

Maatschappelijke kosten-batenanalyse N343 Rondweg Weerselo: Samenvatting en conclusies

Achtergrond en aanleiding

De N343 Oldenzaal – Slagharen gaat door de bebouwde kom van Weerselo en leidt hier tot hinder onder bewoners. Al verschillende jaren wordt daarom gesproken over de realisatie van een oostelijke rondweg om Weerselo. Doel van dit project is onder meer om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Voor de aanleg van de oostelijke rondweg heeft een meerderheid van de statenleden van Overijssel op 26 november 2014 daarom gevraagd om nog eens goed te kijken naar de opbrengsten van de nieuwe rondweg voor de samenleving. Op grond hiervan heeft gedeputeerde Kok toegezegd een maatschappelijke kosten-batenanalyse¹ (MKBA) uit te voeren. In deze memo worden de hoofdconclusies van deze MKBA besproken.

Het doel van de studie is beantwoording van de vraag of de rondweg een effectieve (*leidt het tot minder hinder?*) en efficiënte (*wegen de baten op tegen de kosten?*) investering is. Daarvoor is het van belang om eerst de (eventuele) problemen in de huidige situatie en in de situatie bij ongewijzigd beleid te bepalen, omdat deze de doelstellingen voor de rondweg in het verleden bepaald hebben.

In deze MKBA worden de effecten van de rondweg Weerselo (het projectalternatief) bepaald tegenover de referentie (het nulalternatief). De referentie is niet hetzelfde als 'niets doen', maar betreft het in stand houden van de huidige functie van de weg, waarbij rekening wordt gehouden met autonome verkeersgroei en autonome ontwikkelingen. De effecten worden dus niet afgezet tegen de huidige situatie, maar een (fictieve) toekomstige situatie zonder rondweg. Ook wordt er gekeken naar het schaalniveau van de effecten, waarbij expliciet genoemd wordt welke partijen voor- en nadelen ondervinden van de rondweg. De verdeling van effecten binnen de provincie Overijssel en de gemeente Dinkelland staat hierbij centraal. Ook wordt onderscheid gemaakt tussen de effecten op traverse- en rondwegbewoners, ondernemers en weggebruikers.

Andere projectalternatieven zijn in deze studie niet beschouwd. Voorliggend rapport doet daarmee geen uitspraken over hoe het voorkeursalternatief zich qua maatschappelijke kosten en baten verhoudt tot eerder onderzochte of eventuele andere alternatieven voor de rondweg Weerselo.

¹ Een MKBA is een economische onderzoeksmethodiek om de relevante welvaartseffecten van een project op een consistente en integrale wijze tegen elkaar af te wegen. Naast de benodigde investeringen en kosten voor beheer en onderhoud zijn dit onder meer de effecten op de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. De effecten in de MKBA zijn zoveel mogelijk gemonetariseerd (in geld uitgedrukt), zodat de kosten en baten die uit het project voortvloeien tegen elkaar afgewogen kunnen worden. Indien dit niet mogelijk is wordt een kwantitatieve of kwalitatieve beschrijving van het effect gegeven.

Resultaten

In tabel 1 op de volgende pagina zijn de resulterende uitkomsten van de MKBA opgenomen en is voor ieder effect per alternatief in enkele steekwoorden omschreven wat in het onderzoek naar voren is gekomen. In de tabel komen de effecten terug zoals ze in de studie zijn onderzocht en in de eindrapportage uitgebreid zullen worden beschreven. Een groot deel van de effecten is in geld uitgedrukt, oftewel gemonetariseerd². De effecten die niet gemonetariseerd kunnen worden zijn kwalitatief opgenomen, als een effect met positieve, negatieve of geen invloed. Over niet-gemonetariseerde effecten wordt geen uitspraak gedaan over de relatieve invloed ten opzichte van de andere effecten.

De effecten in de tabel zijn weergegeven in de contante waarde. Dit betekent dat het geen jaarlijkse effecten zijn, maar een optelsom over de zichtperiode van de MKBA. De resulterende uitkomsten worden weergegeven in zowel totaalresultaat (het saldo van kosten en baten) als de baten/kostenverhouding. Bij een positieve contante waarde en een baten/kostenverhouding van groter dan 1 geldt dat de gemonetariseerde effecten wijzen op een rendabel project vanuit maatschappelijk-economisch perspectief. Echter ook de niet-gemonetariseerde effecten verdienen hun plek in een uiteindelijke afweging.

Gemonetariseerd

Uit het resultaat wordt duidelijk dat de (gemonetariseerde) maatschappelijke baten van de rondweg niet opwegen tegen de kosten. De kosten hebben een omvang van circa € 16 miljoen, waarvan bijna € 14 miljoen investeringskosten en ruim € 2 miljoen aan extra onderhoudskosten over de gehele periode.

Tegenover deze kosten staat een aantal baten voor bewoners, ondernemers en weggebruikers. Voor de bewoners en bezoekers van het centrum van Weerselo betekent de rondweg een **verbetering van de verkeersveiligheid** omdat het aantal ongevallen en slachtoffers op de bestaande weg door het centrum afneemt. Met behulp van kengetallen kan dit worden gewaardeerd in geld. In totaal gaat het om een positief effect van € 1,5 miljoen.

Een ander belangrijk effect voor de bewoners van Weerselo betreft de leefbaarheid. Als gevolg van de rondweg **verbetert de kwaliteit van de fysieke omgeving** voor de traverse-bewoners, een weg met lagere verkeersintensiteiten, en dientengevolge een lagere barrièrewerking, waar minder ruimtebeslag voor noodzakelijk is biedt ook meer mogelijkheden voor groen, langzaam verkeer en de ontwikkeling van het centrum. Hier staat echter tegenover dat de kwaliteit van de fysieke omgeving voor de rondweg bewoners afneemt doordat deze rondweg het landschap doorsnijdt. Dit leefbaarheidseffect kan worden gewaardeerd in geld, in totaal gaat het om een positief effect van € 1,2 miljoen.

Met betrekking tot de leefbaarheid profiteren bewoners ook door de **afname van de geluidhinder** op de bestaande weg. Het aantal woningen dat binnen de straal ligt waar het verkeersgeluid echt hinderlijk is, neem fors af. In geld uitgedrukt gaat het om een positief effect van € 0,6 miljoen.

Tegenover de positieve effecten staan echter ook negatieve effecten. De route over de rondweg is in afstand langer dan de route over de bestaande traverse. Hoewel verkeer hier met een hogere snelheid dan over de huidige traverse mag rijden, resulteert dit per saldo in een **toegenomen reistijd** ten opzichte van de referentie. Doorgaand verkeer over de N343 zal met een toename van de reistijd ten opzichte van de referentie te maken krijgen. Voor herkomst en bestemmingsverkeer

² De effecten in de tabel zijn weergegeven in de netto contante waarde. Dit betekent dat het geen jaarlijkse effecten zijn, maar een verdisconteerde optelsom over de zichtperiode van de MKBA.

Tabel 1 Totaaloverzicht MKBA rondweg Weerselo (contante waarde in miljoenen euro's, prijspeil 2015)

	Referentie	Projectplan	Resultaat
Monetaire effecten			
Directe effecten			
Investeringskosten	(instandhoudings)investering traverse	investering in rondweg en aanpassing traverse	€ -13,8 M
Beheer en onderhoud	beheer en onderhoud traverse (provinciale weg)	beheer en onderhoud traverse (gemeentelijke weg) en rondweg (provinciale weg)	€ -2,2 M
Reistijd	onveranderde verkeerssituatie en reistijden	reistijdverslechtering voor doorgaand verkeer (58%), gemengd effect voor herkomst- of bestemmingsverkeer Weerselo	€ -1,8 M
Reistijdbetrouwbaarheid	geen congestie, tijdens spits wel hinder voor kruisend verkeer traverse	geen effect doorgaand verkeer, nihil effect door afname hinder voor kruisend verkeer traverse	nihil
Variabele ritkosten en accijnzen	onveranderde verkeerssituatie en reisafstanden	toename reisafstanden voor doorgaand verkeer, gemengd effect voor herkomst- of bestemmingsverkeer Weerselo	nihil
Indirecte effecten			
-			
Externe effecten			
Veiligheid			
Verkeersveiligheid	onveranderde verkeerssituatie (jaarlijks gemiddeld 8,9 ongevallen waarbij jaarlijks gemiddeld 3,1 slachtoffers vallen)	verbeterde verkeersveiligheid (jaarlijks gemiddeld 2,7 ongevallen waarbij jaarlijks gemiddeld 1,1 slachtoffers vallen)	€ 1,5 M
Leefbaarheid			
Fysieke woonomgeving	ongewijzigde omgevingskenmerken	211 woningen binnen 100m van de traverse met een toegenomen kwaliteit van omgevingskenmerken, 19 woningen binnen 100m van de rondweg met een afgenomen kwaliteit van omgevingskenmerken	€ 1,2 M
Geluidshinder	233 woningen boven de voorkeursgrenswaarde van 50 dB	85 woningen boven de voorkeursgrenswaarde van 50 dB	€ 0,6 M
Luchtkwaliteit	onveranderde verkeerssituatie (wel toename van verkeer) en uitstoot	toename reisafstanden, nihil toename in luchtvervuiling	nihil
Broeikasgasemissies	onveranderde verkeerssituatie (wel toename van verkeer) en uitstoot	toename reisafstanden, lichte toename in broeikasgasemissies	nihil
Sub-totaal			€ -14,5 M
Niet-monetaire effecten			
Directe effecten			
Oversteekbaarheid	onveranderde verkeerssituatie, hinder voor overstekend verkeer traverse tijdens spits (verkeersintensiteit traverse 9.200 per etmaal)	afgenomen hinder voor overstekend verkeer traverse tijdens spits (verkeersintensiteit traverse 500 per etmaal)	+
Fietsverkeer	onveranderde verkeerssituatie, fietsverkeer gescheiden van traverse	door de realisatie van fietstunnels geen effect van de rondweg op fietsverkeer	0
Landbouwverkeer	onveranderde verkeerssituatie, landbouwverkeer op traverse	parallelweg naast rondweg waardoor landbouwverkeer meer gescheiden wordt van doorgaand verkeer	0/+
Bereikbaarheid tijdens realisatie	geen grote infrastructurele maatregelen	tijdelijke hinder als gevolg van aanleg rondweg op daarmee kruisende wegen	-/0
Indirecte effecten			
Omzet ondernemers	onveranderde situatie voor klanten	regionaal onveranderde bestedingen consumenten, lokaal- voor en nadelen klanten	0
Ontwikkeling landbouw	onveranderde situatie voor landbouw	geen impact rondweg op stikstofdepositie voor landbouw	0
Centrumontw. mogelijkheden	onveranderde situatie ontwikkelmogelijkheden centrum Weerselo	toegenomen ontwikkelmogelijkheden centrum Weerselo	+
Sociale cohesie	Weerselo wordt gesplitst door provinciale weg, inwoners ervaren een 'barrièrewerking'	geen splitsing meer van Weerselo door verdwijnen provinciale weg uit het centrum van Weerselo, verdwijnen van ervaren 'barrièrewerking'	+
Imago	-	geen andere invloed dan onder leefbaarheid opgenomen	0
Externe effecten			
Veiligheid			
Externe veiligheid	onveranderde verkeerssituatie, route over traverse (211 woningen binnen 100m)	verschuiving van doorgaande route naar rondweg (19 woningen binnen 100m)	0/+
Leefbaarheid			
Trillingen	onveranderde verkeerssituatie, route over traverse (211 woningen binnen 100m)	verschuiving van doorgaande route naar rondweg (19 woningen binnen 100m)	+
Natuur en landschap	onveranderde situatie van infrastructuur	rondweg doorsnijdt verschillende landbouwpercelen en gaat langs een natuurgebied	-

binnen (de kern van) Weerselo zijn de reistijdeffecten afhankelijk van de specifieke herkomst en bestemming. Dit geldt ook voor een deel van het verkeer met een herkomst of bestemming ten noorden en oosten van Weerselo met bestemming Borne. Kortom, er is sprake van reistijdverlies voor bepaalde verkeersgebruikers en reistijdwinst voor anderen. Per saldo zijn de reistijdverliezen echter groter dan de winsten en is er sprake van een netto reistijdverlies, in geld uitgedrukt gaat het om een negatief effect van € 1,8 miljoen.

De € 3,3 miljoen positieve effecten (verkeersveiligheid, fysieke woonomgeving en geluidhinder) en € 1,8 miljoen negatieve effecten (reistijd) resulteren per saldo in een baat van € 1,5 miljoen. Het totaal saldo van gemonetariseerde maatschappelijke kosten en baten is daarmee € 14,5 miljoen negatief. De baten-kostenverhouding bedraagt afgerond 0,1 en ligt daarmee duidelijk onder 1,0. De oostelijke rondweg is wel effectief, omdat de verkeersveiligheid, geluidhinder en (daarmee) de leefbaarheid in Weerselo verbetert. Efficiënt is de aanleg van de rondweg echter niet, de kosten wegen niet op tegen de gemonetariseerde baten.

Niet-gemonetariseerd

Naast de gemonetariseerde baten heeft de rondweg ook nog invloed op niet gemonetariseerde effecten. Deze effecten zijn kwalitatief weergegeven, als een effect met positieve, negatieve of geen invloed. Over niet-gemonetariseerde effecten wordt geen uitspraak gedaan over de relatieve invloed ten opzichte van de andere effecten.

Aanvullend op de in de vorige paragraaf behandelde positieve effecten zijn er voordelen te verwachten voor:

- Oversteekbaarheid van de traverse;
- Mogelijkheden landbouwverkeer;
- Centrumontwikkeling mogelijkheden;
- Sociale cohesie;
- Externe veiligheid; en
- Trillingen.

Hier staan ook enkele niet gemonetariseerde negatieve effecten tegenover:

- Bereikbaarheid tijdens de realisatie; en
- Natuur en landschap.

We zien hier voornamelijk positieve effecten ten bate van Weerselo in het algemeen en traversebewoners in het specifiek. Aangezien de relatieve invloed van de niet-gemonetariseerde effecten onduidelijk zijn (door het ontbreken van monetarisering), is geen saldo van deze effecten inzichtelijk. Dit neemt niet weg dat de niet-gemonetariseerde effecten ook hun plek verdienen in een uiteindelijke afweging.

Belanghebbenden

Door inzichtelijk te maken in welke mate effecten bij de diverse belanghebbenden vallen wordt een aanvullend perspectief geboden op de resultaten van de MKBA. Het resultaat van de totale effecten is uiteraard exact gelijk. In onderstaande tabel 2 zijn de hiervoor besproken effecten uitgesplitst naar zeven belangen. Hierbij moet opgemerkt worden dat één persoon meerdere belangen kan hebben, zo is bijvoorbeeld een traverse-bewoner met regelmaat ook weggebruiker.

Tabel 2 Totaaloverzicht MKBA rondweg Weerselo per belanghebbende
(contante waarde in miljoenen euro's, prijspeil 2015)

	Weg-gebruiker	Traverse bewoner	Rondweg bewoner	Ondernemer Weerselo	Natuur en milieu	Gemeente	Provincie	Resultaat
Monetaire effecten								
Directe effecten								
Investeringskosten						€ -0,7 M	€ -13,1 M	€ -13,8 M
Beheer en onderhoud						€ -1,0 M	€ -1,2 M	€ -2,2 M
Reistijd	€ -1,8 M							€ -1,8 M
Reistijdbetrouwbaarheid	nihil							nihil
Variabele ritkosten en accijnzen	nihil							nihil
Indirecte effecten								
-								
Externe effecten								
Veiligheid								
Verkeersveiligheid	€ 1,5 M							€ 1,5 M
Leefbaarheid								
Fysieke woonomgeving		€ 1,3 M	€ -0,1 M					€ 1,2 M
Geluidhinder		€ 0,8 M	€ -0,2 M					€ 0,6 M
Luchtqualiteit			nihil					nihil
Broeikasgasemissies					nihil			nihil
Sub-totaal	€ -0,3 M	€ 2,1 M	€ -0,3 M	€ -	€ -	€ -1,7 M	€ -14,3 M	€ -14,5 M
Niet-monetaire effecten								
Directe effecten								
Oversteekbaarheid	+	+						+
Fietsverkeer								0
Landbouwverkeer	0/+							0/+
Bereikbaarheid tijdens realisatie	-/0							-/0
Indirecte effecten								
Omzet ondernemers				?				0
Ontwikkeling landbouw								0
Centrumontw. mogelijkheden		+	+					+
Sociale cohesie		+	+					+
Imago								0
Externe effecten								
Veiligheid								
Externe veiligheid		+	-					0/+
Leefbaarheid								
Trillingen		+	-					+
Natuur en landschap					-			-

- **Weggebruiker**

- Positieve effecten: toegenomen verkeersveiligheid;
- Negatieve effecten: gemiddeld langere reistijden, en eventuele verslechterde bereikbaarheid tijdens de realisatie van de rondweg.

- **Traverse-bewoner**

- Positieve effecten: toegenomen kwaliteit van de fysieke omgeving, afgenomen geluidsoverlast, verbeterde oversteekbaarheid van de traverse, toegenomen sociale cohesie door een verminderde barrièrewerking van de traverse en toegenomen mogelijkheden voor de centrumontwikkeling, toename in externe veiligheid en afname in trillinghinder;
- Negatieve effecten: geen.

- **Rondweg bewoner**

- Positieve effecten: toegenomen sociale cohesie door een verminderde barrièrewerking van de traverse en toegenomen mogelijkheden voor de centrumontwikkeling;
- Negatieve effecten: afgenomen kwaliteit van de fysieke omgeving, toegenomen geluidsoverlast, afname in externe veiligheid en toename in trillinghinder.

- **Ondernemer Weerselo**

- Onzeker: het effect op bestedingen van consumenten wordt mogelijk zowel positief (aantrekkelijker centrum) als negatief (minder passanten, doorgaand verkeer) beïnvloedt. Per saldo zal het resultaat voor ondernemers in de gehele regio echter gelijk blijven (de totale bestedingen van consumenten wordt niet beïnvloedt door een rondweg).

- **Natuur en milieu**

- Positieve effecten: geen;
- Negatieve effecten: afgenomen kwaliteit doordat de rondweg verschillende landbouwpercelen doorsnijdt en langs een natuurgebied gaat.

- **Gemeente Dinkelland**
 - Positieve effecten: de belangen van de gemeente liggen uiteraard in het verlengde van haar bewoners en omgeving, deze zijn in voorgaande belangen (traverse-bewoner, rondweg bewoner, ondernemer, natuur en milieu en (deels) weggebruiker) uitgewerkt;
 - Negatieve effecten: de verantwoordelijkheid over de traverse en de daarbij behorende investeringen en beheer- en onderhoudskosten zullen worden overgedragen aan de gemeente.
- **Provincie Overijssel**
 - Positieve effecten: de verantwoordelijkheid over traverse de daarbij behorende investeringen en beheer- en onderhoudskosten zullen worden overgedragen worden aan de gemeente;
 - Negatieve effecten: de investeringen en beheer- en onderhoudskosten voor de rondweg.

Conclusie: aanleg rondweg wel effectief, maar niet efficiënt

De belangrijkste conclusie is dat de aanleg van een oostelijke rondweg rond Weerselo een effectieve oplossing biedt voor het probleem van de hinder van de huidige route door het centrum. Indien het verkeer gebruik zal maken van de rondweg, zal het centrum van Weerselo beter tot ontwikkeling komen. Lokale ondernemers en de bewoners in het centrum zullen daarvan profiteren. De leefbaarheid in het centrum van Weerselo neemt toe, waarmee het doel van de gekozen oplossing wordt bereikt.

Tegelijkertijd is de gekozen oplossing van de oostelijke rondweg niet efficiënt. De kosten van de aanleg en het benodigde extra onderhoud zijn beduidend hoger dan de in geld uit te drukken baten. Ook zal de rondweg leiden tot 'omrijden', vooral voor het doorgaande verkeer, waardoor welvaart verloren gaat. Alleen indien de waarde van oversteekbaarheid van de traverse, mogelijkheden voor landbouwverkeer, centrumontwikkeling mogelijkheden, sociale cohesie, externe veiligheid en trillingen als zeer positief voor de maatschappij worden gewaardeerd, is de rondweg ook een efficiënte oplossing.