



> Retouradres Centraal Planbureau, Postbus 80510, 2508 GM, Den Haag

Ministerie van Financiën  
Inspectie der Rijksfinanciën  
Bureau Strategische Analyse, MKBA Kernteam

**Centraal Planbureau**

Bezuidenhoutseweg 30  
Postbus 80510  
2508 GM Den Haag

T (088) 984 60 00  
I [www.cpb.nl](http://www.cpb.nl)

Datum 22 januari 2018

Betreft beoordeling Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen

**Ons kenmerk**

CPB-2018/27

*Bij beantwoording van deze  
brief graag ons kenmerk  
vermelden.*

NB: gezamenlijke brief door PBL en CPB

In de Kabinetsbrief van 6 december 2013 bij de Algemene MKBA Leidraad is aangekondigd dat van de algemene MKBA-leidraad werkwijzers voor specifieke beleidsterreinen zullen worden afgeleid. Deze werkwijzers geven voor de beleidsterreinen nadere invulling aan de richtlijnen en voorschriften die in de algemene leidraad worden beschreven. Het initiatief voor het uitwerken van werkwijzers ligt bij de departementen. In de Kabinetsbrief is ook aangekondigd dat CPB en PBL zullen toetsen of de werkwijzers aan de algemene leidraad voldoen.

Het ministerie van I&W heeft een rijke historie in het gebruik van MKBA's in de besluitvorming voor het MIRT. MKBA's zijn verplicht voor projecten uit het MIRT. Voor het opstellen van MKBA's is een werkwijzer opgesteld, het Kader KBA bij MIRT-verkenningen, die periodiek wordt geactualiseerd. Het verschijnen van de Algemene Leidraad en het vernieuwde MIRT is voor I&W aanleiding geweest om het kader aan te passen en in lijn te brengen met de algemene leidraad. De Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen is opgesteld door RWS-SEE.

Deze werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen is door CPB en PBL getoetst aan de richtlijnen die in de Algemene MKBA leidraad zijn opgenomen. Ook is nagegaan in welke mate er afwijkingen van en aanvullingen op de algemene leidraad zijn en of deze goed onderbouwd zijn en zinvol zijn voor de beleidsterreinen. Deze brief bevat de bevindingen.

De werkwijzer geeft op de belangrijkste onderdelen een uitgebreide beschrijving van de manier waarop MKBA's van MIRT-verkenningen moeten worden opgesteld. Het gaat om wegenprojecten, vaarwegprojecten, spoorprojecten, grote regionale ov-projecten, waterprojecten en integrale gebiedsverkenningen. Er wordt een algemene beschrijving gegeven van de opzet van een MKBA en in de werkwijzer is veel aandacht voor de aansluiting van de MKBA op de besluitvorming met name voor de manier waarop met de spelregels van het MIRT omgegaan moet worden.



Centraal Planbureau

Datum

22 januari 2018

Ook wordt in de werkwijzer voor de belangrijkste effecten ingegaan op de beschikbare empirie en de manier waarop die in de MKBA gebruikt moet worden. De meest recente inzichten over MKBA-toepassingen en de bijbehorende informatie over empirie voor de verschillende typen projecten zijn in deze werkwijzer meegenomen. De werkwijzer is ondanks het brede toepassingsgebied een relatief compact document gebleven. Hierdoor wordt het overzicht behouden over de verschillen en overeenkomsten in MKBA's voor verschillende type projecten.

*brief graag ons kenmerk vermelden.*

De werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen stemt in grote lijnen overeen met de voorschriften en richtlijnen van de algemene MKBA leidraad. Er zijn een aantal aandachtspunten bij het gebruik van deze werkwijzer waarvan de gebruiker van deze werkwijzer zich rekenschap moet geven, te weten:

1. In de werkwijzer wordt aangegeven dat de OEI-leidraad wel nog steeds als naslagwerk beschikbaar blijft onder andere omdat hierin dieper wordt ingegaan op specifieke methodes van effectbepaling en risicowaardering. Dit is lastig omdat de informatie uit de OEI-leidraad nog slechts deels geldig is. In de OEI-leidraad staat informatie die zeker nog bruikbaar is voor het specifieke terrein van de MIRT-verkenningen, maar er staat ook informatie in - bijvoorbeeld over de aard van effecten, de discontovoet en de omgang met verdelingseffecten- die niet meer geldig is. Voor zover nog relevant is algemene informatie uit de OEI-leidraad overgenomen in de algemene leidraad. Met de verschijning van de rapporten van de werkgroep discontovoet en de werkgroep marginale kosten van belastingheffing is een gedeelte van de OEI-leidraad vervallen. Hier moet de MKBA-opsteller zich wel bewust van zijn. Een web-based versie van de werkwijzer waar alle relevante stukken digitaal opvraagbaar zijn, zou behulpzaam kunnen zijn. Een web-based versie kan ook makkelijk naar de meest recente en ook meer gedetailleerde informatie verwijzen.
2. Bij de bepaling van aanlegkosten wordt gesteld dat ook projectgebonden apparaatskosten van bijvoorbeeld Rijkswaterstaat en ProRail meegenomen moeten worden. Dat is en blijft een discussiepunt. Deze apparaatskosten behoren strikt genomen alleen tot de kosten van het project als deze kosten in het nulalternatief niet gemaakt worden. Vooral bij kleinere projecten en projecten die tot de kerntaken van Rijkswaterstaat en ProRail gerekend worden, is het moeilijk voorstelbaar dat het al dan niet doorgaan van het project leidt tot aanpassingen in het apparaat. Grotere projecten kunnen een dergelijke impact wel hebben. De aanbeveling is om per project te bekijken of apparaatskosten meegerekend moeten worden.
3. De werkwijzer geeft aan dat bij MIRT MKBA's in principe de zichtjaren 2030 en 2050 moeten worden gebruikt, in aansluiting op de zichtjaren van de WLO. De werkwijzer zegt echter ook dat in veel gevallen de beschikbare modellen voor de bepaling van verkeerseffecten de jaren 2030 en 2040 kennen. Daardoor is het niet altijd mogelijk om het zichtjaar 2050 te gebruiken. De bereikbaarheidsproblemen die de WLO laat zien bij een sterke economische groei (referentiescenario Hoog) ontstaan vooral na 2040. Ook de verschillen met de ontwikkeling bij minder hoge economische groei (referentiescenario Laag) ontstaan vooral na 2040. Deze oplopende problemen en oplopende onzekerheid hebben te maken met de sterk niet-lineaire aard van bereikbaarheidsproblemen. Door het gebruik van zichtjaar 2040 wordt onvoldoende rekening gehouden met



**Centraal Planbureau**

**Datum**

22 januari 2018

**Ons kenmerk**

CPB-2018/27

*Bij beantwoording van deze brief graag ons kenmerk vermelden.*

een sterk oplopende congestie na 2040 en daarnaast ook met een sterk oplopende onzekerheid daarover. Dit betekent dat de MKBA opsteller goed moet nadenken over de extrapolatie van de effecten na 2040 en deze ook goed moet onderbouwen (bijvoorbeeld aan de hand van de WLO scenario's). Door de beschikbare verkeersmodellen ook voor het zichtjaar 2050 door te rekenen wordt voorkomen dat er in verschillende MKBA's verschillende uitgangspunten voor het zichtjaar 2050 worden gehanteerd. De aanbeveling is om zo snel als mogelijk ook te rekenen met zichtjaar 2050.

Als met deze aandachtspunten rekening wordt gehouden, kunnen wij stellen dat deze werkwijzer een adequate leidraad vormt voor het opstellen van MKBA's bij MIRT-verkenningen.


Bij het toepassen van onderzoekmethoden in de verschillende onderzoekstappen geldt het algemene principe dat de MKBA-onderzoeker zelf verantwoordelijk is voor het op zo goed mogelijke manier in beeld brengen van alle aspecten van een MKBA. De werkwijzer helpt hierbij door aan te geven wat geschikte methoden of afwegingen zijn. Als sprake is een breed gedragen algemene consensus dan is de werkwijzer voorschrijvend. Als er meerdere geschikte methoden zijn of er onduidelijkheid bestaat over de geschiktheid van methoden geeft de werkwijzer een aanbeveling en is er meer keuzevrijheid voor de MKBA onderzoeker.

Praktijkervaring zal leiden tot aanpassingen, aanvullingen en preciseringen van de werkwijzer. Voor de werkwijzer geldt, net als voor de algemene MKBA-leidraad, dat er altijd ruimte moet zijn voor de MKBA-opsteller om gemotiveerd van de voorschriften en richtlijnen af te wijken.

Wij hopen dat deze werkwijzer snel in de praktijk zal worden toegepast.

Hoogachtend,

 Prof. dr. J. Hinloopen  
Onderdirecteur Centraal Planbureau

 Prof. dr. ir. J.T. Mommaas  
Directeur Planbureau voor  
de Leefomgeving