



Rekenmodel of dwarsdoorsnede?

Auteur(s):

Bomhoff, E.J.
Universiteit Nyenrode.

Verschenen in:

ESB, 86e jaargang, nr. 4300, pagina 239, 16 maart 2001

Rubriek:

Prikkel

Trefwoord(en):

Onze regering werkt aan een nieuwe evaluatie van de maatregelen in het Nationaal Verkeers- en Vervoers Plan (NVVP) en aan de uitwerking van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Zeer binnenkort moet worden beslist over de mogelijke aanleg van een zweeftrein tussen Amsterdam en Groningen. Wat intussen bekend is aan adviezen van onderzoeksinstituten laat zien dat een oude puzzel over de beste vorm van evaluatie van grote projecten nog steeds niet is opgelost. Enerzijds is het belangrijk om kengetallen van ingenieursbureaus te hanteren bij het berekenen van de kosten en ook voor schattingen van alles wat te maken heeft met de geplande uitbreiding van capaciteit. Hoeveel voorstellingen vinden per jaar plaats in een theater? Hoeveel passagiers kunnen in het spitsuur gebruik maken van de tram? Hoeveel mensen zijn nodig voor de afhandeling van extra vliegbewegingen? Ervaringen met vergelijkbare projecten leveren de noodzakelijke kengetallen op. Multiplicatoren die zijn ontleend aan eerdere ervaringen kunnen een schatting geven van uitstralingseffecten op de omgeving.

Daarnaast spelen meer algemene vragen over de effecten op lange termijn. Is het waar dat snel groeiende bedrijven zich graag vestigen in de omgeving van een dynamisch vliegveld? Is het wijs wanneer steden subsidies verlenen aan een stadion of een operahuis of moeten bestuurders weerstand bieden aan de lobby van een kleine groep direct belanghebbenden? Kortweg: hoe belangrijk zijn infrastructuur, stadions en culturele voorzieningen voor de locatiebeslissingen van bedrijven en burgers? Een complete evaluatie moet ook daar naar kijken.

Iedereen is het er over eens dat voor de kosten-batenanalyse van een vliegveld, een spoorbaan, een operahuis of een metrolijn twee verschillende soorten analyse noodzakelijk zijn. Maar de enige serieuze manier waarop de bredere vragen zich enigermate laten beantwoorden is het verrichten van een evaluatie op basis van een dwarsdoorsnede van vergelijkbare projecten in binnen- en buitenland. In de internationale wetenschappelijke literatuur is de methode van cross-secties dominant wanneer het gaat om het analyseren van effecten die langs verschillende kanalen kunnen worden bereikt. Bij cross-secties wordt een dwarsdoorsnede gemaakt van feitelijke cijfers. Aldus is sprake van een eclectische benadering van de transmissiekanalen van een beleidsinterventie. Onmisbaar zijn cross-secties voor het achteraf meten van locatiebeslissingen van bedrijven of burgers. Lagere belastingen, betere infrastructuur en aantrekkelijke steden maken een land aantrekkelijker voor het internationale bedrijfsleven, maar de waarde van de elasticiteit terzake kan alleen bij benadering worden geschat door middel van een internationale dwarsdoorsnede over alle naburige landen.

Het is te hopen dat ook bij het Centraal Planbureau de rol van internationale cross-secties gaat toenemen. Dat is op dit moment acuut bij twee lopende evaluaties. In de analyses van de zweeftrein naar Groningen richt het Planbureau zich overwegend op de effecten van kortere reistijden, zodat locatiebeslissingen en woonbeslissingen buiten beschouwing blijven. In Nyfer's analyse van de effecten van de tgv in Frankrijk bleken die juist heel belangrijk. De zweeftrein is nooit aantrekkelijk wanneer alleen wordt gekeken naar reistijdswinst en de opbrengsten van de kaartverkoop in de trein. De werkelijke baten van het project zijn erin gelegen dat in de provincie Utrecht en in het zuidelijk deel van Noord-Holland de woningmarkt erg overspannen is, zodat de snelle trein naar het noorden meer mensen de gelegenheid biedt om wat ruimer te wonen voor een redelijke prijs. Het totale woongenot van de Nederlandse bevolking kan toenemen en Nederland kan zich kostbare projecten naar het evenbeeld van Leidsche Rijn bij Utrecht of IJburg bij Amsterdam besparen wanneer kan worden gebouwd op natuurlijker locaties als Almere, Emmeloord, Heerenveen en Drachten. Ook kan een internationale cross-sectie helpen bij de evaluatie van het NVVP. Ten onrechte worden de kosten van de files in de analyse beperkt tot verloren uren in stilstaande auto's. Intussen worden de Nederlandse files ook in vergelijking met het buitenland zo negatief beoordeeld door het bedrijfsleven dat Nederland allereerste gaat verliezen als vestigingsplaats. De mate waarin kan alleen volgen uit een internationale vergelijking van de langetermijneffecten van congestie in het verkeer op locatiebeslissingen van bedrijven en burgers.

Cross-secties brengen meer discipline aan dan casusstudies. Steden kunnen bijvoorbeeld de inrichting van museum overwegen indien een dwarsdoorsnede uitwijst dat kunstinstellingen een economisch belang dienen. Dit biedt een betere voorspelling dan het zich blindstaren op, zeg, het Guggenheim-museum in Bilbao, dat zich na twee jaar had terugverdiend.

Ik hoop daarom dat de door Tinbergen ingezette traditie van modellering met nationale rekenmodellen in stand blijft voor die problemen waar zulke modellen geschikt voor zijn, maar dat op terreinen als transport en ruimtelijke ordening meer ruimte komt voor de wetenschappelijke inzichten die kunnen volgen uit cross-secties. Voor een klein land in een sterk geïntegreerde Europese economie zijn locatiebeslissingen van bedrijven cruciaal, en uitsluitend internationale cross-secties kunnen daarop een zinnig licht werpen.

