

Reactie op investeringsvoorstel A5 “Brainportlijn Eindhoven”

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

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. De indieners hebben geen volledige kosten-batenanalyse beschikbaar gesteld. Het BBP-effect is aanzienlijk kleiner dan de investering.

- Het voorstel richt zich op het realiseren van OV in combinatie met woningbouw in het stedelijk gebied Eindhoven.¹ 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 regio. Het is tegen deze achtergrond niet duidelijk waarom deze investeringen niet al eerder in het MIRT opgenomen. Het voorstel zegt hierover (p. 17) dat binnen de bestaande middelen in het MIRT onvoldoende ruimte is. *“Het Mobiliteitsfonds wordt in lijn met het regeerakkoord ten eerste gebruikt om de bestaande Rijksinfrastructuur op orde te houden, vervolgens komt betere benutting en daarna pas nieuwe aanleg.”* Het MIRT levert echter nog steeds aanzienlijke bijdragen aan grote investeringen in OV. De

¹ In de beantwoording van vragen van het CPB (p. 14) wordt gesteld dat uit het MIRT-onderzoek Mobiliteit en Verstedelijking Brainport blijkt dat de groei van de mobiliteit die gepaard gaat met de beoogde extra woningen, alleen opgevangen kan worden als er wordt ingezet op een mobiliteitstransitie (meer lopen, fietsen en OV-gebruik i.p.v. auto-gebruik). Het MIRT-onderzoek presenteert dit echter als een bestuurlijke keuze, niet als een onderzoeksresultaat.

beoogde investering van € 1,04 miljard lijkt niet zeer hoog in vergelijking met andere MIRT projecten.

- Het voorstel geeft aan dat de baten groter zijn dan de kosten (p. 21). Het is echter niet duidelijk hoe deze berekening is gemaakt. Meegezonden achtergrondstukken geven wel wat informatie, maar gaan alleen over onderdelen/bouwstenen van de kosten-batenberekening. De antwoorden op vragen van het CPB geven nog wat meer informatie, maar er is geen volledig beeld. De stelling van de indieners dat de baten groter zijn dan de kosten wordt onvoldoende onderbouwd.
- Het voorstel laat niet zien of ook alternatieve maatregelen zijn onderzocht om de congestie op de weg te verminderen, zoals wegverbredingen of een spitsheffing.
- Uit achtergronddocumenten blijkt dat in de berekeningen is uitgegaan van een scenario met hoge groei van economie en het verkeer (WLO-Hoog). Er worden geen kosten en baten berekend voor een scenario met lage groei (WLO-Laag). In WLO-Laag zijn de baten naar verwachting aanzienlijk kleiner. Alleen WLO-Hoog doorrekenen leidt tot een geflatteerd beeld van de merites van het voorstel.
- Het voorstel is optimistisch over de groei van het OV-gebruik. Er is door de indieners ‘gekozen’ voor een scenario waarin het aandeel van het OV toeneemt ten koste van de auto.² De afgelopen decennia waren deze aandelen stabiel. De veronderstelde toename van het OV-gebruik vereist bovendien diverse aanvullende maatregelen.
- Het voorstel houdt geen rekening met een mogelijk negatief effect op OV-gebruik van Corona (p. 12). Onderzoek van het KiM dat wijst op vaker thuiswerken wordt niet genoemd. Als het OV-gebruik (met name in de spits) permanent terug zou vallen door meer thuiswerken na de Coronacrisis verdient het aanbeveling om investeringen te heroverwegen. Dit pleit voor uitstel van investeringsbeslissingen tot de gevolgen van de Coronacrisis duidelijk worden.³
- De werklocaties die het voorstel beoogt te ontsluiten zijn goed bereikbaar met de auto. Kennelijk zijn deze werklocaties ontstaan en gegroeid zonder goed OV. Het is de vraag wat de meerwaarde van beter OV op deze locaties is.
- Het voorstel geeft aan (p. 7) dat de uitwerkingsfase van de infrastructuur twee jaar duurt (Q2 2021-Q2 2023). In deze fase wordt de voorkeursoplossing uitgewerkt in concrete maatregelen, een kostenraming opgesteld, planprocedures doorlopen, vergunningen aangevraagd en gronden verworven. Het is niet realistisch dat dit alles slechts twee jaar vergt.
- Het voorstel past een multiplier van Koopmans en Donselaar (2015) toe om R&D investeringen om te rekenen in extra BBP (p. 11). Een gemiddelde multiplier die geldt voor het totaal van de Nederlandse R&D-investeringen is echter niet van toepassing op elke afzonderlijke R&D-investering en dus ook niet op de Brainportlijn. Bij deze multiplier dient te worden aangetekend dat het gemiddelde rendement van R&D hoog is omdat er grote risico’s verbonden zijn aan investeren in innovatie; het hoge gemiddelde rendement dient als compensatie/vergoeding voor dit risico.
- De vraag in het formulier of de gevraagde investering additioneel is aan private investeringen wordt niet beantwoord voor de investeringen in innovatie (p. 16).

² Bijlage 6D bij het voorstel, p. 2.

³ Zie hierover ook Wee, B. van (2020). Covid 19: langetermijneffecten mobiliteit? Een discussie, Tijdschrift Vervoerswetenschap 56 (4).

- Het voorstel presenteert een agglomeratie-effect op de productiviteit van 0,16% (p. 21). Dit is niet het BBP-effect voor Nederland als geheel; het betreft alleen de productiviteit in de stad Eindhoven.
- Een indicatieve berekening m.b.t. het voorstel voor de Zuidelijke Randstad geeft aan dat het BBP in 2040 daardoor circa 0,007% groter wordt. Gezien de kleinere omvang van het Brainportlijn voorstel geldt dat het BBP-effect van de OV-investeringen in dat voorstel waarschijnlijk kleiner is, positief, wellicht circa een duizendste van een procent. Bij de Zuidelijke Randstad komt naar schatting 5 tot 10% van het geïnvesteerde bedrag terug in een hoger BBP. Ook bij de Brainportlijn komt waarschijnlijk slechts een klein deel van de investering terug in het BBP.

"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
