

Vragen CDA-fractie aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Vught naar aanleiding 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 welvaarts-effecten 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 substantiele 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.
- 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 willen volgen?

In afwachting van uw antwoord,

Namens de fractie van het CDA
Rutger Jans

Email : info@vught.cda.nl