

Vergaderjaar 2010–2011

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

32 500 A

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2011**

Nr. 232

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 september 2010

In mijn brief van 29 september 2009 (kamerstukken 29 984 en 32 123 A, nr. 202) heb ik u een procesvoorstel gedaan met betrekking tot het private initiatief voor een mogelijke nieuwe spoorlijn Breda-Utrecht langs de te verbreden A27.

Onderdeel van dit Procesvoorstel was o.a. het maken van een zelfstandige MKBA voor deze spoorlijn.

Deze brief heeft een driedelig doel:

- U te berichten over de zelfstandige MKBA, die ik door een extern bureau heb laten maken. Het rapport treft u als bijlage bij deze brief aan.¹
- U verslag te doen van de stappen die ik, sinds mijn brief van 29 september 2009, met betrekking tot dit project heb gezet.
- De conclusie met u te delen dat ik hiermee voldaan heb aan hetgeen ik in september 2009 in het procesvoorstel heb toegezegd.

Context en historie

In het kader van de planstudie voor het verbreden van de A27 is in 2007 een marktconsultatie gehouden, waarin marktpartijen zijn gevraagd mee te denken. Een van de daarbij ingediende initiatieven betrof het voorstel om, tegelijkertijd met het verbreden van de A27, een nieuwe spoorlijn tussen Breda en Utrecht aan te leggen. Daarbij zou qua aanlegkosten geprofiteerd kunnen worden van de synergie tussen beide werken.

De gedachte om tussen beide steden een spoorlijn te realiseren is, met een blik op de kaart, geen onlogische. Al eerder is, bij de inspraakronde over de HSL-plannen bijvoorbeeld, dit idee naar voren gekomen. Bij nadere beschouwing bleek echter steeds, dat de kosten van een dergelijke nieuwe lijn niet opwogen tegen de mogelijke reistijdwinst. Meer algemeen is, toen dat ook ten aanzien van andere spoorprojecten bleek, in

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

de «Nota Mobiliteit» en de daarop volgende «Mobiliteitsaanpak», prioriteit gegeven aan het versterken van bestaande spoorverbindingen boven het realiseren van nieuwe.

Een nieuw element in dit voorstel was echter de stelling, dat bij een integraal ontwerp en gelijktijdige aanleg van wegverbreding en spoor-aanleg, een kostenreductie van orde grootte € 700 mln te behalen viel. Dat zou, aldus de initiatiefnemers, specifiek voor deze verbinding de balans in de andere richting kunnen doen doorslaan.

Vervolgtraject en conclusies

In het AO MIRT van 23 juni 2009 (kamerstuk 31 700 A, nr. 122) heb ik het initiatiefvoorstel met uw Kamer besproken. Ik heb duidelijk gemaakt niet zomaar € 4 mld te kunnen vrijmaken voor een gelijktijdige aanleg van weg en spoor. Wel heb ik toegezegd om, als onderdeel van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), te willen onderzoeken of aanleg van de spoorverbinding wellicht kansrijk kon zijn voor de periode na 2020. Ook heb ik u toegezegd te zullen komen met voorstel voor een eventueel vervolgtraject en verdere besluitvorming.

Daarvoor al had ik op het initiatiefvoorstel audits laten uitvoeren, door ProRail (op de kostenbegroting) en het KiM (op de vervoerscijfers en op de MKBA). Beide studies samenvattend, concludeerde het KiM dat de initiatiefnemers de baten te hoog en de aanleg- en exploitatiekosten te laag hebben ingeschat. Het KiM beoordeelde de door BAM-Goudappel gepresenteerd kosten-baten-verhouding van 1,03 als niet realistisch, en schatte in dat deze eerder in de buurt van de 0,2–0,4 zal liggen.

Op 29 september 2009 heb ik u per brief een procesvoorstel voorgelegd, bestaande uit de volgende 3 punten:

1. Er wordt een nieuwe, zelfstandige, MKBA-berekening gemaakt. Deze zal uitgebreider en completer zijn dan de audit die het KiM heeft uitgevoerd.
2. Deze berekening zal worden ingebracht in het NMCA-proces, en vormt één van de bouwstenen voor een integrale afweging naar de vraag of het project kansrijk kan zijn om voor de periode na 2020 in het MIRT te worden opgenomen.
3. Parallel daaraan wordt in het kader van de planstudie naar het verbreden van de A27 gezien, op welke wijze een eventuele toekomstige aanleg van de spoorlijn niet onmogelijk kan worden gemaakt, zonder dat dit de planning van het verbreden van de A27 in gevaar brengt.

De onder punt 1 genoemde studie zend ik U hierbij toe. Deze is uitgevoerd door een ter zake kundig bureau, conform de daarvoor geldende OEI-leidraad¹. De MKBA is gebaseerd op nieuwe berekeningen van de vervoerswaarde van de spoorlijn. Hierbij is gebruik gemaakt van het speciaal voor de A27-corridor ontwikkelde NRM-verkeersmodel. Dit model houdt meer rekening met de specifieke situatie van deze regio, het KIM had ook in haar eerste audit op de vervoerswaarde geconstateerd dat dit een betere benadering is.

De berekeningen wijzen uit, dat dagelijks zo'n 40 000 reizigers op de verbinding te verwachten zijn. Hiervan zijn er 12 500 die voorheen niet reisden of per auto gingen, de rest maakt nu ook al van het openbaar vervoer gebruik. Per saldo betekent dit 10 000 minder autoritten per dag. Deze cijfers zijn fors lager dan hetgeen destijds door de initiatiefnemers werd gepresenteerd en waarover het KIM ook haar twijfels had. Zo werd

¹ OEI: Onderzoeksprogramma Economische effecten Infrastructuur. Betreft leidraad voor het opstellen van (M)KBA's van inzake voorgenomen infrastructuurprojecten (de aanleg van wegen, spoorlijnen ed.).

in het initiatiefvoorstel in eerste instantie uitgegaan van zo'n 90 000 reizigers per dag.

De baten/kosten-verhouding zoals die nu in het rapport is berekend, komt uit op 0,05. Hierop zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd, die laten zien dat andere aannamen met betrekking tot de investerings- en exploitatiekosten, het meenemen van indirecte effecten en het invoeren van een kilometerheffing op de weg, geen doorslaggevende veranderingen teweeg brengen in dit negatieve oordeel. Ten aanzien van punt 2 is mijn conclusie derhalve, dat het niet waarschijnlijk is dat dit project kansrijk zal zijn bij een integrale afweging in NMCA-kader voor opname in het MIRT in de jaren na 2020. Dat gegeven zal ik nu dienovereenkomstig in de verdere beleidsvorming meenemen.

Over punt 3 van mijn procesvoorstel heb ik U al bericht bij het beantwoorden van de schriftelijke vragen van het lid Cramer (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2453) over de spoorlijn Breda-Utrecht in de 1^e fase MER A27 Lunetten-Hooipolder.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings