

Breda-Utrecht: een initiatief uit de markt

BAM Infra en Goudappel Coffeng hebben de maatschappelijke baten en kosten van een nieuwe, directe spoorlijn Breda-Utrecht onderzocht. Ze bouwen daarbij voort op een eerdere visienota waarin ze concludeerden dat deze lijn een van de drukste van het land gaat worden en zodoende bijdraagt aan de economische positie van Nederland, de Randstad en Noord-Brabant. Besparing op de aanlegkosten kan volgens hen worden bereikt door de bouw gelijk op te laten lopen met de verbetering van de parallelle A27.

Nieuwe spoorlijn rendabel?

De berekeningen van BAM Infra en Goudappel Coffeng leiden tot een verhouding tussen de baten en kosten van het project die - afhankelijk van de fasering van de aanleg - ligt tussen de 0,82 en de 1,03. Het ministerie van VenW heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd, te onderzoeken in hoeverre de conclusies van BAM en Goudappel Coffeng plausibel zijn.

Maatschappelijke rentabiliteit overschat

Het KiM schat in, dat de maatschappelijke rentabiliteit van de nieuwe spoorlijn aanzienlijk lager uitvalt dan BAM Infra en Goudappel Coffeng hebben berekend. Wij komen tot een verhouding tussen baten en kosten van het project die ligt tussen de 0,2 en de 0,4. Deze verhouding verschilt al naargelang de fasering van de aanleg en de bandbreedte die het KiM voor de aantallen te verwachten reizigers en andere kengetallen hanteert.

Reistijdbaten belangrijkste verklaring

Belangrijkste verklaring van onze conclusie is dat de baten voor de reizigers als gevolg van tijdwinsten zijn overschat. Dit geldt voor de toekomstige gebruikers van de nieuwe spoorlijn, maar ook voor automobilisten. Wij vinden het niet aannemelijk dat de reistijdbaten voor automobilisten de baten voor de treinreizigers zelfs ver overstijgen. Dat komt door een onjuiste berekeningsmethode van de baten en door overschatting van het aantal mensen dat door de komst van de nieuwe spoorlijn hun sociale of economische activiteiten gaat verleggen naar bestemmingen binnen het bereik van de nieuwe lijn.

Kosten-batenanalyse is geen vervanging voor besluitvorming

Kennis over de kosten en baten van een nieuwe spoorlijn Breda-Utrecht is één van de bouwstenen voor besluitvorming. De uiteindelijke afweging vindt plaats in een politiek proces waarin uiteraard ook andere argumenten een rol kunnen spelen.