

Datum : 21 augustus 2006
Aan : Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DG Personenvervoer)

Second opinion op de Aanvullende KBA Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere

Als vervolg op de eerder gepubliceerde Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere heeft Rijkswaterstaat een knelpuntenanalyse uitgevoerd voor de wegen in het studiegebied. Daaruit blijkt dat de grootste knelpunten zich voordoen op de A10-Oost, de A1 en de A6. Voorts blijkt uitbreiding van de wegcapaciteit juist op deze trajecten niet al te duur te zijn, alles samen 1 á 1½ mld euro. Dit heeft geleid tot een nieuwe variant, de Locatiespecifieke variant genoemd, waarvan de kosten-batenanalyse (KBA) een maatschappelijk rendement van 5% á 10% laat zien.¹

Het werpt een nieuw licht op de twee varianten die tot voor kort in discussie waren, de Stroomlijnvariant en de Verbindingsvariant. Beide varianten omvatten ook, in meerdere of mindere mate, ingrepen op de A6, de A1 en de A10. Die onderdelen van beide varianten zijn blijkbaar maatschappelijk rendabel.

De resterende onderdelen van beide varianten zouden elk op hun eigen merites beoordeeld moeten worden. Het gaat dan vooral om de Gaasperdammerweg door Amsterdam Z-O, de A9 door Amstelveen en de eventuele nieuwe A6/A9-verbinding tussen de knooppunten Holendrecht en Muiderberg. Het onderzoek wees uit dat sommige van die onderdelen goedkoper zijn dan eerder werd berekend. Desondanks laten tentatieve berekeningen zien dat ze vooralsnog maatschappelijk niet rendabel zijn. Dat komt omdat deze resterende onderdelen verkeerskundig onvoldoende probleemoplossend zijn: ze dragen onvoldoende bij aan het verhogen van de snelheid in het studiegebied of aan het beperken van de verliestijd.

De Aanvullende KBA geeft helaas geen goed inzicht in de kosten en baten van deze resterende onderdelen van beide varianten. Daarnaast plaatst deze second opinion enkele kritische kanttekeningen bij de presentatie van de uitkomsten en bij de validiteit van enkele conclusies.

¹ Decisio, Aanvullende KBA Berekeningen Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, Notities d.d. 8 juni 2006 en 16 juni 2006. Rijkswaterstaat, Bouwen en Beprijzen, Notitie d.d. 20 april 2006. Rijkswaterstaat, Overzichtsrapportage planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, te verschijnen. Op dit moment wordt door de opstellers van de notities nog een controle uitgevoerd op de gerapporteerde effecten. Dit kan nog tot wijzigingen leiden.

1 Uitgevoerde knelpuntanalyse leidt tot een nieuwe variant

Gezien de negatieve uitkomsten van de KBA van december 2005 hebben het Ministerie van Financiën en het CPB aan het Ministerie van VenW gevraagd om slimme combinaties van bouwen en beprijzen uit te werken. VenW heeft hieraan ten dele gehoor gegeven door op zoek te gaan naar mogelijkheden om de kosten te drukken.

Uit het aanvullende onderzoek bleek allereerst dat de top drie knelpunten in het studiegebied bestaat uit de A10-Oost, de A1 Diemen-Muiderberg en de A6 Hollandse Brug. Voorts bleek uitbreiding van de capaciteit uitgerekend op dit traject A6/A1/A10-Oost naar verhouding niet al te duur te zijn. Dit heeft geleid tot een nieuwe variant met een maatschappelijk rendement van 5% á 10% (zie figuur 3.1 en zie tabel 1.1).^{2 3}

Blijkbaar is een dergelijke eenvoudige knelpuntanalyse eerder, in de Verkenningfase of aan het begin van de Planstudiefase, niet uitgevoerd.⁴ Anders zou uitbreiding van de capaciteit op dit traject al veel eerder als zelfstandige variant in beeld zijn gekomen.

Deze nieuwe variant logenstraft de tot voor kort heersende opvatting dat een positief KBA-saldo voor wegprojecten in deze regio onhaalbaar is. Voorwaarde is wel dat het project gericht moet zijn op concrete knelpunten, dat wil blijkbaar zeggen op de A6, de A1 en de A10-Oost.

Tabel 1.1 Kosten en baten van de “locatiespecifieke variant” A6/A1/A10-Oost (NCW 2011, prijspeil 2005, discontovoet 5,5%, mld euro, EC-scenario)

Zonder beprijzen

Baten	2,1 + pm
Kosten	1,2
Saldo van baten en kosten	0,9 + pm
Interne rentevoet (IRR)	10,5%

Met beprijzen^a

Baten	1,1 + pm
Kosten	1,2
Saldo van baten en kosten	- 0,1 + pm
Interne rentevoet (IRR)	5,1%

^a Variant 5 van Cie. Nouwen.

Bron: Notities Decisio.

² De variant wordt in de Aanvullende KBA “locatiespecifieke variant” genoemd. Het gaat echter niet om een uitbreiding van de weg op een specifieke *locatie* maar om een uitbreiding van de wegcapaciteit op een *traject*, de A6/A1/A10 van Almere tot Amsterdam-Amstel.

³ Helemaal nieuw is de variant niet, het is nagenoeg gelijk aan het oostelijk deel van de Stroomlijnvariant.

⁴ De eerder uitgevoerde verkeerskundige analyse bevatte al wel een analyse van het verkeer met herkomst Flevoland en als bestemming de agglomeratie Amsterdam. Daaruit bleek dat 30% van dat verkeer Amsterdam aan de zuidkant passeert en dat 70% Amsterdam in gaat.

Een recente nadere dynamische verkeersanalyse door Rijkswaterstaat laat zien dat in deze variant mogelijk opstoppingen op de verbrede A1 zullen ontstaan voor het knooppunt Diemen.⁵ Mogelijk vereist dit een andere configuratie van het knooppunt hetgeen extra geld zou kunnen kosten. De mogelijke aanpassingen zijn nog niet nader uitgezocht.

In de Aanvullende KBA zijn de merites van deze nieuwe variant helaas spaarzaam onderzocht. Er rijzen in ieder geval drie vragen:

1. Had deze variant niet iets meer ge-optimaliseerd kunnen worden? (Hadden er wellicht enkele andere rendabele ingrepen toegevoegd kunnen worden? Is de hinder tijdens de bouw inderdaad zo groot als waarmee is gerekend?). Wellicht is het maatschappelijk rendement hoger dan de nu berekende 5% á 10%.
2. Klopt het dat deze variant niet alleen de grootste toekomstige knelpunten aanpakt maar ook de grootste actuele knelpunten? Dat zou betekenen dat deze variant met een geschatte bouwtijd van 3 á 4 jaar in aanmerking zou kunnen komen voor versnelde uitvoering.⁶
3. Klopt het dat uitvoering van deze variant, met name ook de uitbreiding van de A1, een no regret karakter heeft? Dat zou betekenen dat een keuze nu voor dit project een latere besluitvorming over het aanpakken van hetzij de Gaasperdammerweg hetzij de Verbinding A6/A9 niet doorkruist.^{7 8}

2 Beide eerdere varianten moeten uitgesplitst worden

Uit het aanvullende onderzoek kwam ook naar voren dat de twee varianten die in de eerdere KBA al waren onderzocht, de Stroomlijnvariant en de Verbindingsvariant, minder geld hoeven te kosten. Er kon bespaard worden op de kosten van grondaankopen, het saneren van de vuilstort bij Muiderberg kon vermeden worden en voor de eventuele tunnel bij het Naardermeer kon, volgens het Centrum voor Ondergronds Bouwen, de risicovoorziening omlaag. Bovendien zouden de baten iets toe kunnen nemen door een effectiever gebruik van wisselstroken. Het KBA-saldo van beide varianten is daardoor minder negatief.

Maar het belangrijkste punt is dat de beoordeling van deze twee eerdere varianten in een ander perspectief is komen te staan. Omdat de A6/A1/A10-Oost variant zo gunstig afsteekt tegen de twee andere varianten luidt de vraag nu: wat is de meerwaarde van de twee eerdere varianten

⁵ Zie de Overzichtsrapportage, concept d.d. 4 augustus 2006, par. 3.3.1.

⁶ Technisch kan de mate van urgentie van een project vastgesteld worden door de First-Year-Rate-Of-Return uit te rekenen.

⁷ Technisch kan dit vastgesteld worden door de effecten van de Verbindingsvariant plus uitbreiding van de A1 te vergelijken met de effecten van de Verbindingsvariant zonder uitbreiding van de A1.

⁸ Om helemaal zeker te zijn van het no regret van een bepaalde variant zou het maatschappelijk rendement ook berekend moeten worden op basis van een scenario met lagere groei van de mobiliteit dan het gebruikte EC-scenario (zie par. 3).

ten opzichte van de A6/A1/A10-Oost variant? Om precies te zijn: wat is de meerwaarde van het resterende deel van de Stroomlijnvariant (met name het aanpakken van de Gaasperdammerweg en de uitbreiding van de A9 door Amstelveen, zie figuur 3.1) respectievelijk wat is de meerwaarde van het resterende deel van de Verbindingsvariant (met name het nieuwe tracé tussen de knooppunten Muiderberg en Holendrecht en de uitbreiding van de A9 door Amstelveen)? Een dergelijke nieuwe kijk op de twee eerdere varianten ontbreekt in de Aanvullende KBA.⁹ Tabel 2.1 geeft een eerste inschatting van die meerwaarde, deels op basis van eigen berekeningen van het CPB.

Tabel 2.1	Meerwaarde van enkele projectonderdelen ten opzichte van de A6/A1/A10-Oost variant (NCW 2011, prijspeil 2005, discontovoet 5,5%, mld euro, EC-scenario)	Gaasperdammerweg	Verbinding A6/A9 en A9-
		en A9-A'veen (ST-max)	A'veen (VB-TB2)
Zonder beprijzen			
Baten		0,2 + pm	1,1 + pm
Kosten		1,4	2,2
Saldo van baten en kosten		- 1,2 + pm	- 1,1 + pm
Interne rentevoet (IRR)		1,0%	2,5%
Met beprijzen ^a			
Baten		0,2 + pm	0,8 + pm
Kosten		1,4	2,2
Saldo van baten en kosten		- 1,2 + pm	- 1,4 + pm
Interne rentevoet (IRR)		1,0%	1,5%

^a Variant 5 van Cie. Nouwen

Bron: Notities Decisio; eigen berekeningen CPB.

Uitvoering van de resterende delen van de Stroomlijnvariant (versie ST-max) kost 1,4 mld euro. Zowel de uitbreiding van de capaciteit van de A9 door Amstelveen als het aanpakken van de Gaasperdammerweg blijken tamelijk duur te zijn. De verkeerskundige baten bedragen slechts 0,2 mld euro. Waarom zijn de baten van uitbreiding van 2x3 naar 2x4 rijstroken zo laag? Uit de beknopte rapportage blijkt wel dat de Stroomlijnvariant nauwelijks iets toevoegt aan de verhoging van de snelheid in het netwerk in vergelijking met uitvoering van alleen de A6/A1/A10 variant. Dat zou ook impliceren dat deze variant nauwelijks iets bijdraagt aan het beter bereikbaar maken van de werklocaties rond Schiphol. Een nadere toelichting van deze opmerkelijke uitkomst ontbreekt.

⁹ De OEI Leidraad schrijft een dergelijke uitsplitsing voor: "Om te voorkomen dat bij de verzameling van investeringen de winst van het ene onderdeel het verlies van een ander onderdeel verbergt, is een aanscherping gewenst. Een project is dan te omschrijven als de kleinst mogelijke verzameling van onderling samenhangende investeringen die naar verwachting technisch uitvoerbaar en economisch haalbaar is." (zie Eijgenraam et al, 2000, Evaluatie van infrastructuurprojecten; Leidraad voor kosten-batenanalyse, p. 192)

Tabel 2.2 Effecten op het wegverkeer in het netwerk (etmaal)

	EC-scenario 2020				
	2000	Referentie	Locatiespecifieke variant (A6/A1/A10)	Stroomlijnvariant (ST-max)	Verbindingsvariant (VB-TB2)
Zonder beprijzen					
Gemiddelde snelheid (km/uur)	57	52	55	55	57
Gemiddelde verliestijd (min/km)	0,31	0,41	0,35	0,34	0,32
Met beprijzen ^a					
Gemiddelde snelheid (km/uur)	–	57	59	60	59
Gemiddelde verliestijd (min/km)	–	0,30	0,27	0,26	0,26

^a Variant 5 van Cie. Nouwen (congestieheffing op plaatsen en tijdstippen waar I/C > 0,9 (referentie) of I/C > 0,8 (varianten))

Bron: Arane en 4cast, Verkeerskundige analyses Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, 22 december 2005. Notities Decisio.

De niet-verkeerskundige baten liggen op het vlak van de lokale milieuaspecten en stedelijke kwaliteit (de PM-posten). Kunnen die lokale effecten niet nader gekwantificeerd worden? Zijn die baten zo groot dat ze opwegen tegen de extra investeringskosten van 1,4 mld euro? Zijn er wellicht andere creatieve oplossingen die de lokale leefomgeving verbeteren zonder de doorstroming te hinderen? Kan de doorstroming wellicht verbeterd worden met verkeersmanagement maatregelen?

Uitvoering van de resterende delen van de Verbindingsvariant (versie TB2) kost naar schatting 2,2 mld euro (zie tabel 2.1, laatste kolom). Naast de uitbreiding van de A9 door Amstelveen gaat het vooral om de nieuwe verbinding tussen de knooppunten Holendrecht en Muiderberg, inclusief de kosten van een korte tunnel langs het Naardermeer. De verkeerskundige baten bedragen naar schatting 0,8 á 1,1 mld euro. De Aanvullende KBA bevat geen nadere analyse van deze post. Eigen berekeningen van het CPB laten zien dat iets meer dan de helft van deze baten (0,5 á 0,6 mld euro) te danken is aan het feit dat de nieuwe verbinding tussen de A6 en de A9 ongeveer 4 kilometer korter is dan de route via de Gaasperdammerweg.¹⁰ Een grote groep reizigers spaart daardoor brandstofkosten en tijd uit. Ook dat is maatschappelijke winst. Het impliceert echter dat de extra bijdrage aan bestrijding van de congestie slechts 0,3 á 0,5 mld euro is. Waarom is de bijdrage van deze uitbreiding van de wegcapaciteit aan bestrijding van de congestie zo gering?

¹⁰ Berekening is op aanvraag beschikbaar.

3 Andere aandachtspunten

Toekomstvast?

De verkeerskundige analyses zijn alleen uitgevoerd voor het EC-scenario en alleen voor het zichtjaar 2020. Het EC-scenario is het scenario met de hoogste groei van de mobiliteit. Een solide test op de “toekomstvastheid” zou verkeerskundige analyses vereisen voor minstens twee scenario's en minstens twee zichtjaren, voor alle varianten. Minstens twee scenario's om te weten of de knelpunten ook ernstig zijn bij een lagere groei van de mobiliteit, minstens twee zichtjaren om te weten of de knelpunten zich snel tempo verergeren of niet.

In de KBA zijn de voor 2020 berekende reistijdbaten lineair opgehoogd voor de jaren na 2020 in lijn met de landelijke ontwikkeling van de verkeersintensiteiten in het EC-scenario.¹¹ Ook voor de KBA geldt dat een test op de toekomstvastheid een analyse vereist voor minstens twee scenario's en minstens twee zichtjaren, voor alle varianten.

Verbetering kwaliteit van het netwerk

In de Verbindingsvariant wordt het netwerk uitgebreid door de aanleg van een nieuw tracé tussen de knooppunten Holendrecht en Muiderberg. Het maakt de reisafstand korter voor een grote groep automobilisten. In die zin verhoogt het de kwaliteit van het netwerk. De baten daarvan zijn in de KBA, deels expliciet deels impliciet, berekend op 0,5 á 0,6 mld euro (zie paragraaf 2).

De nieuwe schakel maakt het netwerk ook robuuster, zo wordt verondersteld. Met name bij ongevallen hebben automobilisten een extra optie om de optredende file te vermijden. Mede op basis van gegevens van de filethermometer 2004 heeft Decisio de baten van deze extra optie geschat op 53 mln euro. Is dat plausibel?

Uit rapportages van AVV komt naar voren dat slechts een klein deel van de files veroorzaakt wordt door ongevallen, maar het betreft wel vaak lange files. Daardoor is ongeveer 20% van de voertuigverliesuren te wijten aan ongevallen.¹² Dit lijkt er op te duiden dat er veel te winnen is.

De extra betrouwbaarheidsbaten die voortvloeien uit de extra schakel in het netwerk kunnen echter niet al te hoog zijn vanwege een drietal redenen. Op de eerste plaats hebben automobilisten in het nulalternatief al diverse opties tot hun beschikking (andere route, ander tijdstip), de nieuwe schakel voegt alleen een optie toe. Ten tweede brengt gebruik van de extra

¹¹ In de notities van Decisio wordt opgemerkt dat men bij de veronderstelde groei van de verkeersintensiteit na 2020 uitgegaan is van een landelijk gemiddelde groei, maar dat de groei in het studiegebied waarschijnlijk hoger zal zijn vanwege de relatief sterke groei van Almere. Dat is juist. Anderzijds ligt in alle scenario's het accent na 2020 iets meer op groei buiten de Randstad, iets minder op groei in de Randstad. Daarom blijft de conclusie gehandhaafd dat de facto gerekend is met het scenario met de hoogste mobiliteitsgroei, ook na 2020.

¹² Zie onder ander AVV, Berekende voertuigverliesuren door incidenten in Utrecht, *Verkeer & Vervoer Modellen*, juli 2006; AVV en Goudappel Coffeng, *Betrouwbaarheid van reistijden*, 18 februari 2004.

optie niet alleen baten maar ook kosten met zich mee in termen van extra brandstofverbruik, omrijtijd en kans op files op de omrijroute. Ten derde is het nog maar de vraag of een nieuwe schakel in het netwerk echt wel zoveel beter is voor de betrouwbaarheid van het netwerk in vergelijking met een verbreding van bestaande wegen. Bij verbreding van bestaande wegen ontstaat immers meer ruimte om een ongeval te passeren. Het is daarom zelfs de vraag of specifiek in de Verbindingsvariant wel een additionele post voor verhoging van de betrouwbaarheid opgevoerd moet worden, bovenop de baten van verhoging van de betrouwbaarheid waarmee standaard in alle varianten al gerekend wordt.

Op grond van deze argumenten meent het CPB dat in de KBA terecht met niet al te hoge additionele betrouwbaarheidsbaten is gerekend.

De berekening van de reistijdbaten zou iets nauwkeuriger kunnen

Het KBA-model berekent de reistijdbaten aan de hand van de ontwikkeling van het aantal reizigers en de reistijd per reiziger (per herkomst-bestemmingsrelatie, per motief, per dagdeel). Het is doorgaans beter om de reistijdbaten te ontleen aan de ontwikkeling van het aantal afgelegde kilometers en de reistijd per kilometer (uiteraard mag het aantal afgelegde kilometers gesplitst worden in het aantal reizigers en het aantal kilometers per reiziger).¹³

In enkele situaties ontstonden door de gekozen formulering zichtbaar fouten. Die zijn handmatig gecorrigeerd door de betreffende verandering van de reistijd “op nul te zetten”. Het CPB beveelt aan om in de toekomst deze procedure te vermijden.

Onoverzichtelijke presentatie

In het KBA Eindrapport van december 2005 zijn alle varianten, subvarianten en gevoeligheidsanalyses op een redelijk geordende wijze gepresenteerd. In de Aanvullende KBA's van 8 en 16 juni is dat niet het geval. Het gebrek aan overzicht komt niet zozeer doordat (sub)varianten zijn toegevoegd.

Dat komt in de eerste plaats doordat de toegevoegde (sub)varianten op een nieuwe wijze zijn berekend, zonder dat de “oude varianten” zijn herberekend.¹⁴ Voorts worden verschillende (sub)varianten niet vergeleken met het nulalternatief, maar met andere (niet herberekende?) varianten. Tenslotte wordt gerekend met een onnodig groot aantal discontovoeten. Door het gebrek aan overzicht raakt de lezer het spoor telkens weer bijster.

¹³ Voor de nieuwe schakel in het netwerk moet, voor dat specifieke onderdeel van de reistijdwinst, een nauwkeuriger berekening gemaakt worden dan met de rule-of-half. Op dit specifieke punt functioneert het KBA-model goed.

¹⁴ Denk hierbij aan de nieuw geconstateerde besparingsmogelijkheden en aan het feit dat de congestieheffing niet meer gegeven wordt bij een I/C verhouding van 0,9 maar van 0,8.

Geen helder onderscheid tussen het effect van bouwen en het effect van beprijzen

Zolang nog onduidelijk is wanneer precies in Nederland een systeem van beprijzen van het wegverkeer wordt ingevoerd, en welke vorm van beprijzen, is het raadzaam twee effecten te presenteren:

1. het effect van uitbreiding van de wegcapaciteit in een wereld zonder beprijzen (het verschil tussen een tijdpad met uitbreiding van de wegcapaciteit en een tijdpad zonder uitbreiding van de wegcapaciteit)
2. het effect van uitbreiding van de wegcapaciteit in een wereld met beprijzen (het verschil tussen een tijdpad met uitbreiding van de wegcapaciteit en met beprijzen en een tijdpad zonder uitbreiding van de wegcapaciteit maar met beprijzen).

Bij de tweede berekening zou men bij voorkeur uit moeten gaan van een zware vorm van beprijzen, bijvoorbeeld variant 5 van de Cie. Nouwen, zo vroeg mogelijk ingevoerd, bijvoorbeeld in het jaar 2012. Beide berekeningen geven samen de hoeken van het speelveld weer: enerzijds het effect van bouwen indien er geen beprijzen komt anderzijds het effect van bouwen indien een zware vorm van beprijzen heel snel komt.

Deze wijze van analyseren en presenteren is gevolgd in tabel 1.1 en tabel 2.1 van deze notitie.

In de Aanvullende KBA wordt het effect van uitbreiding van de wegcapaciteit *plus* het effect van het invoeren van een systeem van beprijzen als hoofduitkomst gepresenteerd. Wellicht is voor deze wijze van analyseren en presenteren gekozen vanuit de politieke wens om uitbreiding van de wegcapaciteit te gebruiken als “smeermiddel” voor invoering van een systeem van beprijzen.

Deze wijze van analyseren en presenteren is in ieder geval in strijd met de OEI Leidraad die voorschrijft dat projectonderdelen die technisch gezien gescheiden zouden kunnen worden ook analytisch gescheiden moeten worden (zie voetnoot 8). Voorts is er ook een heel praktisch probleem: hoe kan men de baten van invoering van een landelijk systeem van beprijzen toerekenen aan deze regio? En als er meerdere bouwprojecten in deze regio zijn, aan welk bouwproject moeten de baten van het landelijke systeem van beprijzen dan worden toegerekend?

Wellicht belangrijker is dat door deze aanpak aan de uiteenlopende groepen gebruikers van de KBA belangrijke beleidsrelevante informatie wordt onthouden: wat zijn precies de baten van het beprijzen en wat zijn precies de kosten en baten van uitbreiding van de wegcapaciteit (het smeermiddel)? De aanpak die hierboven beschreven is geeft deze beleidsrelevante informatie wel en verdient daarom de voorkeur.

Meer gerichte vormen van beprijzen zijn niet onderzocht

De nadruk in het onderzoek ligt op de vraag hoe door middel van uitbreiding van de wegcapaciteit de verkeerskundige problemen kunnen worden opgelost. Daarbij zijn twee situaties onderscheiden: een wereld zonder beprijzen en een wereld met beprijzen volgens variant 5 van de Cie. Nouwen. Ten onrechte is niet onderzocht in hoeverre een beter op de lokale situatie afgestemde vorm van beprijzen zou kunnen bijdragen aan de oplossing. Het gaat dan niet zozeer om een ander landelijk tarief, want de landelijke heffing kan moeilijk gezien worden als een oplossing van het lokale probleem. Het zou gaan om variaties voor het lokale congestietarief van 11 cent per kilometer waar mee is gerekend. Ander onderzoek liet zien dat variaties in dit tarief, een lager tarief op plaatsen en tijden met relatief weinig congestiedruk en een hoger tarief op plaatsen en tijden met een forse congestiedruk, effectief is¹⁵. Juist op die trajecten waar uitbreiding van de capaciteit duur is, blijktbaar is dat vooral op de A9 het geval, ligt het voor de hand om de bijdrage van een meer gericht systeem van beprijzen aan de oplossing te onderzoeken.

Kans op kostenoverschrijdingen?

Een onderzoekscommissie van het Centrum voor Ondergronds Bouwen (COB) heeft haar visie gegeven op de kostennota¹⁶. Op grond hiervan is onder andere de kostenraming van de tunnel verlaagd. Maar de onderzoekscommissie merkt op dat zij vooral gekeken heeft naar de verschillen tussen varianten, en daarbij specifiek ingezoomd heeft op de boortunnel en de verbreding van de A9/Gaasperdammerweg. Een integrale toets op de kostenraming heeft nog niet plaats gevonden omdat, in de ogen van het COB, de uiteindelijke kosten in belangrijke mate worden bepaald door marktomstandigheden en verdeling van de risico's. Dat is ongetwijfeld juist maar dat zou geen reden mogen zijn om geen oordeel uit te spreken over het niveau van de kostenraming.

Het is ook niet uitgesloten dat uit politiek/bestuurlijke overwegingen meerkosten zullen ontstaan. Zo bestaan er, voor alle varianten, "groen-blauwe" wensen, zoals een aquaduct onder de Vecht bij Muiden in diverse uitvoeringen, het project Groene Uitweg, het project Natte As. In de KBA is hier nog niet of slechts zeer ten dele mee gerekend. Voorzover deze wensen, indien gehonoreerd, onlosmakelijk samenhangen met de uitbreiding van de infrastructuur zouden ze een plaats moeten krijgen in de KBA, inclusief de daarmee te bereiken maatschappelijke baten op het gebied van milieu en natuur.

¹⁵ Zie Besseling, P.J., W. Groot en R. Lebouille, 2005, Economische analyse van verschillende vormen van beprijzen van het wegverkeer, CPB Document 87, hoofdstuk 5.

¹⁶ Centrum voor Ondergronds Bouwen, Visie op Kostennota Alternatieven- en Variantennota Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, 6 juni 2006.

Figuur 3.1 Varianten

