

Vergaderjaar 2017–2018

34 775 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018

Nr. 69

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juni 2018

Hierbij bied ik u «De werkwijzer voor maatschappelijke kosten- en baten analyses bij MIRT-verkenningen» aan¹. Deze werkwijzer is een actualisering van de werkwijzer uit 2012: «Het Kader KBA bij MIRT-verkenningen».

Bij het in kaart brengen van de gevolgen op de welvaart van voorgenomen beleid, is de maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) een nuttig hulpmiddel. De analyse helpt om de kosten en baten van de effecten van beleidsalternatieven in beeld te brengen voor de maatschappij als geheel. Hierbij worden de effecten zoveel mogelijk gekwantificeerd en in geld uitgedrukt. De analyse draagt bij aan de keuze tussen verschillende oplossingsrichtingen voor het in de MKBA geanalyseerde probleem. Bij de voorbereiding van infrastructuurprojecten die zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is het uitvoeren van een MKBA een verplicht onderdeel in de verkenning voor de onderbouwing van de voorkeursbeslissing.

Belangrijkste aanleidingen om de bestaande werkwijzer te actualiseren zijn het verschijnen van «De Algemene Leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse» in 2013 (Kamerstuk 33 750 IX, nr. 9) en de actualisering van de «Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport» in 2016 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 19). Deze spelregels zijn gebaseerd op de drie pijlers waaruit de vernieuwing van het MIRT is opgebouwd: brede blik, maatwerk en samenwerken.

Deze werkwijzer geeft instructies en adviezen voor het uitvoeren van een maatschappelijke kosten- en batenanalyse voor de volgende type projecten: wegeprojecten, vaarwegenprojecten, spoorprojecten,

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

fietsprojecten, grote regionale ov-projecten, waterprojecten en integrale gebiedsverkenningen en is daarmee een sectorale uitwerking van de «Algemene Leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse. De werkwijzer sluit goed aan op de nieuwe inzichten zoals beschreven in de algemene leidraad. Ook is er aansluiting op de spelregels van het MIRT, waarbij adaptiviteit en flexibiliteit nieuwe aspecten zijn in het beoordelen van alternatieve oplossingen van opgaven in het MIRT.

Aan het CPB en het PBL is gevraagd de werkwijzer te toetsen aan de algemene leidraad. Deze toets is als bijlage bij deze brief gevoegd². De conclusie van deze toets is dat de werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen in grote lijnen overeenstemt met de voorschriften en richtlijnen van de algemene MKBA leidraad. Wel geven het PBL en het CPB de gebruiker van de werkwijzer een drietal aandachtspunten mee.

1. In de werkwijzer is aangegeven dat de OEI-leidraad wel als naslagwerk beschikbaar blijft. Relevante informatie uit de OEI-leidraad is in de algemene leidraad MKBA overgenomen. Er zijn echter ook gedeelten van de OEI-leidraad die niet meer geldig zijn. Er moet daarom opgelet worden dat de juiste bronnen gebruikt worden. Het CPB/PBL adviseren een web-based versie van de werkwijzer waar alle relevante stukken digitaal opvraagbaar zijn. De werkwijzer zal door I&W actueel worden gehouden door beschikbaarstelling op internet, zodat periodieke updates n.a.v. nieuwe of aanvullende inzichten snel doorgevoerd kunnen worden. Tevens kunnen op deze wijze verwijzingen worden gemaakt naar relevante documenten.
2. Het tweede punt is het wel of niet meenemen van projectgebonden apparaatskosten van bijvoorbeeld Rijkswaterstaat of ProRail. De aanbeveling is om per project te bekijken of apparaatskosten meegerekend moeten worden. Dit aandachtspunt zal aan de gebruikers van de werkwijzer worden meegegeven.
3. Tenslotte moet er bij de MIRT MKBA's rekeningen gehouden worden met de extrapolatie van de effecten op bereikbaarheid na 2040. Bij deze MKBA's wordt gebruik gemaakt van de best mogelijke informatie. In de huidige verkeersmodellen zijn dat de prognoses voor 2030 en 2040, terwijl de WLO-scenario's 2050 als zichtjaar hanteren. De MKBA opsteller moet bewust omgaan met de extrapolatie van de effecten na 2040.

Met inachtneming van genoemde aandachtspunten en aanbevelingen draagt het volgen van deze werkwijzer bij aan de kwaliteit van het instrument MKBA en zorgt ervoor dat dit instrument een volwaardige rol kan spelen in het MIRT-besluitvormingsproces.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl