



Met beide benen op de grond: De toepassing van OEI in de luchtvaart

Airneth Lunchseminar


Den Haag, 13 november 2008

Prof.dr. Carl Koopmans

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)



Inhoud

- 1. OEI**
 - 2. Visies en MKBA**
 - 3. Economische effecten**
 - 4. Toepassing op luchtvaart**
 - 5. Conclusies**
- 

1 OEI

The image features a solid orange border surrounding a central yellow area. On the left side of the yellow area, the text "1 OEI" is displayed in a bold, black, sans-serif font. On the right side, there is a graphic element consisting of several overlapping, wavy, horizontal bands in various shades of yellow and orange, creating a sense of depth and movement.

De opkomst van OEI

- 1990 - 1996: Betuwelijn, HSL problematisch
 - Zie commissie Duivesteijn
- 1998 Start Onderzoeksprogramma
- 2000 OEI-leidraad: MKBA noodzakelijk
 - Kabinet: OEI verplicht voor nationale projecten
- 2002 Evaluatie OEI
 - Actieagenda OEI
- 2004 Aanvullingen OEI-leidraad
- 2000 - Verbreding OEI
 - Veiligheid, ruimte, milieu ...

Drie voordelen van MKBA

- Integraal beeld
 - Geen 'hokjesgeest'
 - Effecten vergelijkbaar en optelbaar
 - Saldo vormt zeer relevante beleidsinformatie
 - Objectieve weging van effecten
 - Wetenschappelijk bepaald
- 

Drie nadelen van MKBA

- Economische gewichten
 - Rijke mensen tellen zwaar
 - Contrast met democratie: one man, one vote
 - Black box
 - OEI archipel
 - Niet alles is monetariseerbaar
 - Het glas is driekwart vol
- 

2 Visies en MKBA



Onvrede

Visionaire:

(Bestuurders, politici, belangenbehartigers, ingenieurs)

- MKBA doet geen recht aan creativiteit en durf
- MKBA negeert **politiek/bestuurlijke complexiteit**
- MKBA negeert **werkgelegenheid**, concurrentiepositie en zachte effecten
- **Goede projecten worden afgeschoten**

Voorstanders kosten-batenanalyse

(CPB, Fin, economen)

- Visies zijn vaak dromen, feiten zijn beter
- Visies zijn niet gericht op knelpunten
- Visies zijn middel om slechte projecten door te drukken

Visie en MKBA: Kracht en Zwakten

Visie:

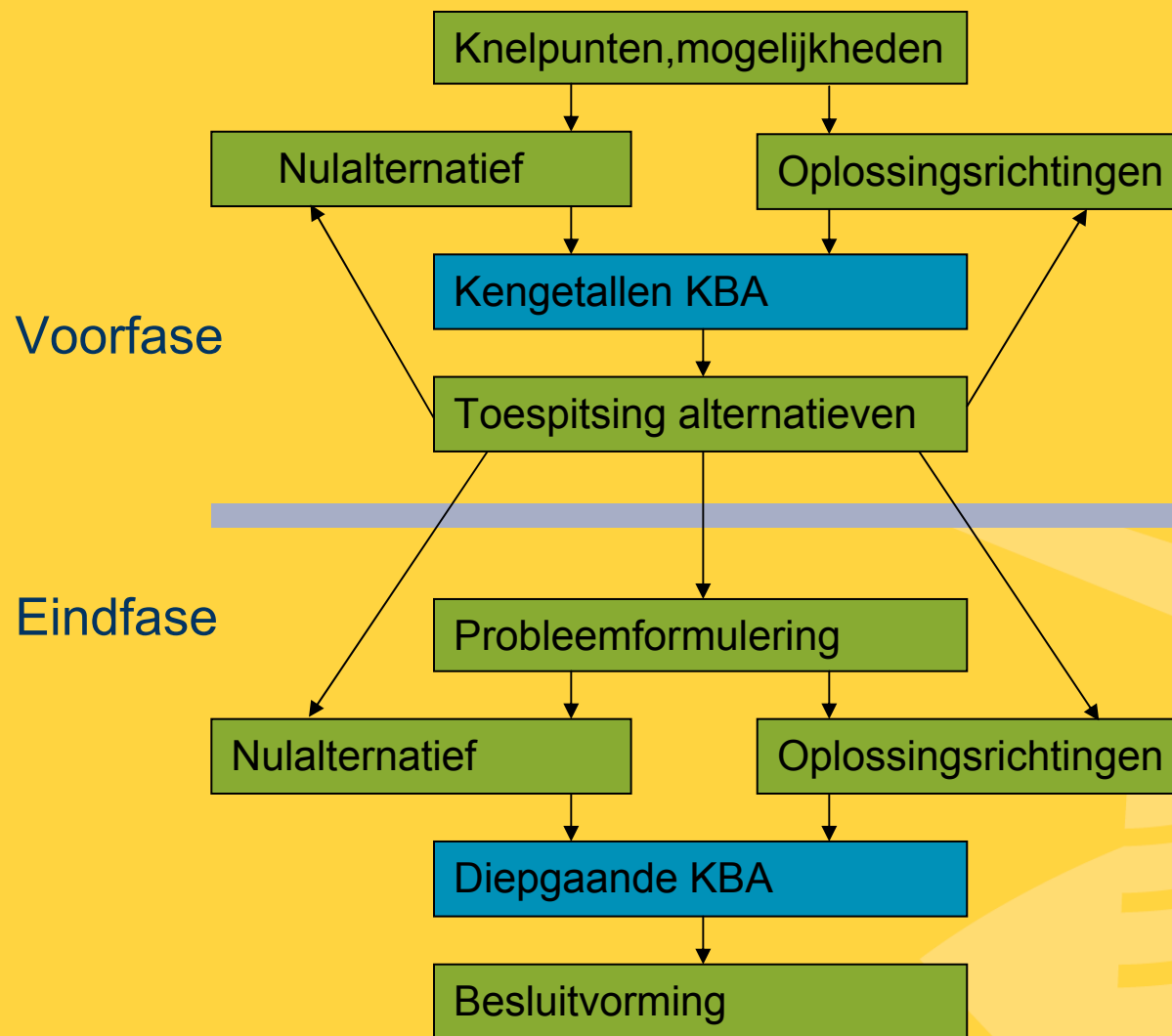
- K Aansprekende ideeën over gewenste toekomst (doelen)
- K Oordeel over maatschappelijke belangen (verdeling)
- Z Toetsbare feiten
- Z Selectie van beleidsinstrumenten

MKBA:

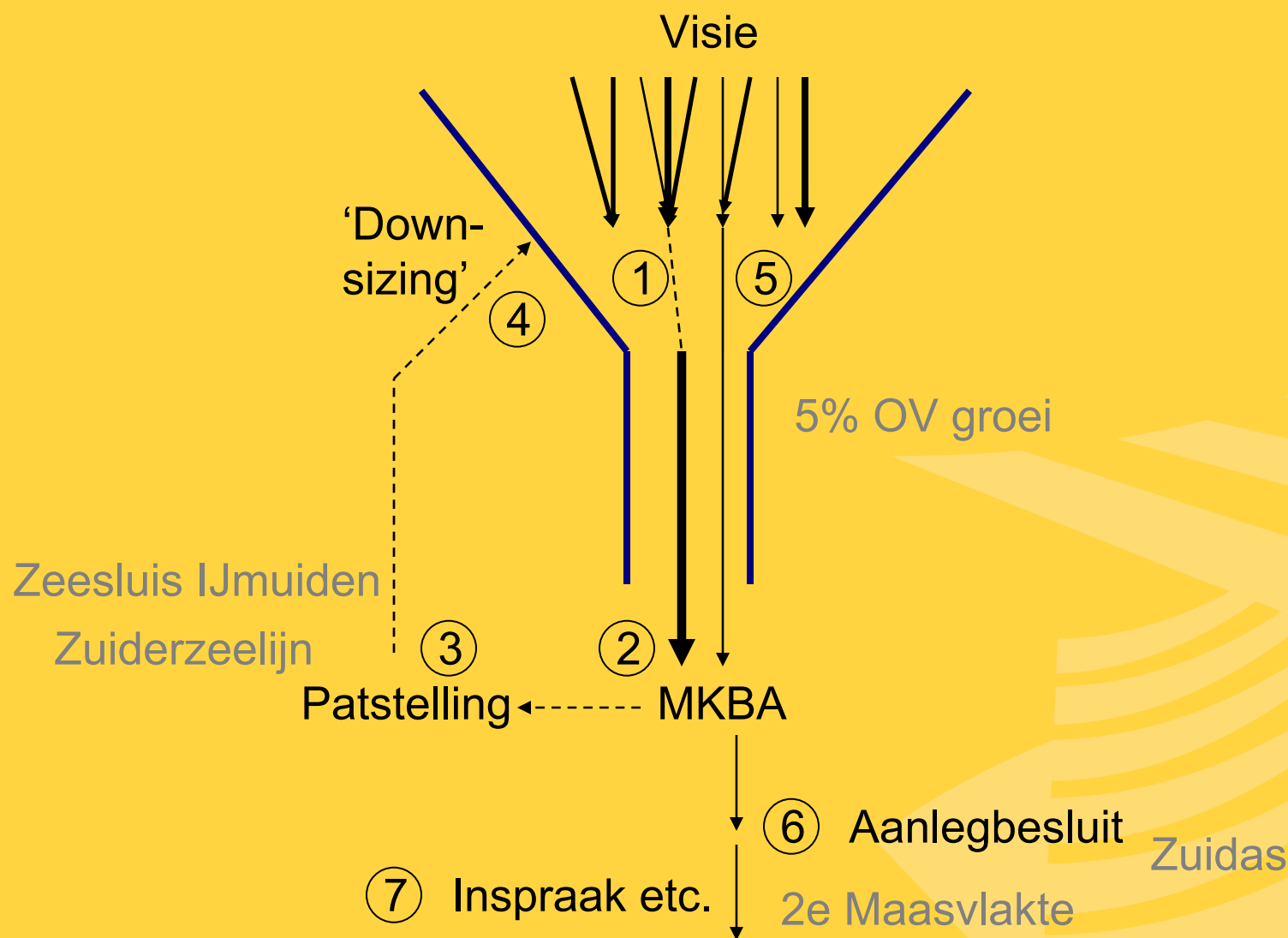
- K Vergelijken van beleidsinstrumenten
- K Projecten efficiënter maken
- Z Black box
- Z Besliscriterium

➔ Sterke punten zijn complementair

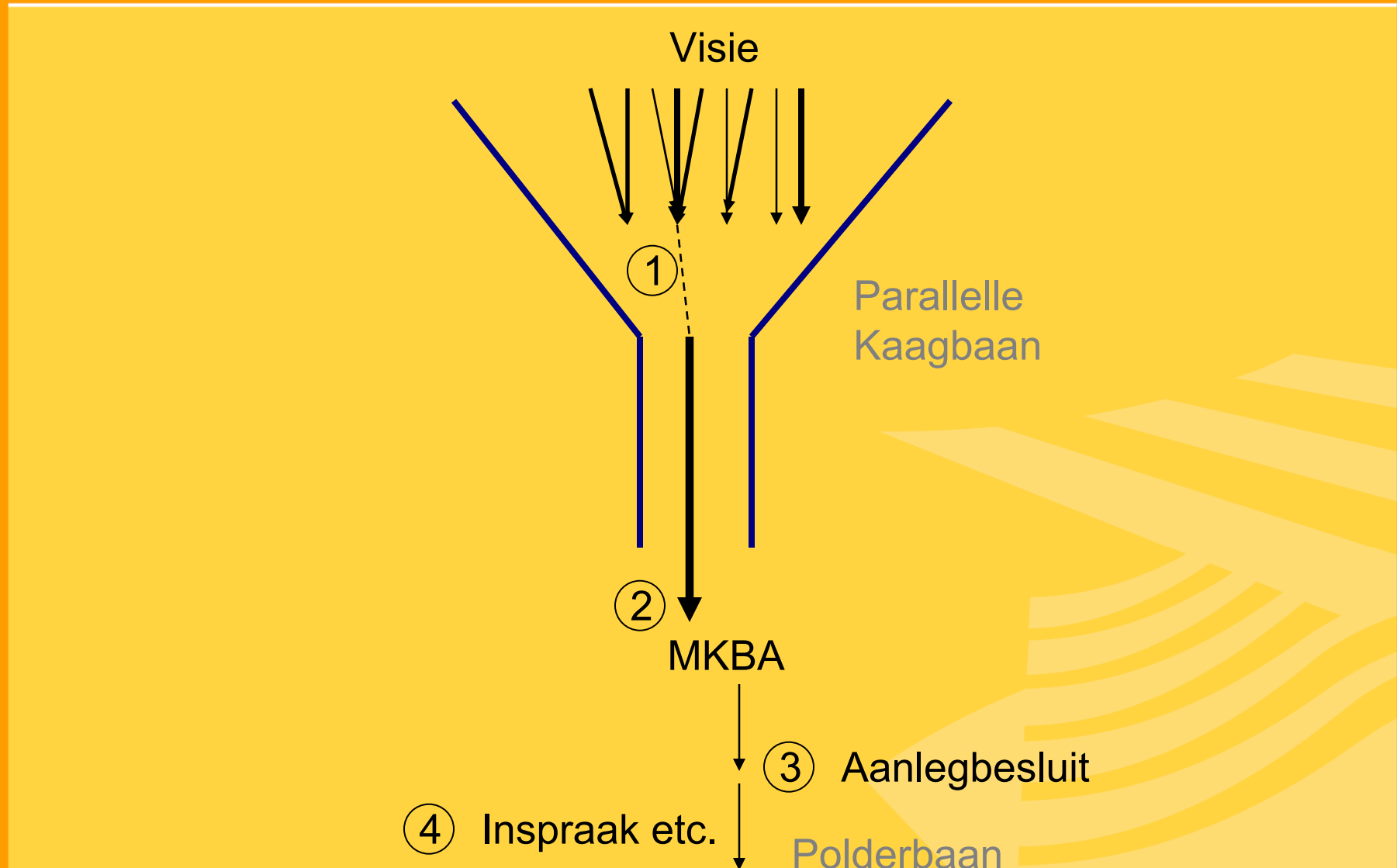
KBA in de besluitvorming: theorie



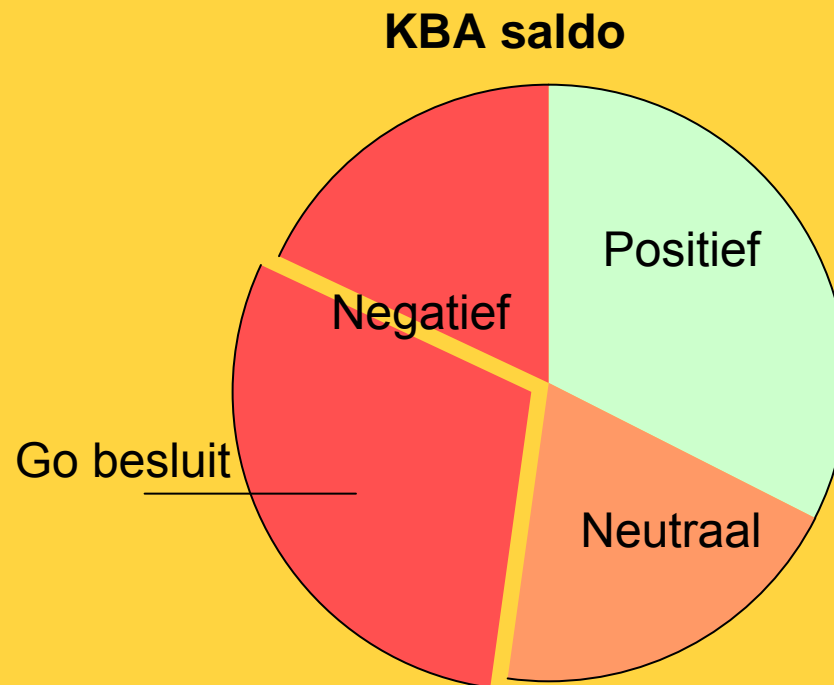
KBA in de besluitvorming: grote projecten



KBA in de besluitvorming: luchtvaart



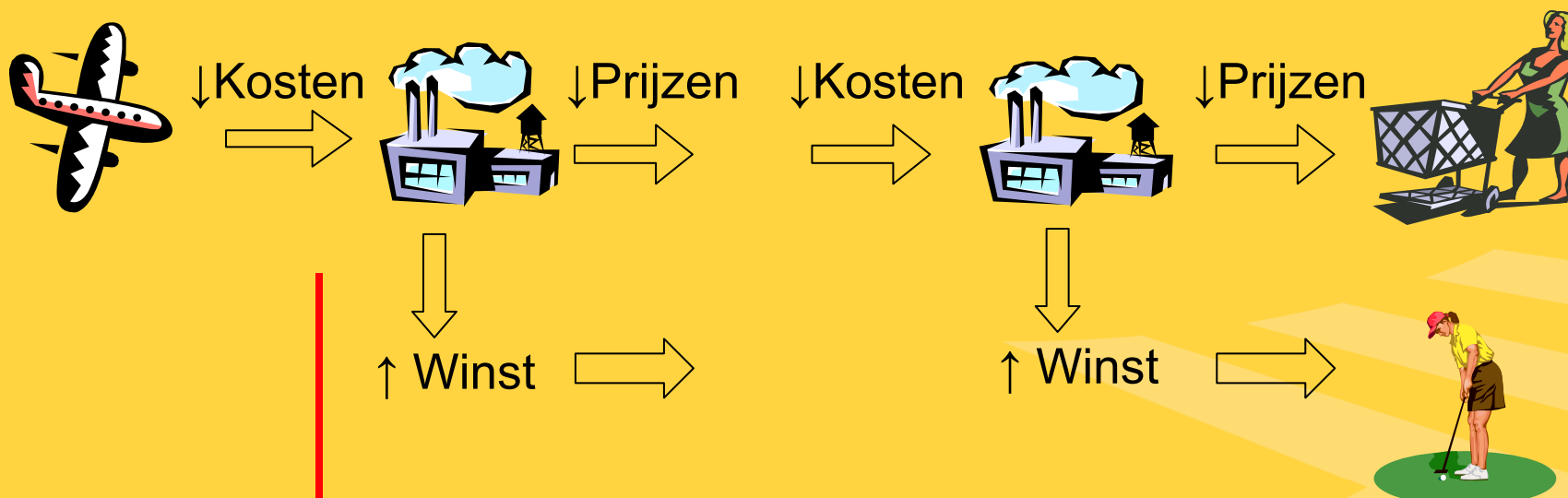
KBA in de besluitvorming: VenW projecten (ook middelgrote projecten meegenomen)



3 Economische effecten



Doorgegeven van effecten



Directe effecten | Indirecte effecten

- Indirecte effecten zijn meestal **doorgegeven** directe effecten
- Pas op voor dubbel tellen!

Additionalenele indirecte effecten



1. Als effecten over landsgrenzen gaan

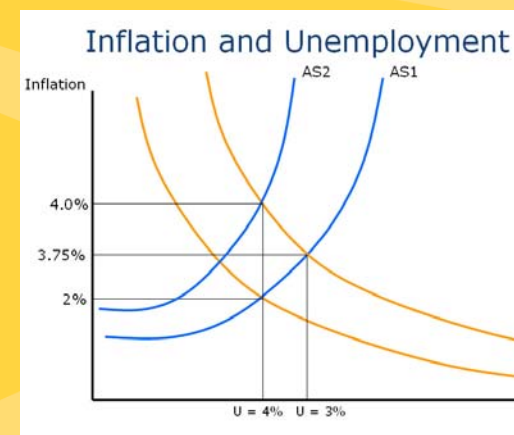
- Weglek naar buitenland
- Vestigingsklimaat

2. Er marktimperfections zijn, zoals:

- Monopolies
- Schaalvoordelen
- Clustereffecten

Werkgelegenheidsbaten?

- Visie
 - Werklozen aan een baan helpen
 - ➔ Extra productie
 - ➔ Extra consumptie
 - ➔ Extra productie
- ('Keynesiaanse multiplier'; jaren 30)
- MKBA
 - Lagere werkloosheid leidt tot loonstijging
 - ➔ Banen verdwijnen
 - ➔ Werkgelegenheid verschuift maar wordt niet groter ('waterbed effect')
- ('algemeen evenwicht'; jaren 80)



➔ Velen denken alsof we nog in de jaren dertig leven

4 Toepassing op luchtvaart



Huidige werkwijze OEl-luchtvaart

- Nulalternatief: minder groei
 - Geen 'ineenstorting' of negatieve spiraal
- Directe effecten staan centraal
 - Grote 'schaalvoordelen' (bestemmingen, frequenties)
 - Synergie tussen NL reizigers en transferpassagiers
- Doorgegeven indirecte effecten niet onderzocht
 - Want niet additioneel
 - Maar **lijkt** onvolledig, black box
- Additionele indirecte effecten klein
 - Nul tot dertig procent van directe effecten

Mogelijke verbetering

- Doorgegeven indirecte effecten wel in kaart brengen
 - Maar niet dubbeltellen
 - En rekening houden met evenwicht arbeidsmarkt
- NL reizigers
 - Directe effecten
 - Indirecte effecten deels in NL, deels elders
 - Additionele indirecte effecten mits aangetoond
- Buitenlandse reizigers
 - Geen directe effecten voor NL
 - Indirecte effecten deels in NL, deels elders
 - Additionele indirecte effecten mits aangetoond

Milieu en veiligheid

- Waarde van geluid is monetariseerbaar
 - Huizenprijzen, enquêtes
- Waarde van veiligheid ook
 - Maar verwachte 'schade' weerspiegelt niet (gevoelens van) onzekerheid
- CO₂ alleen landing-take-off cyclus
 - Want luchtvaart vormt 'gat' in Kyoto akkoord
- MKBA resultaten
 - Negatieve omgevingseffecten Schiphol fors, vooral geluid
 - Maar positieve directe effecten veel groter door schaaffecten

5 Conclusies



Vier conclusies

1. OEI is ondersteunend, niet beslissend

- en dat is maar goed ook

2. Visies en OEI zijn complementair

- mits ze zich beperken tot hun eigen kracht

3. Betere communicatie nodig

- doorgegeven indirecte effecten expliciet laten zien

4. Luchtvaart is hetzelfde maar toch anders

- gunstige MKBA's door grote schaalvoordelen
- effecten buitenlandse reizigers expliciet maken