

Kosten- baten analyse N233 (deel Rondweg oost)

Deze Kosten- Baten Analyse (KBA) richt zich op de N233, gedeelte tussen de A12 en de Cuneraweg. Om de baten in beeld te brengen zijn de voertuigverliesuren (VVU) uitgerekend.

Voor de modelberekeningen is gebruik gemaakt van Model hoog 2030.

Deze wordt vergeleken met de VVU van de uitgesproken voorkeursvariant 2x2 rijstroken met verdiepte ligging bij de kruising met de Prins Clauslaan (variant 1T).

1.1 Algemene uitgangspunten

- De kentallen in deze KBA zijn afkomstig van het Steunpunt Economische Evaluatie (SEE)¹.
- Alle prijzen/bedragen in dit rapport zijn uitgedrukt in het prijspeil van 2018. Hiervoor is gebruik gemaakt van prijsindexcijfers zoals die worden gepubliceerd door het CBS²;
- De effecten zijn uitgedrukt in termen van het *verschil* in het projectalternatief ten opzichte van het referentiesituatie in 2030 (autonome situatie);
- Alle kosten- en batenposten zijn in marktprijzen uitgedrukt dus incl. BTW³;
- Effecten t.a.v. veiligheid en leefomgeving zijn in deze analyse buiten beschouwing gelaten.

1.2 Uitgangspunten Kosten

- In de KBA zijn de volgende investeringskosten meegenomen; Deze bedragen in totaal afgerond 60 miljoen euro.
- Onderhoudskosten worden geschat op 0,5% van de totale investeringskosten (per jaar).

1.3 Uitgangspunten Baten

- De gemonetariseerde reistijdwinst betreft de vermindering van voertuigverliesuren op werkdagen tijdens de ochtendspits (6:00-10:00) en avondspits (15:00-19:00). De verliestijden tijdens de restperiode op een werkdag zijn beperkt en daarom niet meegenomen. Ook de eventuele reistijdwinst in het weekend is niet meegenomen. De reistijdwinst op een gemiddelde werkdag bedraagt 1.240 uur;
- Uitgangspunt verdeling motieven tijdens ochtend- en avondspits is als volgt:
 - 75% woonwerk
 - 5% goederenvervoer
 - 20% overig
- De bezettingsgraad van personenauto's is aangenomen op 1,0;
- Voor de kosten-batenanalyse is gebruik gemaakt van de volgende kengetallen⁴ (prijspeil 2010 voor zichtjaar 2030):
 - Value of Time (VoT) voor personenvervoer van € 10,17 (woonwerk)
 - Value of Time (VoT) voor personenvervoer van € 31,33 (zakelijk)
 - Value of Time (VoT) voor personenvervoer van € 8,25 (overig)
 - Value of Time (VoT) voor goederenvervoer van € 49,66

1.4 KBA

¹<https://www.rwseconomie.nl/documenten/publicaties/2016/2016/bereikbaarheid/kengetallen-bereikbaarheid>

² <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83131NED/table>

³ <https://www.rwseconomie.nl/documenten/rapporten/2016/augustus/augustus/btw-in-de-mkba>

⁴<https://www.rwseconomie.nl/documenten/publicaties/2016/2016/bereikbaarheid/kengetallen-bereikbaarheid>

In onderstaande tabel 1 staan de VVU van de hoofdroute N233 (deel Rondweg oost) en de VVU van de wegen die parallel aan de N233 lopen en aansluitingen (kruispunten) op de N233. Ten opzicht van de autonome groei van de verkeersintensiteit en niks aan de weg doen is de winst van de voorkeursvariant 1241 VVU op een werkdag.

<i>Onderdeel:</i>	<i>2030H</i>	<i>2030 2x2- verdiept (1T)</i>	<i>VVU winst</i>
Hoofdroute	2173	1653	521
Parallelwegen en aansluitingen	1421	701	720
TOTAAL			1.241

Tabel 1

Het totaal aan VVU in 2030 levert een winst op van 1241 uur per werkdag.

In tabel 2 zijn de baten berekend bij uitvoering van de voorkeursvariant ten opzichte van de totale projectkosten.

<i>Kosten/Baten</i>				
werkweken	werkdagen	VVU/d	Baten/per uur	Totaal
42	210	1.130 (auto, lichtverkeer)	€ 10,17	€ 2.413.341,-
42	210	110 (middel en zwaarverkeer) 9% van totaal gemiddeld vrachtauto	49,66	€ 1.157.575,-
Bruto Totaal voordeel per jaar				€ 3.570.916,-
Minus 0,5% onderhoudskosten per jaar				-/- € 590.000,-
Netto totaal voordeel per jaar				€ 2.980.916,-
Totale projectkosten				€ 59.000.000,-
Terugverdientijd in jaren				19,8

Terugverdientijd

De totale kosten zijn geraamd op 59 miljoen euro. De terugverdientijd is in deze berekening circa 20 jaar. Deze analyse betreft een globale KBA.