

## Reactie op investeringsvoorstel A1 “Schaalsprong Metropolaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad”

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

### Samenvatting

Het voorstel lijkt ten onrechte rendabel door de baten van woningbouw bij de baten van OV op te tellen, en door diverse optimistische en deels onrealistische veronderstellingen. Wellicht is de ‘Oude Lijn’ (of gedeeltes daarvan) rendabeler dan andere onderdelen van het project. Het BBP-effect is aanzienlijk kleiner dan de investering.

### Effecten, kosten en baten

- Het voorstel richt zich op een combinatie van woningbouw op stedelijke locaties met ambitieuze OV-investeringen. Er wordt gesteld (p. 12) dat woningbouw zonder deze OV-investeringen niet mogelijk zou zijn omdat de commissie MER niet akkoord zou gaan met binnenstedelijke woningbouw zonder ‘adequate ontsluiting’.<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-investering. 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 zegt (p. 1): “De MKBA laat zien dat investeren in integrale oplossingen voor mobiliteit en verstedelijking een rendement oplevert van 1,33.” Deze baten-kostenverhouding geldt in een toekomstscenario met een hoge groei van de bevolking en de economie (WLO-

<sup>1</sup> Of dit klopt is onduidelijk. Mogelijk is regulier OV ook een ‘adequate ontsluiting’. Bovendien is het m.i. beter om eerst alle opties te onderzoeken, en dan pas de toetsing en advisering zijn werk te laten doen.

Hoog). In een scenario met lage groei (WLO-Laag) is de baten-kostenverhouding 0,72 en zijn de investeringen naar verwachting onrendabel.<sup>2</sup>

- Het nulalternatief is ingevuld zonder investeringen in wegen en OV tussen 2030 en 2040. Uitgaan van een meer realistisch ‘nulplusalternatief’ waarin ook (MIRT) investeringen tussen 2030 en 2040 zijn opgenomen, verlaagt de baten-kostenverhouding in WLO-Hoog van 1,33 tot 1,17. Dit nulplusalternatief is niet doorgerekend in WLO-laag, maar zou de baten-kostenverhouding daarin lager maken dan 0,72.
- De baten voor weg (congestie) en milieu (emissies) zijn samen circa € 1,8 mld., circa 40% van de mobiliteitsbaten.<sup>3</sup> Hier moet een forse verschuiving van auto naar OV aan ten grondslag liggen, die niet strookt met eerdere inzichten. Auto en OV zijn geen ‘communicerende vaten’ maar afzonderlijke markten die elkaar beperkt beïnvloeden.<sup>4</sup> De onderbouwing van deze baten op de weg betreft vooral de aanname dat frequenter OV hiervoor zal zorgen. Dit is echter onzeker. Het gevaar bestaat van overschatting van de reistijdbaten op de weg en de milieubaten.
- Diverse onderzoeken (KiM, TU Delft) geven aan dat het OV-gebruik permanent zou kunnen terugvallen na de Coronacrisis, met name in de spits, door meer thuiswerken. Dit is echter nog onzeker. Dit pleit m.i. voor uitstel van (grote) investeringen tot de gevolgen van de Coronacrisis duidelijk worden.<sup>5</sup> En het vraagt in elk geval om een gevoeligheidsanalyse met een lager OV-gebruik. Het voorstel meldt wel dat de lange termijngevolgen van de Coronacrisis onzeker zijn, maar trekt daar geen consequenties uit.
- Uit Bijlage B van de MKBA blijkt dat de baten-kostenverhouding van verschillende onderdelen van OV-investeringen (in combinatie met woningbouw) bij hoge economische groei verschillen van 1,24 (‘Oude Lijn’ Dordrecht-Leiden) tot 0,72 (investeringen regio Zoetermeer). Sommige onderdelen van het voorstel lijken dus rendabeler (of minder onrendabel) dan andere onderdelen. Dit kan ook binnen deze onderdelen spelen (bijvoorbeeld een deel van de Oude Lijn is rendabel en een ander deel niet). Dit pleit voor nader onderzoek naar het rendement van onderdelen van het voorstel.
- In de MKBA zijn ten onrechte geen kosten en baten van benuttingsalternatieven onderzocht (frequentieverhoging op bestaand spoor, langere treinen, ...) en ook geen kosten en baten van alternatieven aan de vraagzijde (bijv. verhoogd spitstarief OV, geen gratis OV voor studenten in de hyperspits).

### BBP-effect

- Het voorstel geeft aan (p. 11) dat de voorgestelde investeringen zouden leiden tot een extra groei van het bruto regionaal product (brp) met 0,13 tot 0,2% per jaar. Dit is echter niet de te verwachten groei van het BBP van Nederland als geheel, om twee redenen:

<sup>2</sup> Zie MKBA, p. 80.

<sup>3</sup> Zie de met het voorstel meegeleverde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), p. 20.

<sup>4</sup> Steeds blijkt dat investeringen in OV weinig effect hebben op het gebruik van de auto. Uit KiM/CPB-onderzoek blijkt ook dat voor circa 90% van de ritten met de auto geldt, dat je er met het OV twee keer zo lang of nog langer over zou doen. Deze verhouding is in de Randstad doorgaans anders door meer files en beter OV, maar is ook daar voor de meeste reizen ongunstig voor het OV, met name door de noodzaak van voor- en/of natransport en van overstappen en wachten. Zie KiM/CPB (2009) Het belang van openbaar vervoer. De maatschappelijke effecten op een rij, p. 12.

<sup>5</sup> Zie hierover ook Wee, B. van (2020). Covid 19: langetermijneffecten mobiliteit? Een discussie, Tijdschrift Vervoerswetenschap 56 (4).

- Het voorstel leidt tot verplaatsing van bedrijvigheid, werkgelegenheid en inwoners naar de Zuidelijke Randstad vanuit andere delen van Nederland. Dit impliceert dat een deel van de regionale groei ten koste gaat van andere regio's.
- Het BBP van Nederland is ongeveer zeven keer zo groot als het brp van de Metropoolregio Den Haag-Rotterdam. Daardoor is het percentage kleiner als het wordt berekend ten opzichte van het BBP.
- Dit impliceert – onder de veronderstelling dat het in het voorstel geschatte brp-effect zou kloppen (zie echter hieronder) – dat het effect op het BBP kleiner is dan 0,02 tot 0,03% per jaar.
- Uit een indicatieve berekening (zie hieronder) blijkt dat het BBP-effect van het voorstel waarschijnlijk positief is, en uit te drukken in duizendsten van procenten. Van de totale investering van 8,6 miljard euro zou tot 2040 circa 7% terugkomen in een hoger BBP. Deze berekening is gebaseerd op de reistijdbaten van het voorstel. De reistijdbaten komen voor een groot deel terecht bij sociaal-recreatief verkeer (bijv. familiebezoek of winkelen) en bij studenten.

### **Bijlage: Indicatieve schatting van het BBP-effect tot 2040**

*NB Deze cijfers in deze berekening zijn benaderingen. Het doel is slechts om de orde van grootte van het BBP-effect aan te geven.*

De totale reistijdwinsten in het OV zijn volgens de MKBA (p. 16) (gedisconteerd en opgeteld over 100 jaar) € 3,1 mld.<sup>6</sup> Hiervan komt naar schatting 6 à 7% in het BBP terecht.<sup>7</sup> Dit is ca. 0,2 miljard euro. In de periode tot 2040 is dat (uitgaande van voltooiing in 2030) circa een vierde tot een vijfde deel daarvan, ongeveer € 0,05 miljard. Ongedisconteerd is dat ca. € 0,1 miljard.

De baten van minder congestie op de weg zijn volgens de MKBA (gedisconteerd en opgeteld over 100 jaar) € 1,3 miljard. In de periode tot 2040 is dat circa een vierde tot een vijfde deel daarvan, ongeveer € 0,3 miljard. Ongedisconteerd is dat ca. € 0,6 miljard. Een deel daarvan betreft vrachtverkeer en komt (dus) in het BBP terecht, naar schatting circa 0,2 miljard.

Daarnaast zijn er indirecte baten die in het BBP terechtkomen. Hiervoor gebruiken we een vuistregel die in MKBA's wordt gebruikt, die zegt dat deze baten 15% (gemiddelde van 1 en 1,3) van de totale reistijdbaten zijn. De totale reistijdbaten zijn (zie hierboven) MKBA (gedisconteerd en opgeteld over 100 jaar) € 3,1 mld plus € 1,3 mld is € 4,4 mld. 15% daarvan is € 0,7 mld. In de periode tot 2040 is dat circa een vierde tot een vijfde deel daarvan, ongeveer € 0,15 miljard. Ongedisconteerd is dat ca. € 0,3 miljard.

---

<sup>6</sup> Alle bedragen in deze berekening zijn 'reëel', d.w.z. uitgedrukt in euro's van nu (dus gecorrigeerd voor toekomstige inflatie).

<sup>7</sup> Berekend o.b.v. de aandelen van verschillende motieven in de reistijdwinst voor OV-reizigers in tabel 4.3 op p. 73 van Van Oort et al. (2020) Effecten investeringsprojecten Groeiagenda Zuid-Holland. Daarbij is verondersteld dat in het BBP zakelijk verkeer (aandeel 6 à 7%) volledig meetelt, en dat woon-werkverkeer (aandeel 35%) en overig verkeer (m.n. sociaal-recreatief, studenten; 63%) niet meetellen in het BBP. NB Het is mogelijk dat het reistijdvoordeel voor het woon-werkverkeer zich deels vertaalt in lagere lonen en daardoor de kosten voor bedrijven verlaagt. Dit voordeel voor bedrijven heeft echter geen invloed op het BBP, omdat daarin loonkosten niet als kosten tellen.

Van de totale investering van 8,6 miljard euro zou dus opgeteld over de periode 2030-2040 orde-grootte  $(0,1+0,2+0,3=)$  € 0,6 miljard terugkomen in een hoger BBP, ongeveer 7%. Dat effect is tussen 2030 en 2040 gemiddeld per jaar  $(0,6/10=)$  0,06 miljard euro. Uitgaande van een BBP van orde-grootte € 900 miljard in 2040, zou het BBP in 2040 door het voorstel circa 0,007% hoger kunnen liggen.

---

**“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)

---