

Second opinion MKBA N65 Vught-Haaren

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Johan Visser

Februari 2016

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenM weer te geven.

Inhoud

- 1 Doel van deze notitie 4**
- 2 Hoofdconclusies 6**
- 3 Nadere toelichting 8**

Literatuurlijst 13

Colofon 14

1 Doel van deze notitie

De A65/N65 is de rijksweg die loopt van de A58 bij Tilburg (knooppunt De Baars) naar de A2 bij 's-Hertogenbosch (knooppunt Vught). De weg heeft een (boven)regionale functie en is daarnaast ook een belangrijke ontsluitingsweg voor de gemeenten Vught, Haaren en Oisterwijk.

Er is een MIRT-Verkenning N65 Vught – Haaren gestart (startbeslissing MIRT Verkenning N65 Vught-Haaren, 16 mei 2013). Doel van de verkenning is het verbeteren van de leefbaarheid. Daarbij gaat het om geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en vermindering van de barrièrewerking tussen de woongebieden aan weerszijden van de N65. De verkenning levert de informatie om te kunnen besluiten over de voorkeursvariant voor de N65 Vught-Haaren.

Ten behoeve van de besluitvorming is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. De projectalternatieven bestaan uit alternatieven waarbij de N65 ter plaatse van kruisingen half of geheel verdiept wordt aangelegd, met een beperkt aantal aansluitingen op het wegennet voor het lokale verkeer en een parallelstructuur bij Helvoirt. Daarnaast worden er enkele passagemogelijkheden voor alleen het langzaam verkeer voorgesteld in de vorm van een fietsbrug of een tunnel. In totaal gaat het om 5 deelalternatieven voor het traject bij Vught (genummerd C2 tot en met C6) en 3 deelalternatieven voor het traject bij Helvoirt (H1 tot en met H3). Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn de deelalternatieven niet allemaal onderscheidend van elkaar en kunnen ze worden samengevoegd tot drie hoofdalternatieven (aangeduid met CV3, CV4 en Helvoirt ongelijkvloers). In de MKBA worden deze indelingen van hoofd- en deelalternatieven naast elkaar gebruikt.

Uit de MKBA blijkt dat bij alle projectalternatieven de kosten hoger zijn dan de maatschappelijke baten. Bovendien blijkt dat de belangrijkste baten bestaan uit verbeterde doorstroming van het verkeer, wat overigens niet het hoofddoel van dit project is. De beoogde verbeteringen van leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en vermindering barrièrewerking vormen in verhouding slechts een klein deel van de baten. Niet alle baten kunnen echter in geld worden uitgedrukt.

Uit het onderzoek blijkt dat de alternatieven C2, C5 en C6 aanzienlijk beter scoren dan C3 en C4. De reden hiervoor is dat het ontbreken van een aansluiting bij de Helvoirtseweg leidt tot veel omrijgedrag waardoor de verkeerskundige baten bij C3 en C4 klein zijn en de kosten voor aanleg overheersen. Het alternatief H3 scoort (in vergelijking met H1 en H2) minder doordat de ongelijkvloerse kruising extra kosten met zich meebrengt terwijl verkeerskundige baten kleiner zijn dan die onder C2, C5 en C6. Uit het verkeersmodel blijkt dat de verbeterde toegang tot de N65 bij Helvoirt leidt tot een iets minder goede doorstroming op de hoofdwegen. Binnen de set van alternatieven C2, 5 en 6 geldt dat alternatief C2 het minste scoort doordat de kosten hier hoger zijn en de ruimtelijke kwaliteit minder. Als zodanig komen C5 en C6 als beste alternatieven uit de bus zij het dat ook bij deze alternatieven de kosten groter zijn dan de baten. Voor beide alternatieven geldt dat de baten/kostenratio ligt tussen 0,62 en 0,68 bij het gehanteerde middenscenario.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft op verzoek van het Ministerie van IenM, DG Bereikbaarheid, Directie Wegen en Verkeersveiligheid een second opinion uitgevoerd op de MKBA. Het KiM gaat in deze second opinion in op de volgende vragen:

- Is een (plausibel) antwoord gegeven op de vraag wat de maatschappelijke kosten en baten zijn?
- Hoe zijn de resultaten verkregen en uitgewerkt: welke methode is daartoe gevolgd en is deze aanvaardbaar, dat wil zeggen conform de standaardmethodieken die het Rijk voor MKBA's hanteert. Voor reguliere wegenprojecten in het MIRT geldt hiertoe het Kader MKBA bij MIRT Verkenningen (RWS, 2012).
- Zijn de resultaten verifieerbaar en gevalideerd?

Het KiM heeft de opstellers van de MKBA gevraagd om bij de MKBA de plausibiliteitstoets van de verkeersgegevens en de toets op de kosten te voegen. Daarnaast is gevraagd om informatie over verkeersintensiteiten en reistijdwinsten voor de gebruikte scenario's als achtergrondinformatie.

Deze notitie bevat de second opinion op de definitieve MKBA. In de second opinion heeft het KiM zich vooral gericht op de plausibiliteit van de uitkomst van de MKBA. De inputgegevens met betrekking tot verkeersgegevens en kosten zijn door derden beoordeeld door middel van plausibiliteitstoetsen. Wat betreft de verkeersgegevens en de kosten is in deze second opinion alleen bekeken of deze op de juiste wijze in de MKBA zijn verwerkt, er is door het KiM geen second (feitelijk third) opinion meer op deze gegevens uitgevoerd.

Proces

Het KiM heeft op 26 augustus 2015 een conceptversie van de MKBA N65 ontvangen om een eerste reactie te kunnen geven op de rapportage en om eventuele verduidelijkingsvragen te kunnen stellen. Het KiM had bij dit concept enkele opmerkingen en vragen. Deze opmerkingen zijn via RWS/WVL en DGB doorgegeven aan de opsteller van de MKBA.

In september 2015 bleek dat een onderzoek naar versoerberde alternatieven was opgestart en was besloten de afronding van de MKBA uit te stellen.

Op 11 februari 2016 heeft het KiM een aangepaste MKBA ontvangen, samen met de Uitgangspunten verkeersberekeningen (18 december 2014), de Notitie Kansrijke Alternatieven (november 2014), de kostenpooltoets (8 juli 2014), de plausibiliteitsnotitie voor de modelberekeningen N65 (17 juni 2014) en een toelichting op de verwerking van de vragen en opmerkingen van het KiM.

Op 19 februari 2016 heeft het KiM de definitieve versie van de MKBA ontvangen, samen met een reactie op de RWS voortoets van 16 februari 2016. De versoerberde alternatieven zijn in deze MKBA niet meegenomen. De reden hiervoor is om verdere vertraging te voorkomen en omdat deze versoerberde alternatieven weinig aan de negatieve saldo van de MKBA gaan veranderen. Deze second opinion is op deze definitieve versie gebaseerd.

De opmerkingen en vragen van het KiM bij de conceptversie die zijn verwerkt komen niet meer terug in de definitieve second opinion.

2 Hoofdconclusies

De hoofdconclusies zijn de volgende:

Is een (plausibel) antwoord gegeven op de vraag wat de maatschappelijke kosten en baten zijn?

Ten aanzien van de probleemanalyse, de selectie van alternatieven en het in beeld brengen van de relevante maatschappelijke effecten kunnen we het volgende concluderen:

De probleemanalyse beschrijft duidelijk dat het bij dit project gaat om de veiligheid en de leefbaarheid en niet om een probleem ten aanzien van de doorstroming. De keuze van de projectalternatieven is daar ook op gebaseerd. De relevante maatschappelijke effecten en kosten zijn in beeld gebracht in zoverre dit mogelijk is:

- Het effect op de ruimtelijke kwaliteit voor de bewoners en de oversteekbaarheid voor fietsers is bepaald, ondanks dat dit niet standaard gebeurt in een MKBA.
- Bepaalde effecten zijn lastig te meten of er ontbreken cijfers, zoals de verkeersveiligheid voor fietsers. Deze staan dan als PM in de overzichtstabel.

De maatschappelijke effecten zijn beschreven voor een midden-scenario in de overzichtstabel en voor het lage RC-scenario en het hoge GE-scenario in de gevoeligheidsanalyse. Met de toevoeging van deze twee scenario's wordt de mogelijke bandbreedte als gevolg van toekomstonzekerheden in de ontwikkeling voldoende weergegeven.

De conclusie van het KiM is dat de MKBA een plausibel antwoord geeft op de vraag wat de maatschappelijke kosten en baten van het project zijn.

Hoe zijn de resultaten verkregen en uitgewerkt: welke methode is daartoe gevolgd en is deze aanvaardbaar, dat wil zeggen conform de standaardmethodieken die het Rijk voor MKBA's hanteert?

Voor reguliere wegenprojecten in het MIRT geldt het Kader MKBA bij MIRT Verkenningen (RWS, 2012). Deze MKBA wijkt op bepaalde punten af van dit Kader:

- Het betreft het gebruik van een regionaal verkeersmodel in combinatie met het NRM-model omdat het NRM-model niet toegerust is om veranderingen op lokale wegen door te rekenen en met verkeerslichten rekening te houden, zoals bij de N65 het geval is.
- Omdat dit project is gericht op de leefbaarheid en veiligheid is in deze MKBA de invloed op de ruimtelijke kwaliteit gekwantificeerd. Hierbij is de waardeverandering van woningen bepaald als maatschappelijke effect van het verlies van uitzicht door schermen of verhoogde oversteken. Zoals het in de MKBA is toegelicht en is berekend, betreft het een additioneel maatschappelijk effect en geen dubbeltelling van een ander maatschappelijk effect.
- Op verschillende punten is in deze MKBA ons inziens onterecht of onvoldoende onderbouwd afgeweken van het Kader MKBA. Dit geldt voor het gebruik van eigen kengetallen bij verkeersveiligheid en luchtkwaliteit. Dit zal echter de omvang van deze posten niet wezenlijk veranderen.

Zijn de resultaten verifieerbaar en gevalideerd?

Wat betreft de vraag of de resultaten verifieerbaar en gevalideerd zijn, constateren we dat in de MKBA de uitgangspunten maar ook resultaten erg summier worden toegelicht, prijsspeeljaren ontbreken of zijn verschillend en dat verwijzingen naar bronnen voor kengetallen ontbreken. Dit is slordig en maakt de MKBA lastig te toetsen. Het ontbreken van informatie en de nodige toelichtingen is in de voorgaande fasen opgemerkt maar heeft niet geleid tot verbetering van de MKBA-rapportage. Wel heeft RIGO aanvullende informatie verschaft in de reactie op de voortoets van RWS en is informatie terug te vinden in eerdere notities, zoals de diverse toetsen door RWS. Met deze informatie hebben we in ieder geval kunnen nagegaan of de orde van groottes van de MKBA-posten kloppen.

3 Nadere toelichting

In dit hoofdstuk lichten we de hoofdconclusies en de getoetste aspecten nader toe.

Algemene beschouwing probleemanalyse

De probleemanalyse in de MKBA maakt duidelijk dat het centrale thema de leefbaarheid en de verkeersveiligheid voor de omgeving van de N65 is. Dit project is bijzonder omdat dit keer leefbaarheid en veiligheid het centrale thema is en niet de doorstroming, zoals bij de meeste wegeaanlegprojecten. Dit maakt het tegelijk lastiger om een MKBA op te stellen. Volgens de probleemanalyse gaat om vier aspecten, namelijk barrièrewerking en oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, geluidhinder en luchtkwaliteit. De probleemanalyse gaat nader in op deze vier aspecten ten aanzien van kwantificeerbaarheid en het wel of niet voldoen aan wettelijke normen.

We hebben de volgende opmerking daarbij: in de MKBA wordt expliciet aandacht besteed aan ruimtelijke kwaliteit en hoe dit is te operationaliseren. Ruimtelijke kwaliteit is lastig te kwantificeren en te waarderen als maatschappelijk effect in een MKBA. Daarnaast betreft het vooral lokale effecten, terwijl de MKBA het saldo weergeeft op nationaal niveau. Aangezien het van belang is voor de besluitvorming, is het relevant daar aandacht aan te besteden, zolang de MKBA maar correct wordt uitgevoerd. Met de aandacht voor ruimtelijke kwaliteit wijkt deze MKBA inhoudelijk af van het format, zoals dit in het Kader MKBA bij MIRT-verkenning is uitgewerkt.

Algemene MKBA-uitgangspunten

De algemene uitgangspunten dienen te worden toegepast conform de geldende standaarden in het Kader KBA bij MIRT-verkenningen. Dit geldt voor zaken als de gebiedsafbakening, de discontovoet, de geanalyseerde periode, het zichtjaar, de BTW en het weergeven van effecten voor twee macro-economische scenario's. De MKBA dient alle bij wegeaanleg en -uitbreiding gebruikelijke welvaartseffecten te omvatten.

Projectdefinitie – er zijn 5 alternatieven geselecteerd die de leefbaarheid ter hoogte van Vught verbeteren en drie bij Haaren/Helvoirt. In totaal zijn 13 combinaties van alternatieven vergeleken in deze MKBA. Dit is vrij veel voor een MKBA, ondanks dat in eerdere fase minder goede alternatieven zijn afgevallen. Dit is te verklaren vanuit de mogelijke combinaties van maatregelen voor verschillende delen van de N65.

Nulalternatief – het nulalternatief wordt globaal omschreven in de samenvatting onder Sanering Geluid en in paragraaf 2.5. Hieruit valt op te maken dat er twee geluidsaneringsprogramma's en ingrepen rondom het spoor (PHS) lopen en dat deze in de situatie dat als dit project niet doorgaat (het nulalternatief) toch worden uitgevoerd. Dit betekent dat baten van de geluidsmaatregelen niet als additionele baat van de projectalternatieven mogen worden meegenomen. Dit is in deze MKBA correct toegepast.

Verder valt op te maken dat uitgegaan wordt van een autonome groei van het personenverkeer over de weg van 0,5% en het vrachtverkeer met 1,4% per jaar. In de beschrijving wordt geen informatie gegeven over verdere ontwikkelingen in de

omgeving, zoals woningbouwplannen en dergelijke die het verkeersbeeld beïnvloeden.

Gebiedsafbakening – Deze informatie is niet terug te vinden in de MKBA maar in de Uitgangspunten verkeersberekeningen. Hieruit valt op te maken dat het studiegebied wordt begrensd door Tilburg, Waalwijk, Den Bosch en Boxtel. Deze regionale afbakening is te verdedigen gezien het feit dat de N65 maar een beperkte doorgaande functie heeft. De effecten zijn zoveel mogelijk op nationaal niveau bepaald.

Zichtjaar – uit de tabellen valt op te maken dat het zichtjaar 2030 is conform Kader MKBA bij MIRT-verkenningen.

Geanalyseerde tijdsperiode – De periode 2021-2120 voor effectbepaling is gehanteerd.

BTW – de prijzen zijn inclusief BTW.

Discontovoet – Er is correct met 5,5 % gerekend. Vanaf 1 april 2016 gelden nieuwe voorschriften voor het gebruiken van de discontovoet Kamerstuk 29 352 nr. 6 2015-2016 Waardering van risico's bij publieke investeringsprojecten. Daarin dient voor dergelijke projecten met 4,5% te worden gerekend.

Prijspeiljaar – het basisjaar voor de netto contante waarde is 2012. Conform het Kader MKBA MIRT-verkenningen dient in de overzichtstabel de kosten en baten in het prijspeil van het eerste jaar van investering te worden gepresenteerd. Hier is van afgeweken. Naarmate het verschil tussen het eerste jaar en het prijspeiljaar groter wordt, zal de invloed van de discontovoet groter worden. De MKBA-ratio wordt er niet mee beïnvloed maar het heeft wel invloed op het MKBA-saldo.

Accijnzen – Dit effect is niet opgenomen in deze MKBA. Als een project tot nieuw verkeer leidt of tot een verschuiving van vervoerwijzekeuze kunnen er extra accijnsbaten optreden. Dit is hier waarschijnlijk niet aan de orde.

Conclusie: de informatie in de MKBA is op aantal punten summier, zoals op het punt van het nulalternatief en de gebiedsafbakening. Dit heeft op zich geen effect op de uitkomsten, maar maakt de MKBA lastig zelfstandig leesbaar en toetsbaar op volledigheid en consistentie.

De wijziging van de discontovoet per 1 april 2016 is niet nader onderzocht in de gevoeligheidsanalyse. Het saldo van de MKBA wordt hierdoor minder negatief maar zal niet tot een positief saldo leiden.

Specifieke uitgangspunten wegenprojecten

Voor wegenprojecten is er in het Kader MKBA bij MIRT-verkenningen een format opgesteld en zijn specifieke uitgangspunten voor wegenprojecten opgesteld. MKBA's voor MIRT-projecten dienen zich daaraan te houden maar kunnen beargumenteerd daarvan afwijken. Dit is hier aan de orde.

Gebruik NRM – Uit de notitie uitgangspunten verkeersberekeningen (18 december 2014) wordt duidelijk dat er met een combinatie van het Nationaal Regionaal Model (NRM) is gerekend en het gedetailleerdere regionale verkeersmodel GG. De reden is

dat het NRM geen kruispuntmodellering kent, wat hier wel van belang is. De werkwijze en de resultaten zijn getoetst in de plausibiliteitsnotitie (juni 2014) en plausibel bevonden. Voor deze second opinion nemen wij deze conclusie over.

Scenario 's - Er is met één scenario gerekend, terwijl de vereiste is om met het GE- en RC-scenario van de WLO-scenario 's van het CPB te rekenen. Het GGA-model rekent met een middenscenario. Het is niet mogelijk om GE en RC met dit verkeersmodel door te rekenen. In de gevoeligheidsanalyse zijn na opmerkingen van het KiM de saldi voor GE en RC geschat. Hoe dit is gebeurd, staat niet toegelicht. Verdere opmerkingen hierover staan bij overzichtstabel en gevoeligheidsanalyse.

Kosten

De investerings- en onderhoudskosten zijn geraamd op basis van een voorlopige kostenraming. De kostenramingen zijn getoetst door de kostenpool (8 juli 2015) en plausibel bevonden. Voor deze second opinion nemen wij deze conclusie over

Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit wordt niet standaard in een MKBA meegenomen. Een van de redenen is dat ruimtelijke kwaliteit niet eenduidig als maatschappelijk effect is gedefinieerd. In de beschrijving wordt als de maatschappelijke welvaartsverandering genoemd de waardering van de ruimtelijke kwaliteit door de weggebruiker, de waardering door bewoners, de bestaanswaarde en de kosten voor herstel. Voor de waardering door bewoners speelt het verlies van uitzicht door bijvoorbeeld geluidschermen op de waarde van de woningen.

In bijlage 2 van de MKBA staat toegelicht hoe uit de database van Funda.nl de invloed van snelwegen en geluidschermen op de woningwaarde is bepaald. De resultaten zijn aannemelijk. Voor een nauwkeurigere toetsing en voor toekomstige toepassingen in de MKBA is het raadzaam de volledige analyse te publiceren.

In deze MKBA gaat het alleen om de verschillen op dit punt tussen de projectalternatieven omdat ook zonder dit project geluidsschermen zouden worden geplaatst.

Het aantal beïnvloede woningen staat per projectalternatief toegelicht. In de berekening wordt een factor 10% en 20% toegepast. In de toelichting wordt wel de keuze voor een factor 20% toegelicht maar niet wanneer een factor 10% van toepassing is. Dit is in een eerdere fase al doorgegeven maar heeft niet tot resultaat geleid.

Bereikbaarheidseffecten

De bereikbaarheidseffecten staan uitgewerkt in paragraaf 3.2 onder gegeneraliseerde reiskosten en netwerkbetrouwbaarheid.

Bij de bereikbaarheidseffecten kan het gaan om veranderingen in de reistijd, de betrouwbaarheid en reiskosten van het wegverkeer, accijnsinkomsten en effecten tijdens de bouw.

In deze MKBA is gekeken naar de veranderingen van de reistijd en reistijdbetrouwbaarheid voor het wegverkeer. Daarnaast is de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer bekeken. De overige posten zijn niet in de MKBA opgenomen.

Reistijdbaten

De reistijdbaten komen uit het verkeersmodel en zijn getoetst in de Plausibiliteitsnotitie (17 juni 2014) en plausibel bevonden. In de MKBA (paragraaf 3.2) worden de reistijdwinsten toegelicht en geïllustreerd in tabel 2 met reistijdveranderingen op verschillende relaties. Uit de analyse blijkt de reistijdwinsten bij de alternatieven onder CV3 veel hoger zijn dan die onder CV4. Dit komt omdat bij CV4 een aansluiting ontbreekt bij de Helvoirtseweg/Kennedylaan er veel meer moet worden omgedreden. Dit is ook zichtbaar in de verandering van aantal voertuigkilometers in tabel 4.

Reistijdwaardering

Hier ontbreekt de bron en omvang van de gehanteerde kengetallen. In de reactie van RIGO op de RWS-voortoets (16 februari 2016) staan de kengetallen voor reistijdwaardering wel vermeld. Daaruit blijkt dat het om geactualiseerde kengetallen uit 2013 gaat.

Betrouwbaarheid

Als er sprake is van congestie mag 25% betrouwbaarheidskosten worden toegerekend. Uit de reactie van RIGO op de RWS-voortoets (16 februari 2016) blijkt met deze opslag is gerekend omdat er sprake is van een ochtend- en avondspits.

Oversteekbaarheid voor het langzame verkeer

De oversteekbaarheid voor langzaam verkeer is globaal geschat en in euro 's gewaardeerd door een eigen kengetal. Hierbij is een tijdwaardering van 4 euro gehanteerd voor voornamelijk scholieren. Dit klinkt aannemelijk. Decisio (2012) komt hoger uit maar daar gaat het om een landelijk gemiddelde.

Conclusie

De resultaten lijken plausibel. Ons bezwaar is dat de verantwoording niet volledig is. Een toelichting en referenties naar gehanteerde kengetallen ontbreken. Dit is in een eerdere fase doorgegeven maar heeft niet tot een aanvulling op dit punt in de MKBA-rapportage geleid.

Effecten op leefbaarheid en milieu

Verkeersveiligheid

In deze MKBA is alleen het verkeersveiligheidseffect op de lokale situatie berekend. Door een verschuiving van verkeer naar het lokale wegennet in Vught nemen lokaal de kosten van verkeersveiligheid toe. Echter, over het gehele wegennet neemt het verkeer af. Door alleen de lokale effecten in de MKBA mee te nemen is er sprake van een lichte overschatting van de verkeersveiligheidseffecten. Dit wordt ook gemeld in de MKBA.

De bron van de kengetallen in tabel 14 ontbreekt. De gehanteerde kengetallen wijken af van de standaardkengetallen in CE (2014) en CPB/PBL (2014).

Bij de N65 is sprake van het op ongeoorloofde wijze en momenten oversteken van de n65 door fietsers. Dit zal na aanpassing van de N65 niet meer mogelijk zijn. Dit effect heeft men niet kunnen kwantificeren en is niet in geld gewaardeerd. Dit is in principe een positieve maar niet waardeerbare verkeersveiligheidsbaat.

Naast verkeersveiligheid wordt ook sociale veiligheid genoemd. Dit aspect is niet kwantificeerbaar.

Geluid

De berekening en de gehanteerde kengetallen staan toegelicht. Uit de MKBA blijkt dat per saldo de baten klein zijn. Er zijn door de veranderingen in verkeersbewegingen woningen die meer en woningen die minder overlast ervaren. De som van al deze veranderingen laat een kleine afname zien van de (waardering van) geluidsoverlast in vergelijking met de referentiesituatie.

Effecten op luchtkwaliteit en klimaat

De gehanteerde kengetallen komen van RIGO (RIGO (2012) Omgevingskwaliteiten bij MIRT-projecten). Er is gebruik gemaakt van globale kengetallen, dus niet uitgesplitst naar NO_x, SO₂ of PM_{2,5} en PM₁₀. Deze komen niet geheel overeen met de kengetallen van CE (2014). Echter er zijn momenteel geen geactualiseerde standaardkengetallen voor externe effecten beschikbaar op de RWS/SEE website.

Broeikasemissies zijn niet berekend. Er is niet toegelicht waarom deze niet zijn meegenomen.

Conclusie

De kosten- en verkeersberekeningen zijn in een eerdere fase getoetst en plausibel bevonden. Deze conclusies nemen we over. De toelichting vinden we ontoereikend ten aanzien van de gehanteerde kengetallen. Bronnen ontbreken. Anderzijds constateren we tegelijkertijd dat RWS/SEE geen kengetallen meer publiceert op hun website. Dit bemoeilijkt het correct hanteren van de juiste en actuele kengetallen.

Indirecte effecten

Er zijn geen indirecte effecten bepaald. Deze treden waarschijnlijk ook niet op.

Overzichtstabel en gevoeligheidsanalyses

In de overzichtstabel staan voor de dertien projectalternatieven de maatschappelijke en kosten weergegeven in totaal, als saldo en als baten/kosten-ratio bij het midden-scenario. De resultaten voor het GE en RC-scenario staan bij de gevoeligheidsanalyse. Volgens het Kader MKBA bij MIRT-verkenningen dient dit in de overzichtstabel te staan en niet als onderdeel in de gevoeligheidsanalyse.

In de gevoeligheidsanalyse dient de gevoeligheid voor bijvoorbeeld kosten, bouwperiode en fasering onderzocht te worden. De aanbeveling is een gevoeligheidsanalyse op de belangrijkste kosten- en batenposten uit te voeren. In deze MKBA is naast de invloed van variatie in verkeersomvang ook gekeken naar de invloed van een hogere waarde van beïnvloede woningen.

De invloed blijkt echter beperkt te zijn.

In deze MKBA is niet gekeken naar de invloed van de discontovoetwijziging per 1 april 2016, bijvoorbeeld in de gevoeligheidsanalyse of door de internal rate of return te bepalen (IRR). Hiermee wordt het saldo van de MKBA nog niet positief maar is wel een aandachtspunt in de gevoeligheidsanalyse, temeer als ook naar versoberde alternatieven wordt gekeken.

Ten slotte is een stakeholderanalyse uitgevoerd. In deze analyse blijkt dat vooral de verkeersdeelnemers profiteren.

Literatuurlijst

CE (2014) Externe en infrastructuurkosten van verkeer. Een overzicht voor Nederland in 2010. Delft.

CPB/PBL (2015) Maatschappelijke Kosten en Baten Prijsbeleid Personenauto's. Den Haag.

Decisio en transaction management centre (2012) Maatschappelijke kosten en baten van de fiets. Quick scan. Amsterdam/Den Haag.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2013) Startbeslissing MIRT Verkenning N65 Vught - Haaren.

RIGO (2012) Omgevingskwaliteiten bij MIRT-projecten. Amsterdam.

RIGO (2015) MKBA N65 Een analyse van verkeer en omgevingsinvloeden. Amsterdam.

Rijkswaterstaat (2012). Kader KBA bij MIRT verkenningen. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag.

Colofon

Dit is een uitgave van het
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Februari 2016
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Auteur:
Johan Visser

Vormgeving en opmaak:
IenM

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965
Fax : 070 456 7576

Website : www.kimnet.nl
E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.