

# De onzekere zin van de Betuwelijn

Zal de Betuwelijn de Nederlandse economie 52 miljard gulden opleveren, of is aanleg zinloos omdat de trein toch niet kan concurreren met wegvervoer en binnenvaart? Er zijn vele studies verschenen over de (economische) zin van de Betuwelijn. Zowel over het bedrijfseconomische rendement als over de macro-economische effecten zijn economen het hardgrondig met elkaar oneens, en ook de omvang van de externe (milieu)effecten is omstreden.

Het bedrijfseconomische rendement hangt af van de aanlegkosten van de lijn, en van de opbrengsten van het vervoer. Een gewijzigde inschatting van deze factoren is de belangrijkste reden voor het verschijnen van een nieuwe rapportage van het CPB<sup>1</sup>. Nu rekent het CPB met *f* 7,6 mrd aanlegkosten; in 1993 was dat nog *f* 5,2 mrd. Overigens gaat het kabinet uit van *f* 8,1 mrd., om aan enkele bezwaren van Betuwebewoners tegemoet te kunnen komen.

De opbrengsten daarentegen, dreigen volgens het CPB juist lager uit te vallen. Voor de eerdere berekening was uitgegaan van zeer gunstige vervoersprognoses: dank zij een flinke kostenverlaging ten opzichte van het wegvervoer zou aanleg van de Betuwelijn veel nieuw vervoer over het spoor oproepen (zowel ten koste van andere vervoerswijzen als van buitenlandse havens)<sup>2</sup>. Het CPB acht deze veronderstellingen bij nader inzien niet realistisch, en gaat uit van een gematigder kostendaling van het spoorvervoer en een minder sterke stijging van de kosten van het wegvervoer. Dit resulteert in fors (40%) lagere vervoersprognoses voor het spoor, waardoor het langer duurt voordat de aanlegkosten terugverdiend zijn.

Permanente gevolgen voor de macro-economie ontstaan als gevolg van de betere bereikbaarheid, vooral van Rotterdam, als de lijn er eenmaal ligt. Hierdoor zal de haven haar 'afzetgebied' kunnen vergroten, en wordt het een aantrekkelijker vestigingsplaats voor (buitenlandse) bedrijven. Dit lokt extra investeringen uit, die werkgelegenheid opleveren (en via de belastingen inkomsten voor de overheid). In de CPB-analyse komen deze effecten tot uiting door een stijgende productie van de transport- en distributiesector in het macro-model 'in te voeren'. Door de extra activiteiten ontstaat een opwaartse druk op de lonen, waardoor elders in Nederland werkgelegenheid verloren gaat. Op de lange termijn resteert als bate van de Betuwelijn nauwelijks een toename van de werkgelegenheid maar, doordat de arbeid productiever wordt ingezet, wel een hoger besteedbaar looninkomen.

Bomhoff vindt dat het CPB op deze wijze te weinig recht doet aan het produktiviteitsverhogende effect van infrastructuur voor de gehele Nederlandse economie<sup>3</sup>. Uit een empirisch onderzoek voor de OESO-landen concludeert hij dat overheidsinvesteringen in infrastructuur de economische groei in de daaropvolgende periode sterk doen toenemen. Toepassing van dit gemiddelde verband op de Betuwelijn leidt tot veel grotere macro-economische effecten

dan het CPB voorspelt. Echter, als de Betuwelijn werkelijk zo'n groot effect heeft op de produktiviteit van arbeid en kapitaal in Nederland, dan zou dit uit een vervoerkundige analyse moeten blijken. Maakt de Betuwelijn het transport van en naar Rotterdam veel beter en/of goedkoper?

Op de korte termijn zullen de effecten beperkt zijn; anders dan bij voorbeeld destijds bij de aanleg van het Noordzeekanaal wordt de af te leggen afstand immers niet korter. De effecten worden groter naarmate het vervoer van en naar Rotterdam verder groeit, en trein en wegvervoer aan hun capaciteitsgrenzen stoten. De binnenvaart is dan wel een voordelig alternatief met voldoende capaciteit, maar het is de vraag of men de snelheid en flexibiliteit kan aanbieden die nodig zijn om een massale overstap uit te lokken. In deze situatie is het waarschijnlijk dat de vraag naar vervoer per spoor toeneemt, en dat een nieuwe lijn nodig is om hieraan te kunnen voldoen. Dan zorgt de Betuwelijn voor lagere kosten en een betere kwaliteit van het transport.

De belangrijkste baten van de Betuwelijn treden dus pas na verloop van tijd op. Het CPB wijst er daarbij op dat de vervoersprognoses niet alleen naar beneden zijn bijgesteld maar ook met onzekerheden omgeven zijn. Bepalend voor de vraag naar spoorvervoer zijn de groei van havenactiviteiten in Rotterdam en de toekomstige concurrentiepositie van het spoor tegenover weg en binnenvaart: onzekere factoren. Het idee om de lijn gefaseerd aan te leggen, verdient dan ook serieuze overweging<sup>4</sup>. Met het eerste deel, de 'havenspoorlijn' die de aansluiting tussen de Rotterdamse haven en het landelijke spoorwegnet verbetert, wordt de capaciteit van de trein op de oost-west as uitgebreid van 12 tot 20 à 22 mln ton. Daarmee is dus al een aardige groei van het goederenvervoer over rails mogelijk. Zodra meer zekerheid bestaat dat de vraag verder zal toenemen, kan ook de rest van de lijn aangelegd worden. Stagneert de groei echter, bij voorbeeld omdat het niet mogelijk blijkt in Europees verband zwaardere heffingen aan het wegvervoer op te leggen, of omdat de efficiency-verbeteringen in wegvervoer en binnenvaart groter zijn dan verwacht, dan is aanleg van de gehele Betuwelijn (voorlopig) niet zinvol, en kan het geld beter op een andere wijze worden besteed.

## E.S. Pelle

1. In 1993 verscheen *De macro-economische effecten van de Betuweroute*, CPB, werkdocument nr. 52. Van recenter datum zijn *Toelichting op de CPB-berekeningen over de Betuweroute*, CPB, werkdocument nr. 73, januari 1995, en *Economische effecten van de Betuweroute op basis van recente informatie*, CPB, werkdocument nr. 75, april 1995.
2. Kritisch hierover is ook A.C. Meijdam, *De Betuweroute op drijfzand?*, *ESB*, 17 november 1993, blz. 1052-1055.
3. E.J. Bomhoff, *Met de spade op de schouder*, Nijenrode Forum for Economic Research, Breukelen, maart 1995.
4. CPB, april 1995, op.cit., blz. 14-19.