

## Samenvatting

Duurzaamheid is een belangrijke doelstelling in het beleid van de overheid, zowel op nationaal als regionaal niveau. De nationale overheid geeft het beleid weer in de KADO<sup>1</sup>Brief (Tweede Kamer, 2008). Ook binnen verkeer en vervoer is duurzaamheid een belangrijk thema. Daarom heeft de duurzaamheidscoördinator van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd een verkennende notitie te schrijven. Een notitie over de vraag in hoeverre de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) aansluit bij het duurzaamheidsbegrip. En die daarnaast informatie biedt over de bijdrage aan doelstellingen op het gebied van duurzaamheid vanuit welvaartseconomisch perspectief.

In deze verkennende notitie focussen we ons primair op MKBA's die zich richten op infrastructuurprojecten binnen het beleidsterrein van verkeer en vervoer. De algemene uitgangspunten en principes zijn uiteraard breder toepasbaar. Het gaat ons in deze notitie niet om het exact definiëren van duurzaamheid, maar we hanteren een meer praktische insteek vanuit kenmerken die veelal met duurzaamheid geassocieerd worden.

### **Duurzaamheidsaspecten in de MKBA**

In analyses van maatregelen op het gebied van duurzaamheid wordt duurzaamheid vaak ingevuld met behulp van het zogeheten brede welvaartsbegrip. Dat betekent dat zij naast de financiële en economische aspecten ook 'zachte' aspecten expliciet meewegen. De MKBA hanteert ook dit brede welvaartsbegrip en sluit zo in theorie aan op deze invulling van duurzaamheid.

Duurzaamheid gaat behalve over de leefomgeving en de kwaliteit van leven ook om de economie. In praktijk wordt dan ook een groot aantal indicatoren gebruikt om duurzaamheid te meten. Maatregelen en projecten binnen verkeer en vervoer kunnen invloed hebben op alle aspecten van het duurzaamheidsbegrip en zo bijdragen aan het vergroten van de duurzaamheid.

Afgezien van effecten op natuur en milieu maakt de MKBA duurzaamheidseffecten vaak impliciet zichtbaar door de waardering van de betere bereikbaarheid (via reistijdwinsten en generatie van verkeer). De expliciete effecten op specifieke duurzaamheidsindicatoren worden dan echter niet zichtbaar. Als die wens bestaat, dan is een aanvullende effectiviteitsanalyse mogelijk om bepaalde effecten expliciet te maken. Het MKBA-saldo zal hierdoor niet veranderen.

De waardering in geld van de duurzaamheidsaspecten roept vooral bij de waardering van aspecten die moeilijk meetbaar zijn, veel discussie op. Hoewel steeds meer studies zich hierop richten, is gezien het karakter van de effecten en meetmethodes discussie niet te voorkomen. Wel zijn er diverse studies met kengetallen beschikbaar.

<sup>1</sup> Kabinetsaanpak Duurzame Ontwikkeling

### **Methodologische aspecten bij duurzaamheid en de relatie met de MKBA**

Als we naar duurzaamheid kijken in relatie tot de MKBA speelt er een aantal methodologische aspecten een rol: het internationale karakter, innovatie en het lange termijn karakter van duurzaamheid.

Duurzaamheidsdoelstellingen hebben een sterk internationaal karakter. Het duurzaamheidsbeleid heeft hiermee een sterke internationale dimensie. Een MKBA is daarentegen meestal een nationale analyse die de effecten die buiten Nederland optreden in beginsel niet meeweegt. Het nationaal analyseren van maatregelen met grensoverschrijdende effecten belooft als het ware zogeheten freerider-gedrag. Het is dan voor een individueel land niet aantrekkelijk maatregelen te nemen. De praktijk ondervangt dit deels door uit te gaan van de kosten van het halen van doelstellingen voor bijvoorbeeld broeikasgasemissies en niet van de schade die in Nederland ontstaat. Een MKBA op wereldwijde schaal is een andere mogelijke oplossing.

Innovatie wordt vaak gezien als middel om doelstellingen op het gebied van duurzaamheid te realiseren. Vanuit economisch perspectief zijn er verschillende redenen om als overheid innovatiebeleid te voeren zoals kennis spillovers, marktfalen, risico's en externe effecten. De MKBA houdt hier grotendeels rekening mee.

Het lange termijn karakter van duurzaamheid speelt ook een rol bij MKBA's. De houdbaarheid van welvaart is ook voor komende generaties belangrijk. De MKBA analyseert daarom ook de effecten voor de lange termijn. De OEI-leidraad schrijft een oneindige levensduur voor. De praktijk gaat bij infrastructuurprojecten vaak uit van honderd jaar en sluit dus aan op de leidraad.

### **Conclusie**

Al met al kan geconcludeerd worden dat als uitgegaan wordt van het brede welvaartsbegrip duurzaamheid goed aansluit bij de huidige praktijk van de MKBA. Wel zijn er enkele punten naar voren gekomen die aandacht nodig hebben. Zoals het eventueel uitvoeren van een effectiviteitsanalyse voor aanvullende beleidsinformatie die impliciete informatie zichtbaar maakt. De scenario-, gevoeligheids- en risico-analyses zijn cruciaal bij duurzaamheid gezien de lange termijn. En het punt hoe om te gaan met de beperkte informatie rondom de effecten van innovatie(beleid).