

REACTIE WAGENINGEN ECONOMIC RESERACH OP COLLEGEBERICHT AAN DE RAAD 2019-029

Van : Burgemeester en Wethouders Reg. nr. : 5961251

Aan : Gemeenteraad Datum : 26-02-2019

Portefeuillehouder : J.C. Buijtelaar

Programma : 1.4 Mobiliteit

AANLEIDING

Op 22 februari jl. heeft de Wageningen Universiteit (WUR) een Maatschappelijke Kostenbatenanalyse (MKBA) gepresenteerd waarin, de door de raad gekozen, variant 7B (2015) en de 10+ variant voor de Westelijke Ontsluiting worden vergeleken. Stichting Groen in Amersfoort stelt dat de uitkomst van deze MKBA moet leiden tot een heroverweging van de gekozen variant 7B. Het college vindt het van belang om uw raad hier een korte inhoudelijke reactie te geven.

Wageningen Economic Research vindt het van belang om een weerwoord te bieden aan het college omdat haar wetenschappelijke integriteit en deskundigheid in twijfel getrokken word. Vandaar dat in dit weerwoord in rood een reactie gegeven wordt op de stellingname van het college in haar raadsinformatiebrief.

BERICHT

Het college is van mening dat in de MKBA van de WUR niet betrouwbaar is. Aan de MKBA ligt een gebrekkig onderzoek ten grondslag, dat in 2018 is uitgevoerd door studenten van het Academic Consultancy Team van Wageningen University & Research als onderdeel van een onderzoeksopdracht. Over dit onderzoek van het WUR-ACT is uw raad door middel van Raadsinformatiebrief 2018- 073 geïnformeerd. Het rapport van de studenten bevatte een aantal onjuistheden, niet onderbouwde aannames en foutieve conclusies. Wij hebben hierover een gesprek gevoerd met de WUR en de studenten. Desondanks heeft de WUR dit rapport gebruikt als basis voor de MKBA (zie p.9).

Wageningen Economic Research heeft een wetenschappelijk verantwoorde MKBA-analyse uitgevoerd. Hiermee bouwen we voort op ons eerdere onderzoek uit 2013. We gebruiken daarbij dezelfde systematiek, maar met nieuwe gegevens.

Het rapport van de studenten uit Wageningen is geschreven op verzoek van de betrokken bewonersgroepen en gaat in op de stellingname van de gemeente inzake de natuurcompensatie, de MER voor variant 7B (2015) en de communicatie tussen de gemeente en de bewonersgroepen in de afgelopen periode.

Het rapport van de studenten ligt niet ten grondslag aan de MKBA. Beide rapporten hebben feitelijk niets meer met elkaar te maken dan dat ze beide geschreven zijn op verzoek van de betrokken bewonersgroepen.

Wij constateren dat ook in deze MKBA een aantal onjuistheden en niet onderbouwde aannames staan. Ter toelichting een aantal van de opgemerkte onvolledigheden en onjuistheden (geen uitputtend overzicht):

- Gebrek aan uitwerking variant 10+ In het onderzoek van de studenten is aangegeven dat de 10+ variant niet is uitgewerkt. Zij vonden dat een gebrek wat de vergelijking van de 10+ variant met variant 7B bemoeilijkt. Ook in deze MKBA zit geen uitwerking van de 10+ variant waardoor een objectieve vergelijking onmogelijk is;

In het rapport zijn voor beide varianten 7B (2015) en 10+ een beschrijving en aanpak van de MKBA, een analyse, de berekening van resultaten en conclusies uitgewerkt.

- Onterechte benoeming extra kosten variant 7B. Op pagina 28 wordt een opsomming gegeven van maatregelen die zijn toegevoegd aan variant 7(2015) ten opzichte van 7B(2013) die tot significante extra kosten leiden. Hier wordt de suggestie gewekt dat deze kosten bovenop het budget komen. Dat is niet geval. Deze kosten zijn meegenomen in de kostenraming en in de second opinion op de kostenraming;

De extra kosten van variant 7B (2015) worden bijvoorbeeld gemaakt voor de fietsbrug over het spoor. De Gemeente Amersfoort stelt dat dit niet tot kostenoverschrijdingen leidt vanwege versoering van de kosten op andere plaatsen. Dat is feitelijk juist, maar daarmee geeft de gemeente en ook de second opinion geen oordeel over de haalbaarheid van de extra maatregelen en de mogelijke kostenoverschrijdingen die deze maatregelen met zich mee kunnen brengen.

Wij willen erop wijzen dat bij grote infrastructurele projecten als de Westelijke Ontsluiting (grote) kostenoverschrijdingen niet of nauwelijks vermijdbaar zijn en wij zijn van mening dat in de huidige overspannen bouwmarkt de gemeente door deze aanpassingen uiteindelijk een veel hoger bedrag kwijt zal zijn dan de nu geraamde 68 miljoen euro.

- Maatregelen in 10+ variant die niet kunnen. In het rapport van de studenten zijn een aantal maatregelen opgenomen die niet gerealiseerd kunnen worden, onder andere het verplaatsen van de hoofdentree van Defensie (Defensie wil daar niet aan meewerken)

De genoemde maatregelen zijn niet door studenten voorgesteld, maar door de betrokken bewonersgroepen. Wageningen Economic Research heeft geen feitelijke mening over deze maatregelen uitgesproken in het rapport. Wij hebben berekend wat de mogelijke maatregelen aan kosten en baten op zouden kunnen leveren in een MKBA-analyse.

Het verder optimaliseren van de koppeling tussen de VRI BW-laan en de spoorkruising (koppeling is al verbeterd en verdere verbetering is niet mogelijk);

Hier heeft WUR geen oordeel over.

- Onjuiste bepaling kosten 10+ variant

Voor de 10+ variant worden de kosten uit de MKBA uit 2013 genomen en opgehoogd met een inflatietoeslag van 3%. Deze toeslag is even hoog als de toeslag zoals gehanteerd in de second opinion van de kostenraming IO uit 2018. De inflatietoeslag uit de second opinion wordt ten opzichte van de raming IO uit 2018 berekend, terwijl de raming van de 10+ variant uit de MKBA van 2013 wordt gehaald. De kostenraming in deze MKBA stamt echter uit 2011. Hierdoor mist dus 7 jaar aan prijsontwikkeling voor variant 10+.

In deze MKBA-analyse zijn we uitgegaan van investeringen vanaf 2019. Hierbij is ook de inflatie uit de tussenliggende jaren meegenomen.

Ook worden een aantal onderdelen toegevoegd aan de 10+ variant. De kosten van deze onderdelen zijn niet berekend maar geschat;

Wij hebben deze kosten zo goed mogelijk in beeld gebracht, mede op basis van vergelijkbare projecten elders. In het voorstel van de gemeente Amersfoort zijn geen concrete cijfers opgenomen voor de kosten van de fietsbrug over het spoor. In een MKBA-analyse is het gebruikelijk om dergelijke kosten dan te schatten op basis van vergelijkbare projecten elders.

- Onterechte BTW De WUR neemt de BTW mee als kosten.

De gemeente kan de BTW echter verrekenen via het BTW compensatiefonds zodat de gemeente per saldo geen BTW betaald;

In de MKBA-systematiek dient de BTW meegenomen te worden.

- Niet onderbouwde baten tijdswinst

Bij beide varianten zijn bedragen bepaald voor de reistijdswinst. Er wordt niet aangegeven hoe die worden onderbouwd. Er is bij het opstellen van deze MKBA geen verkeersmodel gebruikt. Er wordt bij variant 10+ de aanname gedaan (zie rapport p. 29/30) van een doorstroomsnelheid van 36 km/h bij variant 10+, dit wordt niet verder onderbouwd anders dan door de bewonersmetingen van dit moment door te trekken naar de toekomst en ontwikkelingen tegen elkaar weg te strepen;

Wageningen Economic Research heeft in deze studie hetzelfde verkeersmodel gebruikt als de gemeente eerder. De aanname van de doorstroomsnelheid is gebaseerd op metingen van de bewonersgroepen. Deze worden door de gemeente in twijfel getrokken. In het rapport (H 5.2) is een gevoeligheidsanalyse opgenomen om ook bij andere doorstroomsnelheden een goede vergelijking tussen beide varianten te kunnen maken. Het is aan de gemeente en de betrokken bewonersgroepen om daar conclusies uit te trekken.

- Niet onderbouwde bepaling effecten 10+variant

Aan de maatregelen van de 10+ variant worden door de WUR in overleg met de begeleidingsgroep (waaronder: Groen in Amersfoort, VBBB, Buurtcomité Beroemde Vrouwenbuurt etc.) effecten toegekend aan de 10+ variant. De effecten voor de 10+ variant zijn dus niet berekend en daarmee niet onderbouwd;

Wageningen Economic Research heeft voor de beoordeling van variant 10+ dezelfde systematiek gebruikt voor de beoordeling van variant 7B (2015). Als er effecten toegekend worden aan een bepaalde variant, mag men in een MKBA-analyse verwachten dat die wetenschappelijk onderbouwd zijn. Dat is ook gebeurd. Opdrachtgevers verwachten een inhoudelijke beoordeling van de effecten van beide varianten.

- Geen aandacht voor luchtvervuiling en geluidsoverlast

Zoals genoemd is de variant 10+ niet uitgewerkt. Hierdoor ontbreken ook de externe effecten. Zo is niet meegenomen dat in de 10+ variant veel meer mensen hinder zullen onder vinden als gevolg van toenemende overlast van luchtvervuiling en geluid door de toename van het verkeer over de Daam Fockemalaan en het stimuleren van sluipverkeer door de wijk;

Wij hebben dit argument niet eerder vernomen in ons onderzoek en wij hebben hier ook geen mening over. Op basis waarvan komt de gemeente tot deze stellingname?

- Verslechtering verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid is bij de 10+ variant niet meegenomen in de 'externe effecten'. De verkeersveiligheid verslechtert bij de 10+ variant omdat de huidige route in stand blijft en het verkeer zal toenemen. De oversteekbaarheid zal hierdoor nadelig wordt beïnvloed en de verkeersonveiligheid zal toenemen, zeker ter plaatse van de spoorwegovergang die in de variant 10+ gelijkvloers blijft.

Er worden in variant 10+ wel degelijk een aantal voorstellen gedaan om de verkeersveiligheid te vergroten. Het zou zinvol zijn als de gemeente Amersfoort hierover de discussie aangaat met de betrokken bewonersgroepen.