

Landschapsplan

Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

10 november 2021

Bijlage 7 – Kosten en baten van het Landschapsplan Verbinding A8-A9

Opgesteld door



Antea group

BoschSlabbers
Landschapsarchitecten



KuiperCompagnons M.A. Kooiman



VenhoevenCS

In opdracht van
Provincie Noord - Holland



Bijlage 7 – Kosten en baten van het Landschapsplan Verbinding A8-A9

1. Kosten

Voor het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 is een kostenraming gemaakt op basis van de SSK-systematiek. Deze raming heeft betrekking op de volgende elementen:

- Volledige knoop, verdiept, inclusief aanpassing aansluiting Heemskerk;
- Verdiepte ligging door Assendelver polders;
- Verplaatsen verzorgingsplaatsen;
- Verplaatsen golfbaan;
- Verplaatsen c.q. andere maatregelen ten behoeve van gas- en andere leidingen;
- Overige maatregelen die zijn opgenomen in het Landschapsplan.

De raming is een raming van de investeringskosten exclusief BTW, waarbij (in de vorm van een risico-opslag) rekening is gehouden met een aantal factoren die van belang kunnen zijn voor de kosten (zoals de zettinggevoelige grond, mogelijke aanwezigheid verontreinigde grond in geluidwallen e.d.). De investeringskosten bestaan uit:

- Directe kosten voor de kunstwerken;
- Directe kosten voor de rijbanen (wegfundering, verharding);
- Directe kosten voor bewegwijzering etc.
- Bijkomende kosten (engineering, overige bijkomende kosten);
- Risico.

Er is rekening gehouden met het verplaatsen naar de ondergrond (door middel van diepboring) van de kruisende gasleidingen (basis: kostenindicatie Gasunie) en andere noodzakelijke aanpassingen van kabels en leidingen. Voor de raming is uitgegaan van het wegontwerp dat is beschreven in het rapport 'Wegontwerp en verkeer van 2 april 2021'. Een deel van de maatregelen die in het Landschapsplan zijn opgenomen is noodzakelijk of onvermijdelijk voor het realiseren van de Verbinding A8-A9. Deze maatregelen zijn derhalve meegenomen in de kostenposten voor de infrastructuur.

Het is een indicatieve raming van de investeringskosten, omdat aannames zijn gedaan voor de bouwtechniek en voor de verplaatsing van verzorgingsplaatsen en golfbaan. Als gevolg van het stadium in de planontwikkeling is er een onzekerheid van +/- 25%.

De raming is nu gepresenteerd **exclusief btw**. De compensatieregeling voor btw voor een gecombineerd werk (provincie en rijk) is gecompliceerd. Voor werken aan de rijkswegen (rijk opdrachtgever) moet met btw gerekend worden, voor de werken van de provincie niet.

De kosten van de maatregelen van het Landschapsplan A8-A9 zijn geraamd op ruim 900 miljoen euro exclusief BTW, prijspeil 2021. Dit bedrag is opgebouwd uit de volgende onderdelen (in miljoenen euro, exclusief BTW):

• Verdiepte, volledige knoop en tracédeel in het gebied van de Stelling	312
• Tracédeel buiten het gebied van de Stelling (tussen Groenedijk en A8)	469
• Bijkomende, noodzakelijke maatregelen	101
• Overige maatregelen ten behoeve van de Stelling	26
Totaal	<u>909</u>

De kosten van de bijkomende, noodzakelijke maatregelen bestaan uit: de nieuwe verzorgingsplaatsen, golfbaan, vastgoed en kabels en buisleidingen. In deze post zijn de kosten opgenomen die (technisch en ruimtelijk) noodzakelijk zijn om de Verbinding A8-A9 te kunnen aanleggen. In de post 'Overige maatregelen ten behoeve van de Stelling' zijn alle maatregelen opgenomen die verder noodzakelijk zijn voor herstel en versterking van het werelderfgoed. De kosten van deze maatregelen zijn – in vergelijking met de kosten van de infrastructuur – laag en zijn voor de meeste maatregelen (ruim) lager dan 0,5 miljoen euro. Binnen deze post zijn de maatregelen met de hoogste kostenraming de kosten voor het vastgoed in kom 14 (maatregel 9), het vervangen van de brug van de Communicatieweg over de A9 door een onderdoorgang (maatregel 8), en het vervangen van de bestaande fietsbrug door een nieuwe, transparante fietsbrug met een uitzichtpunt (maatregelen 18 en 19).

2. Baten

In het kader van de planstudie 2^e fase is in 2017 een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Daarin is ook het Golfbaanalternatief opgenomen.

In een MKBA wordt geanalyseerd wat de kosten van een voorgenomen ontwikkeling zijn en wat die ontwikkeling aan directe en indirecte baten gaat opleveren. Er wordt daarbij gekeken naar een lange periode. Bij de baten worden niet allen de verkeersbaten meegenomen, maar ook de indirecte baten als gevolg van de effecten op geluid, luchtkwaliteit en dergelijke.

De MKBA uit 2017 (alternatief Golfbaan) is voor het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 geactualiseerd. Bij de actualisatie is rekening gehouden met de kosten van de maatregelen uit het Landschapsplan en met de kosten van de Verbinding A8-A9. Daarnaast is in de actualisatie van de MKBA uitgegaan van de huidige inzichten over de aanpak van een MKBA en zijn de actuele discontovoeten gebruikt. In de MKBA is gekeken naar de WLO-scenario's 2030 Laag en 2030 Hoog.

In de MKBA zijn voor de posten ruimtelijke kwaliteit en landschapswaarde (waaronder ook de baten voor de Stelling van Amsterdam en het BPL vallen) geen baten opgenomen. Dat is gedaan omdat hiervoor geen kengetallen ('referentiebatens') beschikbaar zijn.

De resultaten van de MKBA zijn samengevat in tabel 1.

Tabel 1 Berekening van de baten in NCW 2028-2127 voor Golfbaanalternatief in miljoenen euro's

	Laag scenario discontovoet 2,25%	Hoog scenario discontovoet 2,25%
Opnieuw berekend ten opzichte van rapportage 2018		
Reistijdbaten	€659	€642
Betrouwbaarheid	€38	€1
Verkeersveiligheid	€146	€214
Geluid (lokaal effect)	€2	€1
Uitstoot (lokaal effect)	€33	€46
Grondwaarde	PM	PM
Ruimtelijke kwaliteit	PM	PM
Landschapswaarde	PM	PM
Correctie ten opzichte van rapportage 2018		
Accijnzen	€17	€17
Werkgelegenheid, agglomeratie-effecten, etc.	€24	€24
Totale baten	€ 919	€945

In vergelijking met de berekening van de baten voor het Golfbaanalternatief (2017) zijn de baten fors toegenomen. Dit is gevolg van verandering van de discontovoeten voorgesteld door de Werkgroep Discontovoet van het Ministerie van Financiën die in MKBA's moeten worden gebruikt. Deze discontovoeten hebben een grote invloed op de uitkomsten en zijn lager uitgevallen dan de voorgeschreven discontovoet die werd gebruikt in 2017. De belangrijkste reden voor de aanpassing is de lage rente op de kapitaalmarkt (de discontovoeten zijn gebaseerd op rendementen op beleggingen met een lange looptijd) naast het toepassen van de nieuwste inzichten op het meten van investeringen en spaarvermogen. Het gevolg is dat de baten in de toekomst meer waarde vast zijn (en investeringen al helemaal).. Voor baten zijn er twee discontovoeten mogelijk. Omdat bij de Verbinding A8-A9 geen sprake is van de aanpak van een capaciteitsknelpunt maar een nieuwe weg worden de baten met 2,25% discontovoet gewaardeerd..

De totale baten van het lage scenario zijn marginaal lager dan voor het hoge scenario. De reistijdbaten komen vooral tot hun recht komen met wat minder verkeer en een betere doorstroming in het lage scenario. Uitstoot en verkeersveiligheid verbeteren vooral in het hoge scenario. De opbrengsten zijn berekend vanaf 2028. De kosten zijn uitgesmeerd over de jaren 2025-2028 en afgewaardeerd met de discontovoet.

De kosten zijn lager dan de baten. Er is geen rekening gehouden met de baten voor de OUV en het landschap. Hiervoor zijn geen kentallen beschikbaar. Ook de baten van het Landschapsplan voor natuur en de bijdrage aan de klimaatadaptatie door de inrichting van de inundatiegebieden zijn om deze reden niet meegenomen. De totale maatschappelijke baten liggen daardoor hoger dan de hier gegeven bedragen.