

Aan de leden van de raad

Uw kenmerk	UIT/18 - 269769	Datum	25 september 2018
Ons kenmerk	/BE / Z18 - 203636 / UIT/18 - 269769	Verzonden	
Behandeld door	R. Papavoine/(073) 658 07 09		
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 42 RvO van de fractie CDA		

Geachte heer, mevrouw,

Door de fractie CDA zijn op 7 september 2018 vragen gesteld met betrekking tot ex art.42 RvO nav ontvangst MIRT MKBA N65.

Op 28 juni 2018 heeft de CDA-fractie het College van B&W verzocht om toezending van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) van het N65 project. Naar aanleiding van de ontvangst van het rapport heeft de CDA fractie een aantal vragen aan het College.

Maar eerst een korte vaststelling van de feiten.

Met een MKBA wordt geprobeerd de positieve en negatieve welvaartseffecten van een infrastructuurproject in te schatten. Deze welvaartseffecten worden in geld – kosten en baten - uitgedrukt en dat maakt het allereerst mogelijk om het nut van een project te kunnen bepalen en vervolgens om de verschillende project-alternatieven met elkaar te vergelijken.

Het MIRT MKBA N65 rapport bestaat uit 3 delen (deel I de Vergelijking VKA N65 met MKBA N65 door de Antea Group; deel II de MKBA N65 door RIGO Research en Advies; en deel IIa de Second Opinion bij MKBA N65 door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, KIM). De publicatiedatum van het rapport is 1 juni 2016. Delen II en IIa zijn beiden al in februari 2016 gefinaliseerd, deel I op 1 juni 2016. Vanaf die datum was het rapport derhalve openbaar.

De CDA fractie constateert dat het College, ondanks haar toezegging d.d. 24 mei 2016 (beantwoording vragen PvdA-GroenLinks m.b.t effectiviteit plannen voor de N65) dat zodra de informatie openbaar mocht worden gemaakt, het rapport niet al eerder naar de gemeenteraad heeft gestuurd.



Het rapport stelt vast dat bij alle projectalternatieven - ook bij het zogeheten Voorkeursalternatief VKA - de kosten van het project ten bedrage van € 106 miljoen (aandeel Vught € 11 miljoen, Haaren € 3 miljoen) de maatschappelijke baten ruimschoots overtreffen. Ook merkt het rapport nadrukkelijk op dat de belangrijkste baten die worden opgevoerd (verbeterde doorstroming verkeer) nooit een doelstelling van het project zijn geweest.

De formele en oorspronkelijke doelstelling van het project, namelijk de beoogde verbetering van de leefbaarheid (ruimtelijk effect voor bewoners, geluidshinder, uitstoot/luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en verbetering oversteekbaarheid/vermindering barrièrewerking), wordt niet gerealiseerd. Sterker nog, hier is sprake van een verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie in Vught. Weliswaar verbeteren de oversteekbaarheid (bate € 3 miljoen) en luchtkwaliteit (bate € 1 miljoen), maar verslechtert de verkeersveiligheid (kosten € 6 miljoen) en de ruimtelijke kwaliteit bewoners (kosten € 1 miljoen). Voor de geluidshinder is het effect niet meetbaar. Per saldo laat het project N65 dus een achteruitgang van de leefbaarheid in Vught zien, namelijk maatschappelijke kosten voor Vught van € 3 miljoen.

Voorts geeft het rapport aan dat een zogeheten stakeholdersanalyse is uitgevoerd. De uitkomst van deze analyse is dat vooral de verkeersdeelnemers profiteren. Tenslotte wordt door het KIM de aanbeveling gedaan om een gevoeligheidsanalyse uit voeren op de belangrijkste kostenposten, op de bouwperiode en op de fasering van het project.

De CDA fractie heeft naar aanleiding van bovenstaande constatering de volgende vragen aan het College:

1) Heeft het MKBA rapport N65 deel uitgemaakt van de besluitvorming van de Stuurgroep N65 op 26 maart 2016, waar werd gekozen voor het zogeheten Voorkeursalternatief (VKA)?

A. Zo ja, hoe heeft het College dan in haar antwoord d.d. 24 mei 2016 op vraag 3 van de fractie PvdA-Groenlinks d.d. 26 april 2016 kunnen stellen dat "De stuurgroep heeft gekozen voor het alternatief dat een substantiële verbetering van de leefbaarheid met zich meebrengt en daarmee het beste scoort op de doelstelling van de MIRT verkenning: verbetering van de leefbaarheid (barrièrewerking, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluidhinder en ruimtelijke kwaliteit)"?

B. Zo ja, waarom heeft de Stuurgroep in weerwil van de conclusie van het MKBA rapport - het nut van het project is niet aangetoond - toch besloten tot uitvoering van één van de project-alternatieven? En wat was het standpunt van onze gemeente in de totstandkoming van dit besluit?

C. Zo nee, op welke bestuurlijke basis heeft de Stuurgroep dan een besluit kunnen nemen? Immers, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) schrijft wettelijk voor dat een MKBA moet worden gemaakt en dat dit MKBA moet worden gebruikt in de besluitvorming over grote infrastructurele projecten. Dat moet gebeuren in de zogeheten Verkenningsfase, om vast te stellen wat de kosten/baten verhouding van de verschillende projectalternatieven is. Om daarmee het "nut en de noodzaak van het project te onderzoeken" en te komen tot een voorkeursbeslissing voor één van de projectalternatieven.

Antwoord:

A. *n.v.t.*

B. *n.v.t.*

C. *In het kader van de MIRT verkenning maakt de “Maatschappelijke kosten en baten van de onderzochte alternatieven in de MIRT-verkenning N65 Vught – Haaren” samen met de notitie VKA en alle onderzoeksresultaten onderdeel uit van de besluitvorming door de minister. In haar besluit geeft zij aan: “De baten/kosten ratio is niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de Verkenning. Dat is voor de N65 bij Vught en Haaren zeker het geval. De leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren. En ook de doorstroming wordt beter, zowel op wegen in Vught en Helvoirt als op de N65. Bovendien gaat het bij de N65 om de uitvoering van een motie; ik kom dus tegemoet aan een uitdrukkelijke wens van uw Kamer.” De minister heeft haar voorkeursbeslissing op 27 juni 2016 naar de tweede kamer gestuurd en zijn alle stukken toen openbaar gemaakt. (<https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvi5epmj1ey0/vk5ckbp2y9z4>) De Stuurgroep N65 heeft op basis van de notitie VKA besloten de Minister te adviseren om het VKA vast te stellen. Het was de Stuurgroep op dat moment bekend dat de MKBA-score niet positief was. Géén van de in de MIRT-verkenning onderzochte alternatieven had een positieve MKBA-score. De Minister heeft vervolgens het advies van de Stuurgroep overgenomen, ondanks de negatieve MKBA, omdat het gekozen VKA wel een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, en ook op de leefbaarheid. Deze effecten zijn echter niet goed te kwantificeren, dus zie je die met name kwalitatief (in de vorm van een +) terug in de MKBA.*

2) Het KIM (deel IIa van het MIRT MKBA N65 rapport) beveelt aan om, in aanvulling op de in het rapport reeds opgenomen gevoeligheidsanalyses (inzake variatie in de verkeersomvang en waarde van beïnvloede woningen), ook een gevoeligheidsanalyse uit te voeren op de belangrijkste kostenposten, de bouwperiode en de fasering van het project. Is deze analyse van de gevoeligheid van de kosten, bouwperiode en fasering gemaakt?

A. Zo ja, wat waren de uitkomsten van deze gevoeligheidsanalyse?

B. Zo ja, zijn ze besproken in de Stuurgroep?

C. Zo ja, wat heeft de Stuurgroep besloten te doen met de uitkomsten?

D. Zo nee, waarom heeft de Stuurgroep de aanbeveling van het KIM niet

Antwoord:

A. *n.v.t.*

B. *n.v.t.*

C. *n.v.t.*

D. *Deze analyse is in het kader van de MKBA niet gemaakt omdat uiteindelijk het resultaat van de MKBA score niet bepalend is geweest voor de besluitvorming. Wel wordt in de planfase de kostenraming op alle onderdelen bereikt en wordt nadrukkelijk gekeken naar de bouwperiode en de fasering.*



Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Vught

de secretaris,

drs. H.C. de Visch Eybergen

de burgemeester,

R.J. van de Mortel