Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2021, NUMMER 103

Datum	21 april 2021
Van	College B&W
Behandeld door	A. de Vries
Doorkiesnummer	14030
E-mailadres	aldert.de.vries@utrecht.nl
Kenmerk	8783353
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2021 nummer 103 van raadsleden De Pagter (VVD), Schilderman (D66), Oosters (S&S), Van Steeg (CDA), Wijmenga (Christen Unie), Weistra (GroenLinks), Isik (PvdA), Wiegant (SP), Van Heuven (PvdD), Van Deún (PVV), Bos (Stadsbelang) en El Abassi (DENK) van 12 april 2021 over 'Afwijziging Propositie Groeifonds'.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Inleidend
Vorige week gaf het kabinet te kennen dat de Utrechtse propositie niet in aanmerking komt voor financiering uit de eerste tranche Nationaal Groeifonds. U heeft daar schriftelijke vragen over gesteld. Voorafgaand hechten wij er aan onze reflectie op de betekenis van deze afwijzing, in de context van lopende inspanningen op grote investeringsbesluiten in de regio, met u te delen.

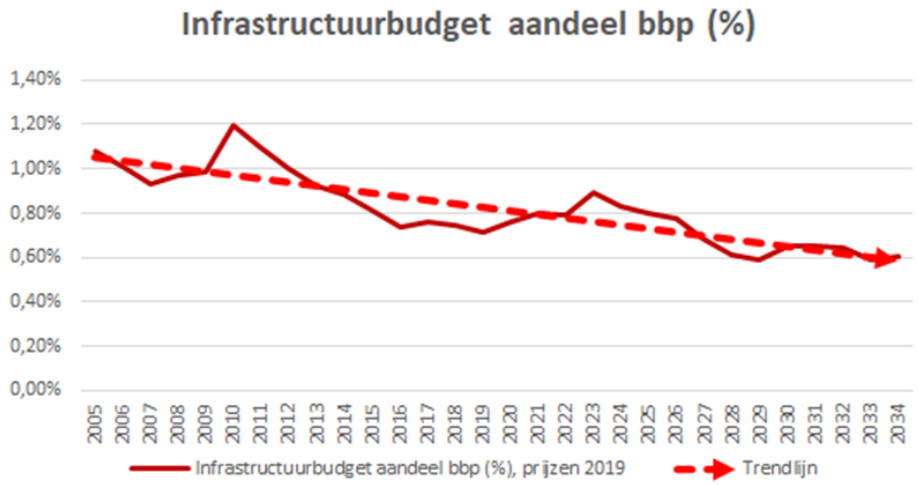
Keuze voor schaalsprong: een stevig fundament
Als stad zijn we al vele jaren bezig de grote groeiopgave waar we voor gesteld staan in goede banen te leiden. We hebben daartoe het concept 'Wiel met Spaken' en verstedelijking rond knooppunten ontwikkeld. Zie uw raadsbesluiten Wiel met Spaken, uitgangspunten RSU en contour IRP, en de raadsvoorstellen RSU en Mobiliteitsbeleid die de komende weken ter besluitvorming aan uw raad voorliggen. Onderzoeken als het regionaal toekomstbeeld OV, modeldoorrekeningen ten behoeve van het mobiliteitsplan en ontwerpstudies met barcode, helpen om ons als gemeente een eigen oordeel over de wenselijke ontwikkeling van de stad te vormen.

Besluiten over grote ruimtelijke ingrepen nemen we samen met Rijk, Provincie en U16. Hiertoe volgen we de formele MIRT-procedure, van onderzoek (Utrecht Nabij), naar verkenning met reservering van middelen (MIRT-verkenning OV en wonen) naar een definitief voorkeursbesluit richting planuitvoering. Inzichten en opvattingen vanuit de stad vinden in deze trajecten een plek, naast andere invalshoeken zoals die van partners als ProRail, NS en Rijkswaterstaat. Dit heeft geleid tot brede consensus met

het Rijk en in de regio over het concept wiel met spaken en de urgentie om hier eerste stappen in te zetten in aan de zuid- en oostflank van de stad.

Noodzaak en urgentie worden gedeeld terwijl investeringen afnemen
Besluiten vereisen echter ook forse inzet van rijksmiddelen. Het goede nieuws is dat landelijk steeds meer consensus ontstaat over de noodzaak en urgentie voor een schaalsprong OV in alle grootstedelijke regio's. Deze is hard nodig om de woningnood, die zich juist in steden concentreert, het hoofd te bieden. Dit klinkt door in nationaal beleid (Nationale Omgevingsvisie, Toekomstbeeld OV), maar ook in oproepen van maatschappelijke partners (VNO-NCW, Bouwend Nederland).

Het slechte nieuws is dat de rijksbudgetten voor bereikbaarheid en verstedelijking de afgelopen decennia structureel zijn afgenomen. MIRT-middelen voor investeringen in infrastructuur nemen af, aardgasbaten zijn weggevallen, en subsidies voor verstedelijking (VINEX) zijn afgesloten. Ook structurele budgetten van de vervoersautoriteiten (in ons geval de Provincie Utrecht) voor regionaal OV zijn niet meegegroeid met de opgave. Bovendien is een steeds groter deel van de begroting nodig voor oplopende onderhoudskosten van verouderde infrastructuur.



Bron: 'Inschrijvingen Nationaal Groeifonds leggen fundamenteel probleem bloot' - VerkeersNetVerkeersNet

Consequentie is dat het mobiliteitssysteem in steden steeds verder uit de pas loopt met de groei, met name op OV en fiets. Zo is in Utrecht de start van een MIRT-verkenning enkele jaren uitgesteld. Toen het startbesluit van de MIRT-verkenning in 2020 viel, was al duidelijk dat scope niet toereikend is voor de verstedelijkingsopgave, vooral vanwege beperkt budget (380 miljoen euro) en de korte tijdhorizon (tot 2030).

Groeifonds bood kans, maar scope blijkt niet geschikt
Vorig jaar diende het Nationaal Groeifonds (NGF) zich aan als een mogelijk pad naar de zo noodzakelijke investeringsimpuls. IenW en BZK hebben het fonds met beide handen aangegrepen, en de inzichten die tot dat moment zijn verzameld in de lopende MIRT-trajecten met hulp van de regio's vertaald in een viertal proposities schaalsprong OV en verstedelijking. Ook Utrecht is door het Rijk gevraagd hierin mee te doen. In zeer korte tijd is toen een propositie samengesteld.

Afgelopen januari is de Utrechtse propositie schaalsprong OV, samen met een aantal andere voorstellen dat aan de toegangspoortcriteria voldeed, door fondsbeheerders EZK en FIN doorgeleid naar de beoordelingsadviescommissie. Het betrof 25,5 miljard euro aan voorstellen, waarvan 16,7

miljard voor infrastructuurprojecten. Van die laatste groep is 2,5 miljard gereserveerd en bij betere onderbouwing mogelijk toegekend, ofwel 15 procent van het totaal aan infra-aanvragen.
De onafhankelijke beoordelingscommissie van het NGF heeft helaas alle ingediende proposities voor zover deze gericht zijn op een regionale schaalsprong OV in relatie tot de verstedelijkingsopgave afgewezen. In het geval van MRA en MRDH zijn specifieke onderdelen uit de propositie die primair nationale reistijdbaten opleveren uitgelicht. Uitsluitend deze losgekoppelde onderdelen zijn gehonoreerd, onder voorbehoud van extra onderbouwing. Bij de Utrechtse propositie kon deze knip niet gelegd worden.

Oordeel Commissie Proposities Schaalsprong OV en Verstedelijking				
	MRU	MRA	MRDH	Brainport
BBP effect	Niet te bepalen	Niet te bepalen (propositie als geheel)	Niet te bepalen (propositie als geheel), naar verwachting positief (Oude Lijn)	Niet te bepalen
Strategische onderbouwing	Gering tot gemiddeld	Gering tot gemiddeld (propositie als geheel), gemiddeld (N-Z lijn)	Gering tot gemiddeld (propositie als geheel), gemiddeld (Oude Lijn)	Gering (infrastructuur), gemiddeld (innovatie-programma)
Kwaliteit van het plan	Gering	Gering	Gering	Gering
Kwaliteit samenwerking en governance	Gemiddeld	Gemiddeld	Gemiddeld	Gemiddeld
Randvoorwaarden 1. Saldo maatschappelijke baten en lasten 2. Additionaliteit 3. Subsidiariteit	Niet te bepalen Voldoet Voldoet	Niet te bepalen Voldoet Voldoet	Niet te bepalen Voldoet Voldoet	Niet te bepalen (innov), voldoet niet (infrastructuur) Voldoet gedeeltelijk Voldoet

Dit oordeel laat zich op twee manieren lezen. Enerzijds levert de beoordelingscommissie deels stevige kritiek op alle schaalsprong proposities, inclusief de Utrechtse. Dit oordeel valt serieus te nemen. Met name over zaken als innovatie, toekomstbestendigheid, adaptiviteit, aannames en verwachtingen rond de verschuiving van auto naar fiets en OV in stedelijke regio's, het meten van maatschappelijke kosten en baten (met name de baten van woningbouw en het veronderstelde agglomeratie-effect), en afwegingen om tot de meest doelmatige oplossingen te komen zijn vervolgacties nodig.

Specifiek voor Utrecht stelt de Commissie vragen bij de nadere onderbouwing van het nieuwe station Lunetten/Koningsweg (al dan niet met IC-status), en de mate waarin nationale netwerken en Utrecht Centraal worden ontlast door de lightrail voorstellen. Ook al oordeelt de commissie dat sprake is van een doordacht en samenhangend plan, het oordeel is niettemin dat de MKBA van de propositie op

verschillende aspecten tekortschiet. Deze kritiek nemen we uiteraard zeer ter harte, in de beantwoording van de schriftelijke vragen vindt u concrete aanknopingspunten.

Anderzijds onderstreept de commissie juist het belang van de schaalsprong proposities, met de constatering dat “de omvang en de daaraan verbonden kosten van de “schaalsprongen” op het gebied van infrastructuur de reikwijdte en het budget van het NGF te boven gaan. Zij adviseert het kabinet om hiervoor in de reguliere begroting voldoende middelen uit te trekken.

Tenslotte zien wij dat voor de onderdelen van de proposities van MRA en MRDH waar wel een reservering voor is opgevoerd, de indienende regionale partijen nog 50% zullen moeten bijdragen. Gezien de beperkte reikwijdte van budgetten van Provincies, gemeenten en vervoerregio’s, is het onmogelijk deze vanuit de regio te mobiliseren. Bovendien betreft het met name ingrepen in het nationale spoornetwerk, waarvoor het rijk zelf verantwoordelijkheid draagt.

Momentum kabinetsformatie aangrijpen
Het is van essentieel belang dat de neerwaartse spiraal van investeringen in bereikbaarheid en verstedelijking wordt omgebogen ten behoeve van woningbouw en verduurzaming van de mobiliteitssector. Dit vereist landelijke actie. Alle betrokken partijen zijn het eens over de richting, namelijk dat zonder een substantiële investering in een schaalsprong OV de verstedelijkingsopgave niet gerealiseerd gaat worden. Hierin is Utrecht niet uniek.

De kabinetsformatie is dan ook een cruciaal moment. De extra impuls kan langs verschillende wegen vorm krijgen, zoals verhoging van middelen voor het MIRT, instelling van een verstedelijkingsfonds, of aanpassing van criteria van het Nationaal Groeifonds. Het is dan ook zaak om met onze partners een stevig en gezamenlijk lobbyproces te voeren richting de kabinetsformatie. Wij doen dit langs vier lijnen:

1. In de eerste plaats intensiveren we onze inzet met andere steden, via onze landelijke netwerken zoals de G4 en het Holland Metropool netwerk met ontwikkelaars, beleggers en vervoersbedrijven. Hierbij bouwen we voort op gesprekken over bekostiging van de verstedelijkingsopgave die we al enkele jaren met het kabinet voeren.
2. In de Utrechtse regio heeft de propositie een impuls gegeven aan de samenwerking met andere belanghebbende partijen, zoals USP-partners, ontwikkelaars in het DNU-netwerk, en andere bedrijven en instanties. Dit netwerk willen we verder versterken zodat de boodschap langs verschillende lijnen de formerende partijen, TK leden en een nieuw kabinet bereikt.
3. Een miljardeninvestering van het Rijk krijgen we alleen voor elkaar als daar een stevig financieel bod vanuit de regio tegenover staat. Wij zijn met de Provincie in gesprek over een regionale bijdrage uit onze eigen begrotingen ten behoeve van de schaalsprong. In het verlengde van de investeringsstrategie RSU verkent het college op dit moment welke potentiële gemeentelijk dekkingsbronnen mogelijk nu en in de toekomst kunnen worden aangewend voor versteviging van de regionale bijdrage. Zodra hier samen met de Provincie voortgang op is geboekt zal het college de raad mogelijk informeren. Ook mobiliseren we private partijen om met hen perspectief te schetsen in hoeverre baathebbende partijen bij kunnen dragen aan OV-investeringen.
4. We gaan door met ons huiswerk. Samen met andere G4 regio’s blijven we in gesprek met ministeries en CPB over het uitvoeren van goede maatschappelijke kosten-baten analyses. In de regio studeren we door op fasering en dimensionering Wiel met Spaken inclusief station Lunetten-Koningsweg (met ProRail in de MIRT Verkenning), interactie met de A12-spoorcorridor, en het ontlasten van de ring. Bijvoorbeeld door samen met de Provincie de fasering en dimensionering Merwedelijn en Waterlinielijn verder te onderzoeken. En door

intensief met rijksdepartementen, NS, ProRail en RWS op te trekken. Wij zullen de raad na de zomer nader informeren over de inhoudelijke voortgang.

We roepen de raad op om samen op te trekken in deze lobby. Utrecht is het waard. Zonder investeringen in OV-bereikbaarheid kunnen we de groei van de stad onvoldoende faciliteren met alle impact van dien.

Vraag 1
Hoe kijkt het college naar de kritiek van de adviescommissie?
***Antwoord* 1**
De commissie stelt ter discussie of het groeifonds de juiste plek is om stedelijke OV-maatregelen uit te financieren. Wij blijven samen met IenW, BZK, Provincie en regio bij het standpunt dat investeringen in deze lijnen en het station noodzakelijk zijn. De commissie onderstreept dit ook in haar advies. Complexe infrastructurele projecten doorlopen altijd een proces van trechtering, waarin afwegingen van grof naar specifiek worden gemaakt. Dit is in Nederland gestold in MIRT-procedures. Veel van de kritiek heeft betrekking op aspecten die in een lopende MIRT-verkenning worden uitgezocht.

Uiteraard nemen wij de kritiek serieus. Samen met ministeries, andere stedelijke regio's, Provincie en Utrechtse partners analyseren we momenteel de implicaties voor nadere besluitvorming rond grootschalige investeringen in stedelijk OV. Met name over zaken als toekomstbestendigheid, adaptiviteit, aannames en verwachtingen rond de verschuiving van auto naar fiets en OV in stedelijke regio's, het meten van maatschappelijke kosten en baten (met name de baten van woningbouw en het veronderstelde agglomeratieeffect), en afwegingen om tot de meest doelmatige oplossingen te komen zijn gezamenlijk lessen te leren. Specifiek voor Utrecht speelt de nadere onderbouwing van het nieuwe station Lunetten/Koningsweg (al dan niet met IC-status), en de mate waarin nationale netwerken en Utrecht Centraal worden ontlast door de lightrail voorstellen.

Tegelijk vinden wij het oordeel op sommige onderdelen ongefundeerd. Zo oordeelt de commissie dat alle schaalsprong OV voorstellen te optimistisch en deels onrealistisch zouden zijn. In alle grootstedelijke regio's in Nederland leidt de combinatie van verstedelijking, verdichting en verschuiving van mobiliteitsgedag tot een onvermijdelijke keuze voor een schaalsprong OV. Dit is niet onrealistisch, maar juist randvoorwaardelijk voor de woningbouwopgave waar Nederland zich voor gesteld ziet. De commissie versmalt haar oordeel grotendeels tot reistijdbaten op nationale netwerken. De nationale urgentie van de woningbouwopgave en toekomstbestendige arbeidsplaatsen wordt buiten beschouwing gelaten. Ook is niet herkend dat lightrail een belangrijke functie heeft voor het opvangen van regionale reisbewegingen, wat de doorstroming op nationale netwerken bevordert. Ofwel, er zijn zeker uitzoekpunten om de propositie verder te verbeteren en aan te scherpen, maar de urgentie voor een substantiële schaalsprong OV, in welke vorm dan ook, blijft onverminderd groot.

Vraag 2
Waarom is het college in de raadsbrief niet ingegaan op de kritiek van de adviescommissie? En is het college nog bereid hierop in te gaan?
***Antwoord* 2**
Wij wilden uw raad snel informeren. Op zo'n korte termijn was het onmogelijk om een uitgebreide analyse van het commissieverslag uit te voeren.

Vraag 3
Hoe hebben de partners van de Utrechtse propositie gereageerd op het rapport van de adviescommissie?

***Antwoord* 3**
De ministeries van IenW en BZK concluderen met de Provincie en de regio dat de commissie het nationale belang en de urgentie van schaalsprongen OV en verstedelijking niet tot de scope van het groeifonds rekent. De ministeries beraden zich hoe om te gaan met de tweede tranche van het groeifonds. Zij zoeken daartoe contact met de regio's om tot een goede strategie te komen. ProRail, NS en RWS hebben allen laten weten graag verder te willen onderzoeken hoe de schaalsprong zo effectief mogelijk vorm te geven, zowel ten behoeve van gezonde verstedelijking, als de ontlasting van de nationale netwerken.

De partners op het USP zijn teleurgesteld in het rapport van de adviescommissie. De grenzen aan de groei van het USP zijn in zicht en de urgentie van de propositie blijft hierom onverminderd hoog. Het belang van goede ontsluiting van toplocaties als het USP in nationale context lijkt maar beperkt te worden herkend door de adviescommissie. Tegelijkertijd zijn de partners positief gestemd over de integrale regionale samenwerking die aan deze propositie ten grondslag lag. Dit biedt perspectief voor het samen verder brengen van deze propositie richting het nieuwe kabinet. Het feit dat verschillende kennis & innovatie proposities (Ai Ned, Health-RI en Regmed XB), waarin enkele USP-partners deelnamen, wel gehonoreerd zijn vergroot het belang van infrastructurele ingrepen alleen maar. De OV schaalsprong is hard nodig om de groei van R&D en innovatie in de regio Utrecht te kunnen accommoderen.

Vraag 4
Hoe zijn de criteria voor het Groeifonds vooraf duidelijk gemaakt en hoe heeft het college hieraan invulling gegeven
***Antwoord* 4**
Twee criteria zijn dominant geweest in de gehele procedure: toevoeging BBP-groei, en positieve MKBA. Het college heeft hier invulling aan moeten geven via vragen in het propositieformulier. Deze is in uw bezit.

Vraag 5
Hoe reageert het college op het oordeel dat de MKBA van de propositie op verschillende aspecten tekortschiet?
***Antwoord* 5**
Wij hebben hier een gemengd beeld bij. Op sommige onderdelen delen we de opvatting dat de MKBA-aanscherping behoeft. Zo vergen de opgenomen reistijdbaten een nadere analyse. Daarentegen plaatst het college kanttekeningen bij het oordeel dat de agglomeratiebaten van extra woningbouw niet kunnen worden toegeschreven aan dit voorstel. Juist dit voorstel maakt het mogelijk om de beoogde verdichtingsopgave te realiseren. Dichtheid en massa dragen in de productiesfeer (innovatie, economie en werkgelegenheid) bij aan het versterken van het verdienvermogen van de Nederlandse economie. In eerdere CPB-studies zijn effecten van agglomeratie en suburbanisatie tussen de 0,5% en 2,0% van het bbp geraamd. We gaan graag met het CPB en SEO in gesprek hoe zij dit zien.

Vraag 6
Hoe reageert het college op het oordeel dat de propositie tekortschiet op toekomstbestendigheid?
***Antwoord* 6**
De zinsnede over toekomstbestendigheid komt terug in de reactie op alle verstedelijkingsproposities. Toekomstbestendigheid wordt op 2 manieren meegenomen in de beoordeling.
Ten eerste worden de mogelijk deels blijvende gevolgen van COVID-19 genoemd. Hiervoor geldt dat de (middel)langetermijn gevolgen nog uiterst onzeker zijn. Het lijkt ons prematuur om onze lange termijn ontwikkelstrategie afhankelijk te maken van tijdelijke effecten die we in 2020 en 2021

waarnemen. Wij zullen wel scenario's in beeld brengen om beter om te kunnen gaan met deze onzekerheden.

Ten tweede wordt gesteld dat de propositie geen rekening houdt met trends en transities. Hierbij worden mobiliteits- en energietransitie, huisvesting, en klimaatadaptatie genoemd. Deze reactie vinden we verrassend omdat de propositie gebaseerd is op onze ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën (RSU2040, IRP, Utrecht Nabij) waarbij juist is gezocht naar het in samenhang antwoord geven op deze transities. Het is des te meer bevreemdend dat de maatschappelijke baten die we met deze propositie boeken op deze transities niet mee worden gerekend in de beoordeling. Daarbij lijkt juist uitsluitend te zijn gekeken naar (auto)reistijdwinst.

Vraag 7
Hoe reageert het college op de kritiek dat het voorstel "nog in een prematuur stadium verkeert in vergelijking met de andere proposities voor schaalsprongen in het OV"?
***Antwoord* 7**
Wij vinden het predicaat prematuur onterecht. Sinds 2010 hebben we, samen met het Rijk, talrijke rapporten opgesteld voor de schaalsprong OV. Dit heeft geleid tot de start van een MIRT Verkenning, waarin we werken aan de noodzakelijke concretisering, om tot een voorkeursbesluit te kunnen komen. MRA en MRDH krijgen soortgelijk huiswerk, ook voor de delen waarvoor een reservering is gemaakt.

Vraag 8
Op welke wijze denkt het college verbetering aan te kunnen brengen op bovenstaande punten (vragen 5 t/m 7)?
***Antwoord* 8**
Wij denken aan verbetering door

a) *met ministeries (IenW, BZK, EZK, FIN) en adviesorganen helderheid te verschaffen over gebruik van MKBA's voor integrale verstedelijkingsopgaven,*
b) *in gesprek te gaan met nationale adviesorganen hoe toekomstbestendigheid een plek krijgt in de MIRT besluitvormingsprocedures,*
c) *in de lopende MIRT verkenning OV en wonen de Merwedelijn en Waterlinielijn als volwaardige oplossing mee te nemen,*
d) *door te gaan met eigen huiswerk over de dimensionering en fasering van het Wiel met Spaken.*

Vraag 9
Wat ziet het college als de voornaamste verschillen tussen de propositie van de MRU en die van de MRA en MRDH?
***Antwoord* 9**
Belangrijk verschil is dat bij MRA en MRDH afgezonderde onderdelen zijn gevonden, die leiden tot reistijdbaten op het nationale netwerk (de N-Z lijn in MRA en de Oude Lijn in MRDH). De commissie constateert wel dat het ingediende voorstel een bijdrage zou kunnen leveren aan het verminderen van de druk op Utrecht Centraal met een positief effect op het nationale OV-systeem, mits sprake is van een frequente bediening van het dubbelstation Lunetten-Koningsweg met Sprinters én Intercity's door NS.

Vraag 10
Welke onderdelen van de Utrechtse propositie dragen wat het college betreft bij aan het hoofd(rail)netwerk?
***Antwoord* 10**

Het knooppunt Utrecht Centraal maakt onderdeel uit van het hoofdrailnet. Uit analyses blijkt dat er knelpunten gaan ontstaan van/naar Utrecht CS. Het pakket aan maatregelen in de propositie heeft als doel om Utrecht Centraal te ontlasten door het (boven)regionale verkeer minder via de nationale netwerken af te wikkelen. Waardoor de groeiruimte van/naar Utrecht Centraal gebruikt kan worden voor reizigers die gebruik maken van het knooppunt in combinatie met het hoofdspoor. Station Lunetten Koningsweg is hiervoor een belangrijke maatregel.
De Schaalsprong OV is een cruciaal onderdeel van het pakket aan maatregelen om lopen, fietsen en openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Hierdoor beperken we de groei van de auto en vermindert het aantal motorvoertuigen. Op de Ring Utrecht leidt dit tot meer ruimte voor het doorgaand verkeer.

Vraag 11
Welke mogelijkheden ziet het college om dit uitgangspunt te verankeren in een eventuele volgende propositie?
***Antwoord* 11**
De reactie van de Groeifondscommissie heeft duidelijk gemaakt dat het effect op het hoofd(rail)netwerk een centrale rol speelt in de afweging van de commissie. In een eventuele volgende propositie zullen we daarom de effecten op het hoofd(rail)netwerk, en dan met name knooppunt Utrecht Centraal, verdiepen. Als gemeente en Provincie en met alle U Ned partners gezamenlijk zijn en blijven we bezig met de verdere uitwerking van de Schaalsprong OV. Deze uitwerkingen zullen hiervoor dan ook als input dienen.

Vraag 12
Heeft het belang van dit uitgangspunt nog invloed op de inhoud van de voorstellen, bijvoorbeeld op het toevoegen van extra spoorlijnen of stations (zoals het spoor naar Breda)?
***Antwoord* 12**
Er is nu geen aanleiding om extra spoorlijnen of stations op te voeren. De afgelopen jaren is in verschillende trajecten breed onderzoek gedaan naar oplossingsrichtingen voor de opgave waar de regio voor staat, bijvoorbeeld het (regionaal) Toekomstbeeld OV en Utrecht Nabij. Het wiel met spaken met station Lunetten Koningsweg als belangrijke schakel is hierin naar voren gekomen als effectieve maatregel gegeven de opgaven waar de regio voor staat.

Vraag 13
Welke methode om (economische) baten van woningbouw mee te nemen in de MKBA is gebruikelijk in de onderbouwing van (andere) proposities in samenwerking met Rijkswaterstaat en de relevante ministeries?
***Antwoord* 13**
De recente MIRT-MKBA's in opdracht van Rijkswaterstaat zijn sterk op reistijdbaten gericht. Standaarden van andere ministeries zijn bij ons niet bekend. We gaan in gesprek met CPB en SEO over een juiste berekening van maatschappelijke baten van woningbouw.

Vraag 14
Hoe reageert het college op het oordeel dat de MKBA voor wat betreft de agglomeratiebaten "overschat lijkt"? Op basis waarvan heeft het college de baten van woningbouw opgeteld bij de baten van OV?
Antwoord 14
Agglomeratiebaten treden op bij de propositie op twee vlakken: door verbeterde bereikbaarheid, en door verdichting. Door de aanleg van infrastructuur treden er reistijdbaten op. Dit zijn de directe effecten. Wanneer dankzij de verbeterde bereikbaarheid het vestigingsklimaat van een regio gunstiger wordt en nieuwe bedrijven zich er willen vestigen, is dat een indirect effect. Dit effect wordt binnen een MKBA voor infrastructuur agglomeratieeffect genoemd. Als een volwaardige MKBA wordt opgesteld,

wordt over de berekende reistijdbaten gemiddeld 15% indirect effect/agglomeratiebaten gerekend. In een maatschappelijke businesscase hoeft dit niet expliciet te worden meegenomen. Daarnaast treden agglomeratiebaten op bij verdichting van de woningbouw. Grootschalige gebiedsontwikkeling binnen de bestaande stad leidt tot meer woningen per vierkante kilometer. Dichtheid en massa dragen in de productiesfeer (innovatie, economie en werkgelegenheid) bij aan het versterken van het verdienvermogen van de Nederlandse economie. Voor de Maatschappelijke businesscase is gebruik gemaakt van de CPB-publicatie 'Stad en land' uit 2010. Uit deze studie volgt dat de productiviteit in een stad met ongeveer 0,2 procent groeit als het aantal huishoudens met 10 procent toeneem.
In de propositie is de nadruk gelegd op de agglomeratiebaten door verdichting, terwijl de commissie enkel kijkt naar de agglomeratievoordelen door verbeterde bereikbaarheid. De agglomeratiebaten door verdichting zijn in onze propositie ongeveer het viervoudige van de agglomeratiebaten door verbeterde bereikbaarheid.

Vraag 15
Maakt het college in andere samenwerking met het Rijk ook gebruik van MKBA's en op welke wijze worden deze beoordeeld door het Rijk? In hoeverre was dit plan niet opgesteld volgens de gangbare eisen op dit vlak?
***Antwoord* 15**
De gemeente Utrecht maakt beperkt gebruik van MKBA's. De meest voorkomende situaties zijn dat in samenwerkingsprogramma's in relatie tot infrastructuur met het Rijk, zoals in het U Ned programma. Het opstellen van dergelijke MKBA's vindt in beginsel plaats in lijn met 'Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen' van Rijkswaterstaat.
Voor de propositie schaalsprong OV en verstedelijking is door het onderzoeksbureau Decisio een zogeheten maatschappelijke businesscase (soort mini-MKBA) opgesteld. Dit is een analyse op hoofdlijnen. Volgens dezelfde richtlijnen en uitgangspunten als een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Deze methodiek is door hetzelfde onderzoeksbureau toegepast op de schaalsprong proposities in MRDH, MRA en Eindhoven. Het bureau is door het ministerie van I&W gevraagd om de geleerde lessen en aandachtspunten op te stellen voor de ontwikkeling van een methodiek om de MKBA-richtlijnen toe te passen op een meer integrale opgave die de schaalsprong OV behelst (mobiliteit, wonen, werken, leefbaarheid).

Vraag 16
Met welke strategie is er vooraf gekeken naar het opnemen van de BBP baten in de propositie?
a. Hoe reageert het college op het oordeel van SEO dat het "bbp-effect aanzienlijk kleiner is dan de investering"?
b. Het voorstel van de MRA wordt op het deel 'oude lijn' qua onderbouwing op de bijdrage aan het bbp-effect deels beter beoordeeld. Welke lessen acht het college dat daar uitgetrokken zouden kunnen worden?
***Antwoord* 16**
Het doel was om een zo integraal mogelijke blik te verschaffen op de BBP baten van de propositie. Dit is gedaan door de BBP baten te berekenen voor zowel de toename van verstedelijking en verdichting, het vergroten van infrastructureel kapitaal en de groei van innovatie en R&D-activiteiten in de regio. De baten voor verdichting waren onderdeel van de MKBA van Decisio. Voor de baten t.a.v. infrastructureel en R&D-kapitaal is een berekening uitgevoerd op basis van gangbare multipliereffecten uit de economische theorie. Hierbij zijn de voorgestelde infrastructuur investeringen (ca. 2.5 miljard) en de toename van R&D-kapitaal (4000 R&D-banen op Utrecht Science Park) als basis genomen. Het nadeel van deze berekening is dat er geen rekening gehouden wordt met gemiste groei elders, wat bij een volwaardige MKBA wel het geval is.

a. Het college is verbaasd over deze zienswijze en gaat in gesprek met het SEO over de benaderingswijze en kwalificeringen van het SEO. Het SEO heeft de reistijdeffecten uit de MKBA genomen en daar een bbp-effect aan gekoppeld. Hierbij is het SEO voorbijgegaan aan de positieve effecten van groei R&D (op USP) en verstedelijking. Ook de effecten op het hoofdwegennet lijken niet te zijn beschouwd. Het lijkt er dus op dat de SEO enkele onderdelen uit de impactanalyse van de propositie (zoals bij vraag 16 toegelicht) niet beoordeeld heeft.

b. De commissie komt voor MRA op positief oordeel voor NZ-lijn op basis van Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Volgens dit stuk is doortrekking een cruciale, randvoorwaardelijke ingreep. Voor volmaken ring verwacht CPB nauwelijks reistijdwinst.

Voor MRDH stelt ze: Het onderdeel 'Oude Lijn' heeft volgens de analyse van het CPB individueel de hoogste toegevoegde waarde op het bbp per geïnvesteerde euro. Met name de te verwachten reistijdbaten wanneer geïnvesteerd wordt in dit stuk infrastructuur gaan omhoog, en heeft effect in het gehele mobiliteitsnetwerk (dus verder dan de Oude Lijn alleen). De Oude Lijn is de ruggengraat van deze regio (en zelfs breder in de Randstad) en kan daarmee ook een positieve bijdrage leveren aan de toename in agglomeratie-effecten, door betere bereikbaarheid en nabijheid.

Bij de beoordeling van Utrecht staat: Slechts een beperkt deel van de reistijdbaten komt tot uiting in bbp, een aanzienlijk deel van de baten zijn maatschappelijke baten (zie paragraaf 3.2). Onze conclusie is dat het BBP-effect is vernauwd tot reistijdbaten op het nationale netwerk. Dat lijkt in tegenspraak te zijn met het eigen uitgangspunt van het CPB om naar brede welvaart te kijken.
Wij trekken hieruit de les dat extra aandacht nodig is voor het isoleren van BBP-effecten van verschillende onderdelen van de propositie. Tegelijk gaat het college het gesprek aan met Rijksdepartementen en adviesorganen hoe BBP-effect en maatschappelijke baten beter te onderbouwen op een manier die recht doet aan de breedte van de opgave.

Vraag 17
Hoe reageert het college op het oordeel van SEO dat woningen en arbeidsplaatsen ook binnenstedelijk gebouwd kunnen worden "met veel beperktere investeringen in het OV"?
***Antwoord* 17**
De zinsnede over het oordeel van SEO wordt in het rapport niet nader onderbouwd. Wij zijn benieuwd naar het oordeel van SEO op welke locaties en op welke wijze dit mogelijk is, en wat het effect van die keuze zou zijn op de 'gehele barcode'. In de ontwikkelstrategie van de concept-RSU2040 zetten we, conform de door de raad vastgestelde uitgangspunten, in op het maximaal uitnutten van binnenstedelijke locaties. Uiteraard binnen de randvoorwaarden die gesteld worden aan groen, openbare ruimte, leefbaarheid, sport, voorzieningen, klimaatadaptatie energietransitie. In de concept-RSU2040 noemen we dat 'de gehele barcode'.
De afgelopen jaren en ook de komende jaren hebben aangetoond dat we daar ver mee komen, maar ook dat er grenzen zijn aan verdere binnenstedelijke ontwikkeling zonder extra OV-ingrepen. Onder andere de MER-beoordeling van de Merwedekanaalzone heeft aangetoond dat er een grens is aan de toevoeging van wonen en werken zonder extra OV-investeringen.

Vraag 18
Hoe reageert het college op de kritiek dat niet is aangetoond dat sprake is van de meest geëigende en kostenefficiënte (sobere en doelmatige) oplossing?
***Antwoord* 18**
De Groeifonds commissie levert dezelfde kritiek op de voorstellen van de MRA en de MRDH. De Groeifonds commissie wijst er daarbij op dat de scope van de projecten niet tot stand is gekomen na een afweging van alternatieven in een MIRT Verkenning. Wij erkennen dat deze stap nog gezet moet

worden in de lopende MIRT Verkenning OV en wonen. Voor de aanvraag van het groeifonds is een inschatting gemaakt van de benodigde investeringen op basis van aannames over de meest geëigende en kostenefficiënte oplossing. Op basis van voorgaande studies, onder andere voor het mobiliteitsplan en het Regionaal Toekomstbeeld OV, is er een beeld ontstaan van potentiële reizigersaantallen. Deze reizigersaantallen zijn meer dan passend voor een lightrailoplossing.

Vraag 19
Wat is de reden dat er nog geen afspraken zijn gemaakt met NS en regionale vervoerders over bediening van het station Lunetten/Koningsweg?
***Antwoord* 19**
Er zijn verschillende stappen nodig om afspraken te maken over de bediening van station Lunetten/Koningsweg. Een eerste stap is gezet door uitbreiding van station Lunetten/Koningsweg te identificeren als potentiële maatregel ter ontlasting van Utrecht Centraal, om de bereikbaarheid van USP te verbeteren en extra verstedelijkingslocaties mogelijk te maken aan de zuidoostkant van de stad. Dit is gebeurd bij het BO-MIRT besluit de MIRT Verkenning OV en Wonen op te starten (november 2019) en het BO MIRT-besluit om het verdiepende gebiedsonderzoek USP-Lunetten/Koningsweg uit te voeren (december 2020). Via de MIRT Verkenning gaat ProRail de maatregel verder onderzoeken en moet de effectiviteit van de maatregel op de gestelde doelen worden aangetoond.

Om afspraken te maken over de bediening is daarnaast een afweging nodig in het bredere landelijke netwerk. Recent is het Landelijke Toekomstbeeld OV vastgesteld, waarover wij u onlangs hebben geïnformeerd. In dat kader is het BO-MIRT besluit (november 2020) genomen om een studie te starten op de ontwikkeling van de spoorcorridor Utrecht – Arnhem – Ruhrgebied. Hierin wordt station Lunetten/Koningsweg als nieuw knooppunt meegenomen. Op basis van de resultaten maken rijk en regio afspraken over eventuele doorontwikkeling van dit station. Het Rijk maakt vervolgens – na overleg met de regiopartijen – afspraken met NS over de bediening. Vooruitlopend hierop zijn wij intensief in gesprek met NS en ProRail over de meest geëigende dimensionering en bediening van het station.

Vraag 20
Hoe reageert het college op de kritiek van de adviescommissie (p. 48) en het CPB (p. 63) dat het plan is gebaseerd op het eigen vervoersmodel van Utrecht, dat is ingegeven door “expert judgement” en niet gevalideerd en “peer reviewed” is?
a. Welke mogelijkheden ziet het college om het Utrechtse verkeersmodel te laten peerreviewenof het op andere wijzen verder in lijn te brengen met Haagse standaarden?
b. Waarom heeft het college het verkeersmodel NRM niet gebruikt en de berekening niet laten toetsen door Rijkswaterstaat?
***Antwoord* 20**
Het basismodel dat ten grondslag ligt aan de diverse studies, Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU), is gevalideerd en ‘peer reviewed’ door regionale partners (Provincie, RWS). Alle documentatie is beschikbaar via de website van de gemeente Utrecht (https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/onderzoek-over-utrecht/verkeerscijfers/).

a. Het Utrechtse verkeersmodel werkt met toekomstscenario’s waarbij ook scenario’s ‘in lijn met de Haagse standaarden’ (Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving van het CPB) kunnen worden toegepast. Hiermee schetsen we een bandbreedte waarbinnen de mobiliteit zich kan ontwikkelen. Voor iedere studie verfijnen we de uitgangspunten voor de lokale actuele situatie (bijvoorbeeld de ruimtelijke vulling en parkeren), passend bij het doel van het project en gebaseerd op het basismodel en dus de landelijke scenario’s. Bij iedere studie is een verantwoording beschikbaar waarom keuzes

zijn gemaakt. Over de keuzes die voor het mobiliteitsplan zijn gemaakt, is Rijkswaterstaat geïnformeerd. Wij zijn hierover goed in gesprek. Voor de uitwerkingen die lopen binnen het programma U Ned, met een sterk raakvlak met de groeifonds propositie, maken Rijk en Regio afspraken over toe te passen uitgangspunten in het verkeersmodel.

b. De onderbouwing van de groeifondspropositie is gebaseerd op bestaande onderzoeken ten behoeve van het mobiliteitsplan Utrecht. Deze onderzoeken vragen een detailniveau wat het NRM niet heeft, VRU is hiervoor het geëigende instrument. Ook in het programma U Ned wordt ten behoeve van de MIRT Verkenning en de mobiliteitsstrategie gebruik gemaakt van het VRU-model. Rijkswaterstaat is hier intensief bij betrokken.

Vraag 21
Uitgaande van de analyses van TNO, hoe sluit de propositie van Utrecht hierop aan?
***Antwoord* 21**
Zie de beantwoording van vraag 6: De propositie van de regio Utrecht is gebaseerd op onze ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën (RSU2040, IRP, Provinciale Omgevingsvisie, Utrecht Nabij) waarbij juist is gezocht naar het in samenhang antwoord geven op deze transities. Het is des te meer bevreemdend dat de maatschappelijke baten die we met deze propositie boeken op deze transities niet mee worden gerekend in de beoordeling. Daarbij lijkt juist uitsluitend te zijn gekeken naar reistijdwinst.

Vraag 22
Op basis waarvan heeft het college de “optimistische aannames over de ‘modal shift van auto naar OV” gedaan? Past dit binnen de trendanalyses van de TNO?
***Antwoord* 22**
De aannames over de modal split zijn gebaseerd op:

1. *monitor mobiliteit van de gemeente Utrecht, de trend vanuit tellingen en CBS-onderzoek (Ovin/Odin) laat al jaren deze verschuiving zien.*
2. *het onderzoek ‘Mobiliteit in stedelijk Nederland’ van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) laat vergelijkbare ontwikkelingen zie.n*

Vraag 23
Welke stappen onderneemt het college reeds in het organiseren van deze bijdrage voor een volgende propositie, zowel binnen als buiten het groeifonds?
***Antwoord* 23**
Wij verkennen op dit moment samen met de Provincie hoe tot een versteviging van de regionale bijdrage voor cofinanciering van de propositie kan worden gekomen. Voor de eigen gemeentelijke begroting legt het college hierbij een relatie met de lopende bespreking over de Voorjaarsnota 2021. In het verlengde van de investeringsstrategie RSU verkent het college op dit moment welke potentiële gemeentelijk dekkingsbronnen mogelijk nu en in de toekomst kunnen worden aangewend voor versteviging van de regionale bijdrage. Het college streeft ernaar om de raad zo snel mogelijk over deze gesprekken met de Provincie en de financiële keuzes in de Voorjaarsnota 2021 te informeren.

Vraag 24
Hoe gaat het college om met de aanmerkingen op het voorstel?
Antwoord
Zie vraag 25.

Vraag 25

Op basis waarvan denkt het college aan deze drie voorwaarden te kunnen voldoen bij een hernieuwde aanvraag voor aanleg van de twee tramlijnen?

***Antwoord* 25**
Het perspectief om bij een volgende tranche wel in aanmerking te komen voor een toekenning van het NGF is beperkt, om drie redenen: de interpretatie van de commissie over de randvoorwaardelijkheid van de schaalsprong OV voor het verdienvermogen van NL, de oproep om aandacht binnen de pijler ook te gaan richten op digitalisering, energietransitie en waterinfrastructuur, en de relatief beperkte omvang van middelen ten opzichte van de ingediende voorstellen.
Wij beraden ons met de ministeries van IenW en BZK op de kansen en mogelijkheden voor een tweede tranche met de vraag of indiening van infra-investeringen ten behoeve van verstedelijking geschikt is voor het NGF. Deels zal dit afhangen van de uitkomst van gesprekken met CPB en SEO over de toepassing van MKBA's voor woningbouw en de toegekende baten op het gebied van agglomeratiekracht. Belangrijkste succesfactor zal zijn of de commissie en het kabinet bereid zijn verstedelijkingsbaten volwaardig in de criteria van het groeifonds op te nemen.

Vraag 26
Voor welk onderdeel of welke onderdelen van de huidige propositie ziet het college ruimte om een eventuele volgende aanvraag te doen?
***Antwoord* 26**
Wij werken samen met U Ned partners verder aan de uitwerking van de Schaalsprong OV. De resultaten van deze uitwerkingen zullen leidend zijn voor een volgende aanvraag. Op dit moment zien wij ruimte om voor alle onderdelen een volgende aanvraag te doen.

Vraag 27
Welke andere mogelijkheden ziet het college om een Rijksbijdrage te organiseren?
***Antwoord* 27**
In het Mobiliteitsfonds van het Rijk, onderlegger van het MIRT, is structureel te weinig geld beschikbaar om te investeren in onze bereikbaarheid, en daarmee om onze woningbouwopgave op te vangen, onze leefkwaliteit te verbeteren en ons verdienvermogen op peil te houden. In de periode 2005-2034 zal het aandeel verkeer en vervoer in de Rijksbegroting dalen van 1 naar 0,6 procent. Afgezet tegen het BBP betekent dit dat er jaarlijks 3 miljard minder beschikbaar is vanuit de Rijksbegroting. Tot 2010 werd deze neerwaartse trend gecompenseerd door inkomsten uit de aardgasbaten, ingezet voor infrastructuur. Hier is geen aanvulling of compensatie voor in de plaats gekomen (zie figuur uit de inleiding). Bovendien neemt de onderhoudsopgave een steeds groter deel in van de Rijksbegroting voor infrastructuur. De nationale verstedelijkingsoperatie vraagt daarom extra middelen van het volgende kabinet die ruimte kunnen maken voor de noodzakelijke investeringsagenda. Voor de belangrijkste verstedelijkingslocaties in de G4 plus Eindhoven is in totaal 15,6 miljard euro nodig, ofwel omstreeks 1,5 miljard euro per jaar.

De extra impuls kan langs verschillende wegen vorm krijgen, zoals verhoging van het MIRT, instelling van een verstedelijkingsfonds, of aanpassing van criteria van het Nationaal Groeifonds. Wij pleiten richting formatie voor een forse integrale, en bij voorkeur ontschotte, publieke investeringsimpuls van het Rijk in de verstedelijkingsopgave (bijvoorbeeld in de vorm van een Verstedelijkingsfonds) gericht op wonen, mobiliteit en groen in lijn met de investeringsstrategie van de RSU. Deze middelen borgen daarmee o.a. het doorzetten van de Woningbouwimpuls, het Volkshuisvestingsfonds, uitbreiding van MIRT-middelen en een stevige Rijksbijdrage voor groen. Een andere mogelijkheid is het introduceren van beprijzing van mobiliteit (bijvoorbeeld door een cordonheffing op de ring Utrecht). Veel steden in het buitenland zoals Stockholm en Oslo kennen een dergelijk systeem, waarmee duurzaam gedrag beloond wordt en investeringen in fiets en OV mogelijk worden gemaakt. Linksom of rechtsom, zonder

een investeringsimpuls moet de woningbouwopgave en het realiseren van extra arbeidsplaatsen stevig worden afgeschaald, evenals de ambities voor gezond stedelijk leven.

Vraag 28
Welke gevolgen heeft deze beoordeling voor die inzet?
***Antwoord* 28**
Er is een risico dat schaalsprong OV, zoals de Utrechtse propositie, niet in aanmerking komen voor tweede tranche groeifonds. Een ander risico is dat het oordeel van de commissie bij de landelijke politiek leidt tot een onderschatting van de urgentie en randvoorwaardelijkheid van de schaalsprong OV voor het realiseren van de groeiopgave. Wij willen deze risico's ondervangen door te blijven focussen op de urgentie, noodzaak en onderbouwing die breed voor handen is om landelijk een investeringsimpuls schaalsprong OV te mobiliseren.

Vraag 29
Welke mogelijkheden ziet het college om toch een positieve bijdrage te leveren aan de verstedelijking en mobiliteitsopgave in de regio?
***Antwoord* 29**
Wij gaan vol door met het MIRT-proces en planvorming met rijk en regio, en het huiswerk dat bij deze planvorming hoort. Daarnaast mobiliseren we een eigen regionale bijdrage als cofinanciering voor nationale investeringen, en gaan we met potentiële baathebbers in gesprek over een eventuele bijdrage. Ook intensiveren we onze gezamenlijke inzet met andere steden via onze landelijke netwerken, en versterken we ons regionale netwerk van belanghebbende partijen. Dit alles moet voldoende vertrouwen geven dat de regio klaar is voor de grote verstedelijkingsoperatie waar met het rijk consensus over is, inclusief de randvoorwaardelijke schaalsprong OV.

Vraag 30
Hoe veel (ambtelijke) capaciteit heeft het college voor deze lobby en inzet? Hoe verhoudt dit zich met de MRA en MRDH?
***Antwoord* 30**
Toen duidelijk werd dat het ministerie van I&W een propositie in zou dienen bij het groeifonds t.b.v. de noodzakelijke schaalsprong OV in de regio Utrecht, is vanuit gemeente en Provincie Utrecht een team ingericht van mensen die aan dit traject hebben bijgedragen vanuit verschillende expertises (economie, bereikbaarheid, RO, public affairs, woordvoering en communicatie). Een vergelijking met MRDH of MRA is lastig te maken, aangezien dit regionale samenwerkingsverbanden zijn van meerdere gemeenten, Provincies en vervoersregio's. We bezinnen ons op wat we in huis moeten hebben om goed gesteld te staan voor het verwerven van rijksinvesteringen.

Vraag 31
Kan het college inzichtelijk maken hoe de planning voor een hernieuwde aanvraag eruitziet?
***Antwoord* 31**
Een hernieuwde aanvraag zal volgens de huidige procedure voor 1 oktober ingediend moeten zijn. Uiteraard kan een lopende kabinetsformatie nog wijzigingen aanbrengen in scope, procedure en omvang van het fonds. Een besluit of er een hernieuwde aanvraag volgt, nemen we met U Ned partners zijnde ministeries van IenW, BZK en EZK, Provincie en U16, met medewerking van RWS, ProRail en NS (zie vraag 32).

Vraag 32
Zijn er met de partners van de Utrechtse propositie al afspraken gemaakt over het vervolg? Zo ja, welke?

***Antwoord* 32**
We zijn met U Ned partners in gesprek of en hoe een kansrijke volgende indiening gedaan kan worden. Daarnaast gaan we door met MIRT-planproces, studeren we als stad en Provincie door op samen OV versnellen, en bouwen we verder aan sterke allianties (zie vraag 29).

Vraag 33
Het college staat op het punt om raadsvoorstellen over de Ruimtelijke Strategie Utrecht en het Mobiliteitsplan aan de raad voor te leggen. Welke gevolgen heeft deze afwijzing voor deze beide plannen, zowel inhoudelijk als voor het traject van besluitvorming van de beide plannen?
***Antwoord* 33**
Voor de investeringsopgave van de RSU en het Mobiliteitsplan heeft Utrecht hoe dan ook rijkssteun nodig om de ambities richting 2040 blijvend te kunnen realiseren. Die ambities blijven staan, ook nu we bij eerste ronde van het groeifonds nog geen resultaat hebben geboekt. Daarbij weten we ons gesteund door het advies van de commissie dat onze plannen doordacht en samenhangend zijn, bij de overweging dat de woningbouw bij de beoordeling geen gewicht in de schaal legde maar wel zeer aansluit bij rijksopstelling en bij de constatering dat het groeifonds onvoldoende soelaas biedt voor de verstedelijkingsopgave waarvoor het nieuwe kabinet middelen zal moeten vinden.

Vraag 34
Hoe ziet het college de voortgang op de ambities op het gebied van bereikbaarheid en woningbouw in Utrecht voor zich? Zijn er consequenties voor bestaande ruimtelijke projecten?
***Antwoord* 34**
Op korte termijn zal dit besluit beperkt effect hebben op de ruimtelijke projecten die in uitvoering zijn (harde plancapaciteit). De aanvraag is bedoeld om ook op langere termijn voldoende nieuwe plannen toe te kunnen voegen met voldoende kwaliteit en om bestaande plannen, zoals Merwedekanaalzone, met de geambieerde omvang te kunnen realiseren. Vertraging in de besluitvorming over de noodzakelijke investeringen in mobiliteitsvoorzieningen zal leiden tot vertraging in de beschikbare woningbouwcapaciteit op termijn. Deze analyse wordt ondersteund door de reactie van het Development Network Utrecht (DNU) op de groeifondsaanvraag: “Het is nu urgent om stevig te investeren in de schaalsprong van het OV in de regio. Alleen dan kunnen we onze plannen waarmaken om de volgende stap te zetten. […]. Ook liggen er kansen om met deze lijnen in de toekomst andere delen van Utrecht beter te ontsluiten.”

Vraag 35
Op welk moment heeft het college besloten om samen met de regio een propositie in te dienen?
***Antwoord* 35**
Het is het ministerie van IenW dat de regio heeft uitgenodigd om samen een propositie voor de Utrechtse regio in te dienen. Deze uitnodiging bereikte het college in de tweede helft van september. Kort daarop heeft het college samen met Provincie en U16 besloten hierin mee te gaan. 1 oktober was de deadline voor het indienen van de propositie.

Vraag 36
Wat is de reden dat andere marktpartijen zoals bijvoorbeeld de partijen die actief zijn op het science park niet eerder betrokken zijn?
***Antwoord* 36**
Marktpartijen zijn op verschillende manieren en in verschillende fases betrokken bij de totstandkoming van en communicatie rond de propositie. Voor het Utrecht Science Park geldt dat de stichting Utrecht

Science Park als coördinator optreedt voor de inzet van haar achterban. De stichting USP is vroegtijdig geïnformeerd over het voornemen om de propositie op te stellen en vervolgens betrokken bij de inhoud van het voorstel. De waarde van de kennis- en marktpartijen op het USP voor de 'BV Nederland' is op deze manier in feiten en cijfers geland in het voorstel. De groeifonds-propositie hangt inhoudelijk samen met de RSU2040. Bij de totstandkoming daarvan zijn de vastgoed-marktpartijen, verenigd in het Development Network Utrecht (DNU) actief betrokken. Omdat deze partijen geen actieve rol hebben in de aanleg en beheer van OV-lijnen en stations zijn deze partners wel geïnformeerd, maar hadden ze geen actieve rol bij het opstellen van de aanvraag. Het DNU heeft de aanvraag ook ondersteund middels een brief en communicatie-uitingen.

Vraag 37
Wanneer werd duidelijk dat ook infrastructuurprojecten konden meedingen?
***Antwoord* 37**
Infrastructuur is vanaf de eerste bekendmaking van het kabinet over de instelling van het Nationaal Groeifonds als één van de drie pijlers benoemd.

Vraag 38
Wanneer kreeg het college het advies van de adviescommissie onder ogen?
***Antwoord* 38**
Er is door de commissie niet over de inhoud van hun advies met het college gecommuniceerd. Wij kregen het advies dan ook te zien op het moment van publicatie van de kamerbrief op 9 april jl..

Vraag 39
Welk extra "huiswerk" denkt het college te moeten doen om wel voor een bijdrage in aanmerking te komen?
***Antwoord* 39**
Ten eerste zal het college de effectiviteit van de maatregelen op het landelijk en regionaal OV en wegennet verder in beeld brengen samen met de U Ned partners. Samen met de Provincie voeren we onder andere de studie "Samen OV versnellen in Utrecht" uit. De fasering en dimensionering van de Merwedelijn, de Waterlinielijn en het station in relatie tot het bredere netwerk wordt hier verder onderzocht door diverse onderzoeken naar inpasbaarheid, netwerkeffecten en vervoerwaarden. We informeren u voor de zomer uitgebreider over de aanpak en na de zomer over de resultaten. Daarnaast breiden we de MKBA uit. We gaan een onderscheid maken in de MKBA voor baten van infrastructuur en van woningbouw. Voor het infrastructuurdeel brengen we de MKBA in lijn met de 'Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen' van Rijkswaterstaat. Voor het woningbouwdeel gaan we het nul-alternatief scherper vaststellen, waarbij we duidelijk maken hoeveel woningbouw er door de aanleg van de betreffende infrastructuur extra mogelijk is. Daarnaast gaan we – bij voorkeur gezamenlijk met de MRDH, MRA en gemeente Eindhoven - proactief in gesprek met CPB en SEO hoe zij de maatschappelijke baten van verdichting, die er volgens diverse CPB-studies zijn, terug willen zien in een MKBA.

Vraag 40
Welke lessen trekt het college uit dit traject voor dergelijke aanvragen in de toekomst?
***Antwoord* 40**
We zullen samen met triple helix partijen in de regio blijven bouwen aan een scherp verhaal van onze betekenis voor de BV Nederland. Dit verhaal moeten we ook continu toetsen bij landelijke partijen en planbureaus, om daarbij nog beter aansluiting te zoeken bij de interpretatie van de criteria van het betreffende fonds. Daarbij zullen we blijven investeren in relatie en samenwerking met Rijk en daarin oog houden voor de verschillende belangen en invalshoeken van de verschillende departementen.

Vraag 41
Kan het college delen welke vragen schriftelijk zijn gesteld over de Utrechtse propositie en hoe daarop is geantwoord? Zo nee, waarom niet?

***Antwoord* 41**
Ja, dat is mogelijk. In de bijlage vindt u de beantwoording van het ministerie van IenW op de diverse rondes met schriftelijke vragen die door commissie en CPB zijn gesteld. Deze beantwoording is in nauwe samenwerking met Provincie en gemeente opgesteld.

Vraag 42
Is het college bereid de geheimhouding op de propositie op te heffen en deze te publiceren?
***Antwoord* 42**
Dit is reeds gebeurd op 16 april jl.

Vraag 43
Is het college bereid deze schriftelijke vragen zo snel mogelijk te beantwoorden zodat er op zo kort mogelijke termijn een raadsdebat kan plaatsvinden?
***Antwoord* 43**
Hier is met deze beantwoording aan voldaan.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Afwijzing Propositie Groeifonds

12 april 2021

Vragen:

Op vrijdag 9 april ontving de raad de Raadsbrief Propositie Nationaal Groeifonds. Hierin bericht het college over de afwijzing van de Utrechtse propositie voor het Nationaal Groeifonds (NGF). Het kabinet stuurde hierover vrijdag een brief naar de Tweede Kamer.
De fracties VVD, D66… zijn teleurgesteld in de afwijzing van de Utrechtse propositie. Het college geeft aan dat er nog "*huiswerk*" is te doen, geeft de huidige inzet nog niet op en geeft aan dat de uitkomst "*een belangrijke opmaat [is] naar een besluit tot investering in de Utrechtse schaalsprong OV door de formerende partijen*".
Het rapport van de adviescommissie Nationaal Groeifonds is echter uiterst kritisch over het Utrechtse voorstel. De fracties hebben daarom de volgende vragen.

Algemeen

1. Hoe kijkt het college naar de kritiek van de adviescommissie?
2. Waarom is het college in de raadsbrief niet ingegaan op de kritiek van de adviescommissie? En is het college nog bereid hier op in te gaan?
3. Hoe hebben de partners van de Utrechtse propositie gereageerd op het rapport van de adviescommissie?
4. Hoe zijn de criteria voor het Groeifonds vooraf duidelijk gemaakt en hoe heeft het college hieraan invulling gegeven?

Over de propositie

De adviescommissie hanteert vier criteria voor de beoordeling van voorstellen. Deze worden beoordeeld in vier scores: "zeer goed", "goed", "gemiddeld" of "gering". Voorstellen dienen tenminste als "gemiddeld" over de criteria te scoren om meegenomen te kunnen worden in de eindafweging en het advies aan het kabinet.
Voor het Utrechtse voorstel zijn de vier criteria als volgt beoordeeld:

- Effect op nationaal inkomen: "niet te bepalen"
- Strategische onderbouwing: "gering tot gemiddeld"
- Kwaliteit van het plan: "gering"
- Samenwerking en governance: "gemiddeld"

Daarmee scoort de propositie ten opzichte van de voorstellen van de MRA en de MRDH enigszins slechter. Voor die voorstellen wordt wel voor een deel geld gereserveerd. De adviescommissie heeft voor de beoordeling ook advies ingewonnen bij Stichting Economisch Onderzoek (SEO) en het Centraal Planbureau (CPB). De volgende vragen gaan over diverse kritiekpunten in het rapport van de adviescommissie.

5. Hoe reageert het college op het oordeel dat de MKBA van de propositie op verschillende aspecten tekort schiet?
6. Hoe reageert het college op het oordeel dat de propositie tekort schiet op toekomstbestendigheid?
7. Hoe reageert het college op de kritiek dat het voorstel "nog in een prematuur stadium verkeert in vergelijking met de andere proposities voor schaalsprongen in het OV"?

8. Op welke wijze denkt het college verbetering aan te kunnen brengen op bovenstaande punten (vragen 5 t/m 7)?

De voorstellen van de MRA en de MRDH worden deels positief beoordeeld mede doordat ze aansluiten op en een bijdrage leveren aan het hoofd(rail)netwerk in de ogen van de commissie.
9. Wat ziet het college als de voornaamste verschillen tussen de propositie van de MRU en die van de MRA en MRDH?
10.Welke onderdelen van de Utrechtse propositie dragen wat het college betreft bij aan het hoofd(rail)netwerk?
11.Welke mogelijkheden ziet het college om dit uitgangspunt te verankeren in een eventuele volgende propositie?
12.Heeft het belang van dit uitgangspunt nog invloed op de inhoud van de voorstellen, bijvoorbeeld op het toevoegen van extra spoorlijnen of stations (zoals het spoor naar Breda)?

Op pagina 47 schetst de adviescommissie: “Er is sprake van een doordacht en samenhangend plan qua ruimtelijke ontwikkeling en OV, maar het plan geeft geen compleet beeld van de noodzakelijke investeringen (voorzieningen, fiets, auto) en dient ook de cijfermatige onderbouwing te worden verbeterd. De commissie constateert, gesteund door de analyses van het CPB en SEO, dat de MKBA van de propositie op verschillende aspecten tekort schiet.”
13.Welke methode om (economische) baten van woningbouw mee te nemen in de MKBA is gebruikelijk in de onderbouwing van (andere) proposities in samenwerking met Rijkswaterstaat en de relevante ministeries?
14.Hoe reageert het college op het oordeel dat de MKBA voor wat betreft de agglomeratiebaten “overschat lijkt”? Op basis waarvan heeft het college de baten van woningbouw opgeteld bij de baten van OV?
15.Maakt het college in andere samenwerking met het Rijk ook gebruik van MKBA’s en op welke wijze worden deze beoordeeld door het Rijk? In hoeverre was dit plan niet opgesteld volgens de gangbare eisen op dit vlak?
16.Met welke strategie is er vooraf gekeken naar het opnemen van de BBP baten in de propositie?
a. Hoe reageert het college op het oordeel van SEO dat het "bbp-effect aanzienlijk kleiner is dan de investering"?
b. Het voorstel van de MRA wordt op het deel ‘oude lijn’ qua onderbouwing op de bijdrage aan het bbp-effect deels beter beoordeeld. Welke lessen acht het college dat daar uitgetrokken zouden kunnen worden?
17.Hoe reageert het college op het oordeel van SEO dat woningen en arbeidsplaatsen ook binnenstedelijk gebouwd kunnen worden “met veel beperktere investeringen in het OV”?
18.Hoe reageert het college op de kritiek dat niet is aangetoond dat sprake is van de meest geëigende en kostenefficiënte (sobere en doelmatige) oplossing?
19.Wat is de reden dat er nog geen afspraken zijn gemaakt met NS en regionale vervoerders over bediening van het station Lunetten/Koningsweg?
20.Hoe reageert het college op de kritiek van de adviescommissie (p. 48) en het CPB (p. 63) dat het plan is gebaseerd op het eigen vervoersmodel van Utrecht, dat is ingegeven door “expert judgement” en niet gevalideerd en “peer reviewed” is?

a. Welke mogelijkheden ziet het college om het Utrechtse verkeersmodel te laten peerreviewen of het op andere wijzen verder in lijn te brengen met Haagse standaarden?
b. Waarom heeft het college het verkeersmodel NRM niet gebruikt en de berekening niet laten toetsen door Rijkswaterstaat?

In de beoordeling baseert de commissie zich op de uitspraken van TNO over de ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld digitalisering, automatisering, de effecten van corona etc.
21.Uitgaande van de analyses van TNO, hoe sluit de propositie van Utrecht hier op aan?
22.Op basis waarvan heeft het college de “optimistische aannames over de ‘modal shift van auto naar OV” gedaan? Past dit binnen de trendanalyses van de TNO?

Geen van de voorstellen met betrekking tot infrastructuur zijn direct toegekend. De voorstellen van de MRA en MRDH gaan uit van 50% bijdrage van derden.
23.Welke stappen onderneemt het college reeds in het organiseren van deze bijdrage voor een volgende propositie, zowel binnen als buiten het groeifonds?

Verdere lobby voor middelen voor infrastructuur en gevolgen plannen
Het college geeft aan in te zetten op een tweede aanvraag. In het rapport constateert de adviescommissie dat proposities als deze te omvangrijk zijn voor volledige bekostiging door het Nationaal Groeifonds. Ook de andere voorstellen voor infrastructuur worden maar deels gefinancierd vanuit het fonds. Er bestaat wel een mogelijkheid voor een bijdrage uit het fonds aan de bekostiging van het meest urgente en/of randvoorwaardelijke onderdeel. De adviescommissie schetst waar in ieder geval sprake van moet zijn om in aanmerking te komen voor steun uit het Nationaal Groeifonds: (p. 46):
- een positieve MKBA;
- een positief bbp-effect;
- het onderdeel moet relatief gunstig scoren (ten opzichte van andere voorstellen) in het oplossen van knelpunten die voor het landelijke OV-systeem van belang zijn.

24.Hoe gaat het college om met de aanmerkingen op het voorstel?
25.Op basis waarvan denkt het college aan deze drie voorwaarden te kunnen voldoen bij een hernieuwde aanvraag voor aanleg van de twee tramlijnen?
26.Voor welk onderdeel of welke onderdelen van de huidige propositie ziet het college ruimte om een eventuele volgende aanvraag te doen?

Naast de aanvraag voor het groeifonds werk het college ook aan andere wijzen om de opgaven op het gebied van verstedelijking en infrastructuur te bekostigen. Bijvoorbeeld via de MIRTverkenning en via inzet bij de formatie.
27.Welke andere mogelijkheden ziet het college om een Rijksbijdrage te organiseren?
28.Welke gevolgen heeft deze beoordeling voor die inzet?
29.Welke mogelijkheden ziet het college om toch een positieve bijdrage te leveren aan de verstedelijking en mobiliteitsopgave in de regio?
30.Hoe veel (ambtelijke) capaciteit heeft het college voor deze lobby en inzet? Hoe verhoudt dit zich met de MRA en MRDH?
31.Kan het college inzichtelijk maken hoe de planning voor een hernieuwde aanvraag eruitziet?

32.Zijn er met de partners van de Utrechtse propositie al afspraken gemaakt over het vervolg? Zo ja, welke?

Het college staat op het punt om raadsvoorstellen over de Ruimtelijke Strategie Utrecht en het Mobiliteitsplan aan de raad voor te leggen.
33.Welke gevolgen heeft deze afwijzing voor deze beide plannen, zowel inhoudelijk als voor het traject van besluitvorming van de beide plannen?
34.Hoe ziet het college de voortgang op de ambities op het gebied van bereikbaarheid en woningbouw in Utrecht voor zich? Zijn er consequenties voor bestaande ruimtelijke projecten?

Algemene procesgang
35.Op welk moment heeft het college besloten om samen met de regio een propositie in te dienen?
36.Wat is de reden dat andere marktpartijen zoals bijvoorbeeld de partijen die actief zijn op het science park niet eerder betrokken zijn?
37.Wanneer werd duidelijk dat ook infrastructuurprojecten konden meedingen?
38.Wanneer kreeg het college het advies van de adviescommissie onder ogen?
39.Welk extra “huiswerk” denkt het college te moeten doen om wel voor een bijdrage in aanmerking te komen?
40.Welke lessen trekt het college uit dit traject voor dergelijke aanvragen in de toekomst?

In het rapport geeft de commissie aan (p. 16) dat indieners de mogelijkheid is geboden de voorstellen toe te lichten in een gesprek. Ook is indieners de mogelijkheid geboden om vragen van de subcommissie en het CPB schriftelijk te beantwoorden en aanvullende informatie aan te leveren.
41.Kan het college delen welke vragen schriftelijk zijn gesteld over de Utrechtse propositie en hoe daarop is geantwoord? Zo nee, waarom niet?

Openbaarmaking en debat
De fracties voeren graag op korte termijn een debat in de gemeenteraad over dit onderwerp. De propositie zelf is eerder onder geheimhouding met de gemeenteraad gedeeld.
42.Is het college bereid de geheimhouding op de propositie op te heffen en deze te publiceren?
43.Is het college bereid deze schriftelijke vragen zo snel mogelijk te beantwoorden zodat er op zo kort mogelijke termijn een raadsdebat kan plaatsvinden?

Gesteld door:
- Marijn de Pagter, VVD
- Susanne Schilderman, D66
- Eva Oosters, Student&Starter
- Bert van Steeg, CDA
- Jan Wijmenga, ChristenUnie
- Thijs Weistra, GroenLinks
- Bülent Isik, PvdA
- Ruurt Wiegant, SP
- Maarten van Heuven, PvdD

- Henk van Deún, PVV
- Cees Bos, Stadsbelang Utrecht
- Ismail el Abassi, DENK