

Paul Besseling
 Programmaleider Mobiliteit en Infrastructuur
 Centraal Planbureau

Valkuilen bij het maken van KBA's

Op basis van onze ervaring met het maken van KBA's en second opinions.

Valkuilen bij de onderzoeksopzet...

- 1) voorsorteren voor één oplossing
- 2) selectieve keuze van omgevingsscenario
- 3) weinig aandacht voor directe effecten
- 4) verborgen gebreken

Valkuilen bij de kwantitatieve uitwerking...

- 5) dubbel telling van effecten
- 6) onjuiste berekening baten van modal shift
- 7) geen risico-opslag nodig?

Voorsorteren voor één oplossing

- Door een te enge definitie van het probleem
 - Geen aandacht voor ander beleid
 - De oplossing is er; nu nog een probleem vinden
 - Er is al besloten om "dit" wel te doen en "dat" niet.
- Verken diverse oplossingen
 (beoordeel die eventueel met een quick scan)
- Verken ook enkele eenvoudige oplossingen
 (verwerk die eventueel in het nulalternatief)

Selectieve keuze van omgevingsscenario

- Gewenste ontwikkeling als omgevingsscenario
- Weinig oog voor technologische ontwikkelingen

- Werk met realistische scenario's
- Het mag ook één scenario zijn, maar dan met een gevoeligheidsanalyse voor enkele andere scenario's.

Weinig aandacht voor directe effecten

Meestal gaat alle aandacht uit naar indirecte effecten:

- Containerhaven goed voor werkgelegenheid in Zeeland
- Uitbreiding Schiphol goed voor concurrentiepositie NL
- Betuweroute goed voor het milieu

Maar een goede analyse begint bij de directe effecten:

- Containerhaven? Effect op de exploitatie van de haven.
- Uitbreiding Schiphol? Effect op passagiers/vracht/vluchten.
- Spoorproject? Effect op exploitatie van het spoor.

Zonder directe effecten ook geen indirecte effecten.

→ Een goede verkeers- en vervoersanalyse is essentieel

Verborgene gebreken in beleidspakket

Vaak ligt er een totaal beleidspakket:

- Verbetering infrastructuur (A) én expl. onroerend goed (B)
- Uitbreiding wegcapaciteit (A) én beprijzen wegverkeer (B)
-

Maar draagt elk onderdeel ook bij aan positief resultaat?

“Voorkom dat.... de winst van het ene onderdeel het verlies van het andere onderdeel verbergt...”.

→ Als A en B *technisch* gescheiden kunnen worden, maak dan een analyse van deelproject A, van deelproject B en van het totaal pakket A+B.

Dubbeltelling van effecten

Een sprookje, vrij naar Toon van der Hoorn

Er was eens een pindakaasfabriek. Die verkocht 10 mln potten voor 1 euro per pot per jaar. Maar de fabriek stond aan een weg met veel files. De 10 vrachtwagens van de fabriek liepen elk 2 uur vertraging per werkdag op: $10 \cdot 2 \cdot 200 = 4000$ uur vertraging per jaar.

Op een mooie dag besloot de overheid de weg te verbreden. Opeens konden de vrachtwagens gewoon doorrijden. Daardoor had de fabriek nog maar 8 vrachtwagens nodig. Zodoende kon de fabriek de prijs van de pindakaas verlagen en waren de klanten goedkoper uit.

Dubbeltelling van effecten

Minder tijdverlies op de weg:

$$4000 \text{ uur} \times 50 \text{ euro} = 200\,000 \text{ euro}$$

Twee vrachtwagens met chauffeur uitgespaard:

$$2 \times 100\,000 \text{ euro} = 200\,000 \text{ euro}$$

Prijsdaling is voordeel voor klanten:

$$10\,000\,000 \times 0,02 \text{ euro} = \underline{200\,000 \text{ euro}}$$

$$\text{Totaal baten: } 600\,000 \text{ euro}$$

Is dit correct? Zo nee, hoe hoog zijn de baten dan wel?

→ Wees vooral bij de indirecte effecten op uw hoede:
zijn het echt *additionele* indirecte effecten?
of zijn het *doorgegeven* indirecte effecten?

Berekening directe baten van modal shift

Verkorting reistijd trein			
	Reizigers (per dag)		
Nulalternatief			
trein	100		
vliegtuig	30		
vliegtuig	70		
Projectalternatief			
trein	100		blijvend treinverkeer
trein	30		overkomend verkeer
vliegtuig	70		blijvend luchtverkeer

Berekening directe baten van modal shift

Verkorting reistijd trein				
	Reizigers (per dag)	Ticket (euro)	Reistijd (uur)	Overige kosten
Nulalternatief				
trein	100	100	4	??
vliegtuig	30	180	2	$O_{\text{vliegtuig}}$
vliegtuig	70	180	2	??
Projectalternatief				
trein	100	100	3	??
trein	30	100	3	O_{trein}
vliegtuig	70	180	2	??

Baten voor het "overkomend verkeer" (tijdwaarde 60 euro/uur):
 $30 * [+ 80 - 1 * 60 + O_{\text{vliegtuig}} - O_{\text{trein}}] = 600 + 30 * [O_{\text{vliegtuig}} - O_{\text{trein}}]$

Berekening directe baten van modal shift

Baten voor de "eerste" overkomer:
 gelijk aan die van blijvend treinverkeer (0 euro + 1 uur)

Baten voor de "laatste" overkomer:
 gelijk aan die van blijvend luchtverkeer (0 euro + 0 uur)

Baten voor de gemiddelde overkomer:
 gemiddelde van trein- en luchtverkeer (0 euro + 1/2 uur)

Totale baten voor het "overkomend verkeer":
 $30 * [0 + 1/2 * 60] = 900$ euro per dag

Berekening directe baten van modal shift

De halveringsregel voor de berekening van directe baten als er twee verbindingen A en B zijn:

- voor het blijvend verkeer op A
 → de verbetering van A
- voor het blijvend verkeer op B
 → de verbetering van B
- voor het overkomend verkeer
 → de helft van de verbetering van A
 → en de helft van de verbetering van B

cpb

Valkuilen bij het maken van
kosten-batenanalyses

Geen risico-opslag nodig want...

..... de overheid kan goedkoop kapitaal lenen;
..... het wordt gefinancierd uit aardgas, dat is gratis;

Variant: de overheid kan dit project beter uitvoeren dan een privaat bedrijf, want dat bedrijf wil een rendement van 8%, terwijl de overheid leent tegen 4%.

Ook de overheid moet risico's inperken, want die risico's komen uiteindelijk toch bij de belastingbetaler terecht.

→ ook de overheid moet aan riskantere projecten een hogere rendementseis stellen (=hogere discontovoet).

Platos
colloquium
14 maart
2007

cpb

Valkuilen bij het maken van
kosten-batenanalyses

Conclusies

Kosten-batenanalyses zijn een mooi instrument, maar de analyse is niet zonder gevaren.

De grootste fouten worden doorgaans gemaakt in de fase van de onderzoeksopzet.

Maar ook in de fase van de kwantitatieve uitwerking is zorgvuldigheid geboden.

Platos
colloquium
14 maart
2007

cpb

Valkuilen bij het maken van
kosten-batenanalyses

Tenslotte.....succesfactoren

De meest succesvolle projecten:

- ... grijpen aan bij een concreet probleem ...
- ... brengen voordeel voor veel mensen...
- ... gebruiken een bewezen technologie ...
- ... en bieden ruimte om bij te sturen.

Platos
colloquium
14 maart
2007