

## Reactie op investeringsvoorstel A7 “Schaalsprong en verstedelijking Mid-den-Nederland”

Auteur	Carl Koopmans
Datum	26 maart 2021
Rapportnummer	2021-24D

### Samenvatting

Het voorstel lijkt ten onrechte rendabel door de baten van woningbouw bij de baten van OV op te tellen, en door diverse optimistische veronderstellingen. Wellicht is de Merwedelijnd rendabeler dan de Waterlinielijnd, of juist andersom, maar het voorstel laat dat niet zien. Het BBP-effect is aanzienlijk kleiner dan de investering.

### Propositieformulier

- Het voorstel richt zich op het aanleggen van twee lightrail verbindingen en op het realiseren van stedelijke woningbouwlocaties.<sup>1</sup> De effecten, kosten en baten van de combinatie van OV-investeringen en binnenstedelijke woningbouw zijn zichtbaar. De effecten, kosten en baten van de OV-investering afzonderlijk zijn echter niet bekend. De gevraagde middelen betreffen de OV-investeringen. Het risico bestaat dat de baten van stedelijke woningbouw onrendabele OV-investeringen toch rendabel doen lijken (door ‘meeliften’). OV-investeringen moeten op hun eigen merites worden onderzocht. Dat kan door de effecten, kosten en baten van de OV-investeringen te onderzoeken tegen twee achtergronden (‘nulalternatieven’): resp. zonder woningbouw op stedelijke locaties en met woningbouw op stedelijke locaties (zie onderstaande tabel).

Tabel 1 Om de effecten, kosten en baten van openbaar vervoer goed zichtbaar te maken moet de woningbouw identiek zijn in het nulalternatief en het beleidsalternatief

Nulalternatief	Beleidsalternatief	Effecten, kosten en baten van ...
Zonder extra binnenstedelijke woningbouw Geen OV-investeringen	Zonder extra binnenstedelijke woningbouw Met grootschalige OV-investeringen	Grootschalige OV-investeringen
Met extra binnenstedelijke woningbouw incl. basis OV-voorzieningen Geen andere OV-investeringen	Met extra binnenstedelijke woningbouw Met grootschalige OV-investeringen	Grootschalige OV-investeringen vergeleken met basis OV-voorzieningen

Bron: SEO Economisch Onderzoek

- Het voorstel geeft aan dat de voorgestelde investeringen belangrijk zijn voor de Metropoolregio Utrecht. Dit roept de vraag op waarom deze investeringen dan niet al eerder in het MIRT opgenomen, en ook niet zijn meegenomen in de zojuist gestarte MIRT-verkenning “OV en wonen in Utrecht” (p. 6). Het voorstel zegt hierover (p. 16): “Het Mobiliteitsfonds wordt in lijn met het regeerakkoord ten eerste gebruikt om de bestaande Rijksinfrastructuur op orde te houden, vervolgens komt

<sup>1</sup> Het voorstel zegt hierover (p. 9) “Ruimtelijke plannen t.a.v. werkgelegenheid en wonen kunnen niet tot volle uitvoering komen als de lightrail verbindingen niet gerealiseerd worden.” Deze bewering wordt in het voorstel niet onderbouwd.

*betere benutting en daarna pas nieuwe aanleg.*” Niettemin investeert het Rijk aanzienlijke bedragen in aanleg van OV (bijvoorbeeld de Uithoflijn). Het bedrag van de investering is € 2,4 miljard, aanzienlijk minder groot dan de andere Schaalsprong voorstellen. Het is onduidelijk waarom het voorstel – of onderdelen daarvan - niet in het mobiliteitsfonds zou passen.

- Het voorstel geeft aan dat de voorgestelde investeringen Utrecht Centraal ontlasten. De knelpunten op Utrecht Centraal worden niet geconcretiseerd. Er is sprake van een “maximale capaciteit” (p. 18) van dit station. Het voorstel maakt niet duidelijk hoe deze capaciteit is bepaald, en ook niet welke problemen optreden op Utrecht Centraal als de “maximale capaciteit” wordt overschreden. Er wordt niet ingegaan op mogelijke alternatieve opties om die knelpunten op Utrecht Centraal te verkleinen.
- Corona wordt in het voorstel niet genoemd. Het voorstel houdt kennelijk geen rekening met een mogelijke permanente terugval van het woon-werkverkeer als gevolg van de Coronacrisis, met name in de spits, door vaker thuiswerken. Als het woon-werkverkeer permanent terugvalt, verdient het aanbeveling om investeringsplannen in infrastructuur te heroverwegen. Dit pleit voor uitstel van investeringen tot de gevolgen van de Coronacrisis duidelijk worden.
- (p. 4) *“Zekerheid over lightrailinvesteringen trekt private investeerders met name door de uitbreidingsmogelijkheden op het USP en de ontwikkelmogelijkheden op ov knooppunten.”* Het voorstel onderbouwt niet dat investeerders een betere OV-bereikbaarheid belangrijk vinden.
- Het voorstel suggereert dat de voorgestelde investeringen leiden tot een extra regionale economische groei van tenminste 1,9%, en tot een verhoging van de nationale BBP groei van 2% in 10 jaar tijd (p. 10). Deze cijfers worden in het voorstel niet onderbouwd; het is onduidelijk hoe ze zijn berekend. Slechts een deel van dit effect is toe te schrijven aan het voorstel; op p. 20 van het voorstel blijkt dat dit effect voortkomt uit een combinatie van investeringen in publieke en private R&D en infrastructuur.
- Het BBP-effect van de lightrail verbindingen wordt in het voorstel niet weergegeven. Een indicatieve berekening van het voorstel voor de Zuidelijke Randstad geeft aan dat het BBP in 2050 door dat voorstel circa 0,007% groter wordt. Gezien de kleinere omvang van het voorstel van Midden-Nederland geldt dat het BBP-effect van dat voorstel waarschijnlijk kleiner is, positief, en ook uit te drukken in duizendsten van procenten. Bij de Zuidelijke Randstad komt naar schatting 5 tot 10% van het geïnvesteerde bedrag terug in een hoger BBP. Ook bij het voorstel Midden-Nederland komt waarschijnlijk slechts een klein deel van de investering terug in het BBP.

### **Bijlage: Maatschappelijke Business Case**

- (p. 13, tabel S.1) De Middenvariant (OV-investering 1,4 miljard, zie p. 35) heeft aanzienlijk hogere netto baten en een betere baten-kostenverhouding dan de Doorgroeivariant (OV-investering 2,4 miljard). De Middenvariant bevat een deel van de OV-investeringen van de Doorgroeivariant. Als de Middenvariant wordt gerealiseerd, is het daaraan toevoegen van de extra investeringen in de Doorgroeivariant vanuit kosten-baten oogpunt ongunstig.
- De maatschappelijke business case is gebaseerd op cijfers uit het toekomstscenario WLO-Hoog. Er worden ten onrechte geen berekeningen gemaakt op basis van een scenario met lage

groei (WLO-Laag) Dit zou naar verwachting leiden tot een lagere baten-kostenverhouding. Met andere woorden: de maatschappelijke business case geeft een geflatteerd beeld van de merites van het voorstel, op basis van optimistische veronderstellingen.

- In de maatschappelijke business case zijn ten onrechte geen kosten en baten van benuttingsalternatieven onderzocht (bijv. frequentieverhoging bestaande bussen rond Utrecht) en ook geen kosten en baten van alternatieven aan de vraagzijde (bijv. verhoogd spitstarief OV, geen gratis OV voor studenten in de hyperspits).
- (p. 38) De baten van ontlasting van Utrecht Centraal (277 miljoen, zie p. 13) zijn geschat op basis van 'expert judgement'. Het gaat daarbij om vertraging in toeleidend OV en door 'drukte in en rondom de stad'. De aard van deze vertraging is onduidelijk: rijdt het toeleidend OV langzamer, staan mensen te wachten in het station (waar?), moeten ze langzaam lopen? Mogelijke andere maatregelen die congestie op en bij Utrecht Centraal kunnen voorkomen of beperken (bijv. crowd control) worden niet onderzocht.
- De effecten op reistijden zijn door de onderzoekers ingeschat o.b.v. gegevens uit Google Maps en verwachte reistijden in het projectalternatief. Het is niet duidelijk of ook extra reizigers zijn meegenomen als gevolg van de reistijdverbetering. De onderbouwing van de modal shift effecten is onhelder. De verkeerscijfers zijn ten onrechte niet gebaseerd op een verkeersmodel.
- Er wordt verondersteld dat overkluizing van snelwegen en spoor- en buslijnen leidt tot een waardevermindering van woningen met 7,1% tot 500 meter afstand en 4,2% tussen 500 en 1000 meter afstand (p. 51). Deze cijfers zijn ontleend aan een CPB-studie naar de overkluizing van de A2 in Maastricht. Die studie betrof de overkluizing van een bestaande snelweg door de stad. De effecten van overkluizing zijn bij bestaande spoor- en buslijnen naar verwachting kleiner, omdat daar relatief minder hinder optreedt. Bij aanleg van nieuwe (ondergrondse) OV-verbindingen is er geen afname van hinder omdat de verbinding er in het nulalternatief niet is (ook niet bovengronds). Met andere woorden: de baten van overkluizing van spoor- en buslijnen zijn overschat.
- Er worden agglomeratie-effecten berekend op basis van het aantal mensen dat in de stad Utrecht woont en werkt (p. 55-56). In het projectalternatief nemen agglomeratie-effecten in de Stad Utrecht toe, omdat daar meer mensen werken. Op andere locaties nemen de agglomeratie-effecten echter af, omdat daar minder mensen gaan wonen en werken. Deze negatieve agglomeratie-effecten zijn ten onrechte niet meegenomen.
- De effecten, kosten en baten van de Merwedelijn en de Waterlinielijn worden ten onrechte alleen samengevoegd weergegeven. MKBA's moeten voldoen aan de Algemene MKBA-leidraad van CPB en PBL. Daarin staat (p. 87) "*Een beleidsalternatief is de kleinst mogelijke verzameling [onderstreping CK] van onderling samenhangende maatregelen die naar verwachting technisch en juridisch uitvoerbaar is, economisch haalbaar is en een aannemelijke relatie heeft met het in de probleemanalyse vastgestelde knelpunt*". De kosten en baten van de verschillende onderdelen van het voorstel dienen dus ook elk afzonderlijk te worden onderzocht.

---

**“Informatie & disclaimer”**

SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data”.

**Copyright © 2021 SEO Amsterdam.** Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit deze notitie te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit deze notitie mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via [secretariaat@seo.nl](mailto:secretariaat@seo.nl)

---