



2021MM117

DATUM	23-7-2021
AAN	Statencommissie MM
VAN	Gedeputeerde Mobiliteit en gedeputeerde Ruimtelijke ontwikkeling
DOORKIESNUMMER	
ONDERWERP	Beantwoording vragen SGP mbt aanvraag Groeifonds

SGP heeft onderstaande vervolgvragen gesteld naar aanleiding van het statendebat op 12 mei 2021 over de afwijzing voor de 1^e tranche van de Utrechtse Nationale Groeifonds (NGF) aanvraag. Het verzoek is deze schriftelijk te beantwoorden voor het vervolgdebat over het Groeifonds. Het vervolgdebat Groeifonds gaat over de afweging voor een eventuele aanvraag voor de 2^e tranche Groeifonds en is gepland op 6 juli 2021.

Via mail gestelde vragen door SGP:

Vraag 1

Wij willen graag precies weten van welke kaders van het fonds u van tevoren wel en niet op de hoogte was.

Antwoord 1

Infrastructuur is vanaf de eerste bekendmaking (13 december 2019) van het kabinet over de instelling van het Nationaal Groeifonds als één van de drie pijlers benoemd. Het ministerie van IenW is hierbij aangewezen als coördinerend departement voor de bereikbaarheidsvoorstellen. Departementen EZK en FIN functioneren als fondsbeheerder.

Als regio hebben we richting IenW in reactie hierop, de uitkomsten van het MIRT onderzoek en de opgaven in de schaalessprong OV, als aanvulling op de in 2019 afgesproken MIRT verkenning, benoemd als kansrijk voor indiening voor het NGF.

In september 2020 heeft het ministerie van IenW de regio uitgenodigd samen een NGF propositie voor de Utrechtse regio in te dienen. De "toegangspoortcriteria" zijn ons toen bekend gemaakt. Dit zijn in eerste instantie de criteria die het kabinet (vanuit de fondsbeheerders EZK en FIN) heeft gesteld om te kunnen bepalen of de voorstellen voldoen aan de economische doelen van het groeifonds, zijnde een positieve bijdrage aan het langetermijn verdienvermogen (bbp-effect) van Nederland.

Kort daarna heeft het college samen met de gemeente Utrecht en de U16 besloten hierin mee te gaan. 1 oktober was de deadline voor het indienen van de propositie. Op 14 januari 2021 heeft het kabinet geconstateerd dat het Utrechts voorstel aan de toegangspoortcriteria voldoet, en het voorstel doorgeleid naar de onafhankelijke beoordelingscommissie.

Vraag 2

We willen graag weten wat er op 23 september precies gebeurde en wat er daarna nodig was om de propositie op te stellen.

Antwoord 2

Op 22 september heeft een topambtenaar van IenW gesproken met gedeputeerde Schaddelee. In dit gesprek is het verzoek van de bewindspersonen van IenW overgebracht om ook tot een concreet NGF voorstel voor Utrecht te komen.

Vraag 3

Waarom staat er 21 april 2021 op de bijlage bij de stukken?

Antwoord 3

Documenten voor uw statendebat en voor het raadsdebat in de gemeente Utrecht (22 april 2021) zijn op deze datum klaar gemaakt voor verzending.

Vraag 4

Waarom stelt TNO in het expertrapport dat ze de stukken van Goudappel Coffeng niet heeft gehad?

Antwoord 4

In het NGF voorstel is gebruik gemaakt van Goudappel Coffeng analyses die ten grondslag liggen aan het gemeentelijke Mobiliteitsplan Utrecht 2040. Dit plan en onderliggende modelberekeningen is na indiening verschenen en toegelicht aan de beoordelingscommissie.

Vraag 5

Wij willen graag per kritiekpunt van TNO en SEO een reflectie van het college.

Antwoord 5

Uit de analyse van TNO komt een gemengd beeld naar voren. Enerzijds een bevestiging van ons beeld dat zonder investeringen geen extra woningen gebouwd kunnen worden. Anderzijds de notie dat met deze investeringen niet alle (bereikbaarheids) problemen aangepakt worden.

De opmerkingen TNO richten zich vooral op de voorgestelde uitbreiding van de lopende MIRT verkenning.

TNO vraagt naar inhoudelijke rechtvaardiging lightrail ipv tram. Wij herkennen deze vraag en verdere uitwerking van het voorstel op oa dit aspect is voorzien.

Ook vraagt TNO naar duiding van de extra woningen en banen als direct gevolg van het voorstel. In de provinciale Omgevingsvisie hebben we het belang van en de kansen voor binnenstedelijke ontwikkeling vastgelegd. De afgelopen jaren en ook de prognoses voor 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.

De vraag in hoeverre de aftakking Papendorp van belang is voor (binnenstedelijke) woningbouwontwikkeling is geen onderdeel van het voorstel. Dit wordt in het kader van de OV studie "samen versnellen OV Zuid-West" nader onderzocht.

De TNO vraag waarom in het nulalternatief de hub's Westraven en Papendorp benoemd staan heeft te maken met de huidige (beperkte) overstapfuncties op deze lokaties. Het NGF voorstel draagt bij aan de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem en de genoemde hub's in dit gebied.

Verschillen in gehanteerde woningbouwcijfers in het voorstel en de uitgevoerde MKBA, heeft te maken met de snelheid waarmee het voorstel tot stand gekomen is. Desisio heeft een iets algemenere scope meegekregen voor de berekeningen van de MKBA, maar in dit stadium van eerste projectuitwerking vallen de verschillen binnen acceptabele marges en geven voldoende beeld van de omvang van de maatschappelijke effecten van de voorgestelde NGF investering.

Uit de analyse van SEO komt een beeld naar voren dat wij in onze MKBA te "optimistisch" zijn over de woningbaten als gevolg van OV-investeringen.

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 plaatsen wij 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.

De vraag van SEO waarom dit voorstel niet in het (reguliere) Mobiliteitsfonds van IenW zou passen en dus onderdeel is van de MIRT afspraken, is herkenbaar. Wij voeren al vele jaren het gesprek met BZK en IenW over bereikbaarheid en woningbouw opgave. Het blijkt dat rijksbudgetten voor bereikbaarheid en verstedelijking de afgelopen decennia structureel zijn afgenomen. MIRT middelen voor investeringen in infrastructuur blijken al jaren onvoldoende om invulling te geven aan de groeiende opgave.

In meerdere opmerkingen geeft SEO aan dat het voorstel niet "toekomstbestendig" zou zijn.

Dit bevreemdt ons omdat toekomstbestendigheid op meerdere manieren opgenomen is in het voorstel.

Ten eerste worden de mogelijk deels blijvende gevolgen van COVID-19 genoemd. Hiervoor geldt dat de (middel)lange termijn 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.

Ook 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 (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 (auto)reistijdwinst.