

**Maatschappelijke kosten-batenanalyse
van een derde Scheldekruising te
Antwerpen**

Addendum

23.01.2014

In opdracht van: Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

Documentnummer: 1453-005-10
Status: Finaal

RebelGroup Advisory Belgium nv
Lange Lozanastraat 112
B-2018 Antwerpen
België

T +32 (0)3 293.86.44
F +32 (0)3 294.31.42
info@rebelgroup.be
www.rebelgroup.com

BTW nummer: BE0877.076.275
RPR Antwerpen
Ondernemingsnummer: 0877.076.275
IBAN BE 61.7370 1607 0347 – BIC: KREDBEBB

Advisory

REBEL

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Resultaten	6
2.1	Paarsgewijze vergelijking met en zonder A102/R11bis	6
2.2	Vergelijking van de pure infrastructuuralternatieven	6

1 Inleiding

Deze nota vormt een addendum op het rapport van de *Maatschappelijke kosten-batenanalyse van een derde Scheldekrusing te Antwerpen*¹.

In het bovengenoemde MKBA-rapport zijn de kosten en baten van veertien projectalternatieven voor de realisatie van een derde Scheldekrusing bestudeerd. Elk projectalternatief is gekenmerkt door een combinatie van een infrastructuuralternatief (technische optie om de nieuwe Scheldekrusing te realiseren), een ontwikkelingsscenario (andere infrastructuurwerken die in het kader van het Masterplan 2020 uitgevoerd kunnen worden) en een exploitatievariant (aanvullende maatregelen met betrekking tot de beprijzing en het verkeersmanagement van de bestaande en/of nieuwe Scheldekrusingen en de R1). Voor een beschrijving van de veertien projectalternatieven wordt naar het MKBA-rapport verwezen.

In de voorliggende nota worden de resultaten voor vier bijkomende projectalternatieven gepresenteerd. Het betreft de pure infrastructuuralternatieven voor de realisatie van een derde Scheldekrusing, zonder ontwikkelingsscenario en zonder exploitatievariant.

Tabel 1: Bijkomende projectalternatieven

REF*	Infrastructuuralternatief	Ontwikkelingsscenario	Exploitatievariant
100	Oosterweelverbinding	Geen aanvullende infrastructuurwerken	Geen beprijzings- en verkeersmanagement-maatregelen
200	Meccano		
300	Oosterweelverbinding – noord		
500	Centrale tunnel aansluitende op E313		

* Nummer van het alternatief, in overeenstemming met de nummering gehanteerd in de overige planstudies.

Het laatste pure infrastructuuralternatief, een tweede tunnel ter hoogte van de Kennedytunnel (REF400) is niet bestudeerd. Dit alternatief is niet zinvol zonder de gelijktijdige splitsing van de R1 in een ringweg voor doorgaand verkeer (DRW) en ringweg voor stedelijk verkeer (SRW). Dit combinatie-alternatief (REF430) komt al in het oorspronkelijke MKBA-rapport aan bod.

De methodologische aanpak voor de bepaling van de kosten en baten van de vier bijkomende alternatieven is identiek aan die van de analyse van de veertien oorspronkelijk bestudeerde alternatieven, en is in het MKBA-rapport toegelicht. Dit addendum presenteert enkel de resultaten van de analyse van de vier bijkomende alternatieven.

¹ Zie Rebelgroup Advisory, *Maatschappelijke kosten-batenanalyse van een derde Scheldekrusing te Antwerpen*, rapport 1453-003-50, 9 januari 2014.

2 Resultaten

2.1 Paarsgewijze vergelijking met en zonder A102/R11bis

In **Tabel 2** op de volgende bladzijde worden de vier pure infrastructuuralternatieven (REF100, REF200, REF300 en REF500) paarsgewijze vergeleken met dezelfde infrastructuuralternatieven in combinatie met de aanleg van de A102 en de R11 bis (REF120, REF220, REF320 en REF520). Deze laatste combinatie-alternatieven zijn in de oorspronkelijke MKBA bestudeerd.

Het kosten-batensaldo van de pure infrastructuuralternatieven is 2,9 tot 4,3 miljard euro lager dan die van de equivalente combinatie-alternatieven. Deze bedragen vertegenwoordigen de netto meerwaarde (extra baten minus extra kosten) van de aanleg van de A102 en de R11 bis bovenop de realisatie van de derde Scheldekruising.

De meerwaarde is het grootste voor het Meccano-tracé (REF220 ten opzichte van REF200) en de Oosterweelverbinding-Noord (REF320 ten opzichte van REF300). Het tracé van de R11bis en de A102 ligt in het verlengde van het Meccano-tracé en van de Oosterweelverbinding-Noord, zodat hun aanleg het mobiliteitseffect van deze beide alternatieven het meeste versterkt.

2.2 Vergelijking van de pure infrastructuuralternatieven

In **Tabel 3** op de laatste bladzijde zijn de pure infrastructuuralternatieven naast elkaar gepresenteerd. De resultaten van projectalternatief REF430 (al bestudeerd in de oorspronkelijke MKBA) zijn ook in de tabel opgenomen. Omdat een tweede tunnel ter hoogte van de Kennedytunnel niet zinvol is zonder een splitsing van R1, kan deze combinatie ook als een puur infrastructuuralternatief beschouwd worden.

De volgende resultaten vallen op.

- Ook bij het weglaten van de A102/R11bis blijft de Oosterweelverbinding afgemeten het alternatief met de hoogste netto contante waarde.
- Projectalternatief REF430 (tweede tunnel ter hoogte van Kennedy tunnel in combinatie met splitsing van R1 tussen doorgaand en stedelijk verkeer) alternatief rukt op van de laatste plaats in een vergelijking van de infrastructuuralternatieven in combinatie met de A102/R11bis,² naar een nipt tweede plaats in een vergelijking van de pure infrastructuuralternatieven. De reden is dat het weglaten van de A102/R11bis de baten van de andere infrastructuuralternatieven doet dalen, terwijl de baten van de tweede Kennedytunnel in combinatie met de splitsing van de R1 dezelfde blijven.

² Zie Tabel 56 op pagina 93 van het MKBA-rapport.

- De Oosterweelverbinding-Noord (REF300) staat op de vierde plaats, terwijl dit alternatief in een vergelijking van alternatieven met A102/R11bis een gedeelde derde plaats innam. De reden is dat baten van de Oosterweelverbinding-Noord relatief sterk getroffen worden door het weglaten van de A102/R11bis.
- Ook bij het weglaten van de A102/R11bis heeft het Meccano-tracé van alle infrastructuuralternatieven de laagste netto contante waarde.

Tabel 2: Vergelijking van kosten en baten van pure infrastructuuralternatieven en van projectalternatieven met ontwikkelingsscenario 2 (A102 en R11bis)

(miljard euro, prijspeil 2013, discontovoet van 4%)

	REF 100	REF 120	REF 200	REF 220	REF 300	REF 320	REF 500	REF 520
Mobiliteitsbaten	12,0	15,4	7,9	12,5	7,7	12,1	9,0	12,9
Lokaal/bestemming	10,3	13,2	6,6	10,7	6,4	10,3	7,4	10,9
Personen	7,2	9,5	4,5	7,7	4,3	7,4	5,1	7,8
Vracht	3,1	3,8	2,1	3,1	2,1	3,0	2,4	3,2
Tolinkomsten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Accijsinkomsten	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0
Doorgaand	1,8	2,2	1,3	1,8	1,3	1,8	1,6	2,0
Personen	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1
Vracht	1,5	1,7	1,1	1,4	1,1	1,4	1,3	1,5
Tolinkomsten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Accijsinkomsten	0,2	0,3	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,4
Indirecte effecten	2,2	2,9	1,6	2,5	1,4	2,3	1,6	2,3
Werkgelegenheidsbaten	1,0	1,4	0,8	1,3	0,7	1,1	0,7	1,1
Aanleg	0,4	0,5	0,4	0,6	0,3	0,5	0,3	0,4
Onderhoud	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Daling pendelkosten	0,6	0,8	0,4	0,7	0,4	0,6	0,4	0,6
Agglomeratievoordelen	0,7	1,0	0,5	0,8	0,4	0,8	0,5	0,8
Lokaal/bestemming	0,7	1,0	0,5	0,8	0,4	0,7	0,5	0,8
Doorgaand	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Winstmarge van extra productie	0,5	0,6	0,3	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5
Lokaal/bestemming	0,3	0,4	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3
Doorgaand	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Milieu- en ongevals baten	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,2	-0,2	-0,2
Emissiekosten	0,0	-0,1	0,0	-0,1	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Kosten van geluidshinder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verlies natuurwaarden	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Ongevaskosten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Projectkosten	-2,8	-4,0	-3,2	-4,3	-2,1	-3,3	-2,8	-3,9
Investeringen	-2,5	-3,7	-2,8	-3,9	-1,9	-3,0	-2,5	-3,6
Onderhoud en uitbating	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3
Saldo kosten en baten	11,3	14,2	6,3	10,6	6,9	11,0	7,7	11,0
waarvan in periode 2013-2050	6,5	8,0	3,1	5,6	3,8	6,1	4,1	5,9
waarvan na 2050	4,9	6,2	3,1	5,0	3,1	4,9	3,6	5,1

Tabel 3: Kosten en baten van pure infrastructuuralternatieven

(miljard euro, prijspeil 2013, discontovoet van 4%)

	REF 100	REF 200	REF 300	REF 430	REF 500
Mobiliteitsbaten	12,0	7,9	7,7	12,0	9,0
Lokaal/bestemming	10,3	6,6	6,4	10,1	7,4
Personen	7,2	4,5	4,3	7,2	5,1
Vracht	3,1	2,1	2,1	3,0	2,4
Tolinkomsten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Accijnsinkomsten	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0
Doorgaand	1,8	1,3	1,3	1,9	1,6
Personen	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Vracht	1,5	1,1	1,1	1,5	1,3
Tolinkomsten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Accijnsinkomsten	0,2	0,1	0,1	0,3	0,2
Indirecte effecten	2,2	1,6	1,4	2,1	1,6
Werkgelegenheidsbaten	1,0	0,8	0,7	1,0	0,7
Aanleg	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3
Onderhoud	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Daling pendelkosten	0,6	0,4	0,4	0,6	0,4
Agglomeratievoordelen	0,7	0,5	0,4	0,7	0,5
Lokaal/bestemming	0,7	0,5	0,4	0,7	0,5
Doorgaand	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Winstmarge van extra productie	0,5	0,3	0,3	0,4	0,4
Lokaal/bestemming	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2
Doorgaand	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Milieu- en ongevalsbatens	-0,1	-0,1	-0,1	-0,3	-0,2
Emissiekosten	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0
Kosten van geluidshinder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verlies natuurwaarden	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Ongevaskosten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Projectkosten	-2,8	-3,2	-2,1	-2,7	-2,8
Investeringskosten	-2,5	-2,8	-1,9	-2,4	-2,5
Onderhoud en uitbating	-0,3	-0,4	-0,3	-0,3	-0,3
Saldo kosten en baten	11,3	6,3	6,9	11,2	7,7
waarvan in periode 2013-2050	6,5	3,1	3,8	6,4	4,1
waarvan na 2050	4,9	3,1	3,1	4,7	3,6