

QUESTIONS AND ANSWERS

Veelgestelde vragen

Steunpunt Economische Evaluatie (SEE)

Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart

Website: www.rws.nl/see

E-mail: see@rws.nl

1. Wat doet het Steunpunt Economische Evaluatie?

Het Steunpunt Economische Evaluatie (SEE) is het loket voor kennisuitwisseling en advies op het terrein van economische evaluatie. SEE beantwoordt vragen, voor zover ze gaan over de relatie tussen economie en verkeer en vervoer, en in het bijzonder over economische evaluatie van infrastructuur. Daaronder valt de toepassing van het kader OEI bij MIRT-verkenningen en de werkwijzer OEI bij MIT-planstudies, die beide zijn gebaseerd op de OEI Leidraad. De vraag aan SEE moet in maximaal enkele dagen te beantwoorden zijn.

Via de SEE-website, SEE-nieuwsbrief, cursussen OEI bij MIRT en het kennisnetwerk Economie van Verkeer en Waterstaat bevordert SEE de kennisuitwisseling over de recente ontwikkelingen op het gebied van Economische Evaluatie en de toepassing van de methodieken in MIRT-verkenningen (en planstudies) van Verkeer en Waterstaat.

2. Voor wie werkt SEE?

Het steunpunt richt zich op VenW – met name op RWS – en in beperkte mate op overige partijen (o.a. provincies en consultants) voor zover zij vragen hebben over economische evaluatie van infrastructurele projecten.

3. Levert SEE projectondersteuning of -advisering?

SEE levert ad hoc adviezen, maar geen projectondersteuning.

Projectondersteuning wordt georganiseerd vanuit de afdeling Modellen en Verkenningen van DVS. Een verzoek tot projectondersteuning of advisering van meer dan enkele dagen per project kunt u richten aan de heer A.J. (Arjan) Gras: a.gras@rws.nl, telefoon 088 798 2718.

4. Wat is het nut van een kosten-batenanalyse?

De kosten-batenanalyse is een methode van economische projectbeoordeling waarmee alle effecten van een investeringsproject kunnen worden ingeschat en zo mogelijk voorzien worden van een financiële waardering. Bij economische projectbeoordeling staat de vraag centraal of het project (en zijn alternatieven) bijdraagt aan de vergroting van de maatschappelijke welvaart in Nederland.

5. Wat is OEI bij MIRT?

OEI bij MIRT is een vereenvoudigde toepassing van de Leidraad OEI bij reguliere (niet speciale) projecten in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

6. Wat is OEI bij SNIP?

Voor projecten in het Spelregelkader voor Natte Infrastructuurprojecten (SNIP) is de handleiding OEI bij SNIP beschikbaar. De Waterdienst van Rijkswaterstaat ondersteunt projectleiders bij het uitvoeren van OEI bij SNIP. Dit gebeurt met klein advies, een begeleidende rol of door hulp bij uitbesteden van (deel)opdrachten. Neem voor meer informatie contact op met de helpdesk water, tel. 0800 659 2837.

7. Wat is het verschil tussen een MKBA en een kKBA?

Een MKBA volgens de OEI leidraad is een diepgaande en integrale analyse. Diepgaand betekent dat alle stappen van de OEI leidraad grondig worden doorlopen en dat de KBA onderzoek heeft gedaan naar de projectalternatieven, de omgevingsscenario's, de vervoerseffecten, de externe en indirecte effecten en de verdelingseffecten.

Een kKBA (kleine k voor kengetallen) is een partiële en inventariserende analyse. Deze wordt toegepast voor de reguliere MIRT-projecten conform het kader OEI bij MIRT-verkenningen. Hoewel de scope van een kKBA gelijk is aan die van een MKBA volgens de leidraad OEI, is de diepgang van het onderzoek minder vergaand. Waar mogelijk wordt bij een kKBA gebruik gemaakt van kengetallen, zodat de OEI/KBA met een zo beperkt mogelijke onderzoekslast is te realiseren.

8. Wat is het verschil tussen een integrale en partiële KBA?

Een partiële KBA kijkt beschrijft alleen de directe effecten en in principe NIET de doorwerking van het project op afgeleide markten (indirecte effecten). In een integrale KBA wordt de doorwerking van projecteffecten op alle afgeleide markten (anders dan de vervoersmarkt) zo goed mogelijk meegenomen (de zogenaamde indirecte effecten).

9. Is OEI verplicht?

- Voor de reguliere rijksprojecten in het MIRT is het verplicht om in de verkenningfase een OEI op te stellen conform het kader OEI bij MIRT-verkenningen.
- Ook voor speciale rijksprojecten (megaprojecten) is het verplicht om een OEI op te stellen conform de OEI-leidraad. Het kabinet bepaalt of een project een speciaal rijksproject is.
- Regionale projecten groter dan € 112,5 mln. en lokale projecten groter dan € 225 mln. (de BDU-grens) kunnen, met uitzondering van vaarwegen, worden opgenomen in het MIRT.
- Voor projecten die zijn gerelateerd aan infrastructuur (Deltametropool, luchtvaart), maar niet zijn opgenomen in het MIRT/SNIP worden aanbevolen een OEI op te stellen op basis van een kengetallen KBA (kKBA) volgens het kader OEI bij MIRT-verkenningen.
- Voor regionale en lokale projecten die onder de BDU-grens vallen worden decentrale overheden geadviseerd de OEI-systematiek te gebruiken. Het is echter niet verplicht dit te doen.

10. Wat is de relatie tussen OEI en (plan-)MER?

De MER brengt de gevolgen voor milieu en natuur in beeld, de KBA het maatschappelijk-economische rendement, inclusief de milieu- en natuureffecten. Tussen beide onderzoeken is afstemming nodig, zodat beide analyses dezelfde uitgangspunten hanteren. De KBA heeft inzicht in de milieueffecten nodig, de MER kan de economische effecten ook in een overzichtstabel presenteren. Beide hebben informatie nodig uit bijvoorbeeld vervoersstudies, landschapsstudies of kostenstudies.

11. Waar kan ik vragen stellen over de Tracéwet?

Binnen Rijkswaterstaat heeft het Tracé-/m.e.r.-centrum (TMC) van de Dienst Verkeer en Scheepvaart kennis van de Tracéwet. De werkzaamheden van het TMC richten zich op kwaliteitsverbetering van het planproces en de producten daarvan.

12. Hoe moet omgegaan worden met de kilometerprijs bij concrete projecten, zoals verkenningen, planstudies en netwerkanalyses?

De invloed van een basisheffing voor de kilometerprijs wordt bepaald aan de hand van vuistregels. Dit betekent voor wegenprojecten een afschaling van de reistijdbaten met 30 procent (Zie brief van DG Mobiliteit, Instructie kilometerprijs in verkenningen, 23 mei 2010, kenmerk VENW/DGMO-2010/5674).

13. Wat zijn filekosten of congestiekosten?

Filekosten, ook wel congestiekosten, zijn de kosten die ontstaan door vertragingen en oponthoud. De economische schade door files valt uiteen in kosten door direct reistijdverlies, kosten door onbetrouwbaarheid van reistijden, kosten door uitwijkgedrag en overige maatschappelijke kosten. De filekosten maken onderdeel uit van de kosten-batenanalyse.

14. Hoe worden congestiekosten berekend?

De *directe reistijdverliezen* worden berekend door te meten of te schatten hoeveel voertuigen (en mensen) op de autosnelwegen in de files staan en hoe lang het oponthoud is. De verloren tijd van deze personen wordt gewaardeerd (in geld uitgedrukt) met de Value of Time (VoT). Hierbij dient rekening te worden gehouden met de bezettingsgraad van de voertuigen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen personen- en goederenvervoer en tussen woon-werkverkeer, zakelijke en overige personenverkeer.

De kosten van *onbetrouwbaarheid* (onverwacht oponthoud) worden gewaardeerd met de (voorlopige) Value of Reliability (VoR).

De *kosten van uitwijkgedrag* zijn opgebouwd uit de bij reistijdverliezen en onbetrouwbaarheid behorende uitwijkkosten.

