



Evaluatie met eigen ogen

Het CPB doet veel aan maatschappelijke kosten-baten-analyses (MKBA). Dat is een vorm van voorspellen: wat zullen de bouwkosten zijn en wat zijn de opbrengsten die daar na voltooiing uit voortvloeien. Het zou eigenlijk goed zijn om al die MKBA's na afloop te evalueren: wat is er van al die mooie voorspellingen terecht gekomen? Zijn al die mooie dromen werkelijkheid geworden? Heeft dat visionaire project werkelijk de economische structuur revolutionair veranderd? Dergelijke evaluaties zouden voor iedereen een wijze les kunnen zijn. Voor degenen die het project hebben voorgesteld, om te zien dat dromen soms bedrog zijn, maar ook voor degenen die de MKBA hebben uitgevoerd, om te zien dat we vooraf van alles kunnen berekenen, maar dat het achteraf toch altijd weer anders uitpakt. In de praktijk komt het nooit meer van die evaluaties, misschien wel omdat niemand er behoefte aan heeft achteraf met zijn eigen imperfecties geconfronteerd te worden.

Ik heb in de afgelopen jaren daarom zelf zo'n ex post evaluatie uitgevoerd, op persoonlijke titel, en geheel voor eigen rekening. Het betreft hier een evaluatie van de oudste Amsterdamse metrolijn, de Oostlijn. De evaluatie is geheel geschied op basis van openbare informatie, om precies te zijn, ik heb geen stuk gelezen, ik heb alleen mijn ogen de kost gegeven. Wel heb ik gebruik gemaakt van comparatieve informatie, door de Oostlijn te vergelijken met metrolijnen elders in de wereld.

Mijn eerste reis was naar Boston. Voor de aanleg van de Oostlijn is indertijd een groot deel van de Nieuwmarktbuurt afgebroken, met hoge maatschappelijke kosten. Er was een alternatief tracé denkbaar waarvoor, dat niet nodig was. Echter, daarin zat een scherpe bocht, waardoor de treinen snelheid hadden moeten minderen, tot beneden de snelheid die in het programma van eisen voor de aanleg was opgenomen. Vergelijk dit met het tracé van de Red Line in Boston. De treinen op deze lijn razen met 70 km/uur door de metrobuizen, een snelheid die de Amsterdamse metro niet haalt. Echter, kort voor de halte Harvard Square staan de treinen nagenoeg stil. Piepend gaan de treinen dan door een scherpe bocht voordat ze het perron bereiken. Daarna gaat het weer op hoge snelheid verder. In Boston had men vast ook een ambitieus programma van eisen, maar geconfronteerd met de

hoge kosten van de aanleg van een ruime bocht, heeft men die eis op één locatie aangepast aan de lokale mogelijkheden.

Mijn tweede reis was naar London. Een ritje met de Central Line is een belevenis. Een eindeloos lang en angstwekkend smal perron, van begin tot eind vol met mensen. Om de drie minuten stopt er een trein, precies even lang als het perron. Een horde mensen verlaat de trein, een andere horde wringt zich erin, en een minuut later raast de trein weer verder. Vergelijk dat met een Amsterdams metro station. Ook hier een eindeloos lang perron, maar wel drie keer zo breed als in London. Her en der op het perron staan wat mensen. Eens in de vijf minuten komt er een treintje, meestal niet langer dan een derde van de lengte van het perron. Er stappen wat mensen uit, er stappen er wat in, en de reis gaat verder. De onontkoombare indruk die hieruit overblijft is dat de metrostations in London misschien wat aan de krappe kant zijn, maar die in Amsterdam in ieder geval veel te groot. En dat ligt ook zeer voor de hand. Uiteindelijk is London tien keer zo groot als Amsterdam. Een perron van een metrostation in Amsterdam moet dus kleiner zijn dan in London, niet groter. Bedenk daarbij dat de eerste jaren na de opening van de Oostlijn berichten de ronde deden als zouden de vervoersaantallen boven iedere verwachting liggen. Je moet je dan afvragen hoe die perrons eruit gezien hadden als de vervoersaantallen waren uitgekomen zoals vooraf was voorzien.

Welke conclusie kunnen we hieruit trekken? Niet dat een MKBA van de Oostlijn negatief zou zijn uitgevallen, maar wel dat de verhouding tussen kosten en baten fors verbeterd had kunnen worden als het ontwerp op een aantal punten was aangepast: kleinere stations en een scherpere bocht in de Nieuwmarkt hadden de samenleving veel geld en ellende bespaard. Deze conclusie heeft in de praktijk een meer algemene geldigheid. Een MKBA is meestal niet het einde van het besluitvormingsproces. Vaak wordt het project daarna nog op tal van punten bijgesteld, zodat de verhouding tussen kosten en baten voor de maatschappij beter uitkomt. Ingenieurs kunnen mooie projecten ontwerpen, maar het kan geen kwaad om aan het eind van de rit nog eens kritisch te kijken naar het programma van eisen wat zij zichzelf hebben opgelegd.