

# Uit de ESB van...

## 1939

De compenserende openbare-werkenpolitiek, waaronder wij verstaan een vorm van overheidsinvestering, waarbij het verloop van de overheidsinvesteringen tegengesteld is aan het verloop van de particuliere investeringen, ten einde op deze wijze de stabiliteit in de werkgelegenheid te bevorderen, vindt in Nederland veel verdedigers. De moeilijkheid is echter, dat de juiste omvang van de jaarlijkse investeringen niet bekend is. Wel zijn voor bepaalde onderdelen: openbare aanbestedingen, aantal gebouwde woningen enz. gedetailleerde gegevens bekend, maar een overzicht waarin dat alles geïntegreerd is, ontbreekt nog heden ten dage.

Nederhorst, G.M. (1939) *Aanbestedingen en overheidsinvesteringen in Nederland*. ESB, 24(1204), 72-74

## 1954

De uitvoering van het Deltaplan legt beslag op productiefactoren, die daardoor niet in een andere richting kunnen worden aangewend. Teneinde een economisch gefundeerde keuze mogelijk te maken dient een overzicht te worden verkregen van de voor en nadelen van het plan zelf, alsmede van de andere objecten, die in de toekomst zouden kunnen worden uitgevoerd, of eventueel van een groter consumptief gebruik. Indien deze voor- en nadelen in geld kunnen worden uitgedrukt, wordt een objectieve discussie uiteraard vergemakkelijkt. Het Deltaplan bevat echter twee elementen, die moeilijk in geld zijn uit te drukken, nl. de veiligheid der bevolking en de nationale bevrediging, die uitgaat van het tot stand brengen van een groot werk. Het voordeel van het zoveel mogelijk rekenen in geld is, dat men weet, hoe hoog deze twee ideële waarden moeten worden gesteld teneinde hen eventueel de doorslag te doen geven. Prof. Tinbergen heeft, teneinde de voor- en nadelen van het Deltaplan tot uitdrukking te brengen, in zijn praeadvies een proeve van een economische balans van het Deltaplan en de plannen tot dijkverhoging gegeven [de balans is in te zien op de redactie van ESB].

Wit, A. de (1954) *Het Deltaplan*. ESB, 39(1933), 489-492.

## 1995

Voor een beter gebruik van kba's is meer standaardisering, of op zijn minst meer overeenstemming tussen onderzoekers nodig wat betreft de methodiek en opzet van kba's. (...) In het bijzonder geldt dit voor de externe effecten in de vorm van (on)veiligheid en de gevolgen voor het milieu, maar bijvoorbeeld ook voor de werkgelegenheidseffecten. De in geld gewogen externe effecten hebben in de huidige kba's slechts een marginale rol. Zaken als de aantasting van het landschap zijn bovendien moeilijk in geld te waarderen. Daarom is het beter bij infrastructuurprojecten een mca toe te passen, waarin ook de niet (goed) te monetariseren effecten hun plaats krijgen. De uitkomsten van de economische analyse, in de vorm van een standaard-kba, kunnen dan naast de andere effecten, een onderdeel van de mca vormen.

Boneschansker E. en E.A. van Noort (1995) *De moeizame analyse van kosten en baten*. ESB, 80(4017), 629-634.

## 2006

De derde MKBA van Ecorys voor de Zuiderzeelijn geeft voor de magneetwefbaanvariant een negatief saldo van negen miljard euro en een werkgelegenheidseffect voor het Noorden van 225 banen. Dat saldo is drie maal zo negatief en dat aantal banen is twintig maal kleiner dan in haar tweede MKBA. De hoofdconclusie zou kunnen zijn dat het nu in ieder geval duidelijk is dat die magneetwefbaan maatschappelijk niet rendabel is. Punt. We gaan dan echter voorbij aan twee prangende vragen. De eerste is: wat is de OEI-leidraad eigenlijk waard als de uitkomsten van een MKBA volgens die leidraad zo sterk kunnen veranderen. De tweede is: wat moeten we eigenlijk met de conclusie dat een snellere verbinding met de Randstad voor de economie van het Noorden nu ineens geen betekenis meer heeft? Er zijn nu al politici en bestuurders die klagen dat volgens OEI geen enkel openbaar vervoersproject ooit nog rendabel zal zijn en dat die leidraad daarom maar in de prullenbak moet.

Oosterhaven J. (2006) *OEI met het Noorden in de prullenbak?* ESB, 91(4488), 288.