AH 473

2026Z22279

Antwoord van minister Boekholt-O'Sullivan (Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening) en de minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 27 oktober 2026)

Antwoord op vraag 1.

Ja, daar zijn wij mee bekend. De afgelopen periode is er meermaals met de gemeente Oss gesproken over de investeringen die nodig zijn voor het goed kunnen ontsluiten van de woningbouw.

Vraag 2.

Klopt het dat voor de aanleg van deze tunnel nog 11,8 miljoen euro aan financiering ontbreekt? Kunt u aangeven wat de totale geraamde kosten zijn, welke bijdragen het Rijk, de provincie en de gemeente hebben toegezegd en hoe groot het resterende tekort is?

Antwoord op vraag 2.

De totaal door de gemeente geraamde kosten voor de aanleg van de onderdoorgang onder het spoor bij de Heihoeksingel zijn € 30 miljoen. Het Rijk en de gemeente Oss kunnen vanuit de Woningbouwimpuls beide € 3,2 miljoen bijdragen. De gemeente Oss draagt daarnaast zelf aanvullend € 11,8 miljoen bij. De gemeente Oss heeft bij het Rijk aangegeven dat er daarmee nog een tekort van € 11,8 miljoen resteert om de aanleg volledig te financieren.

Vraag 3.

Deelt u de opvatting dat de inzet van het Rijk op woningbouw onvoldoende resultaat oplevert wanneer noodzakelijke infrastructuur niet wordt gefinancierd? Welke verantwoordelijkheid neemt u om te voorkomen dat de woningbouw hierdoor vastloopt?

Antwoord op vraag 3.

De afgelopen jaren is er vanuit het Rijk fors geïnvesteerd (circa € 10 miljard) in het ontsluiten en bereikbaar maken van (nieuwe) woningen. Deze investeringen zijn met de recente prioritering intact gebleven. Deze investeringen dragen bij aan het realiseren van ongeveer 650.000 woningen. Vanuit het programma Woningbouw en Mobiliteit wordt de voortgang op de inzet van deze middelen gemonitord.

Vraag 4.

Deelt u de opvatting dat over veiligheid van rijksinfrastructuur niet onderhandeld kan worden? Deelt u de mening dat met het uitblijven van de financiering en de bouw van extra woningen voor de inwoners de spoorweg dwars door de stad met tien gelijkvloerse spoorkruisingen onveiliger wordt en de gemeente daar niet alleen de verantwoordelijkheid kan en mag dragen?

Antwoord op vraag 4.

Bij wijzigingen aan de weginfrastructuur of ruimtelijke ontwikkeling die leiden tot toegenomen risico's op de overwegen is de wegbeheerder verantwoordelijk voor het op peil houden van de overwegveiligheid, de haalbaarheid en veiligheid integraal te bestuderen, en deze maatregelen te financieren.

Vraag 5.

Bent u bereid om met de gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant afspraken te maken over het dichten van het financieringstekort? Zo ja, welke bijdrage en welke termijn stelt u daarbij voor? Zo nee, op welke gronden wijst u ondersteuning af en welk uitvoerbaar alternatief biedt u om de woningen alsnog tijdig te realiseren?

Antwoord op vraag 5.

Bij de verdeling van de € 2,5 miljard aan WoMo-middelen (eind 2025) is het voorstel van de gemeente Oss (met daarin de spoortunnel) niet gehonoreerd. Het voorstel was inhoudelijk goed beoordeeld, maar viel buiten de selectie omdat binnen het beschikbare budget andere voorstellen met een beter rendement (aantal woningen per € rijksbijdrage) zijn gehonoreerd. Er zijn geen resterende dan wel nieuwe 'WoMo-middelen' beschikbaar. Er kunnen dan ook geen nieuwe afspraken worden gemaakt.

Vraag 6.

Kunt u een actueel overzicht geven van de besteding van de 7,5 miljard euro die het Rijk begin 2026 heeft uitgetrokken voor de bereikbaarheid van nieuwe woningen? Welk deel is daadwerkelijk uitgegeven, welk deel is juridisch verplicht en welk deel is nog vrij beschikbaar? Zijn middelen verschoven naar andere doelen en, zo ja, hoeveel en met welke gevolgen voor de woningbouw?

Antwoord op vraag 6.

U vraagt naar de besteding van de middelen die het Rijk begin 2026 heeft uitgetrokken. Wij gaan er in de beantwoording van uit dat u hiermee doelt op de

€ 2,5 miljard voor de bereikbaarheid van nieuwe woningen die door het vorige kabinet beschikbaar is gesteld. Hierbinnen zijn geen vrij beschikbare middelen. Over de inzet van de volledige € 2,5 miljard zijn in het BO MIRT van januari 2026 bestuurlijke afspraken gemaakt. Na de publicatie van de nieuwe regeling specifieke uitkering Woningbouw en mobiliteit deze zomer worden deze afspraken nu vertaald in formele toekenningsbeschikkingen voor specifieke uitkeringen. De daadwerkelijke uitgaven onder deze juridische verplichtingen volgen met ingang van het eerste kwartaal 2027. Er zijn geen middelen verschoven naar andere doelen dan bereikbaarheid van nieuwe woningen. De jaarlijkse voortgangsrapportage van het programma Woningbouw en Mobiliteit geeft een overzicht. De derde voortgangsrapportage wordt nog dit jaar aan de Kamer verzonden.

Vraag 7.

Welke concrete maatregelen uit het Actieplan Versnelling Woningbouw bieden een oplossing voor projecten die vastlopen op de financiering van noodzakelijke infrastructuur? Kunt u per maatregel aangeven welk budget beschikbaar is, wie verantwoordelijk is voor de uitvoering en wanneer gemeenten daarvan gebruik kunnen maken?

Antwoord op vraag 7.

In het Actieplan Versnelling Woningbouw staan geen specifieke afspraken die betrekking hebben op nieuwe (Rijks)investeringen in infrastructuur. In het Actieplan is wel een verwijzing opgenomen naar de 10 nieuwe Nationaal Grootschalige Woningbouwlocaties. Bij de selectie van deze 10 nieuwe locaties is nadrukkelijk gezocht naar locaties die geen extra investeringen vergen vanuit het Rijk in de infrastructuur. Juist om te zorgen dat de plannen die we op deze wijze gaan ondersteunen ook maakbaar zijn.

Vraag 8.

Hoe verhoudt het uitblijven van een oplossing voor Oss zich tot uw ambitie om jaarlijks 100.000 woningen te realiseren? Hoeveel woningen lopen landelijk vertraging op door ontbrekende infrastructuurfinanciering en welke concrete besluiten neemt u, samen met de minister van Infrastructuur en Waterstaat, om deze projecten alsnog mogelijk te maken?

Antwoord op vraag 8.

Deze ambitie blijft gehandhaafd. Met de infra-investeringen die de afgelopen jaren zijn gedaan vanuit het Rijk wordt bijgedragen aan de bouw van ca. 650.000 woningen in de komende jaren. Er is geen overall beeld van het aantal woningen dat landelijk vertraging oploopt door het ontbreken van infrastructuurinvesteringen vanuit het Rijk, ook vraagstukken als stikstof en

netcongestie zijn naast ontsluiting relevant voor bij de realisatie van woningbouw. Wel is door het adviesbureau Rebel in 2025 een overzicht opgesteld van de financiële opgave t/m 2035.[1]

Vraag 9.

Kunt u een overzicht opstellen van woningbouwprojecten met meer dan 300 woningen die dreigen niet door te gaan vanwege een financieringstekort voor noodzakelijke infrastructuur? Kunt u daarbij per project aangeven om hoeveel woningen het gaat, hoe groot het financieringstekort is en welke maatregelen u neemt om het project alsnog mogelijk te maken?

Antwoord op vraag 9.

Een dergelijk overzicht van woningbouwlocaties bestaat niet en is niet accuraat te maken. Ontsluiting hoort onderdeel te zijn van de grondexploitatie. Als het gaat om binnenplanse of voor 100% aan de ontwikkeling toe te schrijven bovenplanse kosten, dan zijn die via kostenverhaal te verhalen (voor niet 100% toe te schrijven bovenplanse kosten is ook gedeeltelijk verhaal mogelijk afhankelijk van criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit). Het gedeelte dat niet verhaald kan worden kan vrijwillig worden bijgedragen of de gemeente kan die zelf dekken uit andere middelen. De situatie is derhalve zo project-specifiek dat een landelijk overzicht niet te maken is. De verantwoordelijkheid voor de ontsluiting van de locatie is primair van de desbetreffende gemeente. Naast ontsluiting zijn ook vraagstukken als netcongestie en stikstof relevant bij woningbouw.

Vraag 10.

Bent u bereid deze vragen afzonderlijk en vóór het commissiedebat Staat van de Volkshuisvesting op 28 oktober aanstaande te beantwoorden, zodat de antwoorden bij dat debat kunnen worden betrokken?

Antwoord op vraag 10.

Ja.

[1] 2025, Financieel totaalbeeld woningbouwopgave tot en met 2035, Rebel