

‘Wat moeilijk te meten is, telt niet mee

Vandaag debatteert de Kamer over windenergie op zee. Maar de Kamerleden kregen de kosten-batenanalyse erg laat.

Van onze verslaggever
Robert Glebels

DEN HAAG De politiek misbruikt kosten-batenanalyses van grote overheidsprojecten zoals de bouw van windmolenparken op zee. Ministeries geven Tweede Kamerleden te weinig tijd om te achterhalen wat wel en niet is meegenomen in zulke maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's).

Daardoor wordt alleen het saldo van de kosten en baten onderaan de streep allesbepalend voor het doorgaan of annuleren van miljardenuitgaven aan vooral infrastructuur. 'Dat saldo gebruiken politieke partijen dan als een objectief oordeel als dat in hun straatje past, hoewel zo'n kosten-batenanalyse allesbehalve uitputtend is.'

Dat zegt Niek Mouter van de TU Delft. Hij geldt internationaal als de Nederlandse MKBA-autoriteit en adviseert Kamerleden erover. Vandaag debatteert de Kamer met minister Kamp van Economische Zaken over de kosten en baten van windenergie op zee.

Dat debat is door de rekenmeester

van het kabinet, het Centraal Planbureau (CPB) op scherp gezet. Het CPB pleit uitstel van de bouw van windmolenparken op zee omdat die 5 miljard euro 'schade' aan maatschappelijke kosten zou opleveren. Daarmee wordt bedoeld dat de kosten van de windparken 5 miljard euro hoger zouden zijn dan de opbrengsten. Kamp, onder wiens ministerie het CPB valt, noemde deze uitkomst van een maatschappelijke kosten-batenanalyse 'een betreurenswaardig misverstand'.

De conclusie van het CPB klopt niet en dit illustreert volgens Mouter de 'perversiteit' van het politieke gebruik van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. 'Want wat moeilijk te meten is, zit niet in die 5 miljard.' Mouter doelt op de baten van het onafhankelijker worden van dubieuze, energieproducerende landen. En dat Nederland kostbare kennis opdoet over windenergie op zee, is ook niet bij de baten meegenomen. Evenmin dat de overheid de burger ermee een goed voorbeeld geeft.

De afgelopen tien jaar is de maatschappelijke kosten-batenanalyse volgens Mouter steeds doorslaggevend voor besluitvorming geworden. Bij elk overheidsproject zit nu een MKBA-er is er zelfs een gemaakt voor het organiseren van het WK voetbal in Nederland en België in 2018.

Zo'n analyse bestaat uit een saldo

Politici moeten zelf de afweging kunnen maken tussen kosten en baten die wel en niet in geld zijn uit te drukken



Niek Mouter
MKBA-specialist
TU Delft

van kosten en baten die in geld kunnen worden uitgedrukt, zoals bouwkosten en kortere files. Daarnaast hoort een overzicht van 'zachte' effecten die niet in euro's worden omgezet, denk aan de gevolgen voor natuur en cultuur.

Ministeries die een prestigeproject willen veiligstellen, proberen drukbezette Kamerleden met weinig personele ondersteuning te dwingen alleen naar het kosten-batensaldo in euro's te kijken. 'Zo hield minister Schultz van Infrastructuur en Milieu de kosten-batenanalyse van de Ring Utrecht zes maanden achter. Driewerkdagen voor het debat erover, vlak voor de WK-voetbalwedstrijd Nederland-Spanje, stuurde ze die naar de Kamer.'

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu wil op dat achterhouden niet reageren en wijst erop dat het aanpassen van de snelwegen rondom Utrecht een zeer complex en vooral groot project is. 'Dat vergt dus een heel grote zorgvuldigheid', verklaart een woordvoerder.

Ook de analyse over windenergie op zee, waarover de Kamer vandaag debatteert, was al een half jaar klaar voordat Kamerleden het konden wegen. 'Dat achterhouden van MKBA-rapporten maakt het voor Kamerleden onmogelijk ze goed te bestuderen en om eventuele fouten op tijd aan te kaarten', vindt Mouter. 'Het probleem is vervolgens dat politici alleen het kosten-

batensaldo gebruiken in het debat en niet de effecten die niet in geld worden uitgedrukt.'

Neem de kosten-batenanalyses van de laatste vijf miljardenprojecten, zoals de uitbreiding van de snelwegen rond Eindhoven en de verbreding van de A27 bij landgoed Amelisweerd. In het saldo zitten wel bijvoorbeeld kortere reistijden en verkeersveiligheid. Maar niet de verminderde beleving van natuur en cultuurhistorie.

'Dat betekent', legt Mouter uit, 'dat de lusten van de automobilisten worden bevoordeeld boven de lasten voor de mensen die het meest door de verbreding worden geraakt, omwonende natuurliefhebbers bijvoorbeeld.'

Let wel, waarschuwt Mouter, de politiek moet maatschappelijke kosten-batenanalyses vooral gebruiken. 'Zolang maar kristalhelder is wat wel en niet in het saldo is meegerekend. Politici moeten zelf de afweging kunnen maken tussen de kosten en baten die wel en die niet in geld zijn uit te drukken.'

Neem Spanje, daar doen ze niet aan MKBA's. 'Gevolg is dat er een hogesnelheidslijn was gebouwd waar slechts twaalf treinreizigers per dag gebruik van maakten. Na twee jaar is de lijn gesloten. Kostte miljarden. Met een maatschappelijke kosten-batenanalyse hadden de Spanjaarden dat kunnen voorkomen.'