

Datum : 28 september 2006  
Aan : Ministerie van V&W, Projectorganisatie Zuiderzeelijn

## **Second opinion op de KBA Regionale Bereikbaarheidsprojecten, alternatieven Zuiderzeelijn**

*De methodiek die door Ecorys is toegepast bij de KBA's van wegenprojecten is naar de mening van het CPB correct. In die KBA's scoren de projecten Ringweg Groningen (variant 2) en bereikbaarheid Leeuwarden positief. Het analyseren van de OV light projecten in één pakket in het transportmodel is problematisch als de baten van afzonderlijke projecten bepaald moeten worden. Alle OV light projecten lijken sterk negatieve resultaten op te leveren, met uitzondering van het project Kolibri Regionale Q-liners. Dit project zou verder moeten worden geanalyseerd.*

### **1 Inleiding**

Op verzoek van de projectorganisatie Zuiderzeelijn heeft het CPB een second opinion gemaakt op de 'Economische beoordeling aanvullende alternatieven Zuiderzeelijn' van ECORYS. Deze notitie betreft de second opinion over het deel KBA Regionale bereikbaarheidsalternatieven van ECORYS. Wij zullen eerst de projecten beschrijven, vervolgens de resultaten van de 'Quick scan KBA' van Ecorys weergeven en tenslotte ons commentaar geven.

### **2 Omschrijving van de projecten**

Het betreft projecten die beogen de bereikbaarheid in Noord-Nederland te verbeteren. Het gaat om 1) het verhogen van de capaciteit van een aantal wegen en 2) het verhogen van de frequenties en het uitbreiden van het netwerk van het openbaarvervoer (OV-light, waar light staat voor met beperkte maatregelen de kwaliteit van het OV te verbeteren).

Enkele projecten verbeteren de bereikbaarheid *in* de stedelijke gebieden (bijvoorbeeld Zuidelijke Ringweg Groningen, Kolibri tram), terwijl andere projecten de inter-stedelijke verbindingen verbeteren (trein verbinding Leeuwarden-Groningen, bovenregionale Q-liners (bussen)).

De regionale wegprojecten zijn:

1. Zuidelijke Ringweg Groningen 2e fase. Door het volledig ongelijkvloerse maken van deze verbinding wordt een verbeterde doorstroming bewerkstelligd.
2. Bereikbaarheid Leeuwarden. Het project houdt verschillende aanpassingen in voor het wegverkeer in en om deze stad, zodat de bereikbaarheid van en in de stad beter wordt.
3. N50 Ramspol-Ens. Het project betreft de realisatie van een nieuwe Ramspolbrug met doorvaarthoogte van 13 m plus de verbreding van het nieuwe wegvak Ramspol-Ens naar 2x2 rijstroken. Deze investeringen zijn additioneel ten opzichte van de bestaande plannen om een nieuwe Ramspolbrug aan te leggen met een doorvaarthoogte van 7 m en 2x1 rijstroken.
4. Knooppunt Joure in samenhang met klaverblad Heerenveen. Dit project betreft onder meer het volledig ongelijkvloers maken van de knooppunt Joure en een structurele oplossing bij de knooppunt Heerenveen.

De OV-light projecten zijn:

5. Implementatie van Kolibri
  - De Kolibri tramlijn in de stad Groningen
  - De Kolibri treinen op de Groninger nevenlijnen
  - Regionale Q liners in het gebied Groningen (Groningen-Noord Drenthe). Hierbij worden ook buslijnen in Friesland voorzien.
6. Extra IC trein op de lijn Groningen-Leeuwarden
7. Verbeterde treindienst op Sneek-Leeuwarden
8. Verbeterde treindienst op de hoofdlijnen Leeuwarden/Groningen naar Zwolle.
9. Verbeterde treindienst op de spoorlijn Zwolle-Emmen
10. Frequentie verhoging voor bovenregionale Q-liners.

Ecorys heeft van deze projecten een 'Quick scan-KBA' gemaakt. De baten van de wegprojecten zijn berekend op basis van specifieke verkeerskundige projectmodellen of regionale Netwerkanalyse. De baten van de OV-light projecten zijn berekende met LMS en een reeds uitgevoerde regionale Netwerkanalyse. Doordat LMS minder geschikt is om regionale projecten te analyseren zijn de baten als een globale indicatie te beschouwen.

### **3 Resultaten van de 'Quick scan KBA'**

Wat betreft de wegenprojecten leveren de Quick Scan KBA's van Ecorys de volgende resultaten.

**Tabel 3.1      Netto contante waarde 2011-2090 (mln euro)**

	Totale baten	Totale kosten	Saldo KBA
Ringweg Groningen	428/552	421/401	+ 7/+ 151
Bereikbaarheid Leeuwarden	186	160	+ 26
N50	6	23	- 17
Joure-Heerenveen	40	266	- 226

De baten zijn berekend met een discontovoet van 7%, terwijl de kosten van beheer en onderhoud met een discontovoet van 4% contant zijn gemaakt.

Voor de Ringweg Groningen worden de resultaten van twee varianten weergegeven, waarbij de tweede variant beter scoort. In variant 1 blijft het Europaplein ongewijzigd, terwijl in variant 2 op dit plein een fly-over wordt gebouwd waardoor de doorstroming van het verkeer vlotter verloopt.

De OV-light projecten leveren volgens Ecorys de volgende resultaten:

**Tabel 3.2      Netto contane waarde 2011-2090 (mln euro) OV light projecten**

	Reistijdwinst	Exploitatie saldo OV	Kosten en infrastructuur beheer en onderhoud	Saldo KBA
Kolibri tram	30	10	138	- 98
Kolibri treinen	60	- 55	36	- 31
Kolibri Q-liners	32	- 20	13	- 2
Bovenregionale Q-liners	65	- 55	109	- 103
Groningen -Leeuwarden	25	- 20	146	- 141

Voor een aantal projecten zijn de baten en de kosten niet weergegeven, omdat de resultaten niet robuust genoeg bleken te zijn. Het betreft het spoortraject Emmen-Zwolle, de verbetering van de dienstverlening op de trajecten Groningen-Zwolle en Leeuwarden-Zwolle, de verbetering van de treindienst Leeuwarden-Sneek en de buslijnen in Friesland. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat in het gebruikte transportmodel meer projecten (waarbij er sprake is van interactie) worden ingevoerd. Hierdoor is het modelresultaat voor het effect van afzonderlijke projecten minder betrouwbaar. Wij komen hierop terug.

## 4      Commentaar van het CPB

Wat betreft de wegenprojecten is de toegepaste methodologie in de KBA's van Ecorys naar onze mening correct. De resultaten geven een helder beeld. De projecten Ringweg Groningen (variant 2) en bereikbaarheid Leeuwarden scoren positief, terwijl de N50 en de knooppunten Joure en Heerenveen negatief scoren. Het project N50 betreft de realisatie van een geplande brug met een hogere doorvaarthoogte en een additionele rijstrook. Het reeds geplande project

bleek beter te scoren. Daar het negatief effect vooral wordt veroorzaakt door de kosten van de extra doorvaarthoogte en de geringe baten voor de binnenvaart zou het alleen verbreden van de brug een positief resultaat kunnen geven. Dit zou verder moeten worden bekeken. Ook voor de knooppunten Joure & Heerenveen bleken de reeds geplande maatregelen beter te scoren dan de projectuitbreidingen.

Wat de OV light projecten betreft dienen de baten van de afzonderlijke projecten, zoals in het rapport zelf naar voren is gebracht, als een ruwe indicatie te worden beschouwd, omdat verschillende projecten tegelijk in één pakket zijn onderzocht en er sprake is van interactie tussen de projecten. De toerekening van de baten aan verschillende projecten is gebeurd op basis van reducties van reistijden in de desbetreffende trajecten. Echter, als er sprake is van interactie tussen projecten dienen deze projecten elk afzonderlijk te worden berekend (zonder realisatie van de andere) en dan in combinatie met de andere projecten waarbij interactie plaatsvindt. Zo kan op een meer betrouwbare wijze het effect van de afzonderlijke projecten worden onderscheiden. Dit probleem is door Ecorys onderkend. Door tijdsdruk is echter voor de ‘pakketaanpak’ gekozen. De consequentie is dat met de gebruikte methodiek alleen voor het totaalpakket van projecten met zekerheid een uitspraak kan worden gedaan. De toeschrijving van de baten aan de afzonderlijke projecten heeft geen solide basis en vormt alleen een ruwe indicatie van de projecten die voor verdere analyse in aanmerking komen.

Opmerkelijk is dat alle projecten negatief scoren, met afzondering van het project Kolibri Q-liners dat een KBA laat zien dat nagenoeg op 0 uitkomt. Dit betekent dat beschouwd als pakket de OV light projecten een negatief resultaat voor de welvaart opleveren. Het feit dat daarin, met de beperkingen van de methodiek, het project Kolibri Q-liners ‘neutraal’ scoort is een indicatie dat dit project in aanmerking komt voor verdere analyse. Hierbij merken wij op dat bij de kwantificering van de baten geen rekening is gehouden met het effect van frequentieverhoging op de verbetering van de punctualiteit. Immers, als er eventueel een bus wegvalt hoeft men bij hogere frequenties minder lang te wachten op de volgende bus. De baten zouden hierdoor enigszins zijn onderschat. De maatschappelijke rentabiliteit van het project Kolibri Q-liners zou wellicht verder kunnen worden verbeterd door die projectdelen te selecteren die een positief resultaat opleveren en de delen van het project die negatief uitkomen achterwege te laten. Wat de andere OV light projecten betreft lijkt het niet dat herdefinitie van de projecten het teken van de resultaten zal doen omslaan. Immers, het betreft additionele verbeteringen ten opzichte van reeds geplande maatregelen of de huidige situatie en het verschil tussen kosten en baten is aanzienlijk.