Studie TU-Delft - MKBA A27 Amelisweerd

Wilco van Roekel onder begeleiding van dr. Jan Anne Annema

TU-Delft - 14 februari 2014

7. Conclusies en aanbevelingen

In december 2010 is besloten dat het verbreden van de A27 bij de bak van Amelisweerd als voorkeursalternatief is gekozen voor de Ring Utrecht. Dit voorkeursalternatief levert zowel voordelen als nadelen op voor de regio, maar ook voor heel Nederland. Uit een verkennende maatschappelijke kosten-baten-analyse was gebleken dat de baten hoger zijn dan de kosten. Er is echter alleen gebruik gemaakt van hoge groei in de referentiescenario's en niet gerekend met lagere scenario's. Het is daarom noodzakelijk om een MKBA uit te voeren die rekening houdt met zowel lage als hoge referentiescenario's.

De belangrijkste kostenpost bij dit project is investeringskosten, bestaande uit de vastgoedkosten, realisatiekosten, overkappingskosten en inpassingskosten. Ook de jaarlijkse onderhoudskosten vormen een belangrijke kostenpost. Het uitvoeren van het project zorgt voor geluidoverlast, luchtvervuiling en aantasting van de Ecologische hoofdstructuur. Al deze factoren zijn daarom belangrijke kosten. De belangrijkste baat is de winst aan reistijd, gemeten in een vermindering van het aantal voertuigverliesuren dat optreedt door het capaciteitstekort op de A27. Reistijdwinst zorgt voor een grotere betrouwbaarheid van de reistijd en daarom is dit tevens een baat. De veiligheid zal zowel op het onderliggende als op het hoofdwegennet verbeteren.

Uit de MKBA blijkt dat in het nulgroei scenario en het lage groei scenario de netto contante waarde sterk negatief is. In het hoge groeiscenario is het resultaat positief. De baten/kosten ratio voor dit hoge groeiscenario is 1,1. De saldo's voor de drie groeiscenario's bedragen €-866 mln., €-764 mln en €+160 mln.

De gevoeligheid van de resultaten voor veranderingen in enkele factoren is klein. Wel blijkt uit de gevoeligheidsanalyse dat een stijging van de investeringskosten met 20% of 2%-punt minder oplossend vermogen ervoor zorgt dat het project ook in het hoge groeiscenario niet rendabel is. Beide zaken lijken mogelijk,

aangezien een overschrijding van het budget bij infrastructuurprojecten vaak voorkomt. Ook kunnen incidenten op de snelweg en capaciteitsgebrek bij afslagen ervoor zorgen dat het verhogen van de capaciteit niet helemaal het gewenste effect heeft en dus niet zoveel minder voertuigverliesuren oplevert als van te voren gepland.

Het lijkt voor dit project verstandig de beslissing tot het uitvoeren van het alternatief een aantal jaar uit te stellen en na die periode nog een keer te berekenen of het project alsnog rendabel kan zijn. Daarbij moet rekening worden gehouden met de economische situatie op dat moment.