

### **Het Project Mainportcorridor Zuid en de onderzoeksvraag aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid**

Het Project Mainportcorridor Zuid (PMZ) bekijkt hoe, door middel van publiek-private samenwerking (PPS), de bereikbaarheid en de leefbaarheid kan worden verbeterd in de A4-corridor tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen.

De projectdirectie PMZ vraagt zich af welke vormen van maatschappelijk-economisch onderzoek vanuit overheidsperspectief gewenst of nodig zijn gezien het specifieke karakter van hun project. Deze vraag is gekoppeld aan de vraag hoe diverse publieke en publiek-private overheidsafwegingskaders met elkaar samenhangen en voor welk type afweging deze gehanteerd kunnen worden. Dit vanuit methodisch perspectief bezien, niet vanuit de huidige bestuurlijke en politieke verplichtingen.

De onderzoeksvraag wordt beantwoord door de overheidsrol te beschouwen bij het borgen van publieke belangen, en door een verband te leggen met overheidsafwegingskaders van transportinfrastructuurprojecten zoals OEI (Overzicht Effecten Infrastructuur), PPC (Publiek-Private Comparator) et cetera. Immers, als wordt afgestapt van de gedachte dat nieuwe weginfrastructuur door de overheid moet worden aangeboden, moet duidelijk worden wat je als overheid dan juist wél moet (blijven) doen. En welke maatschappelijke afweging daar bij hoort.

### **Conclusies**

De analyse van studies naar publieke belangen en overheidstaken en van een zestal (maatschappelijke) afwegingskaders die binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gebruikelijk zijn, leidt tot de volgende conclusies:

- Het borgen van publieke belangen komt neer op het tegengaan van marktfalen. Marktfalen kan ontstaan omdat:
  1. de aard van een product of dienst collectief is. Dat wil zeggen dat het gebruik ervan niet is uit te sluiten voor niet-betalers en dat het product of de dienst alleen tot stand komt als de overheid financiert.
  2. externe effecten niet worden meegerekend in de kostprijs van een product. Externe effecten zijn positieve of negatieve gevolgen van productie en consumptie waar niet voor wordt betaald door de gebruiker.
  3. er door een vorm van marktmonopolie prijzen ontstaan die hoger zijn dan wat maatschappelijk optimaal is.
- Ook in situaties waarin er geen sprake is van een collectief goed met overheidsfinanciering, kan het gebruik van een maatschappelijk afwegingskader noodzakelijk zijn. Dit om diverse maatschappelijke

---

belangen inzichtelijk te maken. Het gaat dan om majeure, (deels) privaat gefinancierde, projecten met een publiek belang waar de aanwezigheid van substantiële externe effecten of van marktmacht wordt vermoed.

- De voorkeursvorm voor de afweging van maatschappelijke efficiëntie is de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). In hoeverre een MKBA daadwerkelijk noodzakelijk is bij dergelijke afwegingen rondom externe effecten en marktmacht, is afhankelijk van het ambitieniveau om de afweging inzichtelijk en objectiveerbaar te maken, en van de vereisten rondom planprocedures van transportinfrastructuur.
- PMZ bevindt zich nu in de fase waarin private partijen business cases aan het opstellen zijn. De volgende logische stap, gegeven de conclusies over publieke belangen, is om inzicht te bieden in de maatschappelijke effecten van het project met behulp van OEI op basis van een MKBA. De in de PMZ-businesscases opgenomen informatie kan daarbij goed benut worden. Hierbij moet wel een aantal uitgangspunten gewijzigd worden, onder andere op het punt van disconteringsvoet en tijdshorizon. Een PSC (Publieke Sector Comparator) kan ten slotte, indien dit wenselijk wordt geacht, helpen bij het inzicht in wat het rendement van een project zou zijn bij uitvoering door de overheid in plaats van een private partij.
- Een algemene aanbeveling voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, naar aanleiding van het opstellen van dit overzicht van afwegingskaders, betreft het verhelderen van de status en inhoud van business cases. Het ontbreekt op dit moment aan duidelijkheid wanneer deze nodig worden geacht en wat precies de inhoud van een business case hoort te zijn. Dit komt de onderlinge consistentie van de analyses niet ten goede en kan leiden tot vertragingen in het besluitvormingsproces.