

## Samenvatting en conclusies

In juni 2010 is het voorkeursbesluit Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) genomen. Met PHS wordt beoogd op de belangrijkste corridors in en naar de Randstad intercity's met een frequentie van 6x per uur te laten rijden, de frequentie van sprinters te verhogen waar nodig en de groei van het goederenvervoer te accommoderen.

Ter onderbouwing van het voorkeursbesluit PHS heeft Ecorys een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) opgesteld. Hierin is een voorlopige invulling opgenomen voor de SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) corridor die onder meer nog niet voldeed aan de budgetrestrictie. Voor verdere invulling in de SAAL corridor is nu nadere besluitvorming voorzien. Die wordt ondersteund met een geactualiseerde MKBA, gevuld met nader uitgewerkte varianten voor deze corridor.

Ecorys komt tot de conclusie dat in al deze varianten voor het totaal van de vier in de PHS betrokken corridors een positief saldo ontstaat. Bij sommige varianten wordt de verhouding tussen baten en kosten voor het PHS totaal gunstiger, bij andere is dit niet het geval.

Het Directoraat-Generaal Mobiliteit heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) verzocht een second opinion te geven over de aanpak en uitkomsten van deze geactualiseerde MKBA. De second opinion van het KiM omvat niet de achterliggende analyse van de kosten, daarop vond een audit door DHV plaats.

De belangrijkste conclusies van het KiM zijn:

### **Geactualiseerde KBA op hoofdlijnen zorgvuldig uitgevoerd**

Uit het oogpunt van vergelijkbaarheid met de MKBA van de voorkeursbeslissing was de opdracht in deze geactualiseerde MKBA dezelfde uitgangspunten en aannames te hanteren. Daarmee rekening houdende, zijn de belangrijkste effecten in beeld gebracht conform de OEI-leidraad.

Op de punten waar het KiM van oordeel is dat de in de MKBA aangereikte informatie nog tekort schiet, of het KiM niet overtuigd is van de gehanteerde uitgangspunten en aannames, gaan we hierna verder in.

### **Reistijdverschillen tussen varianten niet altijd goed te verklaren**

De in de MKBA gepresenteerde verschillen tussen de reistijdbaten zijn niet altijd volledig te verklaren. Zo heeft de variant met een extra-intercity stop en de noodzaak vaker over te stappen toch positieve overstapbaten. En de variant waarin sprinters in Weesp lang moeten wachten kent toch hoge rijtijdbaten. Hiervoor zijn geen afdoende verklaringen gevonden. De verschillen dienen daarom naar de mening van het KiM beter te worden onderbouwd.

### **Oordeel KiM: de vervoervolumes zijn overschat**

Het KiM heeft ook over de MKBA PHS een second opinion gegeven. Met de daarin geplaatste opmerkingen is in de geactualiseerde MKBA geen rekening gehouden, zodat onze eerdere gemaakte opmerkingen onverkort gelden. Zo schat het KiM de vervoerwaarde ook nu 15% lager in. Hierdoor zullen de capaciteitsknelpunten in

2020 minder groot zijn dan nu voorzien.

In tegenstelling tot het spoorvervoer in het algemeen, zal het vervoer in de SAAL corridor na 2020 nog wel toenemen. Hierdoor zullen de knelpunten op de SAAL corridor zich wel voordoen, alleen later in de tijd dan in de MKBA aangenomen is.

### Oordeel KiM: de baten op PHS niveau zijn overschat

Ook de berekening van de baten is niet aangepast ten opzichte van de MKBA PHS. De in de eerder uitgevoerde second opinion gemaakte opmerkingen gelden daarom nog steeds en zijn samengevat in onderstaande tabel.

**Tabel S1**

Kwalitatieve inschatting  
effect KiM opmerkingen op  
MKBA methodiek

| Effect                               | Richting effect op MKBA saldo |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| Lagere vervoervolumes in 2020        | -                             |
| Lagere vermeden investeringen        | -                             |
| Hogere beheer- en onderhoudskosten   | -                             |
| Te beperkte stijging tijdwaardering  | +                             |
| Hoge factor wachttijden              | 0 à -                         |
| Foutieve methode comfortbaten        | -                             |
| Ander exploitatiesaldo               | ?                             |
| Hogere wegleffecten goederenvervoer  | -                             |
| Geen effecten congestie op de weg    | +                             |
| Overschatting derving accijnzen      | +                             |
| Effecten overwegen                   | -                             |
| Betrouwbaarheid/punctualiteit        | ?                             |
| Bandbreedte indirecte effecten 0-30% | - à +                         |

Op basis hiervan dienen de baten bijgesteld te worden. Alleen als in alle gevallen het meest gunstige kengetal gebruikt wordt en uitgegaan wordt van maximale indirecte effecten, zal het saldo in de orde van grootte zijn zoals berekend in de MKBA. Er ontstaat dan naar verwachting voor alle alternatieven een bandbreedte, waarbij het saldo aan de bovenkant positief blijft, en aan de onderkant negatief. Voor de SAAL corridor geldt een kleinere bijstelling dan het PHS totaal, aangezien het vervoervolume na 2020 verder toeneemt.

### 'Verdergaand kort volgen' is nog niet zeker

In de MKBA zijn voor de OV SAAL corridor varianten opgenomen die ervan uitgaan dat treinen korter op elkaar kunnen rijden dan in het voorkeursbesluit PHS is aangenomen. Dit leidt tot grote besparingen in investeringen in infrastructuur. Of dit ingevoerd kan worden, is echter nog niet zeker. Ook kunnen er negatieve effecten op de betrouwbaarheid en de punctualiteit optreden die niet geanalyseerd zijn. De beslisinformatie is daarom naar oordeel van het KiM nog onvoldoende.

### Vechtbrug vraagt verdere aandacht

Bij de Vechtbrug ontstaat een knelpunt doordat door de hogere frequenties de brug vrijwel niet meer open kan voor scheepvaartverkeer. In de MKBA is aangegeven dat dit opgelost kan worden zonder extra maatschappelijke kosten. De oplossing die hier echter voor gegeven wordt leidt wel tot kosten, zowel voor het scheepvaartverkeer als voor de treinreizigers op dat traject. Een deel van het jaar zullen de reistijd-baten zoals uitgewerkt in de MKBA niet gerealiseerd worden en een ander nadeel is dat reizigers niet altijd uit kunnen gaan van 'spoorboekloos' rijden. De beslisinformatie is daarom naar oordeel van het KiM nog onvoldoende.

**Goederenrouting vraagt meer aandacht**

Uit de MKBA blijkt dat een goederenrouting over de Gooi- en Veluwelijn in plaats van de Flevo- en Hanzelijn tot lagere investeringen leidt zonder dat dit negatieve effecten heeft voor vervoerders en verladers. Er is echter niet gekeken naar effecten op overlast en externe veiligheid van deze aangepaste routing.