

Adviescommissie Nationaal Groeifonds

EXPERT RAPPORTEN EERSTE BEOORDELINGSRONDE 2021 –
INFRASTRUCTUUR

Inhoudsopgave

- ❖ Algemene reflectie op de voorstellen
TNO
- ❖ Beoordeling onderbouwing bbp-effect
SEO
- ❖ Additionaliteitsrisico Brainportlijn (A5) en Buisleidingen (B1)
PwC
- ❖ Beoordeling voorstel B2 'Vitale, robuuste, veilige en bevaarbare rivieren'
Mott MacDonalds
- ❖ Analyse voorstel B1 'Aanleg buisleidingen van haven van Rotterdam naar
Chemiecomplex Chemelot'
Ben Voorhorst

Voorstel MRU

Redeneerlijn MRU

Belangrijkste drijfveer voor dit voorstel is dat in het autonome scenario van het niet uitvoeren van het voorstel, de groeiende congestie in het verkeerssysteem in en rond Utrecht niet wordt opgelost en Utrecht CS niet wordt ontlast. Andere nadelig gevolgen van het niet uitvoeren van het voorstel zijn er als het geplande aantal extra woningen gebouwd wordt en de extra arbeidsplaatsen gerealiseerd worden: beperkingen woningbouw, toename milieubelasting en afname ruimte en groen. De claim is dat het voorstel deze nadelen dan zal wegnemen, meer woningbouw mogelijk maakt en bovendien extra BRP en BBP groei zal geven, en bijdraagt aan verduurzaming van de mobiliteit. De claim van deze extra BRP en BBP groei lijkt deels afhankelijk van het bouwen van het geplande aantal extra woningen.

afkortingen

- USP	Utrecht Science Park
- ↑ en ↓	toename respectievelijk afname
- ↑woningen	↑60000 extra woningen
- ↑arbeidsplaatsen	↑50000 extra arbeidsplaatsen
- Voorstel	zie Acties voorstel

Autonoom scenario MRU:

Niet uitvoeren van het voorstel betekent:

- congestie op Ring Utrecht, Utrecht CS & congestie ontsluiting USP
- lage parkeernormen & ↑woningen, arbeidsplaatsen
→ laag tempo, laag aantal woningbouw
- ↑ woningen²³ → ↑tekort OV capaciteit en kwaliteit
→ ↑woningen buiten-stedelijk*
→ ↑wegverkeer
→ ↑ milieubelasting
- ↑ woningen buiten-stedelijk* → ↓ beschikbare ruimte en groen

Doelen:

Voorkomen genoemde negatieve effecten autonome scenario, en daarnaast groei BBP en BRP, reductie milieubelasting

Acties voorstel

- Lightrail De Waterlinielijn
- Lightrail De Merwedelijn
- Dubbelstation (Lunetten-Koningsweg)

²³ Als uitgangspunt wordt hier en verder in de redeneringen genomen de taakstelling voor 60000 extra woningen. Vraag is echter of dit haalbaar is (zie algemene reflectie). Vraag is hoe vast dit uitgangspunt en realiseerbaarheid ligt omdat de behoefte aan versterking OV er deels van afhangt.

Redeneerketens van acties naar doelen:

De claim is dat het voorstel de negatieve effecten uit het autonome scenario van de extra woningbouw zonder voorstel voorkomt (hieronder niet meer rood) en dat een toename van BRP en BBP, welzijn bewoners en duurzaamheid mobiliteit ontstaat als positief effect (hieronder groen):

- Voorstel → ↓congestie Ring Utrecht, Utrecht CS*²⁴ & ↓congestie ontsluiting USP**
 & ↓ milieubelasting
 & ↑ beweging, gezondheid
- ↓ congestie Ring Utrecht, Utrecht CS* → ↑BBP & ↑ BRP
- ↓ congestie ontsluiting USP** → ↑ BRP & ↑(science) banen & ↑innovatie, onderwijs
- Voorstel & ↑woningen & lage parkeernormen & ??? → ↑ tempo, aantal woningbouw
- Voorstel & ↑woningen → geen ↑tekort OV capaciteit
 → beperkte ↑woningen buiten-stedelijk***
 → beperkte ↑wegverkeer
 → beperkte ↑milieubelasting
- beperkte ↑woningen buiten-stedelijk*** → beperkte ↓beschikbare ruimte en groen#
- Voorstel & parkeerbeleid, fietsroutes en werkgeversaanpak
 → ↑interactie tussen lokale kennis en bedrijven (Utrecht, Gooi-Vecht, Wageningen)
 → ↑innovatie & aantrekkelijkheid vestigingsplaats
 → ↑BRP
- Voorstel & ↑fietsen en deel-auto's & ↑woningen
 → ↑ OV capaciteit & ↑ absolute dichtheid
 →²⁵ ↑ aantal woningen, bedrijven, kennis en onderwijsinstellingen bereikbaar binnen 45 min
 → ↑ effectieve dichtheid, match vraag-aanbod arbeid
 → ↑BRP

Reflecties MRU

Vervoerkundige analyse

De bevindingen zijn gebaseerd op het ingediende voorstel in combinatie met de Maatschappelijke businesscase Wiel met spaken²⁶.

In de maatschappelijke business case is uitgegaan van een zoveel als mogelijk beleidsarm nulalternatief met beperkte aanvullende investeringen in het mobiliteitssysteem en in de openbare ruimte. In totaal worden 34.800 woningen binnenstedelijk en 57.700 woningen buitenstedelijk gebouwd en worden 29.300 arbeidsplaatsen binnenstedelijk en 60.700 arbeidsplaatsen buitenstedelijk gerealiseerd. Er zijn twee varianten beschouwd: een Middenvariant en een Doorgroeivariant. Bij de Middenvariant is uitgegaan van twee tramlijnen en een IC-station bij Lunetten. Tevens is uitgegaan van 72.700 woningen binnenstedelijk en 19.800 woningen buitenstedelijk en 70.800 arbeidsplaatsen binnenstedelijk en 19.200 arbeidsplaatsen buitenstedelijk. De doorgroeivariant gaat uit van een extra IC-station bij Leidsche Rijn en Overvecht, extra tramlijnen en 92.500 woningen en 90.000 arbeidsplaatsen binnenstedelijk.

De uiteindelijk ingediende variant lijkt het meest op de Middenvariant²⁷. We merken op dat de voorgestelde lijnen in de ingediende variant al voorliggen ter inspraak¹: dat zijn echter tramlijnen en

²⁴ Opvallend is dat de invloed van het voorstel op congestie ochtendspits is -5%. Bij niet verder uitgewerkt flankerend beleid (parkeerbeleid, fietsroutes en werkgeversaanpak) zou dit -14% worden. Vraag is of dat uitgevoerd gaat worden.

²⁵ Hoe is de ligging van de OL ten opzicht van de woon-werklocaties waar naar verwezen wordt en worden deze locatie dan bediend. Voorstel p. 7/8

²⁶ Maatschappelijke businesscase Wiel met Spaken - Gemeente Utrecht en G4 – Eindrapportage, versie 15 juli 2020

²⁷ De voorgestelde lijnen liggen al voor ter inspraak²⁷: Dat zijn echter tramlijnen en geen lightrailverbindingen.

geen lightrailverbindingen. Het ingediende voorstel verschilt onder andere op de volgende punten van de Middenvariant:

- In het voorstel is uitgegaan van lightrail in plaats van een tram. In het voorstel is niet aangegeven waarom lightrail vervoerkundig gezien nodig is. De vraag is dus of de vervoervraag hoog genoeg is om lightrail te rechtvaardigen.
- In het voorstel is aangegeven dat 60.000 woningen en 50.000 banen in de directe invloedssfeer van de lightrailverbindingen gerealiseerd kunnen worden. Het is onduidelijk of dit gaat om extra woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van het nulalternatief of een totaal aantal woningen en arbeidsplaatsen en of dit dus tot een hogere of lagere vraag leidt dan de Middenvariant en daarmee lightrail rechtvaardigt.
- In het voorstel zijn aftakkingen naar Papendorp opgenomen aansluitend op de verstedelijking. Hiervan is in het voorstel niet aangetoond in hoeverre dit noodzakelijk is.
- In het voorstel zijn 3 hubs genoemd bij de Waterlinielijn die aansluiten op afritten bij de A12 (Westraven/Jaarbeurs), A2 (afrit Hooggelegen/Papendorp) en A28 (Utrecht Science Park). In de maatschappelijke business case worden 2 hubs in het nulalternatief bij Westraven en Papendorp genoemd. Als die al in het nulalternatief staan is de vraag waarom ze nog in het voorstel staan.
- Tevens merken we op dat in het voorstel 60.000 extra woningen en 50.000 extra arbeidsplaatsen zijn genoemd wat afwijkt van de aantallen in de maatschappelijke business case.

Vervoerwaarde

De vervoervraag in de maatschappelijke business case is gebaseerd op expert judgement. Hier lijken geen modelberekeningen aan ten grondslag te liggen. In het ingediende voorstel wordt wel gesproken over modelberekeningen van Goudappel Coffeng. Deze berekeningen heeft TNO echter niet kunnen inzien.

Om voldoende reizigers te trekken is de I/C-status van het nieuw station Lunetten/Koningsweg cruciaal. Hier moeten afspraken met de NS over worden gemaakt. Treinen zouden uit alle richtingen moeten stoppen. Als dit niet mogelijk blijkt te zijn, is dat een mogelijke showstopper.

Per corridor is een expertinschatting gemaakt van de vervoerwaarde in het Toekomstbeeld OV (Bron Regionaal toekomstbeeld OV):

- Waterlinielijn (reizigers per etmaal): Utrecht Science Park-Zeist 10.000; Utrecht Science Park - Lunetten/Koningsweg 35.000; Westraven- Lunetten/Koningsweg 30.000;
- Merwedelijn (reizigers per etmaal): Merwedekanaalzones 25.000; Papendorp 20.000.

Hierbij merken we op dat het lastig is om bij tangente lijnen voldoende reizigers te trekken. In het bijzonder geldt dit voor de uiteinden van de lijnen. De Waterlinielijn stopt richting Zeist. 10.000 reizigers is laag voor lightrail. Ter referentie: Randstadrail (E-lijn) 45.000 reizigers per etmaal; Uithoflijn: 34.000 reizigers per etmaal.

De lightrailverbindingen lopen niet centraal door de verstedelijkingsgebieden waardoor voor- en natransport extra aandacht behoeven om voldoende reizigers te trekken. Het zal niet voor alle doelgroepen even makkelijk zijn om de haltes van de lightrailverbindingen te bereiken. De impact op sociale inclusiviteit is niet genoemd.

In het voorstel is aangegeven dat de ingrepen noodzakelijk zijn om Utrecht CS te ontlasten en daarmee verdere groei op het spoor mogelijk te maken. De Waterlinielijn in combinatie met dubbelstation Lunetten Koningsweg ontlast Utrecht CS doordat 20% van de OV (bus/tram) reizigers niet meer in- of uitstapt op Utrecht CS. Het aantal OV reizigers dat overstapt op een andere bus of tram of de trein daalt met 45%. Het aantal in- en uitstappers van de trein daalt met 18%. Het aantal overstappers tussen treinen stijgt juist met meer dan 50%. Deze reizigers maken gebruik van de (inter)nationale knooppuntfunctie van Utrecht CS. Het feit dat Utrecht CS ontlast wordt is plausibel. Hier zijn ook baten van 3 minuten voor een groep reizigers aan toegekend. Het reistijdverlies voor treinreizigers die een extra IC-stop moeten maken bij station Lunetten zijn niet meegenomen. De Merwedelijn is echter wel met CS verbonden en groei op deze lijn zal dus ook de druk op dit station doen toenemen.

In het voorstel is ook aangegeven dat het doel is om de knelpunten op de snelwegen rond Utrecht te ontlasten door een modal-shift naar OV en door automobilisten op hubs over te laten stappen. De indieners geven aan dat lightrailverbindingen en het dubbelstation Lunetten-Koningsweg leiden tot

een afname van 5% motorvoertuigen op de Ring in de ochtendspits. Als dit wordt gecombineerd met flankerend beleid, zoals parkeerbeleid, fietsroutes en werkgeversaanpak, kan dit oplopen tot 14%. Onduidelijk is of dit een gecombineerd effect is van extra binnenstedelijk bouwen en de investeringen in OV of alleen de investeringen in OV. Vermoedelijk gaat het om de combinatie. De modal shift effecten van de OV-investeringen zullen in dat geval lager zijn.

Tevens is vermeld dat de analyses van het Toekomstbeeld OV Midden Nederland laten zien dat de realisatie van het voorgestelde project (samen met complementaire maatregelen in regionaal OV) zorgen voor een provincie brede toename van het OV-aandeel met 12% en een afname van de autodruk op leefbaarheidsknelpunten binnen de bestaande stad (gemiddeld -6% binnen gemeente Utrecht). Deze cijfers moeten verder worden onderbouwd. Een afname van 6% van het autoverkeer zou tot een grotere procentuele toename van OV zou moeten leiden. Met het OV worden immers minder verplaatsingen gemaakt dan met de auto (meer dan een factor 2 verschil). Wellicht gaat het om specifieke locaties waar 5% à 6% minder autoverplaatsingen worden gemaakt. In de maatschappelijke business case is aangegeven dat het autogebruik van inwoners van de provincie Utrecht na realisatie van de ingrepen afneemt met 0,9 procent. Het fietsgebruik neemt tegelijkertijd ook af met 2,3 procent. Het OV-gebruik neemt toe met 3,2 procent.

Innovatie

In het voorstel wordt een bestaand systeem geïntroduceerd en wordt geen aandacht besteedt aan het toepassen van nieuwe technologie in het vervoersysteem. Lightrail is niet innovatief omdat er wereldwijd al veel lightrail-verbindingen zijn. Lightrail is echter wel toekomstvast. Innovatie kan echter ook worden gezocht in een goede aansluiting met spoor en weg onder andere via hubs en aanbod van (innovatieve) deelmobiliteit bij de hubs en MaaS-diensten. Dit is niet expliciet benoemd in het voorstel, maar zou wel verder uitgewerkt kunnen worden. Onbemand rijden is een mogelijke toekomstige innovatie die ook niet is benoemd in het voorstel..

Stakeholders

Het voorstel is ingediend door Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Provincie Utrecht, Gemeente Utrecht, U10 gemeenten, en Utrecht Science Park partners.

Tussen overheidspartijen is overeenstemming over noodzaak en urgentie tot realisatie van de meest prioritaire delen van het Wiel met Spaken bij Rijk (ministeries van IenW, BZK en EZK) en regio (provincie Utrecht, gemeente Utrecht en andere U10 gemeenten). Utrecht Science Park partners zijn mede ondertekenaar van de propositie.

De beoogde lightrail projecten zijn onderdeel van de samenwerking tussen rijk en regio in het programma U Ned. Hierin participeren de ministeries van IenW, BZK en EZK, provincie en gemeente Utrecht, U16 gemeenten, ProRail, NS en Rijkswaterstaat.

Er wordt benoemd dat het voorstel onderdeel is van U Ned, echter, het voorstel bevat nog geen specifieke uitwerking van de governance (o.a. inrichting projectorganisatie) of meer concrete afspraken die ten aanzien hiervan gemaakt zijn. Wel wordt verwezen naar eerdere ervaringen met andere programma's. Er wordt niet ingegaan op de lessons learned die in onderhavig voorstel worden meegenomen.

Bewoners, reizigers en werkgevers alsmede stakeholders die mogelijk geconfronteerd worden met negatieve effecten verdienen aandacht in de verdere uitwerking. Bijzondere aandacht is gewenst voor de stakeholders ProRail, NS en Rijkswaterstaat ten aanzien van de invulling – waaronder de haalbaarheid en IC status van Lunetten-Koningsweg (deze uitkomst wordt nu eind 2022 verwacht, hier zijn nog geen bindende afspraken over gemaakt).

Op financieel vlak geeft het voorstel helderheid: voor de MIRT verkenning OV en wonen hebben Rijk en regio 380 miljoen euro gereserveerd. Uiteraard dient deze reservering in een volgende fase verder te worden geconcretiseerd. Dit geldt ook voor het verder maken van afspraken en de verdere uitwerking ervan.

Reactie op investeringsvoorstel A7 – “Schaalsprong en verstedelijking Midden-Nederland” CONCEPT

Carl Koopmans (SEO Economisch Onderzoek, VU), 4-3-2021

Samenvatting

Het voorstel lijkt ten onrechte rendabel door de baten van woningbouw bij de baten van OV op te tellen, en door diverse optimistische veronderstellingen. Wellicht is de Merwedelijn rendabeler dan de Waterlinielijn, of juist andersom, maar het voorstel laat dat niet zien. Het BBP-effect is aanzienlijk kleiner dan de investering.

Propositieformulier

- Het voorstel richt zich op het aanleggen van twee lightrail verbindingen en op het realiseren van stedelijke woningbouwlocaties.¹ De effecten, kosten en baten van de combinatie van OV-investeringen en binnenstedelijke woningbouw zijn zichtbaar. De effecten, kosten en baten van de OV-investering afzonderlijk zijn echter niet bekend. De gevraagde middelen betreffen de OV-investeringen. Het risico bestaat dat de baten van stedelijke woningbouw onrendabele OV-investeringen toch rendabel doen lijken (door ‘meeliften’). OV-investeringen moeten op hun eigen merites worden onderzocht. Dat kan door de effecten, kosten en baten van de OV-investeringen te onderzoeken tegen twee achtergronden (‘nulalternatieven’): resp. zonder woningbouw op stedelijke locaties en met woningbouw op stedelijke locaties (zie onderstaande tabel).

Nulalternatief	Beleidsalternatief	Effecten, kosten en baten van ...
Zonder extra binnenstedelijke woningbouw Geen OV-investeringen	Zonder extra binnenstedelijke woningbouw Met grootschalige OV-investeringen	Grootschalige OV-investeringen
Met extra binnenstedelijke woningbouw incl. basis OV-voorzieningen Geen andere OV-investeringen	Met extra binnenstedelijke woningbouw Met grootschalige OV-investeringen	Grootschalige OV-investeringen vergeleken met basis OV-voorzieningen

- Het voorstel geeft aan dat de voorgestelde investeringen belangrijk zijn voor de Metropoolregio Utrecht. Dit roept de vraag op waarom deze investeringen dan niet al eerder in het MIRT opgenomen, en ook niet zijn meegenomen in de zojuist gestarte MIRT-verkenning “OV en wonen in Utrecht” (p. 6). Het voorstel zegt hierover (p. 16): *“Het Mobiliteitsfonds wordt in lijn met het regeerakkoord ten eerste gebruikt om de bestaande Rijksinfrastructuur op orde te houden, vervolgens komt betere benutting en daarna pas nieuwe aanleg.”* Niettemin investeert het Rijk aanzienlijke bedragen in aanleg van OV (bijvoorbeeld de Uithoflijn). Het bedrag van de investering is € 2,4 miljard, aanzienlijk minder groot dan de andere Schaalsprong voorstellen. Het is onduidelijk waarom het voorstel – of onderdelen daarvan - niet in het mobiliteitsfonds zou passen.
- Het voorstel geeft aan dat de voorgestelde investeringen Utrecht Centraal ontlasten. De knelpunten op Utrecht Centraal worden niet geconcretiseerd. Er is sprake van een “maximale capaciteit” (p. 18) van dit station. Het voorstel maakt niet duidelijk hoe deze capaciteit is bepaald, en ook niet welke problemen optreden op Utrecht Centraal als de

¹ Het voorstel zegt hierover (p. 9) *“Ruimtelijke plannen t.a.v. werkgelegenheid en wonen kunnen niet tot volle uitvoering komen als de lightrail verbindingen niet gerealiseerd worden.”* Deze bewering wordt in het voorstel niet onderbouwd.

“maximale capaciteit” wordt overschreden. Er wordt niet ingegaan op mogelijke alternatieve opties om die knelpunten op Utrecht Centraal te verkleinen.

- Corona wordt in het voorstel niet genoemd. Het voorstel houdt kennelijk geen rekening met een mogelijke permanente terugval van het woon-werkverkeer als gevolg van de Coronacrisis, met name in de spits, door vaker thuiswerken. Als het woon-werkverkeer permanent terugvalt, verdient het aanbeveling om investeringsplannen in infrastructuur te heroverwegen. Dit pleit voor uitstel van investeringen tot de gevolgen van de Coronacrisis duidelijk worden.
- (p. 4) *“Zekerheid over lightrailinvesteringen trekt private investeerders met name door de uitbreidingsmogelijkheden op het USP en de ontwikkelmogelijkheden op ov knooppunten.”* Het voorstel onderbouwt niet dat investeerders een betere OV-bereikbaarheid belangrijk vinden.
- Het voorstel suggereert dat de voorgestelde investeringen leiden tot een extra regionale economische groei van tenminste 1,9%, en tot een verhoging van de nationale BBP groei van 2% in 10 jaar tijd (p. 10). Deze cijfers worden in het voorstel niet onderbouwd; het is onduidelijk hoe ze zijn berekend. Slechts een deel van dit effect is toe te schrijven aan het voorstel; op p. 20 van het voorstel blijkt dat dit effect voortkomt uit een combinatie van investeringen in publieke en private R&D en infrastructuur.
- Het BBP-effect van de lightrail verbindingen wordt in het voorstel niet weergegeven. Een indicatieve berekening van het voorstel voor de Zuidelijke Randstad geeft aan dat het BBP in 2050 door dat voorstel circa 0,007% groter wordt. Gezien de kleinere omvang van het voorstel van Midden-Nederland geldt dat het BBP-effect van dat voorstel waarschijnlijk kleiner is, positief, en ook uit te drukken in duizendsten van procenten. Bij de Zuidelijke Randstad komt naar schatting 5 tot 10% van het geïnvesteerde bedrag terug in een hoger BBP. Ook bij het voorstel Midden-Nederland komt waarschijnlijk slechts een klein deel van de investering terug in het BBP.

Bijlage: Maatschappelijke Business Case

- (p. 13, tabel S.1) De Middenvariant (OV-investering 1,4 miljard, zie p. 35) heeft aanzienlijk hogere netto baten en een betere baten-kostenverhouding dan de Doorgroeivariant (OV-investering 2,4 miljard). De Middenvariant bevat een deel van de OV-investeringen van de Doorgroeivariant. Als de Middenvariant wordt gerealiseerd, is het daaraan toevoegen van de extra investeringen in de Doorgroeivariant vanuit kosten-baten oogpunt ongunstig.
- De maatschappelijke business case is gebaseerd op cijfers uit het toekomstscenario WLO-Hoog. Er worden ten onrechte geen berekeningen gemaakt op basis van een scenario met lage groei (WLO-Laag) Dit zou naar verwachting leiden tot een lagere baten-kostenverhouding. Met andere woorden: de maatschappelijke business case geeft een geflatteerd beeld van de merites van het voorstel, op basis van optimistische veronderstellingen.
- In de maatschappelijke business case zijn ten onrechte geen kosten en baten van benuttingsalternatieven onderzocht (bijv. frequentieverhoging bestaande bussen rond Utrecht) en ook geen kosten en baten van alternatieven aan de vraagzijde (bijv. verhoogd spitstarief OV, geen gratis OV voor studenten in de hyperspits).
- (p. 38) De baten van ontlasting van Utrecht Centraal (277 miljoen, zie p. 13) zijn geschat op basis van ‘expert judgement’. Het gaat daarbij om vertraging in toeleidend OV en door ‘drukte in en rondom de stad’. De aard van deze vertraging is onduidelijk: rijdt het toeleidend OV langzamer, staan mensen te wachten in het station (waar?), moeten ze langzaam lopen? Mogelijke andere maatregelen die congestie op en bij Utrecht Centraal kunnen voorkomen of beperken (bijv. crowd control) worden niet onderzocht.

- De effecten op reistijden zijn door de onderzoekers ingeschat o.b.v. gegevens uit Google Maps en verwachte reistijden in het projectalternatief. Het is niet duidelijk of ook extra reizigers zijn meegenomen als gevolg van de reistijdverbetering. De onderbouwing van de modal shift effecten is onhelder. De verkeerscijfers zijn ten onrechte niet gebaseerd op een verkeersmodel.
- Er wordt verondersteld dat overkluizing van snelwegen en spoor- en buslijnen leidt tot een waardevermindering van woningen met 7,1% tot 500 meter afstand en 4,2% tussen 500 en 1000 meter afstand (p. 51). Deze cijfers zijn ontleend aan een CPB-studie naar de overkluizing van de A2 in Maastricht. Die studie betrof de overkluizing van een bestaande snelweg door de stad. De effecten van overkluizing zijn bij bestaande spoor- en buslijnen naar verwachting kleiner, omdat daar relatief minder hinder optreedt. Bij aanleg van nieuwe (ondergrondse) OV-verbindingen is er geen afname van hinder omdat de verbinding er in het nulalternatief niet is (ook niet bovengronds). Met andere woorden: de baten van overkluizing van spoor- en buslijnen zijn overschat.
- Er worden agglomeratie-effecten berekend op basis van het aantal mensen dat in de stad Utrecht woont en werkt (p. 55-56). In het projectalternatief nemen agglomeratie-effecten in de Stad Utrecht toe, omdat daar meer mensen werken. Op andere locaties nemen de agglomeratie-effecten echter af, omdat daar minder mensen gaan wonen en werken. Deze negatieve agglomeratie-effecten zijn ten onrechte niet meegenomen.
- De effecten, kosten en baten van de Merwedelijn en de Waterlinielijn worden ten onrechte alleen samengevoegd weergegeven. MKBA's moeten voldoen aan de Algemene MKBA-leidraad van CPB en PBL. Daarin staat (p. 87) "Een beleidsalternatief is de *kleinst mogelijke verzameling* [onderstreping CK] van onderling samenhangende maatregelen die naar verwachting technisch en juridisch uitvoerbaar is, economisch haalbaar is en een aannemelijke relatie heeft met het in de probleemanalyse vastgestelde knelpunt". De kosten en baten van de verschillende onderdelen van het voorstel dienen dus ook elk afzonderlijk te worden onderzocht.