

## Samenvatting en conclusies

### Achtergrond

Rijk en regio beogen de Uithof in Utrecht verder uit te laten groeien tot een kenniscluster van internationaal formaat. Door de toename van het aantal studenten en werknemers zal de vervoervraag toenemen. Op dit moment voldoet de openbaar vervoerverbinding tussen Utrecht Centraal en de Uithof al niet vanwege de beperkte capaciteit. Dit probleem neemt in de toekomst naar verwachting verder toe.

De regio is daarom van plan de huidige buslijn te vervangen door een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (HOV), die ook een ander tracé krijgt ('Om de Zuid') dan de huidige buslijn. Gezien de hoogte van de investering heeft de regio een bijdrage aan het Rijk gevraagd. Om dit verzoek nader te onderbouwen is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd een *second opinion* uit te voeren op deze MKBA en de onderliggende vervoerwaardestudie en *business case*. Deze *second opinion* heeft geen betrekking op de kosten. Daarvoor is een aparte *second opinion* uitgevoerd door DeltaRail.

Het KiM komt tot de volgende conclusies:

### Resultaten omvang vervoer en *modal split* plausibel

Het aantal reizigers en de *modal split* zoals die uit de vervoerwaardestudie naar voren komen zijn plausibel voor het jaar 2020. De aangenomen stijging van de vervoerwaarde na 2020 is onzeker, want die is afhankelijk van de toename van het aantal arbeidsplaatsen. De effecten van een eventuele lagere groei op de uitkomsten van de MKBA zijn echter beperkt. De effecten zijn op de gebruikelijke wijze en conform de voorschriften doorvertaald in de batenberekeningen in de MKBA.

### Clustereffect en betrouwbaarheid bovenkant bandbreedte

In de MKBA zijn hoge baten opgenomen voor het verminderen of verdwijnen van negatieve effecten zoals overvolle bussen en rij- en wachttijden (zogenoemde cluster- en betrouwbaarheidseffecten). Het KiM acht het waarschijnlijk dat met name in het nul- en nulplusalternatief logistieke maatregelen genomen kunnen worden om deze effecten te verminderen, waardoor de baten in de MKBA minder worden. Of dit echt haalbaar is en wat het effect is, is zonder nadere studie niet aan te geven.

Daarnaast is in de vervoerwaardestudie aangenomen dat de tram altijd volgens dienstregeling rijdt en ook de beste busvariant geen spreiding rond rijtijden kent. Dit achten we niet plausibel: er is altijd in enige mate sprake van onregelmatigheden en onbetrouwbaarheid.

De baten zoals ze in de MKBA gepresenteerd worden, beschouwen we daarom als het maximum. Als grove indicatie van een minimumgrootte van het effect hanteren we ongeveer de helft van de in de MKBA aangenomen cluster- en betrouwbaarheidseffecten.

**Nulplusalternatief is 'no regret' en dus nulalternatief; baten nulplus hoger**

Uit de MKBA blijkt dat het nulplusalternatief financieel winstgevend is (kosten 1 miljoen euro, besparing exploitatie 3 miljoen euro) en leidt tot een positief MKBA-saldo. Het is daarmee een 'no regret-alternatief' dat in de nulsituatie altijd ingevoerd zou moeten worden. Daarom dienen de HOV-alternatieven tegen dit nulplusalternatief afgezet te worden. Ten onrechte zijn de baten in het nulplusalternatief na 2030 op '0' gezet in de MKBA. Hierdoor zijn de baten van de HOV-alternatieven ten opzichte van het nulplusalternatief overschat in de MKBA.

**HOV-tram is meest toekomstvaste alternatief**

In het nul- en nulplusalternatief is de capaciteit in 2020 onvoldoende om aan de vraag te voldoen. Bij het beste HOV-busalternatief is in 2030 weer sprake van een capaciteitstekort. De HOV-tram heeft dan nog een beperkte restcapaciteit en is daarom het meest toekomstvast. Het effect hiervan is overigens al in de MKBA verdisconteerd en leidt niet tot extra baten in de MKBA.

**Baten-kostenverhouding tram: 0,6-1,0, HOV-busalternatieven: 0,6-0,9**

Als we bovenstaande aanpassingen doorvoeren komt het KiM op een baten-kostenverhouding van 0,6-1,0 voor de tram en 0,6-0,9 voor de HOV-busalternatieven.