

## Bijlage 6

Tijdens het debat met uw Kamer op 1 juni jl. heb ik toegezegd:

- A. Navraag te doen over actuele ontwikkelingen rondom een mogelijke Duitse spoorverbinding. Minister-president Balkenende heeft op 8 juni jl. gesproken met minister-president Wulff van Niedersachsen. Mogelijke Duitse alternatieven heeft de heer Wulff niet aan de orde gesteld. Gezien het ongeval met de magneetzweefbaan in Lathen vrijdag 22 september jl. is verdere navraag hierover nu niet aan de orde.
- B. Het Milieu- en Natuurplanbureau, het Ruimtelijk Planbureau en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu te betrekken bij een eventuele actualisatie van de OEI-leidraad, met als doel na te gaan hoe de zogenaamde 'zachte waarden' (landschap, sociaal-culturele waarden) in maatschappelijke kosten-batenanalyses beter meetbaar kunnen worden gemaakt.  
De laatste aanpassing van de leidraad betrof overigens ook de aspecten natuur en milieu, en dateert van 2004. (Waardering van Natuur, Water en Bodem in Maatschappelijke Kosten-batenanalyses, december 2004).
- C. In een rekenvoorbeeld te laten zien wat de invloed is van een lagere discontovoet op de resultaten van de kosten-batenanalyse (KBA) en een uitleg over het werken met risico-opslagen. In Bijlage A vindt u de resultaten van het rekenvoorbeeld en de gevraagde uitleg. Hieruit blijkt dat naarmate de discontovoet lager wordt, de maatschappelijke baten stijgen. De te hanteren discontovoet voor overheidsinvesteringen wordt op dit moment onderzocht door een interdepartementale studiegroep. Het is de bedoeling dat over de te hanteren discontovoet bij infrastructuurprojecten in het najaar een rapportage wordt uitgebracht.
- D. Een toelichting te geven op hoe is omgegaan met een prijsstijging van 1% per jaar voor tarieven van het openbaar vervoer in relatie tot de vervoerconcessie. In de vervoerberekeningen voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn is voor de periode t/m 2020 uitgegaan van een prijsstijging van 17% boven op inflatie. Dat is een aanname die ook in de Nota Mobiliteit is gehanteerd. Uitgaand van het peiljaar 2003 komt dit ongeveer neer op een reële prijsstijging van 1% per jaar.

Op basis van de vervoerconcessie mag de NS haar prijzen voor de beschermde kaartsoorten (retour tweede klas, abonnement tweede klas en OV-jaarkaart tweede klas) relatief niet verhogen, behalve één eenmalige tariefstijging bij een verbetering van de punctualiteit. NS mag wel jaarlijks de consumentenprijsindex en een verhoging van de gebruikersheffing van Prorail doorberekenen.

De spoorsector heeft in het kader van de Structuurvisie Zuiderzeelijn aangegeven uit te gaan van een prijsstijging tot 2020 van 12% bovenop inflatie. In de optiek van de NS zou het rekenen met een lagere prijsstijging (12% i.p.v. 17%) leiden tot een bescheiden extra aantal treinreizen van ca. 2%.

- E. Het geven van een overzicht van de investeringsstromen ten behoeve van Noord-Nederland. Dit overzicht is opgenomen in bijlage B.
- A. Resultaten doorrekening met lagere discontovoeten
  - B. Overzicht van investeringsstromen in Noord-Nederland

## Bijlage A Rekenvoorbeeld KBA met lagere discontovoeten

In de kosten-batenanalyse (KBA) voor de OV-alternatieven is gerekend met een discontovoet conform de richtlijnen OEI. Voor de baten (en operationele kosten) is uitgegaan van een discontovoet van 7%. Voor de investeringskosten is een discontovoet van 4% gehanteerd. Daarnaast zijn voor een aantal alternatieven in een gevoeligheidsanalyse berekeningen uitgevoerd met projectspecifieke discontovoeten die zijn afgeleid van de business case.

In het debat van 1 juni jl. is toegezegd in een rekenvoorbeeld te laten zien wat de invloed is van een lagere discontovoet op de resultaten van de KBA. Aangezien de nadere uitwerking van de OV-alternatieven zich momenteel richt op de HST, is het rekenvoorbeeld op die alternatieven toegespitst. De onderstaande tabel laat zien wat de uitkomsten daarvan zijn voor het alternatief HST 2. Naarmate de discontovoet lager is, zijn de maatschappelijke baten hoger en verbetert het kosten-batensaldo.

De tabel presenteert enerzijds de uitkomsten van de berekeningen uit de KBA-rapportage bij de Structuurvisie Zuiderzeelijn (met een discontovoet van 7% in de hoofdanalyse en respectievelijk 5.1% als projectspecifieke discontovoet in de gevoeligheidsanalyse). Anderzijds presenteert de tabel de uitkomsten van twee rekenvoorbeelden met een lagere discontovoet, namelijk 6% en 4%. De lagere discontovoet is gehanteerd voor de baten, de kosten zijn in alle gevallen verdisconteerd met 4%.

Uitkomsten KBA bij verschillende discontovoeten voor de baten	KBA OV-alternatieven		Rekenvoorbeelden	
	Hoofdanalyse	Gevoeligheidsanalyse (projectspecifiek)		
HST 2	7%	5.1%	6%	4%
Kosten	5,4	5,4	5,4	5,4
Baten	0,1	0,3	0,2	0,5
Saldo KBA	-5,3	-5,1	-5,2	-4,9

### Risicowaardering en optimism bias (Flyvbjerg)

#### Inleiding

Een risicoanalyse is een noodzakelijk onderdeel van een kosten-batenanalyse. Daarbij worden de risico's waarmee een project omgeven is overigens niet allemaal op dezelfde manier behandeld. Om te beginnen moet onderscheid gemaakt worden tussen het verwachte effect (de kans dat een situatie zich voordoet en de gevolgen daarvan) en de spreiding rond de verwachte effecten. Het verwachte effect is doorgaans goed te ramen en is betrekkelijk eenvoudig in te boeken als baten of kosten. Ter illustratie, het gemiddelde aantal dagen vorstverlet per jaar is goed te ramen. Het precieze aantal dagen vorstverlet in het komende jaar is echter onzeker. In de risicoanalyse staat de waardering van de spreiding rond de verwachte waarde centraal.

Het verschijnsel dat projectkosten te laag geraamd worden met name bij grote projecten, genaamd 'optimism bias', is onderwerp van de studie van Flyvbjerg. Het gaat hier dus niet om risico's maar om onjuiste ramingen van kosten en opbrengsten.

#### Soorten risico's

De behandeling van risico's in een kosten-batenanalyse hangt af van de aard van het risico. In de leidraad OEI (Overzicht Effecten Infrastructuur) is aangegeven hoe de risico's in een investeringsanalyse moeten worden verwerkt. OEI onderscheidt de volgende risicocategorieën:

#### Beslisonzekerheden

Beslisonzekerheden, waaronder de keuze voor een bepaalde uitvoeringsvariant, heeft de overheid voor een belangrijk deel zelf in de hand. Met de belangrijkste van deze onzekerheden

is rekening te houden door verschillende projectvarianten op te stellen en te vergelijken. Beslisonzekerheden worden in het kader van een investeringsanalyse niet afzonderlijk gewaardeerd.

#### Bijzondere gebeurtenissen

Van bijzondere gebeurtenissen is aan de hand van "kans maal gevolg" de verwachte waarde vast te stellen, die in de kosten- en batenreeksen verwerkt moet worden. De verwachte waarde en de waardering van bijzondere gebeurtenissen (zoals mogelijke calamiteiten met een zeer kleine kans maar met zeer grote gevolgen) zijn soms niet of moeilijk vast te stellen. In dat geval kunnen deze onzekerheden in bijvoorbeeld de post onvoorzien hun weerslag vinden.

#### Spreadingsrisico's: diversifieerbaar risico

Naast de hiervoor genoemde risico's zijn er twee groepen spreadingsrisico's. Een deel van de spreadingsrisico's valt in een brede projectenportefeuille tegen elkaar weg, doordat mee- en tegenvallers elkaar compenseren. In beginsel wordt deze groep risico's daarom niet gewaardeerd.

#### Spreadingsrisico's: macro-economisch risico

Een deel van de spreadingsrisico's kan echter niet door diversificatie worden gecompenseerd. Wanneer projectuitkomsten samenhang vertonen met macro-economische ontwikkelingen, treden mee- of tegenvallers bij alle projecten tegelijkertijd op. In dit geval dienen de risico's wel gewaardeerd te worden, wat kan door een opslag op de discontovoet. Per project kan deze opslag verschillen, hetgeen samenhangt met de gevoeligheid van de opbrengsten voor deze risico's. Is de gevoeligheid groot dan is de opslag hoger en is de gevoeligheid klein dan is de opslag lager.

#### Optimism bias

'Optimism bias' wordt als afzonderlijke risicocategorie in OEI niet genoemd. Het verschijnsel dat projectkosten te laag geraamd worden treedt nogal eens op, met name bij grote projecten. Bekend voorbeeld is de Betuweroute. Uit onderzoek (o.m. Flyvbjerg) komt naar voren dat 'optimism bias' vooral bij megaprojecten een aanzienlijke omvang kan hebben van bijna 30% van de oorspronkelijk geraamde projectkosten. Omdat er geen sprake is van spreadingsrisico's in de economische betekenis van het woord, moet 'optimism bias' niet in de discontovoet maar met een realistische geschatte omvang in de verwachte waarde van de kosten en opbrengsten worden opgenomen.

#### Samenvatting: Waardering van risico's

De behandeling van de verschillende risicocategorieën loopt in investeringsanalyses uiteen. Slechts een beperkt deel van de projectrisico's is terug te vinden als opslag op de discontovoet, lang niet alle risico's worden opgevangen in de discontovoet. Beslisonzekerheden en sommige bijzondere gebeurtenissen kunnen worden verwerkt door het definiëren en doorrekenen van verschillende projectvarianten (o.a. via scenario's) of een post onvoorzien.

Van de genoemde risico's vinden alleen de macro-economische risico's hun weerslag in de discontovoet. 'Optimism bias' is op zichzelf geen risico, maar het resultaat van onjuist ingeschatte kasstromen of risico's. 'Optimism bias' wordt daarom ook niet opgevangen door een risico-opslag op de discontovoet, maar moet worden voorkomen door correcte raming van de kosten en opbrengsten.

## Bijlage B Geldstromen naar Noord-Nederland

In deze bijlage vindt u een overzicht van de gelden die, vanuit de Rijksbegroting 2006, in de jaren 2006 tot 2020 in Noord-Nederland worden geïnvesteerd. Het gaat hierbij om de thans bekende geldstromen, die specifiek geormerkt zijn voor Noord-Nederland. Daarnaast gaat het om dat deel van de landelijke regelingen, waarvan Noord-Nederland ook een deel ontvangt en waar reeds besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Algemene subsidieregelingen, waar bijvoorbeeld net als bedrijven uit de rest van Nederland ook bedrijven uit het Noorden uit kunnen putten dan wel generieke regelingen als bijstand zijn niet in de onderstaande tabellen opgenomen.

Gegeven de doelen van de Zuiderzeelijn, de problematiek van Noord-Nederland en de in de Structuurvisie opgenomen oplossingen – ruimtelijk-economische maatregelen en (regionale) bereikbaarheid – betreft het overzicht de begrotingen van de ministeries van Economische Zaken, VROM, LNV en VenW. De overige departementen zijn buiten beschouwing gelaten, mede op grond van de verwachting dat de specifieke geldstroom richting Noord-Nederland vanuit deze begrotingen van beperkte omvang is.

In het overzicht is de gereserveerde rijksbijdrage voor de Zuiderzeelijn (2,83 mld.), waarvan naast Noord-Nederland ook een deel voor de Noordvleugel is bestemd, niet opgenomen.

De geldstromen voor Noord-Nederland worden in drie delen uiteengezet:

1. de specifieke en reeds verdeelde landelijke regelingen (EZ, VROM, LNV en VenW)
2. overige geldstromen

Ad 1. De specifieke en reeds verdeelde landelijke regelingen

In de onderstaande tabel zijn de specifieke en reeds verdeelde landelijke regelingen op de begrotingen van EZ, VROM, LNV en VenW opgenomen. In de tabel is geen rekening gehouden met een extrapolatie van specifieke departementale budgetten na de looptijd van de regelingen.

Tabel 1: Geldstromen naar Noord-Nederland

Specifieke regelingen voor Noord-Nederland en reeds toegekende middelen uit landelijke regelingen, miljoenen euro's	totaal 2006 - 2010	totaal 2011 - 2014	totaal 2015 - 2020	totaal 2006-2020
EZ	435	119	0	554
VROM	224	48	72	344
LNV	222	134	0	356
V&W/Infrastructuurfonds	1.449	1.057	660	3.166
Totaal	2330	1358	732	4.420

Voor EZ betreft dit specifieke middelen voor Noord-Nederland zoals Kompas- en IPR-middelen. Daarnaast ontvangt Noord-Nederland middelen uit landelijke regelingen zoals Pieken in de Delta, GSB-middelen en de Structuurfondsmiddelen (incl. cofinanciering).

Voor VROM betreft dit middelen uit landelijke regelingen zoals BIRK, Besluit Locatiegebonden Subsidie(BLS) en het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV).

Voor LNV betreft dit specifieke middelen voor Noord-Nederland zoals de Uitvoeringsregeling Innovatie Landbouw Noord Nederland (UILNN) en de Stimuleringsregeling glastuinbouw (Emmen).

Geldstromen naar Noord-Nederland van LNV	2006 – 2010 in miljoen euro	2010 - 2014	Totale periode 2006-2014
UILNN	7		7
Glastuinbouw	3		3
Pilots Melkveehouderij Veenkolonieën	2		2
Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG,2007-2013)	180	134	314
Uitvoeringscontracten (UC) 2005-2006	30		30
	222	134	356

Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG): Het Investeringsbudget Landelijk Gebied omvat afspraken tussen rijk en provincies over de uitvoering van thema's zoals landbouw, natuur, landschap, milieu, water, recreatie en toerisme. Het gaat om investeringen, die van 2007 tot 2014 lopen met een voorlopig nog indicatief bedrag voor Noord-Nederland (exclusief Flevoland) van ca. 314 miljoen euro. Daarnaast ontvangt Noord-Nederland in de periode 2006-2010 (zie tabel) nog middelen uit de voorloper van het ILG, de Uitvoeringscontracten (UC) 2005 –2006.

Voor VenW betreft dit de aanleg en beheer- en onderhoudsbudgetten voor Noord-Nederland in de periode tot 2020. Voor de aanlegprojecten geldt dat deze bekend zijn tot 2014.

#### Ad 2. Overige geldstromen

Waddenfonds (VROM): Het Waddenfonds loopt tot 2025 en gaat om een totale investering van 800 miljoen euro. Deze middelen zijn specifiek bedoeld voor het waddengebied, dat qua geografische afbakening niet volledig overeenkomst met de afbakening van Noord-Nederland in de Structuurvisie (drie provincies). Er is niet vooraf aangegeven welk deel van het budget naar welke provincie gaat.