

# Conclusies en samenvatting

---

## 1 Conclusie en hoofdlijn

- Het openbaar vervoer (ov) bereikt zijn grootste aandeel in de mobiliteit in de spits naar de grootstedelijke agglomeraties. Voor circa 40 procent van de reizen langer dan 10 kilometer wordt dan het ov gebruikt. De fileproblematiek is daar ook het grootst, maar het is niet eenvoudig om met ov (meer) filerijders aan te trekken.
- Vooral de (diffuus samengestelde) groep volwassenen zonder rijbewijs legt een groot deel van zijn kilometers af met openbaar vervoer. Voor meer specifieke doelgroepen als ouderen, mensen met een handicap of huishoudens met lage inkomens geldt dat niet. De rol van het ov in de mobiliteit van deze groepen is niet of nauwelijks groter dan bij de gemiddelde inwoner van Nederland.
- De diverse doelen waarop beleidsmakers verwachtingen koesteren ten aanzien van het ov, keren terug in de gangbare systematiek om de maatschappelijke effecten van investeringen te beoordelen (kosten-batenanalyses, KBA's).
- De KBA-systematiek kan worden verbeterd voor ov-projecten. Er blijken zowel kosten als baten over het hoofd te worden gezien. Voor individuele projecten kan dit een substantieel effect hebben op de berekende kosten dan wel baten. Gemiddeld lijkt het effect beperkt.
- We presenteren kengetallen om deze 'vergeten' effecten mee te nemen: voorbeelden zijn te vermijden parkeerkosten, misgelopen accijnsinkomsten, baten van het 'niet meer hoeven staan' en allerlei 'overige' comfort- en sociale veiligheidsaspecten.
- Welvaartsverhogende ov-projecten bestaan, maar ze vragen wel om slim zoeken. Een kosten-batenanalyse is daarbij een handig hulpmiddel.

Dit zijn de meer in het oog springende conclusies van het rapport *Het belang van openbaar vervoer* van het Centraal Planbureau (CPB) en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

### **Aanleiding: wat zijn de baten van openbaar vervoer?**

In discussies rond het openbaar vervoer (ov) gaat het vaak over de vraag of de baten van het ov voldoende worden meegenomen in de gangbare systematiek om de maatschappelijke effecten van investeringen te beoordelen.

### **De gemiddelde prestaties van het ov**

Dit rapport illustreert eerst hoe het openbaar vervoer gemiddeld presteert op de ov-doelen die vaak terugkomen in beleidsnota's: bijdragen aan bereikbaarheid, leefbaarheid en maatschappelijke deelname. Zo wordt het ov dagelijks gebruikt door circa 1 miljoen reizigers, het is goed voor 5 procent van de verplaatsingen en 11 procent van de kilometers, waarvan een groot deel in de spits plaatsvindt en gericht is op werk of opleiding in de grote steden. Een gemiddelde reizigerskilometer met het ov geeft ongeveer half zoveel hinder voor de leefomgeving als een gemiddelde reizigerskilometer met de auto.

### **Gemiddelden zeggen weinig over het effect van nieuwe projecten**

Deze gemiddelde prestaties zeggen echter weinig over de effecten van specifieke nieuwe ov-projecten. Een kosten-batenanalyse (KBA) doet dat wel. Van de KBA's van Nederlandse ov-projecten die verzameld konden worden, liet ongeveer een derde zien dat door het project de welvaart verbetert. OV-projecten laten dus niet altijd slechte resultaten zien in KBA's, zoals nogal eens verondersteld wordt.

De belangrijkste baten van een ov-project zijn meestal de reistijd- en reiskostenbesparingen (inclusief betrouwbaarheid en comfort). Dat is vanzelfsprekend: ov-projecten zijn primair bedoeld om de reis sneller, comfortabeler, betrouwbaarder of goedkoper te maken.

### **Worden er in de KBA's geen effecten 'vergeten'?**

We hebben voor een aantal effecten onderzocht of deze (beter) in de KBA-systematiek moeten worden meegenomen. Meer precies gaat het daarbij om:

- indirecte economische effecten;
- vermeden additionele parkeerkosten;
- minder accijnsinkomsten;
- de waarde van het openbaar vervoer als terugvaloptie;
- baten als gevolg van hogere frequenties, meer kans op een zitplaats en meer comfort.

Op een aantal van deze punten zijn verbeteringen mogelijk. De rapportage geeft kengetallen om al deze effecten mee te nemen in toekomstige KBA's. Voor projecten die zich richten op de aanleg van infrastructuur, zal de verbetering in de systematiek vaak maar een beperkte impact hebben op het KBA-resultaat.

Als het project primair de frequentie, de zitplaatskans of het comfort van het ov wil verhogen en het onmogelijk is om dit zónder het project te realiseren, kunnen de genoemde verbeteringen in de systematiek

een meer substantiële impact hebben op het KBA-resultaat. Uit enquêtes blijkt bijvoorbeeld dat als 30 procent van de reizigers moet staan, *alle* reizigers in die trein dit even erg vinden als een 50 procent langere reistijd. Waar dat een knelpunt is, kan het verhogen van de zitplaatskans dus een substantiële welvaartsbaat betekenen.

### **Welke ov-projecten laten een gunstig KBA-resultaat zien?**

Als het gaat om 'dikke' vervoerstromen en ernstige knelpunten, wijst de KBA vaak wel uit dat ov-projecten positief aan de welvaart bijdragen. Voorbeelden zijn de betere benutting van de spoorlijn Utrecht - Arnhem, een capaciteitsvergroting van de spoorlijn Utrecht - Den Bosch en, uit een grijs verleden, de aanleg van de Schiphollijn. Bij projecten die zich richten op minder grote stromen of knelpunten, komen kleine investeringen vaak gunstig uit KBA's. Veel projecten in Nederland betreffen echter relatief grote investeringen voor relatief dunne stromen, of ze bieden relatief weinig soelaas voor het knelpunt. Dan laat het project in de KBA – terecht – een negatieve bijdrage aan de welvaart zien.

Slechts zelden gaat het in KBA's om een afweging van investeringen in de exploitatiesfeer. Een mogelijke verklaring daarvoor is dat dergelijke projecten vaak onder BDU-grens<sup>1</sup> blijven en KBA's vooral op projecten worden uitgevoerd die daar (ruim) bovenuit stijgen. Bij projecten boven de BDU-grens speelt ook een rol dat vervoerders en regionale overheden geen of een klein deel van de investeringskosten dragen, terwijl de vervoerder en/of regionale overheid wel bijna alle baten van die nieuwe infrastructuur ervaart. De institutionele verhoudingen stimuleren vervoerders en regionale overheden dus om te streven naar extra infrastructuur die (groten)deels wordt betaald door de rijksoverheid.

### **Tot slot**

Beleidsmakers hebben doelen geformuleerd waaraan ov moet bijdragen. Deze studie laat zien hoe prestaties op deze doelen herkenbaar terugkomen als baten in KBA's en stelt op onderdelen in de KBA-systematiek verbeteringen voor. De verwachtingen ten aanzien van het openbaar vervoer en de resultaten van KBA's kunnen zo beter op elkaar aansluiten.

<sup>1</sup> Brede doeluitkering. Met deze uitkering van het Rijk kunnen stadsregio's of provincies onder andere infrastructuurinvesteringen doen. Investerings onder de BDU-grens komen volledig voor rekening van deze decentrale overheden. Het Rijk betaalt dan niet mee. Voor de stadsregio's Amsterdam en Rotterdam en de regio Haaglanden ligt deze grens op 225 miljoen euro. Voor de overige stadsregio's en provincies bedraagt deze grens 112,5 miljoen euro.

## 2 Samenvatting

### **Aanleiding: worden alle baten meegenomen?**

Het verbeteren van het openbaar vervoer (ov) staat in de politieke en maatschappelijke belangstelling. In discussies rond het ov gaat het vaak over de vraag naar de baten van ov en of die allemaal voldoende worden meegewogen in kosten-batenanalyses die belangrijk zijn voor de besluitvorming over grote ov-investeringen. Het Centraal Planbureau (CPB) en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gaan in dit rapport op deze vragen in.

### **Wat verwachten beleidsmakers van het ov?**

Vooraf nota's over verkeer en vervoer spreken zich uit over de doelen die de verschillende overheden met het ov willen bereiken. Het betreft doelen op het gebied van:

- bereikbaarheid;
- leefbaarheid;
- maatschappelijke deelname;
- de economie en concurrentiepositie.

Beleidsstukken op het gebied van ruimtelijke ordening onderkennen de samenhang met ov, maar geven geen expliciete andere doelen.

### **Hoeveel wordt het ov gebruikt?**

Dagelijks maken ongeveer 1 miljoen mensen in Nederland gebruik van het ov; dat is zo'n 5 procent van de bevolking. Het ov verzorgt ook 5 procent van alle verplaatsingen: 2 procent met de trein en 3 procent met bus, tram of metro. Omdat de gemiddelde treinreis relatief lang is, is het aandeel ov gemeten in kilometers hoger: 11 procent, waarvan 8 procent met de trein en 3 procent met bus, tram of metro. In landelijke gebieden is het aandeel van het ov lager dan deze gemiddelden, in en rond de grote steden is het hoger.

Als we alleen kijken naar verplaatsingen langer dan 10 kilometer in de ochtendspits naar de vijf grootstedelijke agglomeraties<sup>2</sup>, dan loopt het aandeel van het ov op tot 40 procent. Ook de fileproblematiek is daar het grootst.

De (landelijk) beperkte bijdrage van het ov aan de mobiliteit, is goed te verklaren. Voor bijna 90 procent van de autoverplaatsingen biedt het ov geen concurrerende reistijd: ook in de spits duren deze reizen met het ov meer dan tweemaal zolang als met de auto. Ondanks de files is het dan niet eenvoudig om automobilisten uit de auto te krijgen met

<sup>2</sup> De grootstedelijke agglomeraties Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven. Zie bijlage G voor de gemeenten binnen deze agglomeraties.

beter ov. Op de langere afstanden is de reistijdverhouding voor het ov iets gunstiger, doordat het voor- en natransport dan minder zwaar wegen in de totale reistijd. Het aandeel van het ov is daar ook groter.

### Waarvoor wordt het ov gebruikt?

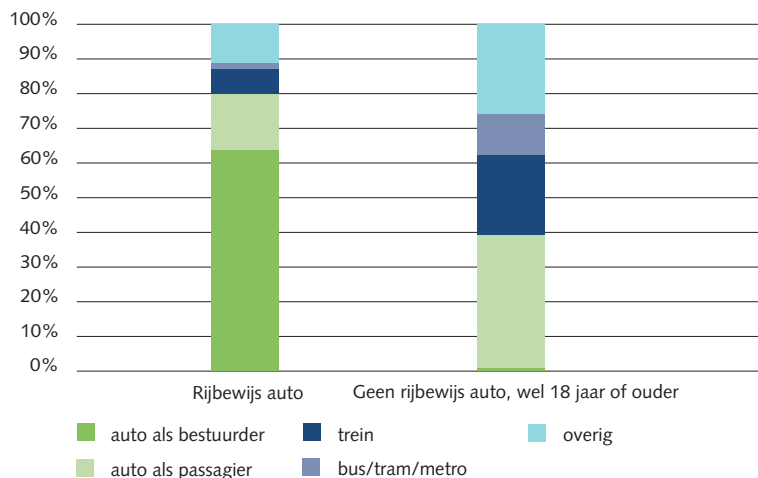
Openbaar vervoer wordt vooral gebruikt om naar werk of school (studie) te gaan. De helft van alle treinkilometers en bijna twee derde van alle bus-, tram- en metrokilometers wordt gemaakt voor woon-werkverkeer en onderwijsdeelname. De ruim 600.000 ov-studentenkaarthouders spelen hierin een belangrijke rol: van zowel alle treinkilometers als van alle bus-, tram- en metrokilometers wordt een kwart afgelegd met een dergelijke kaart.

### Door wie wordt het ov gebruikt?

Vooral de groep volwassenen zonder rijbewijs maakt relatief veel gebruik van het ov. Naast de 35 procent van de kilometers die ze maken met de auto (als passagier), maken ze ook 35 procent van hun kilometers met het ov. Een dergelijk hoog aandeel komt niet terug bij andere doelgroepen, zoals ouderen, mensen met een handicap of lage inkomens. Voor de mate van ov-gebruik is voor volwassenen het ontbreken van een rijbewijs blijkbaar relevanter dan leeftijd, handicap of inkomen.

**Figuur 0.1**

Verdeling van vervoerwijzekeuze naar rijbewijsbezit. Op basis van verplaatsingskilometers; per categorie tellen vervoerwijzen op tot 100 procent.  
Bron: bewerking MON2007

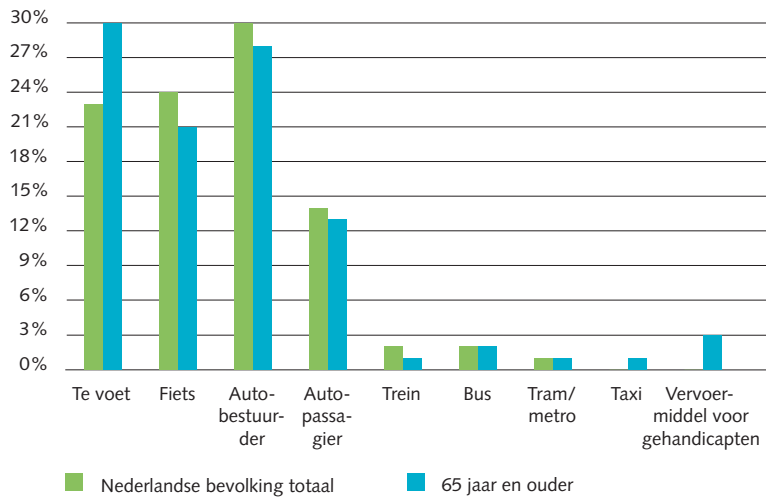


Ouderen, gehandicapten en mensen met een laag inkomen realiseren niet of nauwelijks een groter deel van hun kilometers met het ov dan de gemiddelde Nederlander. Ook zij maken (veel) meer gebruik van de auto en de fiets of lopen. Generieke ov-subsidies zijn daarom weinig effectief als het er vooral om gaat de mobiliteit van deze doelgroepen te bevorderen.

## Ouderen

Ouderen maken minder gebruik van het ov dan de gemiddelde Nederlander. Uiteraard speelt daarbij een rol dat zij minder reizen, doordat ze niet meer naar werk of opleiding gaan. Maar ook relatief gezien maken ouderen niet vaker gebruik van het ov dan de gemiddelde Nederlander. Met het stijgen van de leeftijd neemt het gebruik van de fiets en de auto (als bestuurder) weliswaar iets af, maar het ov-gebruik doet dat ook. Bij hoge leeftijd (80 jaar en ouder) wordt 5% van de ritten met het ov gemaakt. Dat is evenveel als voor de gemiddelde Nederlander.

**Figuur 0.2**  
Gemiddelde verdeling over vervoerwijzen van gemaakte ritten voor de totale bevolking en de leeftijdsgroep 65 jaar en ouder.  
Bron: bewerking MON2007



## Mensen met een handicap

Mensen met een voor mobiliteit relevante handicap reizen minder: ze maken 30 procent minder verplaatsingen en 20 procent minder kilometers dan mensen zonder zo'n handicap. In de reizen die ze wel maken, speelt het ov geen grotere rol dan bij de gemiddelde Nederlander. Deze groep gehandicapten kent overigens een grote overlap met ouderen: ruim de helft van de mensen met een mobiliteitshandicap is ouder dan 65 jaar. Mensen met een handicap maken ongeveer tweemaal zoveel verplaatsingen met de taxi of een gehandicapten-vervoermiddel als met het ov. Dit betreft vooral kortere afstanden. Gemeten in kilometers is bij hen het aandeel van het ov wel groter dan dat van taxi en gehandicaptenvervoermiddelen.

## Huishoudens met lage inkomens

Bezien voor vier inkomensklassen<sup>3</sup>, wordt in de twee laagste inkomensklassen (tot 22.500 euro netto per jaar) 64 tot 71 procent van de

<sup>3</sup> Exclusief gepensioneerden en bezitters van een ov-studentenjaarkaart.

kilometers met de auto afgelegd, tegen 76 tot 81 procent in de twee hoogste inkomensklassen. Huishoudens met een nettojaarinkomen op of rond het sociaal minimum (tussen 7.500 en 15.000 euro per jaar) leggen ongeveer tweemaal zoveel van hun kilometers af met het ov als huishoudens met een (veel) hoger inkomen. Ook lopen en fietsen spelen een iets grotere rol in hun mobiliteit. Maar ook mensen uit huishoudens met lage inkomens leggen bijna twee derde van hun kilometers af met de auto, als bestuurder dan wel als passagier. Zij maken daarvoor wel gebruik van oudere auto's.

Van alle ov-kilometers in Nederland wordt een kwart afgelegd door mensen uit huishoudens met een nettojaarinkomen tot 22.500 euro per jaar. Deze huishoudens vormen een zesde van de bevolking<sup>4</sup>. Mensen uit huishoudens in de twee laagste inkomensklassen reizen dus relatief wel meer met het ov, maar met generieke ov-subsidies ('goedkoop voor iedereen') komt het grootste deel van de subsidie terecht bij hogere inkomens.

### De externe gebruikskosten van het ov

De gemiddelde ov-reiziger is minder milieuvriendelijk dan de gemiddelde automobilist. De externe gebruikskosten (onveiligheid, emissies, geluid en ruimtebeslag) per reizigerskilometer van de elektrische trein en de bus bedragen in vrijwel alle gevallen ongeveer de helft van de externe gebruikskosten van de auto. Dit betekent niet dat méér ov ook automatisch beter voor het milieu of de veiligheid is. Een milieu- of veiligheidsvoordeel ontstaat vooral als mensen de auto laten staan. In de praktijk valt dat echter doorgaans tegen: van de tien nieuwe ov-reizigers zouden er anders nul tot drie de auto hebben genomen. De andere nieuwe ov-reizigers reizen eerst vaak niet, of met de fiets; deze extra reizen leiden tot hogere emissies.

### Wie betaalt het ov?

De bedragen die reizigers en overheid in een jaar uitgeven aan verschillende vervoerwijzen, kunnen worden gerelateerd aan de prestaties van die vervoerwijzen in dat jaar. Zo ontstaat een beeld van de gemiddelde uitgaven (dus de betaalde bedragen) per reizigerskilometer in Nederland:

**Tabel 0.1**

Gemiddelde uitgaven per reizigerskilometer in eurocent (prijspeil 2007). Uitgaven aan voertuigaanschaf, voertuiggebruik, -exploitatie en investeringen in en onderhoud aan infrastructuur.

<i>Gemiddelde uitgaven</i>	<i>Door reizigers</i>	<i>Door overheid</i>
Personenauto	22	4
Trein	8	16
Bus, tram en metro	11	32
Taxi	22	47

<sup>4</sup> Exclusief gepensioneerden en bezitters van een ov-studentenjaarkaart.

Een deel van de uitgaven van reizigers zijn inkomsten voor de overheid (belastingen, vooral bij de auto). Daarbij gaat het alleen om daadwerkelijke uitgaven. Niet-betaalde kosten voor bijvoorbeeld milieu, onveiligheid, congestie en de gedeerde inkomsten op een andere besteding van de financiële middelen, blijven zo buiten beschouwing. De tabel hierboven geeft dus weliswaar een actueel beeld van de gemiddelde uitgaven per gerealiseerde reizigerskilometer, maar zeker geen adequate opstelling van alle maatschappelijke effecten. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse geeft die effecten wel goed weer.

### **KBA's ondersteunen de besluitvorming over investeringen**

Het is inmiddels gebruikelijk om de besluitvorming over grote overheidsinvesteringen in infrastructuur, te ondersteunen met een analyse van alle maatschappelijke kosten en baten daarvan. In zo'n kosten-batenanalyse (KBA) worden alle welvaartseffecten van een project in kaart gebracht. Welvaart wordt daarbij ruim geïnterpreteerd: alle zaken die mensen van waarde achten. Daarbij is het streven om de welvaartseffecten zoveel als mogelijk ook in geld uit te drukken.

### **Effecten van projecten: kosten-batenanalyses**

Ook bij ov-projecten is het gebruikelijk om de maatschappelijke effecten in kaart te brengen met een kosten-batenanalyse (KBA): wij vonden circa 150 KBA's van ov-projecten. In het rapport zijn alle specifieke welvaartseffecten van ov-projecten op een rij gezet. De belangrijkste baten van ov-projecten zijn gewoonlijk de reistijd- en reiskostenbesparingen, maar ook betrouwbaarheid en comfort spelen een rol. OV-projecten zijn primair bedoeld om de reis sneller, comfortabeler, betrouwbaarder of goedkoper te maken. Deze zogenoemde directe (vervoer)effecten leveren welvaartswinst op voor bestaande en nieuwe ov-reizigers.

### **Wordt er niets 'vergeten'?**

Nadere beschouwing van uitgevoerde KBA's leert dat een aantal welvaartseffecten in veel gevallen niet in geld worden uitgedrukt, in nogal verschillende mate worden meegenomen bij verschillende projecten of zelfs niet worden genoemd. Het gaat daarbij om zowel kosten als baten. Sommige van deze kosten en baten blijken substantieel te zijn, andere hebben slechts een marginaal effect. We kunnen daarom niet in het algemeen stellen dat KBA's van ov-projecten beter of slechter zullen uitvallen als deze effecten wel in geld worden uitgedrukt. Dat zal van geval tot geval verschillen. Het gaat om de volgende effecten.



### **Indirecte (economische) effecten**

Als reizen in generieke zin 'goedkoper' (bijvoorbeeld sneller of comfortabeler) wordt, dan kan dit doorwerken in de economie. Er is al geruime tijd discussie over de vraag hoe groot het additionele welvaartseffect is. Dat blijkt ook een moeilijk vraagstuk. Een nieuwe, Britse methode om indirecte effecten te identificeren en te berekenen, kan hierbij uitkomst bieden. Op basis van die methode blijkt dat de 'oude' inschatting van indirecte effecten uit de Leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI) – 0 tot 30 procent van de directe effecten – redelijk is.

### **(Vermeden) additionele parkeerkosten**

Beter ov leidt in beperkte mate tot minder autogebruik. Minder autogebruik leidt zodoende tot minder parkeervoorzieningen: een additioneel welvaartseffect dat bij ov-projecten meestal over het hoofd wordt gezien. Op basis van nader onderzoek komen wij tot de conclusie dat de baten ongeveer een halve eurocent per vermeden personenautokilometer bedragen.

### **Misgelopen accijnsinkomsten**

Minder autogebruik leidt tot minder milieuvervuiling, maar ook tot minder accijnsinkomsten. Hierdoor zal het KBA-saldo van ov-projecten met circa 3 à 4 eurocent per vermeden personenautokilometer verslechteren.

### **De optiewaarde van het openbaar vervoer**

De optiewaarde is het geldbedrag dat mensen ervoor over hebben om, in geval van nood, toch van het ov gebruik te kunnen maken; een welvaartsbaat van ov die meestal niet meegenomen wordt in KBA's. De optiewaarde is vooral van toepassing in situaties waarin het erom gaat om op enige manier nog wel bereikbaar te zijn met ov. Onze aanbeveling is vooral om eerst de veranderingen in de optiebaten kwalitatief en kwantitatief in kaart te brengen. Het is slechts sporadisch mogelijk om de optiewaarde vervolgens in geld uit te drukken. Het is overigens niet uitgesloten dat sommige ov-projecten de optiewaarde verkleinen, bijvoorbeeld doordat er haltes worden opgeheven om zo sneller ov mogelijk te maken. In de praktijk lijkt de invloed van optiewaarden op het KBA-saldo beperkt.

### **Frequentiebaten**

Het meeste ov wordt met een bepaalde frequentie uitgevoerd. Hoofdstuk 4 geeft nieuwe kengetallen om de wachttijd voorafgaand aan een reis in geld uit te drukken. Deze kengetallen komen er in de meest gevallen (een frequentie lager dan 6x/uur) op neer dat de baten

van een frequentieverhoging op dit moment worden overschat. Daar staat tegenover dat de waarde van de wachttijd tijdens de ov-reis vaak wordt onderschat.

### **De baten van een hogere zitplaatskans**

Veel mensen vinden het vervelend om tijdens hun ov-reis te moeten staan en zijn bereid om te betalen voor een comfortabele zitplaats. Doordat deze substantiële welvaartsbaten meestal niet worden gekwantificeerd in KBA's, kan het KBA-rendement van ov-projecten aanmerkelijk verbeteren als dat wel gebeurt. Dit geldt uiteraard alleen als er in het nulalternatief zonder het ov-project, veel mensen moeten staan die in het projectalternatief wél comfortabel kunnen reizen. Ook moet het dan in het nulalternatief echt onmogelijk zijn om extra treinen (of bussen) te laten rijden.

### **Overige comfort- en sociale veiligheidsaspecten**

Indien ov-projecten het comfort en de veiligheid verbeteren (wat bij infrastructuurprojecten vaak maar beperkt het geval is), dan levert dat baten op die in kosten-batenanalyses vaak niet worden gekwantificeerd. Voor een veelheid aan overige comfort- en veiligheidsaspecten zouden die baten maximaal 30 procent bovenop de huidige prijs voor vervoerbewijzen kunnen bedragen. Dat is dus een substantiële baat.

### **Wat typeert projecten met een gunstig KBA-resultaat?**

KBA's van ov-projecten voor 'dikke' vervoerstromen met ernstige knelpunten, laten zien dat deze positief aan de welvaart bijdragen. Voorbeelden zijn de betere benutting van de spoorlijn Utrecht - Arnhem, een capaciteitsvergroting van de spoorlijn Utrecht - Den Bosch en de aanleg van de Schiphollijn in het verleden. Bij projecten die zich richten op minder grote stromen of knelpunten, komen kleine investeringen vaak gunstig uit KBA's. Veel projecten in Nederland betreffen echter relatief grote investeringen voor relatief dunne stromen, of ze bieden relatief weinig soelaas voor het knelpunt. Dan laat het project – terecht – een negatieve bijdrage aan de welvaart zien. We hebben circa 150 KBA's van ov-projecten verzameld. Ongeveer een derde daarvan verhoogde de welvaart, circa twee derde verlaagde de welvaart. OV-projecten scoren dus niet altijd slecht in KBA's, zoals nogal eens verondersteld wordt.

### **Investeren in exploitatie of infrastructuur?**

Projecten in de exploitatiesfeer zijn soms een goed alternatief voor investeringen in infrastructuur. Door de huidige marktordening en het ov-financieringsregime, vallen deze projecten nu echter meestal

buiten het gezichtsveld van de KBA's die worden uitgevoerd door de rijksoverheid. Veel projecten betreffen dure infrastructuur. Een mogelijke verklaring daarvoor is dat dure infrastructuur vervoerders in de huidige Nederlandse situatie (bijna) niets kost. Dat geldt min of meer ook voor regionale overheden voor projecten boven de BDU-grens. Tegelijkertijd ervaren ze wel bijna alle baten van die nieuwe infrastructuur. De institutionele verhoudingen stimuleren vervoerders en regionale overheden dus om te streven naar extra infrastructuur die (grotendeels) wordt betaald door de rijksoverheid.

### **Verder zoeken**

Uit een eerste verkenning blijkt dat het niet eenvoudig is om projecten te vinden die grootschalig investeren in infrastructuur en per saldo een gunstig welvaartseffect hebben. Naarmate het bestaande ov-systeem beter is, wordt het steeds moeilijker om nog goede projecten te vinden. Met een 'systeemsprong' kan mogelijk een nieuwe groep reizigers worden aangetrokken. Het lijkt echter moeilijk om daarvoor op de langere afstanden nieuwe reizigersgroepen met voldoende omvang te vinden. Voor alleen de bestaande reizigerspopulatie renderen de grote investeringen van een systeemsprong meestal niet. Een beter resultaat voor de welvaart verwachten we in dat geval van projecten die tegen beperkte kosten een verbetering van het comfort of de reistijd realiseren.

### **Tot slot**

Beleidsmakers hebben doelen geformuleerd waaraan ov moet bijdragen. Een prestatie op de meeste van deze doelen komt herkenbaar terug als baat in de KBA-systematiek. Op een enkel onderdeel is verbetering gewenst.

Rendabele ov-projecten bestaan, maar ze vragen wel om slim zoeken. Het verdient hoe dan ook verdere studie naar de vraag waar investeren in het openbaar vervoer het meest zinvol is. Een kosten-batenanalyse is daarbij een handig hulpmiddel.