



Geld speelt geen rol

Auteur(s):

Pelle, E.S.

Verschenen in:

ESB, 82e jaargang, nr. 4112, pagina 505, 25 juni 1997

Rubriek:

Redactioneel

Trefwoord(en):

verkeer, vervoer, infrastructuur

"Ik vond het project ook zonder die rapporten en berekeningen een goede zaak", zegt oud-minister Maij-Weggen achteraf. Ook andere betrokkenen bij de Betuweroute vonden het rendement niet zo belangrijk, zo blijkt uit het zojuist verschenen *Slag om de Betuweroute*¹. Hierin geeft Hans Boom, van 1992 tot 1995 de projectleider bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat, een fascinerend beeld van de wijze waarop de beslissing tot aanleg wel tot stand kwam. Grofweg, dat wil zeggen zonder de details die het boek zo leuk maken, ging dat als volgt:

- » Het begon met een 'strategische visie'. Als het goederenvervoer toeneemt en Rotterdam wil mainport blijven, dan moet er extra capaciteit komen op de transportassen naar het achterland. Zo ontstond het idee voor een nieuwe spoorlijn, begin jaren tachtig bij het Havenbedrijf Rotterdam.
- » Dit idee moest op de politieke agenda komen. Het duurde tot eind jaren tachtig voor het aansloeg. Toen kregen de NS belangstelling voor groei van het goederenvervoer, en groeide het ongenoegen over de vervuiling door het vrachtverkeer. De Betuweroute leek opeens een fraai project.
- » De politiek nam het idee over. De commissie-Van der Plas adviseerde tot aanleg. De lijn werd opgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer, waar de Kamer in 1990 mee instemde.
- » In reactie op tracéstudies en -varianten ontstonden nu snel actiecomité's, vaak gesteund door het gemeentebestuur. Aanvankelijk ging het om de inpassing van de lijn, maar na verloop van tijd kregen de tegenstanders steeds meer vragen bij de zin van het gehele project. De Betuweroute werd onderwerp van publiek debat.
- » Alle commotie zette het politieke besluit uit 1990 op losse schroeven. Toen in 1994 'tegenstander' VVD in de regering kwam, leek zelfs de politieke meerderheid onzeker. Maar na een positief advies van de commissie-Hermans stemde de Kamer in 1995 voor de derde en laatste maal vóór aanleg. De kosten waren inmiddels opgelopen van f 2,5 mrd tot f 8,9 mrd, mede door de overlast-bepalende, geldverslindende aanpassingen.

Inderdaad, de economische rapporten en analyses over de Betuwelijn komen in dit overzicht niet voor. Niet dat ze er niet waren; onderzoeksinstituten hebben in opdracht van voor- en tegenstanders de voor- en nadelige effecten van de Betuweroute in kaart gebracht, en vele individuele economen maakten hun opvatting kenbaar. Dit gaf echter geen duidelijkheid over de economische wenselijkheid van het project. Het onttaarde in een 'methodenstrijd' over het berekenen van de effecten van infrastructuur waarmee de economen zichzelf onmogelijk, of op z'n minst onbegrijpelijk hebben gemaakt². De commissie-Hermans, die in 1995 het beslissende advies mocht geven, besteedde helemaal geen aandacht aan het rendement. Men had, net als de meeste Tweede-Kamerleden, weinig zin meer in "gebakkelij over rekenmodellen, aannames en projecties" (blz. 115).

De auteur geeft zelf als - merkwaardige - rechtvaardiging, dat het ook niet zou gaan om het 'rendement-in-engere-zin'. Bij overheidsuitgaven aan onderwijs, defensie of gezondheidszorg, letten we daar toch ook niet op? Echter, aan deze voorzieningen ontnemen mensen waarde die niet direct in geld tot uitdrukking komt. De 'waarde' van de Betuweroute is het bevorderen van economische groei, en dat is bij uitstek wél iets dat in geld uitgedrukt wordt - en dus is het rendement een belangrijk beslissingscriterium. Als het rendement te laag wordt, betekent dat dat het geld beter aan iets anders besteed kan worden.

Natuurlijk is het heel moeilijk dat rendement te berekenen. Veel hangt af van onzekere ontwikkelingen. Met Booms analyse dat de discussie over de toekomst en de 'strategische visie' (Rotterdam mainport en het belang van de trein) beter éérs gevoerd had kunnen worden, om het daarna pas over mogelijke locaties of tracés te hebben, ben ik het wel eens. Zo kan ook worden voorkomen dat alle aandacht uitgaat naar één project waarover de meeste kennis bestaat, waardoor andere mogelijkheden buiten de afweging blijven³. Met de 'nut en noodzaak'-discussies over Schiphol en de Maasvlakte doet het kabinet nu een poging.

Echter, ook als infrastructuur vanuit de een of andere 'strategische visie' gewenst is, wil dat nog niet zeggen dat die tegen elke prijs moet worden aangelegd. Uiteindelijk zal een project gericht op versterking van de economie, ook economisch rendabel moeten zijn. Uit het relaas van Boom blijkt, dat bij de Betuwelijn eigenlijk niemand zich daarvoor interesseerde. De voorstanders van de 'visie', Rotterdam en NS, wilden een lijn, onafhankelijk van de aanlegkosten. Die hoefde men toch niet te betalen. In de Betuwe wilde men geen lijn, en als die

er zou komen een met zo min mogelijk hinder. Geen lijn of een dure lijn dus. Idealitair zou in een dergelijk conflict de landelijke politiek moeten vaststellen welke mate van hinder voor de omwonenden acceptabel is, de kosten hiervan berekenen en dan toetsen of de lijn economisch nog zinvol is. Zo'n mechanisme dat ervoor zorgt dat een project, hoe strategisch en visionair ook, niet tegen elke prijs wordt aangelegd, dat heeft bij de Betuweroute ontbroken

1 Hans Boom (tekst Marcel Metze), *Slag om de Betuweroute*, Balans, Amsterdam, 1997, 206 blz., f 39,50.

2 Bomhoffs, *Met de spade op de schouder* lijkt nog de meeste invloed te hebben gehad, en wel op de twijfelende VVD.

3 Wie weet, was een investering van f 9 mrd in kennis-infrastructuur wel veel beter geweest voor de economische groei.