

# Waddenzee en Betuwelijn

Het staat nu al vast dat in de komende jaren twee grootscheepse projecten in het centrum van de discussie over economische groei en ons milieu zullen staan, de Waddenzee en de Betuwelijn. Het zoeken naar olie en gas in het gebied van de Waddenzee dreigt de natuurlijke omgeving langdurig aan te tasten en te vernietigen. Het aanleggen van de Betuwelijn brengt evenzeer een aanslag op de natuur met zich. In beide gevallen staan tegenover de nadelen voor het milieu zwaarwegende financieel-economische belangen. Het bevredigen van de behoefte van de huidige en toekomstige generaties aan het behoud van de natuur en een gezond leefmilieu wedijvert met de voorkeur voor groei en werkgelegenheid.

Uit een oogpunt van het milieu is de situatie met betrekking tot de Betuwelijn gecompliceerder dan die van de Waddenzee. Door de aanleg van de Betuwelijn gaat enerzijds natuur teloor, maar worden anderzijds negatieve milieu-effecten voorkomen. Indien de Betuwelijn niet wordt aangelegd, wordt naar het oordeel van het adviesbureau Knight Wendling ook op het gebied van het milieu en de mobiliteit de plank misgeslagen. In zijn rapport merkt het bureau op: "De intentie om de verwachte groei van het goederenvervoer over de weg door maatregelen ter geleiding van de mobiliteit en verschuiving van de modale split te reduceren, wordt niet gehaald. Dientengevolge zal ook de milieubelasting aanzienlijk hoger uitvallen, omdat het aandeel van milieuvriendelijke modaliteiten minder zal toenemen dan beoogd". Met andere woorden, als de Betuwelijn niet wordt aangelegd, zal de belasting van het milieu hoger uitvallen omdat de rol van milieuvriendelijke varianten in de totale compositie van het verkeer dan relatief daalt. Deze overweging neemt uiteraard de forse aanslag op het landschap niet weg. De situatie dat negatieve milieu-effecten elkaar in de weg zitten komt vaker voor. Zo veroorzaakte het afvalverwerkende bedrijf Rutte uit Halfweg gedurende lange tijd een sterke geuroverlast. In dergelijke gevallen staat de samenleving voor lastige afwegingen.

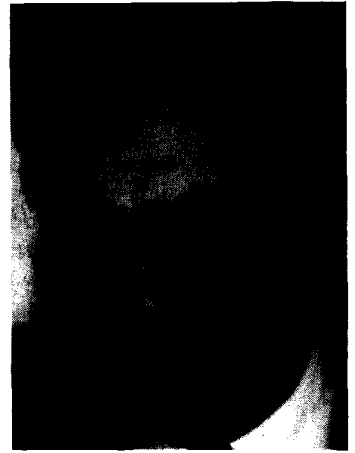
In het door Knight Wendling aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgebrachte rapport over de Betuwelijn wordt een macro-economische kosten-batenanalyse geboden, op basis van de verwachte wijzigingen in de goederenstromen. Zo kunnen worden berekend de investeringen in de infrastructuur, vervoermaterieel, overslagterminals en gebouwen en de daarmee samenhangende werkgelegenheidseffecten. Voorts wordt nagegaan welke dervingen aan belastingen er voor de staat optreden, indien de Betuweroute achterwege blijft. Uit deze berekeningen komt het beeld naar voren van grote verliezen aan werkgelegenheid, concurrentiekracht van Rotterdam, Schiphol en Amsterdam en aan buitenlandse investeringen in Nederland, indien de Betuwelijn niet wordt aangelegd. De binnenvaart en het wegvervoer

zijn niet in staat de groeiende goederenstroom op te vangen, nog afgezien van de schadelijke milieu-effecten daarvan.

Tegen deze achtergrond wordt de vraag des te klemmender of er technische oplossingen bestaan, die milieubelangen en financiële oogmerken kunnen verzoenen. De gedachte de Betuwelijn voor een deel ondergronds te bouwen is in dit verband van betekenis. Het aannemingsbedrijf Volker Stevin lanceerde onlangs het plan van de V-polder, waarbij damwanden schuin de grond in worden geslagen, zodat een bedding kan worden aangelegd ten behoeve van de Betuwelijn. Deze oplossing vergt ongetwijfeld nog nadere technische uitwerking en gaat gepaard met grootscheepse investeringen, maar biedt het perspectief op het aanzienlijk beperken van de schade aan landschap en milieu. Het voortschrijden van de techniek maakt het wellicht ook mogelijk voor de Waddenzee een aanvaardbaar compromis te ontwikkelen tussen het behoud van de natuur en de financiële aspecten.

In dit verband is het belangrijk zich te realiseren dat de technische ontwikkeling geen autonoom proces is. Veeleer is sprake van een wisselwerking met de economische en maatschappelijke ontwikkeling. Dit geldt zowel voor het ontwikkelen en toepassen van nieuwe technieken als voor de verspreiding van kennis en innovaties. Ook dient men zich ervan bewust te zijn dat de voorkeuren van burgers niet alleen via de markt tot uitdrukking komen, maar bij voorbeeld ook in de vorm van milieu-acties. Het ruime welvaartsbegrip biedt het kader voor de allocatie van de produktiemiddelen buiten de markt om. Ten onrechte worden factoren als concurrentiekracht, werkgelegenheid en groei van de produktie vaak tegenover het milieu geplaatst, alsof volgens de ruime opvatting van welvaart, niet het milieu een component is van de welvaart.

Als econoom kan men over de uiteindelijke afweging geen beslissende uitspraken doen. Men kan slechts bevorderen dat in de afweging alle voor de welvaart van huidige en toekomstige generaties relevante aspecten in de afweging worden betrokken. Met betrekking tot de Waddenzee en de Betuwelijn valt te verwachten dat door het verder ontwikkelen en toepassen van nieuwe technieken die efficiënt genoeg zijn, de dreigende aantasting van landschap en milieu kan worden voorkomen, indien de bereidheid bestaat daartoe de nodige extra investeringen te doen.



A. Heertje