



## Betuwepijn

**Auteur(s):**

Verhoef, E.T.

Gent, H.A. van

*Als universitair docent en postdocverbonden aan de vakgroep ruimtelijke economie van de Vrije Universiteit, Amsterdam***Verschenen in:**

ESB, 83e jaargang, nr. 4180, pagina 911, 4 december 1998

**Rubriek:**

Prikkel

**Trefwoord(en):**

verkeer, vervoer

**De kogel lijkt definitief door de kerk: de Betuwelijn gaat door. Waar Mitterand zijn blijvende stempel op de samenleving nog op een esthetisch verantwoorde wijze heeft gedrukt, zal de tastbare herinnering aan Paars bestaan uit een roestig railtracé (tenzij natuurlijk het besluit tot de aanleg van de luchthaven in de Noordzee nog binnen drie jaar wordt genomen). De waarschuwingen van vele wetenschappers ten spijt<sup>1</sup> blijkt het politieke adagium nog steeds te zijn: 'Liever ten hele gedwaald dan ten halve gekeerd'. Zelden hebben economen zich zo eensgezind gekeerd tegen een investering in infrastructuur als in het geval van de Betuwelijn. De tegenargumenten zijn inmiddels bekend. Vóór de behandeling in de Vaste Kamercommissie heeft het ministerie getracht de bezwaren te weerleggen; de geïnteresseerde lezer zij verwezen naar de Internetpagina [www.betuwroute.nl/informat/infbijl1.htm](http://www.betuwroute.nl/informat/infbijl1.htm).**

Het is illustratief dieper in te gaan op de 'weerlegging' van het voornaamste bezwaar van de tegenstanders: de zeer grote twijfel aan de maatschappelijk-economische rentabiliteit. De critici verwachten dat de maatschappelijke kosten de maatschappelijke baten ver zullen overtreffen. Elk elementair economieboekje geeft aan dat in zo'n situatie het project niet verwezenlijkt dient te worden. Het recente verleden heeft duidelijk gemaakt dat de vervoerspecialisten uit de Tweede Kamer zo'n economieboekje nimmer of zelden hebben ingezien. Maar ook de op het ministerie aanwezige kennis omtrent het karakter van de kosten-batenanalyse wijst in die richting. In de bovengenoemde weerlegging worden tot de baten gerekend: 'directe bedrijfseconomische baten (1), indirecte economische (2) en maatschappelijke (3) baten en de macro-economische effecten (4)', terwijl er ook nog 'niet-economische baten' (5) aanwezig blijken. Deze laatste lijken voor het kabinet zelfs doorslaggevend. Kennelijk hebben al die bezorgde economen enkele recente ontwikkelingen in de welvaartstheorie over het hoofd gezien.

Het ministerie acht de voorgenomen investering, vanwege al deze effecten, een publieke verantwoordelijkheid. Dat is echter nog maar de vraag. De Betuwroute is vergelijkbaar met een buisleiding van de NAM: eigen vervoer van het Rotterdamse havenbedrijf. Waarom dan ten laste van de schatkist? Slechts de exploitatie van de lijn zal privaat geschieden. Een exploitatie die, "...afgezien van rente en afschrijving, positief kan zijn". Zo'n formulering geeft de potentiële private exploitant toch een steuntje in de rug!

De vraag blijft waarom de rente en afschrijving niet gedekt behoeven te worden uit de exploitatie. Zou dat zijn omdat deze kosten méér dan goed worden gemaakt uit de 'niet-economische baten' (het blijft wennen...)? En welke baten zouden dat dan zijn? Is dat soms 'het strategische belang'? En wat is het strategische belang, en vooral: wat is dat waard, als er geen relevante marktpartijen (verladers in Rotterdam, afnemers in 'het achterland') zijn die dit belang ooit in een betalingsbereidheid uit zouden drukken waarmee integrale kostendeckering gerealiseerd zou kunnen worden? Dit alles lijkt te wijzen op een welhaast mythische beeldvorming rond infrastructuur, misschien gebaseerd op de gedachte dat als een groeiende economie meer verkeersbewegingen vraagt, het omgekeerde ook wel waar zal zijn (vandaar wellicht de revitalisatie van het circuit van Zandvoort). Wie kan met een stalen gezicht blijven volhouden dat er een strategisch belang gemoeid is met het veelal ongeopend verslepen van containers van Rotterdam naar Duitsland en verder, zodat elders toegevoegde waarde kan worden gerealiseerd?

Wat leert ons de besluitvorming rond de Betuwelijn? Een eerste les is dat aanbodgeoriënteerde argument blijkbaar dominant blijven in besluitvormingsprocessen. Terwijl er sinds de dagen van Say toch aanzienlijke vorderingen in de economische theorievorming zijn geboekt. De tweede les is dat het hoog tijd wordt dat er structuur wordt aangebracht in de evaluatiemethoden voor de selectie van overheidsinvesteringen. Hierbij dienen begrippen als 'indirecte economische baten', 'maatschappelijke baten', 'macro-economische effecten', 'niet-economische baten' en 'strategisch belang', indien ze al niet gekwantificeerd kunnen worden, tenminste kwalitatief gedefinieerd en afgebakend te worden. We drukken ons hier voorzichtig uit: dit begrippenapparaat komt niet uit onze koker. De laatste les tenslotte is dat de politiek kennelijk krokodillentranen huilt als er geklaagd wordt dat de wetenschap zich te weinig met de maatschappelijke realiteit bemoeit. Het is jammer dat de communicatie tussen wetenschappers en politici omtrent de Betuwelijn is blijven steken op het niveau van welles-nietes. Daarom willen wij pleiten voor een investeringsimpuls van 9,35 miljard gulden in het wetenschappelijke economische onderwijs en onderzoek, en een verbeterde communicatie tussen wetenschappers en beleidsmakers. Vanwege het strategische belang. En de economische baten. En misschien zelfs, voor alle zekerheid, de niet-economische baten

<sup>1</sup> Zie bijvoorbeeld A. Heertje en J. Polak in *Vrij Nederland* (19 september 1998), H. van Gent en E. Verhoef in *NRC Handelsblad* (26 september 1998), A.L. Bovenberg, H.A. Keuzenkamp en C.N. Teulings in *de Volkskrant* (26 oktober 1998) en de brief van de acht

hoogleraren.

Copyright © 1998 - 2003 Economisch Statistische Berichten ( [www.economie.nl](http://www.economie.nl) )