

Datum : 29 november 2007
Aan : Ministerie van V&W (Bastianen)

Welvaartseconomische toets investeringspakketten hoofdwegen, een second opinion

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft een welvaartseconomische analyse gemaakt van pakketten van uitbreiding van de wegcapaciteit voor de periode 2014-2020¹. Het is een onderdeel van de tweejaarlijkse herijking van de Nota Mobiliteit, waarbij ook de mogelijke investeringspakket zijn geactualiseerd. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vroeg het CPB om een second opinion op de analyse van het KiM.

De analyse van het KiM is kort en bondig en resulteert in een grote hoeveelheid nuttige beleidsinformatie. Het KiM beperkt de analyse tot de effecten voor het jaar 2020 wat voor een verkenning als deze beslist voldoende is. Om rekening te houden met onzekerheden over de ontwikkeling van de mobiliteit en het beleid werkt het KiM met vier scenario's: twee omgevingsscenario's ontleend aan de WLO-studie, elk met en zonder prijsbeleid. Voor een eerste verkenning is dat ook ruim voldoende. De analyses die het KiM heeft uitgevoerd zijn conform de OEI-leidraad. De kritische kanttekeningen die volgen hebben stuk voor stuk de strekking dat een aantal analyses ten onrechte ontbreken.

De hoofdconclusie van het KiM is dat het niet altijd maatschappelijk rendabel is om middels bouwen van wegen te voldoen aan de ambities voor acceptabele reistijden uit de Nota Mobiliteit. Deze conclusie volgt niet uit het onderzoek zelf. Immers, de investeringspakketten die het KiM heeft doorgerekend hebben allemaal een voldoende maatschappelijk rendement². Of omvangrijker of anders samengestelde investeringspakketten inderdaad onvoldoende rendement zouden hebben blijft gissen.

Een nadere uitsplitsing van de effecten van onderdelen van de investeringspakketten ontbreekt. Daardoor wordt niet duidelijk wat de bijdrage van elk onderdeel van het pakket aan

¹ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Welvaartseconomische toets investeringspakketten hoofdwegen, 19 november 2007.

² Voor alle pakketten zijn de berekende baten gelijk aan of groter dan de kosten. Gegeven de gehanteerde discontovoet en onder de aanname dat de berekende baten/kostenverhouding constant is in de tijd impliceert dit dat het maatschappelijk rendement voor alle pakketten 5,5% of hoger is.

het maatschappelijk rendement is, en of men wellicht tot een nog beter maatschappelijk resultaat had kunnen komen door bepaalde slecht renderende onderdelen weg te laten en/of goed renderende onderdelen toe te voegen.

De tweede conclusie van het KiM is dat het verstandig is (*no regret*) om vooralsnog alleen die projecten te prioriteren die rendabel zijn in het omgevingsscenario met de minste congestie. Later, als meer duidelijkheid ontstaat over de feitelijke ontwikkeling van de congestie, zou men kunnen besluiten andere projecten aan het investeringspakket toe te voegen. In zijn algemeenheid is dit een behartenswaardige aanbeveling. Maar ook hiervoor geldt dat het KiM niet laat zien wat er mis zou gaan, en of er wel iets mis zou gaan, als men een andere aanpak zou kiezen. Wat zou er mis gaan als men van meet af aan zou kiezen voor een groter of anders samengesteld investeringspakket?

Qua berekeningstechniek sluit het KiM grotendeels aan bij de aanpak die het CPB indertijd volgde bij de analyse van de voornemens in de Nota Mobiliteit³. Het is jammer dat de nieuw verkregen uitkomsten niet worden vergeleken met die van destijds. Er zijn namelijk enkele opvallende verschillen. Zo lijken de investeringskosten per strookkilometer wegcapaciteit beduidend lager. En het positieve effect op de hoeveelheid verkeer (de aanzuigende werking) lijkt naar verhouding aanmerkelijk groter. De verschillen worden echter niet toegelicht. In een herijking zou dat niet hebben misstaan.

³ Paul Besseling, Wim Groot en Annemiek Verrips, 2005, Economische toets op de Nota Mobiliteit, CPB Document 65.