

1. Reistijdwinsten op diverse tracés, volgens de studie van Decisio (2020): Onze eigen berekeningen o.b.v. de vermelde gegevens wijken af van de becijferde reistijdwinsten van 50 mln. Graag zouden we inzage krijgen in de berekening van de reistijdwinst per tracé. In elk geval zijn we benieuwd naar volgende:
 - a. De Decisio-studie geeft voor de Waterlinielijn geen indicatie van het aantal *nieuwe* reizigers. Is er bij de berekening van reistijdwinsten door Decisio een aanname gemaakt over een hoeveelheid nieuwe reizigers? Het gaat dan om de verwachte nieuwe reizigers op elk van de tracés Westraven – Lunetten, Lunetten – USP, en USP – Zeist-Noord.

In de Decisio-studie is voor de genoemde tracé uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Westraven – Lunetten: totaal aantal reizigers 30.000. Een kwart is nieuwe reiziger (aanname), het gaat dus om 22.500 bestaande reizigers met een reistijdwinst per OV van 11 minuten.
- Lunetten – USP: totaal aantal reizigers 45.000. Een kwart is nieuwe reiziger (aanname), het gaat dus om 33.750 bestaande reizigers die profiteren van een reistijdwinst per OV van 8 minuten.
- USP – Zeist-Noord: totaal aantal reizigers 40.000. Een kwart is nieuwe reiziger (aanname), het gaat dus om 30.000 bestaande reizigers per dag die profiteren van een reistijdwinst per OV van 2 minuten.

Voor de reistijdwinst is door Decisio in deze fase van het proces een zeer grove berekening gedaan. Daartoe is gekeken naar de huidige reistijd van begin- tot eindpunt van (een deel van) de OV-verbinding. Rekening houdend met bijvoorbeeld wachttijd omdat de frequentie in de toekomst flink hoger zal liggen.

Omdat veel grote ruimtelijke ontwikkeling langs de lijnen plaats vindt is de aanname gedaan dat een deel van de reizigers nieuw is. Hierbij is uitgegaan van een kwart van het totaal aantal reizigers. In de berekeningen is geen reistijdwinsteffect opgenomen voor de nieuwe reizigers.

- b. Welke Value of Time is er gebruikt om reistijdwinsten te monetariseren?

In de berekeningen is gebruikt gemaakt van een gemiddelde Value of Time voor treinreizigers afgeleid van de kengetallen van Rijkswaterstaat (<https://www.rwseconomie.nl/kengetallen/kengetallen-bereikbaarheid-map>). Een nadere uitsplitsing van de reizigers naar type (WW, zakelijk, overig) was nog niet voorhanden. In de basis gaat het om de VoT prijspeil 2010:

- Woon-werkverkeer: € 11,50
- Zakelijk: € 20,01
- Overig: € 7,00

Deze bedragen zijn op basis van de ontwikkeling van consumentenprijzen en reële loonontwikkelingen naar prijspeil 2017 gebracht en vervolgens is voor de ontwikkeling van de VoT gebruik gemaakt van interpolaties tussen de VoT's die RWS op haar site voor meerdere grote tijdsblokken geeft. De VoT neemt dus elk jaar toe op basis van prognosewaarden van RWS. De monetarisering van de reistijdwinsten begint in de MKBA bij het jaartal 2035. Daar is de gemiddelde VoT voor Woon-werk, zakelijk en overig € 17,05. In dat jaar is het reistijdeffect 50 miljoen euro, in de jaren daaropvolgend neemt dat effect toe, met verloop van de prognoses.

2. Reizigers per tracé: er lijken grote verschillen te zijn in het aantal reizigers per tracé zoals deze genoemd worden in de Decisio-studie enerzijds en het voorstel anderzijds (voetnoot 7, p.19). Zijn de aantallen die het voorstel noemt op basis van nieuwe inzichten, en hoe beïnvloedt dit de reistijdwinsten zoals die berekend zijn in de Decisio-studie?

De aantallen in het de propositie gaan alleen over reizigers van de nieuwe lightraillijnen Waterlinielijn en Merwedelijn. Figuur 4.2. in het Decisio rapport geeft een overzicht van alle reizigersstromen in het netwerk zoals opgenomen in TBOV Midden Nederland. Daarin zijn ook reizigers van andere OV-lijnen meegenomen, die in de meeste gevallen wel profiteren van ingrepen in de infrastructuur, maar niet direct onderdeel zijn van deze propositie. Voor de reistijdeffekten en het aandeel nieuwe reizigers in het Decisio rapport gaat het om een grove inschatting die in een verkenning nader uitgewerkt dienen te worden.

Tegelijkertijd laat het rapport ook zien dat er in verdere verkenning van het voorstel er nog kansen bestaan om het OV-gebruik verder te bevorderen door slim aantakken van andere busverbindingen op de lightraillijnen om zo het rendement van de investeringen te verhogen. Dat heeft vooral positieve gevolgen voor Merwedelijn (tak Europalaan en Papendorp) en de verbinding Zeist-Noord.

In de rapportage van Decisio is geen uitvoerige gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de baten zoals opgenomen onder het kopje 'Netwerkeffecten HOV'. Het saldo kosten en baten bij de berekende variant bedraagt ruim 1,3 miljard. Ook zonder (een deel van) deze baten van netwerkeffecten mee te nemen levert het project een positieve kosten baten verhouding op. Belangrijke reden hiervoor zijn de forse baten gevolg van de verstedelijkingsopgave die samenhangt met de infra-investeringen.

3. Tracé USP-Zeist: eerder is door jullie aangegeven dat het mogelijk is om natuur bij landgoed Oostbroek te sparen.
 - a. Van welk tracé is er uitgegaan in het voorstel, en is er een schatting gemaakt van de meerkosten wanneer een natuursparend tracé zou worden gekozen?
 - b. Wat zijn de precieze knelpunten bij de kruising met de ecopassage onder A28 : leidt dit tot extra inpassingskosten?

Deze vraag betreft gedetailleerde inpassingsvragen die in een vervolgfase via een eventuele MIRT verkenning nader zullen worden bestudeerd en afgewogen.

Voor de propositie is een raming opgesteld waar kosten voor inpassingsmaatregelen globaal in zijn opgenomen. Sindsdien zijn inzichten beschikbaar gekomen van een aantal nieuwe studies, zoals de Arcadis rapportages "Doortrekken Uithoflijn naar Zeist en Amersfoort" en "verbinding USP naar Mooi Zeist". Deze inzichten laten zich als volgt samenvatten in antwoord op de gestelde vragen.:

- A) In de doorrekening van TBOV en de kostenraming voor de propositie is (in 2019) uitgegaan van een tracé direct naast de A28. De recente rapportage "Doortrekken Uithoflijn naar Zeist en Amersfoort" brengt alternatieve varianten in beeld via de provinciale weg N237 en ten zuiden van landgoed Oostbroek. Door de ov-verbinding tussen USP en Zeist strak te bundelen met andere, reeds aanwezige, doorsnijdingen zoals de A28 of de N237, verwachten we minimale aantasting van waarden van het Unesco genomineerde werelderfgoed van de Nieuwe Hollandse Waterlinie of de natuur. Uit de recente studie 'Verbinding USP Naar Mooi Zeist' komt naar voren dat de meerkosten van een route via de N237 ongeveer 60 miljoen bedragen.
- B) Bij de ecopassage is een viaduct nodig en is natuurcompensatie noodzakelijk. In de ramingen tbv de groeifondspropositie zijn dergelijke inpassingsmaatregelen indicatief opgenomen. Een nadere toelichting op de knelpunten zijn opgenomen in de genoemde rapportages.