

Aanleiding: een initiatief van de markt

BAM Infra en Goudappel Coffeng stellen dat een nieuwe, directe spoorlijn tussen Breda en Utrecht goed is voor de Nederlandse economie in het algemeen en die van de Randstad en Brabantstad in het bijzonder. Het gelijk op laten lopen van de bouw met de verbetering van de parallelle A27 levert volgens hen een besparing op de aanlegkosten op. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd een audit uit te voeren op de vervoerwaardecijfers die BAM Infra en Goudappel Coffeng ter onderbouwing van hun visie hanteren.

Vervoerwaarde lijkt te hoog ingeschat

Het KiM concludeert dat het aantal reizigers dat in de toekomst van de nieuwe spoorlijn gebruik gaat maken waarschijnlijk enkele tientallen procenten te hoog is ingeschat. Het is niet aannemelijk dat het treingebruik hoger is dan in corridors waar meer mensen wonen en waar de reistijden korter zijn dan tussen Breda en Utrecht. De veronderstelde aantallen reizigers die zonder de nieuwe verbinding met de auto of de bus zouden reizen, vinden wij wel plausibel. Maar ook zonder de nieuwe lijn kunnen de openbaarvervoerverbindingen tussen Breda en Utrecht worden verbeterd. Deze alternatieven zijn nauwelijks uitgewerkt.

Werkwijze nog niet optimaal

De ontwikkeling van mobiliteit wordt voor een groot deel bepaald door externe factoren als bevolking, werkgelegenheid en inkomen. Hiervoor is maar één - relatief hoog - scenario gehanteerd. Beter is het om een bandbreedte te nemen die ook rekening houdt met een lager groeitempo van de (trein)mobiliteit. Ook is maar één projectvariant met één dienstregeling doorgerekend. Niet duidelijk is of andere varianten tot een hogere vervoerwaarde of lagere kosten zouden leiden. Er spelen ook enkele factoren die niet zijn meegenomen en die tot een hogere vervoerwaarde zouden leiden: de invoering van de kilometerheffing op de weg en de verwachte toename van het aantal houders van een OV-studentenkaart.

Mogelijk vervolg

Het project behelst behalve een nieuwe spoorlijn een groot aantal andere aanpassingen in het netwerk of de vervoersdiensten. De kosten en baten daarvan, zowel in aanleg als in exploitatie, zijn naast de vervoerwaarde essentiële elementen in een overzicht van de totale maatschappelijke baten van het project. Ze zijn in deze audit niet ter sprake gekomen, maar spelen in het toekomstige afwegingsproces ongetwijfeld een grote rol. De onzekerheden omtrent de vervoerwaarde kunnen wellicht worden verkleind door met een beter toegesneden prognosemodel te werken en met een verdere verfijning van de modelinvoer.