtbaar beter dan voorheen en vormt een duidelijke stap vooruit ten opzichte van de eerdere, meer sectoraal ingestoken MIRT-praktijk.



Mentaal eigenaarschap

Tegelijkertijd kent de MIRT-systematiek nog beperkingen. Afwegingen tussen verschillende woningbouwopties — zoals keuzes in tempo, fasering of het laten vervallen van opgaven — zijn niet altijd expliciet onderdeel van de besluitvorming. Daarnaast ligt het mentale eigenaarschap van het MIRT, evenals de uiteindelijke financiële besluitvorming, nog steeds primair bij lenW. **Hoewel het positief is dat woningbouw nu als hoofddoelstelling is verankerd, vraagt een werkelijk integrale benadering om explicietere keuzeruimte en een bredere gezamenlijke verantwoordelijkheid in de financiële afwegingen.**

The word "Conclusies" in a white, bold, sans-serif font, centered within a solid orange rectangular box that spans the width of the page.

Conclusie: mobiliteitseisen vertragen en verkleinen

Dit verkennend onderzoek laat zien dat mobiliteitseisen geen absolute showstoppers zijn voor woningbouw, maar wel structureel woningbouw vertragen en/of woningbouwaantallen verkleinen.

Mobiliteitsknelpunten spelen op verschillende bestuurslagen een rol en versterken elkaar doordat besluitvorming over wonen en bereikbaarheid niet integraal is. De afweging tussen wonen en bereikbaarheid moet explicieter en integraler gemaakt worden.

Lokale beleidsconflicten (zoals groennormen of stikstof), regionale spanningen over doorstroming en nationale afwegingen rondom grote infrastructuurinvesteringen zorgen gezamenlijk voor vertraging. Hierdoor wegen mobiliteitscriteria – vaak gebaseerd op verouderde normen en uiteenlopende verkeersmodellen – zwaarder dan het urgente woonbelang. Starre parkeernormen, beperkte flexibiliteit in modellen en lange MIRT-trajecten versterken de nadruk op mobiliteit. Daardoor krijgen woningbouwprojecten pas groen licht wanneer mobiliteitsopgaven volledig zijn opgelost, terwijl dit vaak jarenlange onderzoeken of kostbare investeringen vergt. Hierdoor vertraagt de woningbouw en verkleinen de projecten, ondanks de maatschappelijke urgentie om woonruimte te realiseren.

Een andere belangenafweging vraagt om het explicieter maken van het woningbouwbelang in besluitvorming over mobiliteit. Dit kan door actualisatie en flexibilisering van normen, transparanter gebruik van verkeersmodellen, betere interbestuurlijke regie en parallelle in plaats van sequentiële besluitvorming. Door woningbouw en mobiliteit meer gelijkwaardig te wegen, is versnelling mogelijk zonder de leefbaarheid en bereikbaarheid uit het oog te verliezen.

Conclusie: woningbouw is in het nadeel

1. Beleidsconflicten op lokaal niveau leiden tot complexiteit en die is – wellicht onbewust - nadelig voor woningbouw

Gemeenten zijn gebonden aan uiteenlopende normen en beleidsdoelen. Daarbij is onderscheid te maken tussen normen die gemeenten zichzelf opleggen, zoals groennormen en lokale kwaliteitseisen, en normen die door andere bestuurslagen zijn opgelegd, zoals stikstofregulering. In combinatie met mobiliteitseisen leidt deze stapeling tot complexe afwegingen en financiële discussies tussen bestuurslagen, met vertraging van woningbouwprojecten als gevolg. Het ontbreken van een expliciete prioritering van woningbouw binnen deze mix van zelfgekozen en opgelegde normen versterkt dit effect.

2. Spanningen tussen lokale en regionale belangen leiden eveneens tot vertraging

Doordat gemeenten maatwerk voor leefbaarheid en mobiliteit nastreven, terwijl regionaal doorstroming en strategische ontwikkeling het belangrijkste is, is besluitvorming complex en traag en vertraagt vooral de grootschalige woningbouw.

3. Wanneer een infrastructureel project voorwaarde is voor woningbouw zorgt dit wederom voor vertraging

Het tempo van infra kent een lange adem. Woningbouwontwikkeling kan sneller. Koppeling leidt tot vertraging, zo laat onder andere Oude Lijn documentatie/rapportage uit 2023 voor het Forum voor Stedelijke Vernieuwing zien.

4. Starre en vaak verouderde parkeernormen vormen een structurele belemmering voor woningbouw

Parkeernormen leiden vaker tot onrendabele projecten en juridische vertraging, terwijl flexibiliteit en actualisatie van parkeerbeleid noodzakelijk zijn om te versnellen. Bovendien is niet elke gemeente op de hoogte van de nieuwe CROW-normen van 2024.

5. Huidige sturing met verkeersmodellen is nadelig voor woningbouw

Door het gebruik van verschillende verkeersmodellen op gemeentelijk, regionaal en nationaal niveau (onder andere door gemeenten en Rijkswaterstaat), met uiteenlopende aannames en detailniveaus, zijn uitkomsten vaak niet goed vergelijkbaar en ontbreekt een eenduidige basis voor besluitvorming. Daarnaast bevatten deze modellen impliciete normen over doorstroming, waardoor een transparante en expliciete bestuurlijke afweging tussen het belang van mobiliteit en het belang van woningbouw onvoldoende mogelijk is. Dit belemmert bewuste keuzes en draagt bij aan vertraging van woningbouwprojecten.

Oplossingsrichtingen

Voor complexe problemen bestaan geen simpele oplossingen. Er zijn wel andere denkrichtingen om doorbraken mogelijk te maken.

Denkrichtingen voor oplossingen en doorbraken, waarbij in alle gevallen de belangenafweging explicieter is

– nav casusanalyse en expertinterviews

1. Woningbouwbelang expliciet opnemen in effectrapportages

Uit dit onderzoek blijkt dat het woningbouwbelang in besluitvorming over mobiliteit en bereikbaarheid vaak onvoldoende expliciet wordt meegewogen. Legitieme mobiliteitsoverwegingen – zoals doorstroming, filedruk, wachttijden en de lange besluitvormings- en onderzoeksprocessen rond (dure) infrastructuur – krijgen daardoor regelmatig de overhand, terwijl de gevolgen voor woningbouw impliciet blijven.

Het woningbouwbelang is echter goed te kwantificeren, bijvoorbeeld via indicatoren als het aantal woningzoekenden, wachttijden op de woningmarkt, het verschil tussen geplande en gerealiseerde woningen, en betaalbaarheid. Deze effecten worden in de huidige praktijk niet structureel en expliciet betrokken in de afwegingen die plaatsvinden binnen MER-procedures.

Het is daarom kansrijk om het effect op **woningbouw expliciet en systematisch op te nemen als vast onderdeel van de bestaande MER/Omgevings Effect Rapportage (OER)**, zodat zichtbaar wordt wat mobiliteitskeuzes betekenen voor het aantal, tempo en type woningen. Soms zit dit al in een MER of OER, maar het hangt helemaal af van de overheid die de scope van de effectrapportage bepaalt. Door het woningbouwbelang expliciet mee te nemen binnen een bestaand en juridisch verankerd instrument ontstaat een transparantere en evenwichtigere afweging tussen bereikbaarheid en wonen.

2. Ander gebruik van modellen verkennen

- a) Leg in overkoepelend beleid vast wanneer een grote mobiliteitsvraag een knelpunt is. Maak de afweging expliciet wanneer wachttijd acceptabel is ten opzichte van de wachttijd voor een woning (te bespreken op welk bestuurlijk niveau)
- b) Beleidskader en toetsing verkeersmodellen: overweeg en onderzoek een overkoepelend beleidskader op regionaal en landelijk niveau voor het gebruik en de toetsing van verkeersmodellen. Maak hierin ruimte voor een evenwichtige afweging tussen mobiliteit en woningbouw, waarbij naast mobiliteitsindicatoren (zoals wachttijd bij verkeerslichten of filedruk) ook woningbouwkengetallen worden meegenomen, zoals het aantal jaren wachttijd op een woning of de gemiddelde leeftijd van starters.
 > Wordt ook onderbouwd in *brief Versnellingstafel U10*
- c) Transparantie en representativiteit van modellen: Besteed expliciet aandacht aan de verschillende input en aannames in verkeersmodellen. Zorg voor transparantie en herzie de toetsingssystematiek, zodat maatschappelijke baten en woningbouwopgaven onderdeel zijn van de besluitvorming.*

*NB: Het onderzoeken van deze is niet gemakkelijk; ze zijn complex, vergen tijd en vereisen goedkeuring van de modeleigenaar.

Denkrichtingen voor oplossingen en doorbraken

3. Ander gebruik van parkeernormen en lagere lokale snelheden

- a) Het is kansrijk om te verkennen hoe landelijke kaders gemeenten kunnen ondersteunen zonder lokale flexibiliteit en maatwerk te beperken, zodat toekomstbestendig mobiliteitsbeleid mogelijk blijft. Een dergelijk kader zou gemeenten kunnen helpen om enerzijds niet onnodig vast te lopen in star beleid en anderzijds toch de regie en juridische basis te behouden voor lokaal parkeerbeleid. Of en hoe deze vorm van landelijke sturing daadwerkelijk werkt in de praktijk en gemeenten helpt in plaats van in de weg zit, vraagt wel om verder onderzoek. Om een uniforme uitkomst te voorkomen en lokaal maatwerk van de normeringen mogelijk te maken.
- b) Afwaarderen van de hoofdwegen (aanpassen van de snelheid) zodat de contouren voor woningbouw veranderen, is een interessante optie. Ook hier is een complexe afweging aan de orde omdat dit ingrijpt in het nationale vervoerssysteem.

4. Betere governance van fasen, opknippen en escaleren

- a) **Governance van fasen:** Besluitvorming is vaak parallel in plaats van sequentieel te organiseren. Ook als nog niet alles geregeld is voor wat betreft bereikbaarheid en middelen is dat soms te verkiezen. Soms is de ene vertrager de oplossing voor het andere probleem. Parallel plannen gebeurt experimenteel rond woningbouwlocatie al vaker, en vraagt om verdere verkenning en opschaling.
- b) **Opknippen:** Hou als gemeente bij locatiekeuzes vroegtijdiger rekening met mobiliteitsknelpunten en de lange beslistermijnen die deze hebben.
- c) Gebruik **escalatiemechanismen** / regie op het juiste niveau als het lokaal en regionaal vastzit. De Landelijke Versnellingstafel Woningbouw en de Regionale Versnellingstafels Woningbouw zijn hier de aangewezen plekken voor.

Denkrichtingen voor oplossingen en doorbraken

5. Gezamenlijk ontwikkelen langetermijnvisie en verhaal

- Overkoepelend aan de voorgaande oplossingsrichtingen is het gezamenlijk ontwikkelen van een lange termijnvisie. Daarmee ontstaat er een gemeenschappelijk perspectief en een beweging in dezelfde richting. Essentieel is het betrekken van alle overheidslagen, om een visie en het verhaal vervolgens door te kunnen zetten dankzij samenwerkingsafspraken en uitvoeringsprioriteiten.
- Een gedeeld punt op de horizon, met een nieuwe taal en een nieuw verhaal is een randvoorwaarde voor effectieve samenwerking en versnelling van wonen en mobiliteit, maar die gezamenlijke lange termijnvisie ontbreekt nog wel eens, lokaal, regionaal en ook nationaal. Het [Arcadis-Berenschot rapport evaluatie programma WoMo](#) dat Minister IenW in januari 2026 naar kamer heeft gestuurd stelt dat Min VRO en IenW gelijkwaardiger inbreng moeten organiseren (waar nu IenW nog sterker aanwezig is).

The word 'Bijlagen' (Attachments) in a white, bold, sans-serif font, set against a solid orange rectangular background.

Expertinterviews

Respondenten

- Emiel Reiding Directeur MRA
- Geurt van Randeraat Site en Commissie STOER
- Jelle Beemsterboer Gedeputeerde Noord-Holland
- Esther Agricola BPD
- Onno Dwars Ballast Nedam
- Hans Tijl Flevoland
- Igor Meuwese Programmadirecteur Almere 2.0
- Hettie Politiek Ministerie VRO
- Anna Koning Gedeputeerde Zuid-Holland
- Eric Martens Kwartiermaker Doorbraaklocaties
- Eef Franke Purmerend
- Annet Schelling Beverwijk
- Paul Chorus Provincie Noord-Holland
- Hendrik Jan Bergveld MIRT expert Arcadis
- Martin Blikman MIRT expert Arcadis
- Merijn van Essen MIRT expert Arcadis
- Niels de Groot Verkeersmodellen expert Arcadis

- Jan-Bert Dijkstra Directeur Mobiliteit & Gebieden, Min. I&W
- Josha van de Broeck Beleidsmedewerker MIRT, Min. I&W
- Jan Peelen Programma-manager Woningbouw & Mobiliteit

Casusselectie

1. Beverwijk Spoorzone-West
2. Almere Pampus
3. Purmerend Oostflank
4. Cruquius - Zwaanshoek