

NOTA VAN BEVINDINGEN

Door Rijkswaterstaat is in april 2006 de kosten-batenanalyse (KBA) voor de N50 Ramspol - Ens opgeleverd. De provincie Flevoland heeft Decisio gevraagd een second opinion uit te voeren op deze KBA. Op deze second opinion is door Rijkswaterstaat gereageerd en deze reactie is met de provincie besproken. Op basis van deze bespreking is in deze "Nota van bevindingen" een gezamenlijke samenvatting gegeven van de second opinion en de reactie hierop van Rijkswaterstaat.

1. Veiligheid

In de kosten-batenanalyse (KBA) zijn vanwege de geringe verwachte effecten en de aard van de KBA, het betreft hier een kengetallen KBA, de veiligheidseffecten niet uitgewerkt en meegenomen. Door de provincie Flevoland is verzocht dit wel te doen vanwege de hoeveelheid brugopeningen en hiermee gepaard gaande files en kans op kop-staartongevallen.

Deze berekening is herhaald waarbij is uitgegaan van circa 8 ongevallen gerelateerd aan het aantal brugopeningen (deze aanname is gebaseerd op de trajectnota/MER) en een kans op een dodelijk ongeval bij kop-staart botsing van 1 op 400 op de N50. Bij een waarderingskental voor een dodelijk ongeval van 2,5 miljoen EURO wordt het verschil in veiligheid tussen 13 en een 7 meter hoge brug berekend als 0,7 miljoen EURO, uitgedrukt in Netto Contante Waarde. Bij een 13 en een 10 meter hoge brug bedraagt dit verschil 0,3 miljoen EURO.

Hoewel er in de berekening alleen uitgegaan is van dodelijke ongevallen is de financiële waardering daarvan zoveel groter dan van ongevallen zonder dodelijke slachtoffers, dat een meer gedetailleerde ongevalsberekening naar verwachting niet tot significante aanpassing van de resultaten leidt.

2. Reistijdwaardering

In de second opinion wordt er terecht op gewezen dat een reële toename van de reistijdwaardering in de tijd ontbreekt in de KBA. Een inschatting van de groei in de reële reistijdwaardering is bekend tot 2020. Voor de periode 2020-2040 kan de toename van de reistijdwaardering op basis hiervan geëxtrapoleerd worden. De extra baten als gevolg van de stijging van de reistijdwaardering die aan de verschillende varianten toegerekend kunnen worden bedragen dan ten opzichte van het nul-alternatief (2x1 rijstrook, brughoogte 7 m), uitgedrukt in Netto Contante Waarde:

- voor het wegprofiel 2x1 rijstroken en brughoogten van 10 of 13 m.
0,2 - 0,5 miljoen EURO
- voor het wegprofiel 2x2 rijstroken en brughoogten van 7, 10 of 13 m.
0,1 - 0,6 miljoen EURO

3. Overige opmerkingen

In de second opinion wordt erop gewezen dat het later verhogen van de brug naar 13 meter veel duurder is dan nu direct een 13 meter hoge brug aanleggen. Een 13 m hoge brug kost nu ca. 12M€ meer in aanleg dan een 7 m hoge brug. In een later stadium een 7 m hoge brug verhogen naar een 13 m hoge brug kost naar schatting 60 M€. Op basis van de KBA,

inclusief de hierboven geschetste correcties is er echter ook op de langere termijn geen reden voor het verhogen van de brug naar 13 m.

Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat er per definitie een aantal aspecten zijn die niet objectief in financiële zin te waarderen zijn en die daarom ook niet in de KBA verrekend worden, zoals het belang van de N50 als schakel en alternatieve route in het totale hoofdwegennet en de kwaliteit/betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling.

In de second opinion wordt opgemerkt dat in de KBA uit is gegaan van voldoende capaciteit op de weg bij brugopeningen. De vraag is of dit bij een 2x1 wegprofiel en een 7 meter hoge brug onder alle omstandigheden waar is. Met de verwachte toename van de verkeersintensiteit kan er met name in de zomerperiode sprake zijn van verkeershinder als gevolg van wachttijden voor de brug. Uitschieters in de wachttijden hebben, omdat ze slechts gedurende het hoogseizoen optreden, een beperkte invloed op de effecten op jaarbasis.

Eindconclusie

Kosten-Baten Saldo van de verschillende alternatieven t.o.v. het nul-alternatief wordt, na de aanpassingen zoals gesuggereerd in de second opinion, iets minder negatief, maar dit heeft geen invloed op de eindconclusie van de KBA, namelijk dat het nulalternatief van alle onderzochte alternatieven het best scoort in termen van Netto Contante Waarde, met een verdere mogelijkheid van optimalisatie middels een aanpassing van het brugopeningsregime.