



Memo

Onderwerp Beoordelingskader MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht
Datum vrijdag 14 juni 2019

Opgesteld door: Niels Hoefsloot, Edgar Wever, Daan van Gent

Inleiding

Ter ondersteuning van de besluitvorming is er de behoefte aan het vergelijken van de integrale verstedelijkingsmodellen met behulp van een beoordelingskader. Daarin worden de modellen gescoord op de mate waarin zij bijdragen aan de beleidsdoelen. Enerzijds is er de vraag naar een compact eenduidig overzicht van hoe de modellen zich tot elkaar verhouden (op een beperkt aantal indicatoren), anderzijds is er de expliciete wens recht te doen aan de veelheid aan maatschappelijke aspecten die een rol dienen spelen in de maatschappelijke afweging. We hebben er daarom gekozen voor en getrapte aanpak: enerzijds een uitwerking van indicatoren op zo veel mogelijk hoofd- en subdoelen, waarbij recht wordt gedaan aan de complexiteit van het vraagstuk; Anderzijds de selectie van een beperkter aantal kernindicatoren die een goed overzicht geven.

Samenhang REP/POVI/RES

Naast het MIRT-onderzoek is de regio ook bezig met het uitwerken van de Provinciale omgevingsvisie (POVI), het Regionaal Economisch Programma (REP) en de Regionale Energie Strategie (RES). De verkenningen die ten behoeve van deze kaders worden gedaan hebben belangrijke raakvlakken. Tijdens de brede projectgroep dd 9 april is afgesproken dat één integraal beoordelingskader wenselijk is. Basis daarvoor vormt het MIRT beoordelingskader, daaraan kunnen voor de andere trajecten aparte subdoelen en indicatoren worden toegevoegd. De hoofddoelen staan echter vast.

Het MIRT beoordelingskader is nu als eerste basis uitgewerkt. Daarbij is al wel een aantal subdoelen en indicatoren benoemd die in de andere trajecten relevant zijn, maar in het MIRT onderzoek niet worden uitgewerkt. Deze staan in het beoordelingskader 'uit'. Voor POVI, REP en RES zullen nog aanvullende indicatoren nodig zijn die in een later stadium aan het MIRT kader kunnen worden toegevoegd.

Uitgangspunten beoordelingskader

De uitgangspunten voor het beoordelingskader zijn:

- De U-Ned hoofddoelen staan vast, daarbinnen is het beoordelingskader nader uitgewerkt. Het leidende principe daarbij is "Gezond Stedelijk Leven". De hoofddoelen die daarbij horen zijn:
 - Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio
 - Economie versterken
 - Verstedelijkingsopgave faciliteren
 - Ruimtelijke kwaliteit verhogen
 - Slimme en Toekomstvaste mobiliteit faciliteren
 - Haalbaarheid
 - Kosten en opbrengsten (financieel)
 - Afstemming met het Dashboard Verstedelijking van het college van Rijksadviseurs is wenselijk. Wederzijdse versterking en mogelijk deels integratie is een streven, geen doel op zich.
 - Resultaat dient onderscheidend te zijn, geen totaalweging te bevatten (zoals in een maatschappelijke kosten-batenanalyse), visueel aantrekkelijk te zijn en zo veel mogelijk waarde vrij.

Vertrekpunt: aanzet Beoordelingskader projectplan/programmplan en Dashboard Verstedelijking

Door de projectgroep en de werkgroepen zijn al eerder aanzetten gedaan voor het beoordelingskader, onder andere

In het programma U Ned werken we samen aan het ontwikkelen van maatregelen op het gebied van wonen, werken en mobiliteit waardoor Utrecht nu én straks haar economische belofte waarmaakt en haar centrale functie voor Nederland behoudt. Zo maken we groei bereikbaar!



in het projectplan en het programmaplan. Daarnaast is er het dashboard verstedelijking. De werkgroep leefbaarheid heeft een eerste invulling voor leefbaarheid gemaakt.

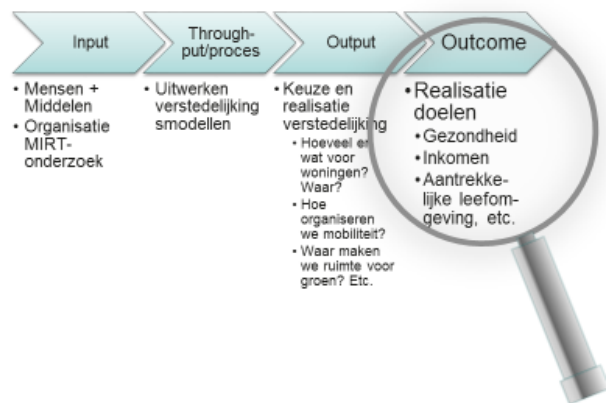
Wat hierbij opvalt is dat niet altijd duidelijk onderscheid wordt gemaakt naar doelen, subdoelen, randvoorwaarden, maatregelen en indicatoren die iets zeggen over de mate van doelbereik die met een verstedelijkingsmodel worden bereikt (zie figuur 1).

Een voorbeeld: 'voldoende fietsenstallingen' zijn mede bepalend voor fietsgebruik en kunnen op die manier bijdragen aan de doelstellingen van een gezonde stad. Fietsenstallingen zijn daarmee een randvoorwaarde, maar nog geen goede indicator voor een gezonde stad. Het maakt bovendien veel uit waar de fietsenstallingen worden geplaatst. Voor daadwerkelijk fietsgebruik is de nabijheid van werk en voorzieningen waarschijnlijk veel bepalender. Wanneer het gaat om het meten van potentiële gezondheidseffecten van fietsen is een inschatting van het totaal fietsgebruik (in fietskilometers) dat door een bepaald verstedelijkingsmodel wordt veroorzaakt een veel betere indicator.

Figuur 1: meten van doelbereik

Voorstel kader

- Voorstel is de modellen te toetsen op "doelbereik", criteria zijn dan:
 - Zijn mensen gezonder, gelukkiger en welvarender?
 - Is de leefomgeving aantrekkelijker voor de huidige en toekomstige generaties?
- Welvaartstheorie als kapstok
 - Mensen ontlenen nut aan alle vormen van welvaart en welzijn, zijn avers van hinder



Doel van het beoordelingskader is de modellen zo veel mogelijk op het verwachte doelbereik op de verschillende hoofd en subdoelen te vergelijken. Dat betekent dat de randvoorwaarden (zoo ver mogelijk) in de ontwerpmodellen worden gestopt, dat vervolgens met simulatiemodellen (of indien dat niet mogelijk is met expert judgement) wordt nagegaan wat gedrags- en maatschappelijke effecten zijn. Het beoordelingskader streeft naar een vergelijking op basis van een set indicatoren die in onze ogen op een zo objectief mogelijk wijze iets zeggen over het doelbereik op de verschillende doelen en subdoelen.

Uitwerking op basis van maatschappelijke meerwaarde/welvaartstheorie

De impact van de modellen wordt met het beoordelingskader zo veel mogelijk getoetst op de impact op welvaart in brede zin. Dit sluit aan bij de methodes die ook in Maatschappelijke kosten-batenanalyses worden gebruikt en deels ook bij het dashboard verstedelijking. De analyse richt zich dan op de gevolgen van verschillende opties tot verstedelijking die mensen gaan ervaren op het gebied van welvaart en welzijn. Dit brede welzijnsbegrip is



gebaseerd op de welvaartstheorie, die centraal stelt dat mensen nut of disnut ontlenden aan alles dat raakt aan hun welbevinden. Dan kan het dus gaan om inkomen, maar ook om gezondheid, een aantrekkelijke leefomgeving, korte reistijden, mogelijkheden om te recreëren etc.

Nadeel van alleen een toets op welvaartsaspecten is dat een aantal beleidsmatig geoperationaliseerde doelstellingen niet meer zichtbaar zijn. Het beoordelingskader bevat daarom ook een aantal indicatoren die zichtbaar maken of bepaalde beleidsdoelen of normen worden gerealiseerd ook al zegt de indicator op zichzelf niet zo veel over het welvaartseffect van een model (plancapaciteit, benutten bestaande vervoersknopen etc.)

Beoordeling op hoofdlijnen in het MIRT onderzoek Metropoolregio Utrecht

In figuur 2 zijn de hoofd- en subdoelen en kernindicatoren van het Beoordelingskader MIRT Onderzoek weergegeven. De kernindicatoren zijn de indicatoren die ons inziens het meeste zeggen over de onderscheidende effecten van de modellen. De kernindicatoren zijn de belangrijkste bouwstenen in de informatievoorziening over het onderscheid in de verstedelijkingsmodellen aan de bestuurders betrokken bij het MIRT-onderzoek. Deze zullen dan ook leidend zijn in de effectbeoordeling en zullen worden aangeboden aan raden en staten na de zomer.

Voor vrijwel alle subdoelen is er een kernindicator, in een enkel geval zijn het er twee of drie. Voor zes subdoelen die relevant zijn in het MIRT-onderzoek is geen kernindicator geformuleerd. Optioneel kunnen de modellen hierop wel kwalitatief (op basis van expert judgement) worden gescoord. Dit zijn de licht paars gekleurde indicatoren in onderstaande tabel.

Voor de volledigheid is in de bijlage de complete set indicatoren weergegeven. Deze bevat daarnaast een groot aantal indicatoren die in meer detail informatie kunnen gaan bieden over de bijdrage van een model aan een bepaald beleidsthema.



Figuur 2: hoofd- en subdoelen en kernindicatoren Beoordelingskader MIRT Onderzoek

Hoofddoel	Subdoelen	Kernindicatoren
Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio	Bevorderen gezonde leefstijl	#Fietskilometers
	Bevorderen gezonde leefomgeving (o.a. terugdringen hinder geluid en emissies)	#Geluidgehinderden verkeer
	Kansen voor klimaatadaptatie; o.a. beperken wateroverlast, waterveiligheid en hittestress Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzetwinning duurzame warmtebronnen	Emissies luchtverontreinigende stoffen in kgs/tonnen naar locatie (bibk, bubk) Verkeersveiligheid (kwalitatief) Kwalitatief CO2-emissies verkeer Kwalitatief
Economie versterken: Aanjagen economische groei van de regio	Agglomeratiekracht vergroten	BRP
	Zicht op voldoende en diversiteit arbeidsplaatsen/ werklocaties	Aantal arbeidsplaatsen gerealiseerd (economische opgave)
	Versterken van het vestigingsklimaat/ bijdrage aan Topregio Life Science	Versterking vestigingsklimaat (kwalitatief)
Verstedelijkingsopgave faciliteren	Zicht op voldoende plancapaciteit (kwantiteit)	#gerealiseerde woningen binnen de regio
	Zicht op voldoende diversiteit woonmilieus (kwaliteit)	Reserve-plancapaciteit (#woningen of kwalitatief)
	Toegang tot voorzieningen verbeteren vanuit woongebieden	Kwalitatief
	Toegang tot werk vergroten vanuit woongebieden	Nabijheid stedelijke centra (gemiddelde reistijd tot stadscentra per modaliteit) Gemiddelde ww-reistijd per modaliteit
Ruimtelijke kwaliteit verhogen	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied	Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied (kwalitatief)
	Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied	Kansen verhoging ruimtelijke kwaliteit landelijk gebied (kwalitatief)
	Behouden versterken van de intrinsieke natuurwaarden	Impact op/kansen voor natuur (kwalitatief)
	Behouden en versterken van de cultuurhistorische waarden	Impact op/kansen voor landschap (kwalitatief)
Slimme en Toekomstvaste mobiliteit faciliteren	Voldoende capaciteit infrastructuurnetwerken en oplossing urgente (systeem) knelpunten (Fiets, Spoor, Stedelijk OV, Transfer, Weg)	Bereikbaarheid in reistijdsom totaal per modaliteit, lokaal, regionaal en doorgaand verkeer #woningen nabij bestaande OV-knoop (met restcapaciteit) #arbeidsplaatsen nabij bestaande OV-knoop (met restcapaciteit) Impact op NMCA knelpunten
	Versterken robuustheid infrastructuurnetwerken	Ontlasten USP
	Vergroten van reizigerscomfort, betrouwbaarheid en beleving	Kwalitatief
	Vergroten toegankelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem	Kwalitatief
		Kwalitatief
		Kwalitatief
Haalbaarheid	Zicht op uitvoering (technische complexiteit, draagvlak, fysieke inpassing, juridisch)	Haalbaarheid (kwalitatief)
	Mate van adaptiviteit en toekomstvastheid	Adaptiviteit/flexibiliteit (kwalitatief)
Kosten en opbrengsten (financieel)	Beheer en exploitatiekosten, incl. opbrengsten	GREX saldo (Euro)
	Investeringskosten	OV-exploitatie (Euro of kwalitatief)
		Investeringskosten infrastructuur (Euro)

Vervolg

Van de benoemde criteria wordt in een volgende fase onderzocht of en hoe ze kunnen worden ingevuld, c.q. of de modellen hier in dit stadium al onderscheidend in zijn. Voor de indicatoren waarvoor deze vragen met 'ja' kunnen worden beantwoord zullen ze vervolgens worden ingevuld voor de integrale verstedelijkingsmodellen die nu worden uitgewerkt.

- Hoofddoel
- Subdoel
- Voorbeelden uitwerking
- Kernindicatoren
- Overige indicatoren

'aan' in MIRT beoordelingskader

'uit' in MIRT beoordelingskader



Hoofddoel	Subdoelen	Voorbeelden om tot afweging te komen	Kernindicatoren	Overige indicatoren	Bronnen	Discussieargumentatie	
Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio	Bevorderen gezonde leefstijl	Meer bewegen (fietsen en lopen); nabijheid en toegang tot groen en water; nodigt uit tot ontmoeten	#Fietskilometers		Mobiliteitsscan/verkeersmodel (fietskm)	Output gedragsreacties zijn leidend; het gemiddelde aantal fietskilometers is hiervoor een goede indicator. Loopkilometers komen niet uit verkeersmodel, zijn die te operationaliseren? Naast km gaat het ook om kw aliteit van fietsen en lopen, maar is dat te operationaliseren, op op dit niveau van de verstedelijkingsmodellen uit te werken? Toegang tot groen zit ook bij hoofddoel, ruimtelijke kw aliteit, toegang tot sportvoorzieningen bij de hoofddoel verstedelijkingsopgave. Groen en water zit bij hoofddoel 'Ruimtelijke kw aliteit verhogen'	
				# Loopkm	Kw alitatieve schatting		
				# of % m2 groen en water	Input verstedelijkingsmodel		
	Bevorderen gezonde leefomgeving (o.a. terugdringen hinder geluid en emissies)	Gehinderden als gevolg van geluid, en als gevolg van uitstoot schadelijke stoffen	#Geluidgehinderden verkeer	Emissies luchtverontreinigende stoffen in kgs/tonnen naar locatie (bikb, buk)		Mobiliteitsscan/verkeersmodel (geluidgehinderden verkeer)	Wens werkgroep is standaardv aarden toe te passen bij beoordeling geluid (cumulatiew aarde 55 dBA, bij stillere gebieden 45dB. Bestaande woongebieden max 60 dB). Echter deze informatie wordt nu niet op dit niveau uitgewerkt. Veranderingim als gevolg van andere mobiliteitspatronen is mogelijk wel haalbaar. Verkeersveiligheid is als indicator toegevoegd. Hier valt ook in kw antitatieve zin iets over te zeggen (kans op schade en slachtoffers door verschuivingen in mobiliteit, echter veel is ook afhankelijk van inrichting(smogelijkheden) van de verstedelijkingsmodellen.
					#woon- werklocaties langs industriegebieden	Input verstedelijkingsmodel	
					#woon- werklocaties langs stillegebieden	Input verstedelijkingsmodel	
	Kansen voor klimaatadaptatie; o.a. beperken w ateroverlast, w aterveiligheid en hittestress	Beperken w ateroverlast (met als voorbeeld voor afweging voldoende w aterberging). W aterveiligheid mogelijkheden evacuatie. Verhardingspercentages modellen	Verkeersveiligheid (kw alitatief)	CO2-emissies verkeer	m2 waterberging	Input verstedelijkingsmodel	W aterveiligheid; speelt bijvoorbeeld indien er gebouwd gaat worden in lage gebieden met grotere overstromingsrisico's, hevige regenval. Om deze risico's tegen te gaan zou terug moeten komen in ontwerp van de verstedelijkingsmodellen-> hogere kosten om risico's tegen te gaan (voldoen aan normen). Zou dus terug moeten komen in hoofddoel kosten en opbrengsten. Aandachtspunt; zoetw atervoorziening. Tip: dit subdoel bespreken met het w aterschap om verder te operationaliseren
					Verhardingspercentages modellen	Input verstedelijkingsmodel	
					m2 water in woongebieden	Input verstedelijkingsmodel	
	Kansen voor energie, o.a. verminderen energieverbruik, realiseren duurzame elektriciteitsopwek en inzet/winning duurzame w armtebronnen	Verminderen energieverbruik vervoer en gebouwen, realiseren duurzame elctriciteitsopwek, inzet/winning van duurzame w armtebronnen, verminderen CO2uitstoot vervoer en gebouwen, ha bos	Energieaanbod (kw alitatief)	Energievraag (kw alitatief)		Mobiliteitsscan/verkeersmodel (CO2 verkeer)	In zijn algemeenheid geldt dat hoogstedeliker modellen per saldo een lager energieverbuik kennen. Daar staat tegenover gestapelde woningen per w oning minder zonnepanelen op daken hebben. Bij een sterkere verstedelijking is er wel meer ruimte in het buitengebied, die in potentie voor wind of zon kan worden gebruikt. Echter de vraag is dan w el of voor de stedelingen niet juist het (open) landschap in het buitengebied dan hoger wordt gew aardeerd. Een indicator die kan worden gebruikt is de nabijheid van w armtebronnen. Dit is echter maar een aspect van de energietransitie. Anderen zijn kansen voor besparingen (hoe meet je dit?) en kansen voor energieopwekking (idem). Kan met modellen 50PJ totale opwek worden bereikt?
						Kw alitatieve schatting obv vkm en w oningtype	
						Kw alitatieve schatting obv nabijheid w armtebronnen, mogelijkheden voor zon op daken, 'rest' ruimte voor opwek	
					CO2 emissie bodemdaling	Kw alitatieve schatting (obv ingrepen agrarisch gebied)	
					CO2 emissies gebouwen	Kw alitatieve schatting (obv type woningen)	
					Energieverbruik verkeer	Kw alitatieve schatting (obv vkm)	
Inzet/winning van duurzame w armte voor gebouwen					Kw alitatieve schatting (obv nabijheid w armtebronnen en w armtenetten)		
Duurzame elektriciteitsproductie					Ruimte voor zon op dak, restruimte grootschalige opwek		
Kosten energieproductie (incl infrastructuur)							
ha bos	???						



'aan' in MIRT
beoordelingskader

'uit' in MIRT
beoordelingskader



Hoofddoel	Subdoelen	Voorbeelden om tot afweging te komen	Kernindicatoren	Overige indicatoren	Bronnen	Discussie/argumentatie	
Economie versterken: Aanjagen economische groei van de regio	Agglomeratiekracht vergroten	Reistijd tussen economische centra verkorten; uitwisseling tussen clusters; arbeidsmarkteffecten, invulling van de economische opgave	BRP		Inschatting op basis van banen per sector	Subdoelen lopen door elkaar: door versterking van het vestigingsklimaat kun je clusters stimuleren (w.o. zorg en gezondheidseconomie). Clusters zorgen voor innovatie. 'Agglomeratiekracht' is sterker in stedelijke milieus. Nulmeting geeft sectoren, activiteiten en BRP. Kijken wat verschillende activiteiten nodig hebben en hoe modellen daar op ingrijpen. Output BRP. Ook link met 'autonome ontwikkeling', relevante verzorgende en stuwende activiteiten etc. NB: uit REP de suggestie om hoofdsplijting te maken in vraag naar kantoor, regulier bedrijventerrein, logistiek, watergebonden, Science park etc. Check van REP de levereren?	
	Zicht op voldoende en diversiteit arbeidsplaatsen/ werklocaties		Aantal arbeidsplaatsen gerealiseerd (economische opgave)		Input verstedelijkingsmodel	80k is doel, maar is dat altijd haalbaar? Volgt nieuwe waarde (90k?) nav studie REP (di 16-4)	
	Versterken van het vestigingsklimaat/ bijdrage aan Topregio Life Science	Kwaliteit werklocaties; multimodale bereikbaarheid; (Woon- en leef)kwaliteit; zachte vestigingsplaatsfactoren (rode loper)	Versterking vestigingsklimaat (kwalitatief)		Kwalitatief scoren (++, +, 0, -, --)	Wat kan verschillen per type economische activiteit/sector. In het algemeen geldt dat belastingklimaat (niet onderscheidend), arbeidsmarkt (voldoende gekwalificeerd personeel in de nabijheid), woningmarkt en bereikbaarheid een belangrijke rol spelen.	
	Verbeteren aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt (op alle niveaus)	Toegang en bereikbaarheid onderwijs; woonwerkbalans				In welke mate dragen verstedelijkingsmodellen bij aan de aansluiting van onderwijs op de arbeidsmarkt? Dit is een van de sectoren. Voorstel is alle sectoren te laten zien	
	Bevorderen van zorg- en gezondheidseconomie	Toegevoegde waarde; werkgelegenheid binnen cluster; kennisuitwisseling				In welke mate dragen verstedelijkingsmodellen hieraan bij? koppelen aan behoefteanalyse USP. Evt Tekort aan ruimte is rem op innovatie	
	Stimuleren innovatie en valorisatie	Toegevoegde waarde binnen de regio					
Verstedelijkingsopgave faciliteren	Zicht op voldoende plancapaciteit (kwaliteit)	Aantal locaties; aantallen woningen; hardheid van plannen	# gerealiseerde woningen binnen de regio		Input verstedelijkingsmodel	Alle modellen gaan uit van 100.000 woningen. Wel zullen ze onderscheidend zijn in geografische reikwijdte (binnen de regio of ook daarbuiten) en kan iets worden gezegd over de haalbaarheid/realiseerbaarheid op korte termijn. Een beperkt aantal grote locaties vraagt waarschijnlijk om minder procedures dan een grote hoeveelheid kleinere locaties.	
	Zicht op voldoende diversiteit woonmilieus (kwaliteit)	Aansluiten bij woningbehoefte; differentiatie segmenten; voldoende betaalbare woningen	Reserve-plancapaciteit (#woningen of kwalitatief)		Input verstedelijkingsmodel	Reserveplancapaciteit is altijd nodig maar dit wordt niet gemodelleerd (relatie haalbaarheid). Ook als stresstest (kun je op termijn ook 200k woningen kwijt?).	
	Toegang tot voorzieningen verbeteren vanuit woongebieden	Regionale voorzieningen (onderwijs, zorg etc.); multimodale bereikbaarheid; locatiekeuze nieuwe voorzieningen	Nabijheid stedelijke centra (gemiddelde reistijd tot stadscentra per modaliteit)		Kwalitatief scoren (++, +, 0, -, --), flexibiliteit meewegen	Input verstedelijkingsmodel	Aan de hand van demografische en economische ontwikkeling
	Toegang tot werk vergroten vanuit woongebieden	Woon-werkreistijd; locaties nieuwe werkmilieus	Gemiddelde ww-reistijd per modaliteit			Mobiliteitsscanner/verkeersmodel/ GIS	Basisvoorzieningen dienen in de verstedelijkingsmodellen te worden opgenomen. Verder geldt dat bij verdere verstedelijking voorzieningen in principe anbijs zijn dan bij minder stedelijke ontwikkeling.
						Mobiliteitsscanner/verkeersmodel/ GIS	Ook hier geldt dat naarmate er meer wordt verstedelikt, er per woning binnen acceptabele afstands gemiddeld meer banen bereikbaar zijn.



'aan' in MIRT
beoordelingskader

'uit' in MIRT
beoordelingskader



Hoofddoel	Subdoelen	Voorbeelden om tot afweging te komen	Kernindicatoren	Overige indicatoren	Bronnen	Discussie/argumentatie
Haalbaarheid	Zicht op uitvoering (technische complexiteit, draagvlak, fysieke inpassing, juridisch)	Technische complexiteit ingrepen (incl bodemgeschiktheid/bodemdaling); maatschappelijke en bestuurlijk draagvlak; fysieke inpassing van maatregelen; juridische haalbaarheid (aanpassing regelgeving)	Haalbaarheid (kwalitatief)		Kwalitatief scores (++, +, 0, -, -)	Relatie met 'plancapaciteit'.
	Mate van adaptiviteit en toekomstvastheid	Faseerbaarheid van maatregelen; mogelijkheid om in te spelen op veranderende omstandigheden; doorgroeimogelijkheden	Adaptiviteit/flexibiliteit (kwalitatief)		Kwalitatief scores (++, +, 0, -, -)	Relatie met plancapaciteit
Kosten en opbrengsten (financieel)	Beheer en exploitatiekosten	Infrastructuur; OV-exploitatie; grondexploitatie	GREX saldo (Euro)		GREX (ook uitkoop bedrijven hoort in GREX)	GREX wordt berekend,
	Opbrengsten uit interventies	Stijging belastinginkomsten; vastgoed waarde stijging; parkeergelden	OV-exploitatie (Euro of kwalitatief)		Kengetallen OV-exploitatie, kwalitatief scores	
	Investeringskosten	Kosten infrastructuur	Investerings infrastructuur (Euro)	Euro	Mobiliteitsscanner/verkeersmodel, inschatting WOZ	Kilometers uit het verkeersmodel worden vertaald naar effect op accijnzen. WOZ waarden kunnen worden vertaald naar belastinginkomsten (zowel voor bestaand als nieuw vastgoed)
	Zicht op dekking	Bereidheid om mee te financieren; aan te spreken budgetten		Kwalitatieve inschatting	Raming/Schatting SWECO	Ook B&O infra
					Input rijk/regio	

