



## Resultaten en toepassingsgebied van OEEI

**Auteur(s):**

Gerbrands, P.W.L.

Rosenberg, F.A.

*Beide auteurs zijn werkzaam bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de eerste bij de Directie Strategie en Coördinatie, de tweede bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (avv).***Verschenen in:**

ESB, 85e jaargang, nr. 4253, pagina 362, 28 april 2000

**Rubriek:**

Achtergrond

**Trefwoord(en):**

onderzoek

**Aanleiding voor het Onderzoeksprogramma Economische Effecten van Infrastructuur waren discussies over het rendement van grote infrastructuur projecten. Verschillen in aanpak en begrippen verklaarden gedeeltelijk dat inschattingen van economische effecten van projecten sterk uiteenliepen. Hierdoor ontstond geen breed gedragen inzicht in de economische effecten, wat het besluitvormingsproces bemoeilijkte. Het onderzoeksproject beoogt meer overeenstemming te bereiken over de opzet en aanpak van toekomstige evaluaties van infra-structuurprojecten.**

Binnen het project is nauw samengewerkt tussen vele onderzoeksinstituten en heeft men overeenstemming bereikt over te hanteren begrippen, toepassing van een kader voor toekomstige evaluaties van infrastructuurprojecten, en typen effecten. Bovendien is meer helderheid geschapen over nut en beperkingen van berekeningsmethoden. De leidraad is deels gebaseerd op een achttal deelstudies

---

### Deelstudies binnen oeei

Binnen oeei is een achttal deelstudies uitgevoerd. Gewerkt is onder meer aan het analyseren van de internationale context van de leidraad. Onderzoek van het Centrum voor Energiebesparing en Buck Consultants International toont aan dat in de ons omringende landen veel met kosten-batenanalyse gewerkt wordt <sup>1</sup>. Ook bleek dat Nederland relatief veel aandacht besteedt aan indirecte effecten. Door Muconsult en vu is het bepalen en waarderen van externe effecten onder de loep genomen <sup>2</sup>, indirecte effecten werden bestudeerd door nei, rug en tno-Inro <sup>3</sup>. Laatstgenoemd onderzoek wijst onder meer op de voor- en nadelen van enquêtes en modelanalyses voor het bepalen van indirecte effecten en doet aanbevelingen voor nader onderzoek. Verder zijn de voor- en nadelen van case-studies (nyfer <sup>4</sup>), cross-sectie (ioo <sup>5</sup>) en benchmark-analyses (tno-Inro en vu <sup>6</sup>) belicht. Tenslotte zijn in het kader van oeei niet alleen de welvaartseffecten, maar ook de verdelingseffecten van infrastructuur onderzocht (Nyfer <sup>7</sup>). Onderwerp is de verdeling van inkomen en werkgelegenheid over regio's en betrokkenen. Nyfer beveelt onder meer aan de kosten en baten dichterbij elkaar te brengen, bijvoorbeeld door baathebbers van een project zoveel mogelijk aan het project te laten bijdragen.

Het evaluatiekader dat in de leidraad beschreven is, zet al deze effecten in rij en gelid. Het geheel van de studies <sup>8</sup> stelt de overheid in staat een bijzonder compleet beeld van de te verwachten effecten van infrastructuur neer te zetten.

---

Met de leidraad en de onderliggende deelstudies, kunnen de effecten van infrastructuur meer gestructureerd en transparant worden gepresenteerd.

De leidraad is op alle soorten infrastructuur toepasbaar. Hij beschrijft het scala van effecten en methoden die van toepassing zijn bij grote projecten. Hij is echter ook toepasbaar op kleinere projecten, waarbij op sommige effecten niet of minder diepgaand wordt ingegaan.

Het Kabinet heeft aangegeven de leidraad bij de voorbereiding van de besluitvorming over toekomstige infrastructuurprojecten te hanteren <sup>9</sup>. Voor nieuwe projecten van nationaal belang zal toepassing verplicht worden. Bij projecten van nationaal belang die reeds in voorbereiding zijn, zal het niet om een verplichting gaan maar wel om een streven zoveel mogelijk gebruik te maken van de oeei-systematiek. Reeds nu wordt bijvoorbeeld bij het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en de Hogesnelheidslijn-Oost van de resultaten al gebruik gemaakt.

Ook zal in het komende jaar de leidraad worden toegepast bij enkele nader te bepalen 'overige Rijksprojecten'. Voor projecten van lokaal of regionaal belang tenslotte, wordt aan provincies en gemeenten het advies gegeven de structuur van de leidraad te gebruiken bij de voorbereiding van hun eigen afweging.

De resultaten van OEEI zijn recent op een congres besproken met een brede groep deskundigen. Een belangrijke uitkomst hiervan is dat er brede steun is over de wenselijkheid van het uitvoeren van kosten-batenanalyses. Verder zijn er suggesties gedaan voor verder wetenschappelijk onderzoek, zoals is aangegeven in het voorgaande artikel.

Onze inschatting is dat toepassing van de leidraad ertoe leidt dat de uitkomsten van de wetenschappelijke discussies in de toekomst meer gestructureerd en transparant gepresenteerd worden aan de politiek

---

**1** CE, *Economische beoordeling van grote infrastructuurprojecten*, Delft, 2000, en BCI, *Spill-over effecten van mainportprojecten*, Nijmegen, 2000.

**2** MuConsult en VU, *Welvaarstaspecten bij de evaluatie van grote infrastructuurprojecten*, Amersfoort/Amsterdam, 2000.

**3** NEI, RUG, TNO-Intro, *Fundamenteel voorwaarts*, Rotterdam, 2000. **4** MS Sans Serif;{\Sigma\mu\beta\lambda;}{Courier New;}{Arial;}{Times New Roman;}} {.

**1**

**5** IOO, *Regionale cross sectie analyse van de effecten van infrastructuur*,

**6** TNO-Intro en VU, *Internationale benchmarks voor prestatievergelijking van infrastructuur*, Delft, 2000.

**7** Nyfer, *Verdelingsaspecten van grote infrastructuurprojecten*, Breukelen, 2000.

**8** Op te vragen bij AVV, mw. L. v/d Pol (fax 010-2825642).

**9** Zie aanbiedingsbrief bij de leidraad van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer, 20 april 2000, geaccordeerd in de ministerraad.