

OEI met het Noorden in de prullenbak?



Jan Oosterhaven

hoogleraar ruimtelijke economie, Rijksuniversiteit Groningen
j.oosterhaven@rug.nl

De derde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van Ecorys voor de Zuiderzeelijn geeft voor de magneetwefbaanvariant een negatief saldo van negen miljard euro en een werkgelegenheidseffect voor het Noorden van 225 banen (Ecorys, 2006). Dat saldo is drie maal

zo negatief en dat aantal banen is twintig maal kleiner dan in haar tweede MKBA. De hoofdconclusie zou kunnen zijn dat het nu in ieder geval duidelijk is dat die magneetwefbaan maatschappelijk niet rendabel is. Punt. We gaan dan echter voorbij aan twee prangende vragen. De eerste is: wat is de OEI-leidraad eigenlijk waard als de uitkomsten van een MKBA volgens die leidraad zo sterk kunnen veranderen. De tweede is: wat moeten we eigenlijk met de conclusie dat een snellere verbinding met de Randstad voor de economie van het Noorden nu ineens geen betekenis meer heeft?

Er zijn nu al politici en bestuurders die klagen dat volgens OEI geen enkel openbaar vervoersproject ooit nog rendabel zal zijn en dat die leidraad daarom maar in de prullenbak moet. Het gevaar is groot dat het kind (OEI) nu met het badwater (Zuiderzeelijn) overboord wordt gegooid.

Het belangrijkste verschil zit bij de magneetwefbaan in een vier miljard hogere schatting van de kosten, die in 2000 al een stelpost van dertig procent onvoorzien bevatte. Een half miljard komt op rekening van het verschuiven van het basisjaar voor de prijzen van 2000 naar 2005. Bij de overige 3,5 miljard wreekt zich de angst voor een herhaling van het Betuwelijndrama en de door de Tijdelijke Commissie Infrastructuur afgedwongen 'nut en noodzaak' discussie. De oorspronkelijk geplande prijsvraag had moeten leren tegen welke prijs het bedrijfsleven bereid zou zijn geweest de magneetwefbaan en de andere varianten aan te leggen en te exploiteren. Die informatie ontbreekt nu en is in feite vervangen door de angstschatting van ambtenaren en hun consultants.

Aan de batenkant is de zaak complexer omdat meerdere schattingen een rol spelen. De schattingen voor het vervoer zijn gemaakt met het Landelijk Model Systeem (LMS). Helaas produceert het LMS voor het openbaar vervoer, ook door Ecorys erkende, onwaarschijnlijke uitkomsten, maar daar wordt desondanks toch mee doorgerekend. Dat leidt tot een onnodige verdere aantasting van het vertrouwen in de uitkomsten van de MKBA. Zo wordt voor vier van de vijf varianten een vermindering van het aantal zakelijke passagiers voorspeld en worden de reistijd-baten voor het autoverkeer vanwege de problemen met het LMS eenvoudigweg op nul gesteld, terwijl die evident

positief zijn. Direct, omdat autopassagiers de trein nemen en daarmee de wegen ontlasten. Indirect, omdat autoverkeer met migranten en bedrijven van de Randstad naar Flevoland en het Noorden verhuist, waar het minder congestie veroorzaakt.

Ook voor de indirecte effecten op de arbeidsmarkt wordt een model (REMI) gebruikt dat eigenlijk niet geschikt is. In de *Aanvulling indirecte effecten voor de OEI leidraad* wordt een groot aantal modellen geëvalueerd en wordt opgemerkt dat "door het beperkte aantal, van zeven grotere regio's REMI vooral geschikt is voor het analyseren van puntinfrastructuurprojecten in de betrokken regio's en minder voor lijninfrastructuur" (MEZ & V&W, 2004, 58). Dat is erg vriendelijk uitgedrukt. Zo bevat REMI geen vergelijkingen voor de verhuisreactie van forenzen. Het gevolg is dat de effecten van de eerder geschatte extra 11.000 pendelaars uit Flevoland en de 1.000 uit het Noorden op de vervoerswaarden, de woningmarkt en de arbeidsmarkt nu op nul zijn gesteld.

Dat REMI ongeschikt is voor lijninfrastructuur blijkt ook uit de wel gemodelleerde productiereacties van bedrijven. Deze leiden volgens REMI tot een daling van de werkgelegenheid in Flevoland met 100 arbeidsplaatsen en een stijging in het Noorden met slechts 225 arbeidsplaatsen in 2025, terwijl de eerder door Ecorys gebruikte schattingen op gemeente niveau stijgingen voorspelden van respectievelijk 4.250 en 5.000 arbeidsplaatsen in 2020. Ook opvallend zijn de verschillen voor Oost- en Zuid-Nederland, waar eerdere schattingen een verlies aan arbeidsplaatsen voorspelden, terwijl REMI nu een winst voorspelt. Los van het (voorzichtig) negatieve wetenschappelijke oordeel van OEI zegt ook het gezonde ruimtelijk economische verstand dat de voorspellingen van REMI niet kunnen kloppen. Een snellere verbinding tussen twee regio's betekent immers dat bedrijven langs en aan het eind van de lijn een sterkere concurrentiepositie op elkaars markten krijgen ten koste van bedrijven in regio's die van die nieuwe lijn geen gebruik zullen maken. Flevoland wint dus zowel in de Randstad als in het Noorden marktaandeel. Oost- en Zuid-Nederland verliezen marktaandeel in zowel de Randstad als het Noorden aan bedrijven uit die beide regio's.

De conclusie dat een snellere verbinding met de Randstad geen economische bijdrage aan de ontwikkeling van het Noorden zou leveren is dus net zo ongefundeerd als de conclusie dat OEI maar beter naar de prullenbak kan worden verwezen. Na de Tijdelijke Commissie Infrastructuur hebben we nu een permanente Wetenschappelijke Commissie Infrastructuur nodig om dit soort uitglijders te voorkomen.

Jan Oosterhaven

Literatuur

ECORYS (2006) *KBA Openbaar Vervoeralternatieven Zuiderzeelijn, Onderzoek in het kader van de Structuurvisie*. Rotterdam: Ecorys Nederland.
MEZ & V&W (2004) *Indirecte Effecten Infrastructuurprojecten: Aanvulling Leidraad OEI*. Den Haag: ministerie van Economische Zaken, ministerie van Verkeer en Waterstaat.