

Kosten-baten-analyses en consumentensurplus

Volgens de brief van dr. Bomhoff zouden de kosten-batenanalyses bij het CPB ‘geen ruimte laten voor “consumenten surplus” in hetzij de transportmarkt, hetzij de woningmarkt, dan wel beide’. Dit is onjuist. De kosten-batenanalyses waar het CPB bij betrokken is gaan juist uitdrukkelijk in op de verandering in het ‘consumenten surplus’.¹ Daarbij gaat het zowel om de voordelen voor bestaande reizigers als om de voordelen die er zijn voor nieuwe reizigers. Wel waakt het CPB er zorgvuldig voor alle baten correct te meten en slechts eenmaal mee te nemen. De aanleg of kwaliteitsverbetering van transportinfrastructuur zal doorgaans consequenties hebben voor de kwaliteit van woonmilieus. Een voorbeeld hiervan is de ‘Zuiderzeelijn’. Met de aanleg van een snelle verbinding van de Randstad met het Noorden van het land zullen de vraag naar woningen en daarmee de huizenprijzen in het Noorden toenemen ten opzichte van de situatie zonder Zuiderzeelijn. Deze waardeverhoging weerspiegelt het voordeel van reistijdwinsten en kwaliteitsverbetering dat optreedt ten gevolge van de aanleg van een ‘Zuiderzeelijn’. Het meenemen van zowel de verandering in consumenten surplus in de vorm van reistijdwinsten c.q. andere kwaliteitsverbeteringen van de infrastructuur bij de transportbaten als de waardeverhoging van woningen in het Noorden bij de woningbaten, zou dan ook leiden tot ongeoorloofde dubbelrekeningen van hetzelfde voordeel.² Belangrijk is natuurlijk wel dat reistijdwinsten c.q. andere kwaliteitsvoordelen correct gemeten worden. Dit is een wezenlijk aandachtspunt (zie hieronder).

Daarnaast kunnen indirecte effecten optreden, ook op de woningmarkt, die extra welvaartswinsten zouden kunnen betekenen. In juni 2002 heeft in het kader van de evaluatie van de OEEI-leidraad op initiatief van de Ministeries van Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat een congres plaatsgevonden over de indirecte effecten van infrastructuurprojecten. De hoogleraren J. Bröcker (Universiteit Kiel), P.B. Goodwin (University London), E. Quinet (ENPC-CERAS) en P. Rietveld (VU, Amsterdam) hebben aan dit congres hun bijdrage geleverd.

¹ Zie bijvoorbeeld in CPB, NEI, RIVM: Welvaartseffecten van Maasvlakte 2; mei 2001; de theorie in par.5.3.1, resulterend in de cijfers in par. 6.3.1. Met name in tabel 6.4 staan de cijfers voor de veranderingen in de consumenten- en producentensurplussen letterlijk zo vermeld.

² Dit is geheel volgens de OEEI-leidraad par. 5.4. Deze leidraad is het gezamenlijk resultaat van een onderzoeksprogramma waaraan vele toonaangevende instituten in Nederland, waaronder ook Nyfer, hebben meegewerkt. Daarbij is ook onderzoek gedaan naar de voorschriften en praktijk bij KBA in het buitenland, zoals het SACTRA-rapport, Op grond van een kabinetsbesluit is deze leidraad vanaf begin 2000 een verplicht uitgangspunt voor het uitvoeren van KBA's voor grote Rijksprojecten en aanbevolen voor toepassing bij andere projecten.

Op dit congres bleek dat er vanuit de wetenschappelijke literatuur algemene consensus over bestaat dat bij uitvoering van een project de welvaartswinsten ten gevolge van het optreden van indirecte effecten relatief gering zijn ten opzichte van de directe effecten. Het meenemen van indirecte effecten zou kunnen leiden tot opslagen op de directe effecten van 10, 20 of hooguit 30%, maar zouden evenwel ook negatief kunnen zijn. Overigens zullen de meest betrokken instituten, waaronder het CPB, op grond van de aanbevelingen gedaan tijdens dit congres in het komende jaar een aantal aspecten van de OEEI-methodiek van kosten-batenanalyses nader uitwerken. Een daarvan is een nadere analyse van de waardering van reistijden en andere vormen van kwaliteitsverbetering, waaronder de voordelen die samenhangen met een groot marktaandeel.³

³ Zie voor een kwantificering van de voordelen van een groot marktaandeel onder andere de tekst en de tabellen in de in de vorige voetnoot genoemde paragrafen.