



3 september 2018
Steunpunt Economische Expertise

Groeicijfers verkeer en verliestijd, t.b.v. MKBA's van wegprojecten in het MIRT

Voor een MKBA van wegprojecten worden de baten gebaseerd op de uitkomsten van het Nederlands Regionaal Model (NRM) voor een bepaald zichtjaar en meestal berekend voor een zichtperiode van 100 jaar. Dit betekent dat de modeluitkomsten voor een bepaald zichtjaar gebruikt moeten worden voor het bepalen van de baten voor de gehele zichtperiode. Hiervoor zijn kengetallen nodig voor de jaarlijkse groei in de zichtperiode vóór en ná het zichtjaar.

In 2015 zijn de nieuwste WLO-scenario's (Hoog en Laag) voor de periode tot 2050 in gebruik genomen. De scenario's zijn 'beleidsarm'; voor de mobiliteit betekent dit dat na 2030 geen veranderingen in de capaciteit van de infrastructuur zijn opgenomen. Voor de groei van de mobiliteit betekent dit dat de groei van het verkeer (kilometers) in lichte mate wordt onderschat en de groei van de congestie in grote mate wordt overschat. De groeicijfers die met de huidige verkeersmodellen zijn geschat voor de periode na 2030 zijn daarom niet zomaar te gebruiken.

Uit de verkeersmodellen zijn groeicijfers bepaald voor de perioden 2014-2030 en 2030-2040.

Groeicijfers verkeer en verliestijd 2014-2030 en 2030-2040 in % per jaar – totaal verkeer (personen + vracht)¹			
WLO-Scenario HOOG		2014-2030	2030-2040
Verkeer (km)	HWN+OWN	1,43	0,98
Verliestijd (uren)	HWN+OWN	2,38	2,98
WLO-Scenario LAAG			
Verkeer (km)	HWN+OWN	0,49	0,55
Verliestijd (uren)	HWN+OWN	-0,05	1,28

Gezien de aanname in de scenario's van gelijkblijvende capaciteit van de infrastructuur na 2030 zijn voor die periode geen betrouwbare groeicijfers te bepalen. Het doortrekken van de groeicijfers van 2014-2030 is één van de mogelijke opties. Andere optie zijn uit te gaan van afnemende groei na 2030 of te veronderstellen dat de groei vanaf een bepaald jaar stopt. Uiteraard is elke gemaakte keuze voor discussie vatbaar, omdat ze niet is gebaseerd op een omgevingsscenario.

Reistijd-baten

In lijn met het advies van het KiM² wordt geadviseerd bij wegprojecten die de congestie verminderen de baten te laten toenemen met de groei van de congestie (verliestijd) Bij projecten waarbij de baten niet alleen voortkomen uit vermindering van de congestie (bijvoorbeeld nieuwe schakels in het netwerk) dient de verkeersgroei te worden toegepast op de baten die niet het gevolg zijn van vermindering van congestie.

Reisafstandbaten en afstandgerelateerde baten

Voor de reisafstandbaten (onderdeel van het consumenten surplus) en de afstandgerelateerde baten (baten die worden berekend op basis van het aantal afgelegde netwerkkilometers) kunnen de groeicijfers van het verkeer worden gebruikt.

Advies

Op grond van bovenstaande adviseert Steunpunt Economische Expertise voor de MKBA van wegprojecten in het MIRT uit te gaan van de groeicijfers van het verkeer en de verliestijd in de periode 2014-2030.

¹ 4Cast (2018), Basisprognoses 2018, tabel C-3, pag. 24

² KiM/Rienstra (2012), Baten van infrastructuur op de lange termijn