

Rotterdam tegen de rest van de wereld!

Helaas komen de meeste discussies over de aanleg van de Betuwelijn niet verder dan het tegenover elkaar zetten van een aantal voor- en nadelen van Betuwelijn en van mogelijke alternatieven. Een discussie die weinig richting heeft, omdat vrijwel alle argumenten gebaseerd zijn op een incomplete afweging van deelbelangen, terwijl de cijfers die het complete beeld kunnen geven, dat nodig is voor een goede afweging, niet bestaan. In dit artikel wordt een principiële standpunt ingenomen en wordt een - lichtelijk utopische - oplossing aangedragen.

RIENTS DIJKSTRA*

In hun artikel over de Betuwelijn komen Rosemarie Maas en Claudius Cambier tot de conclusie dat er voor de Betuwelijn voldoende alternatieven zijn en dat het daarom overbodig is

om de lijn helemaal nieuw aan te leggen. Voor een deel hebben zij daarmee gelijk: het is inderdaad zonde van het geld om een dergelijk kostbaar project uit te voeren, wanneer goede en veel goedkopere alternatieven aanwezig zijn. Toch is het van belang op een aantal dingen te wijzen.

PROGNOSES

In de discussie over de Betuwelijn spelen meerdere vragen tegelijk. De eerste vraag is of Rotterdam een speciaal voor dat doel gereserveerde spoorlijn nodig heeft, de tweede vraag is of die spoorlijn de Betuwelijn moet zijn zoals die nu gepland is.

De vraag of het wel nodig is dat Rotterdam beschikt over een spoorlijn speciaal voor goederen, of met prioriteit voor goederenvervoer, kan mijns inziens met 'ja' beantwoord worden. Dit ondanks gegronde twijfel aan de voorspellingswaarde van de diverse modellen en prognoses die in de discussies, en bijvoorbeeld door de commissie Hermans, zijn gehanteerd. Twijfel die is gebaseerd op kritische beschouwing van de veronderstellingen die de commissie Hermans (en anderen) hanteren om de noodzaak van de Betuwelijn onderbouwen. Rosemarie Maas en Claudius Cambier wijzen er terecht op dat de commissie Hermans met veel kunst en vliegwerk aan een prognose van dertig miljoen

ton vracht voor 2015 komt, terwijl dat aantal met twintig miljoen ton verminderd kan worden door alleen de verbinding Rotterdam-Kijfhoek goed aan te leggen. En de vervoersprognoses van INRO-TNO zijn zodanig dat die verwachting van 30 miljoen ton alleen geproduceerd kan worden door gebruik te maken van het gunstigste ('European Renaissance') scenario ten aanzien van de verwachte economische groei in Europa en door er vervolgens vanuit te gaan dat heffingen opgelegd gaan worden aan het wegvervoer.

Ook de veronderstelde macro-opbrengsten van de Betuwelijn door 'multiplier-' en 'spin-off' effecten hebben de nodige discussie opgeroepen. Het Centraal Planbureau (CPB) heeft in eerste instantie weliswaar een macro-economisch opbrengst van de Betuwelijn van 18,8 miljard berekend, maar is daar in een later werkdocument - opgesteld in opdracht van de commissie Hermans - weer op terug gekomen. Een studie die de commissie Hermans 'strategisch' even had achter gehouden.

ONVOORSPELBAAR

De vraag die hier gesteld moet worden, is echter wat dit allemaal betekent? Waar dienen dergelijke economische cijfers en prognoses voor, met welk doel worden zij gehanteerd? Het antwoord is dat prognoses dienen om een



Ook het aanpassen van de bestaande Betuwelijn verstoort het landelijke gebied. foto: archief



Vrachtervervoer over de weg is vervuilend en draagt bij aan het fileprobleem. foto: archief

goede afweging te maken van de totale maatschappelijke kosten en opbrengsten die een project als de Betuwelijn in de toekomst met zich mee zal brengen.

Helaas stuiten we hier op een fundamenteel probleem van de econometrie en de economische wetenschap: de onvoorspelbaarheid van de economische toekomst. Het gaat hier om een kennistheoretisch probleem: econometrische modellen zijn altijd gebaseerd op metingen aan een systeem met een bepaalde structuur. De introductie van nieuwe technieken en van nieuwe grote infrastructuur betekent echter dat in feite een nieuw systeem ontstaat, dat zich anders gedraagt dan het systeem waaraan de metingen gedaan werden. Problemen die in de economische theorie worden aangeduid als het probleem van de 'structurele discontinuïteit' en het 'transferprobleem'.

Gevolg hiervan is dat beoordeling van een project als de Betuwelijn vooral zal moeten gebeuren op basis van een goed begrip van de kwalitatieve kenmerken van het systeem dat wij creëren door het ene of juist het andere besluit te nemen. De discussie over het wel of niet aanleggen van de Betuwelijn gaat in feite over de strategische positie van de Rotterdamse haven voor de eerstkomende eeuwen. De cijfers waarover nu geruzied wordt hebben op hun best betrekking op de eerstkomende dertig jaar: een periode waarin de spoorlijn net haar eerste vruchten begint te dragen.

EUROPA

Daarmee komt het belangrijkste argument vóór een goede aansluiting van Rotterdam op het Europese net voor goederenvervoer per spoor in beeld. Dit argument heeft te maken met de strategische positie van Rotterdam. In heel Europa worden maatregelen genomen om het vrachtervervoer van de weg te halen en het over

te plaatsen naar het spoor. Wanneer Rotterdam als enige haven niet over een goederenspoor met voldoende capaciteit beschikt, plaatst het zich daarmee buiten die Europese infrastructuur. En voor wie beweert dat dat niet zo belangrijk is: in het bedrijfsleven worden heel veel beslissingen genomen op basis van 'inpasbaarheid'. Zoals bedrijven employees aannemen die zonder veel moeite ingepast kunnen worden in hun structuur en cultuur, kiezen zij ook een vestigingsplaats omdat de infrastructuur aldaar directe aansluiting biedt op hun markt. Het zou bijzonder kortzichtig zijn om de haven van Rotterdam tot motor van onze economie te bombarderen, en haar vervolgens géén volwaardige aansluiting te geven op de belangrijkste infrastructuur voor goederenvervoer in Europa: op het Europese net voor goederenvervoer per spoor dus.

TRUCKERS

Hier is het interessant te wijzen op de tegenstand uit het kamp van de 'truckers'. Die stellen dat de heffingen op het wegvervoer die de commissie Hermans voorstelt zullen leiden tot verslechtering van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven en tot verlies aan arbeidsplaatsen omdat de vervoerders zich elders gaan vestigen.

Hiertegen zijn twee bezwaren aan te voeren. Ten eerste is het vrachtervervoer over de weg gevaarlijk en milieuvriendelijk en draagt het bij aan de fileproblematiek. Het is onzin om een vervoerswijze te blijven gebruiken voor het lange-afstandsverkeer wanneer er betere, goedkopere en zuinigere alternatieven zijn. Bovendien is het nog maar de vraag of de wegvervoerders het wél zullen redden wanneer Nederland hen géén heffingen oplegt. Andere landen in Europa gaan dat in ieder geval wel doen, zoals recente protesten over het 'Eurovignet' voor

vrachtwagens aangeven. Ook zijn Zwitserland en Oostenrijk hard op weg om de Alpenpassen af te sluiten voor vrachtverkeer.

In dit verband is het interessant er op te wijzen dat ooit ook heel hard werd geprotesteerd tegen de aanleg van de nieuwe waterweg. Die zou ook veel te duur zijn, het milieu vernielen en nooit zijn geld opbrengen. Gek genoeg is het juist die nieuwe waterweg die er toe heeft geleid dat Rotterdam de grootste haven en de motor van onze economie werd.

BESPARING

Een heel ander probleem is de vraag of de Betuwelijn wel de beste oplossing is. De kosten zullen minstens 7,4 miljard gulden bedragen en waarschijnlijk nog veel meer. Besparing van een gedeelte daarvan betekent dat geld vrijkomt voor een heleboel andere en ook belangrijke infrastructuurprojecten. Een goedkopere oplossing zou zijn om een reeds bestaande lijn die nog capaciteit over heeft, en waarvan misschien gedeelten moeten worden aangepast, te gebruiken.

In dit opzicht is de vaststelling van Rosemarie Maas en Claudius Cambier dat er naast de geplande nieuwe Betuwelijn een reeds bestaand spoor ligt, dat met een aantal aanpassingen de rol van Betuwelijn zou kunnen vervullen, bijzonder interessant. Maar ook hier ligt een probleem bij het waarborgen van de rust en de veiligheid van de bewoners van de gemeenten waar die lijn door heen loopt (Dordrecht, Papendrecht, Hardinxveld/Giessendam, Gorinchem, Leerdam, Geldermalsen, Tiel en vele kleinere plaatsjes).

SAMENWERKING

De allerbeste oplossing zou zijn om een aantal alternatieven niet alleen met Antwerpen en Rotterdam, maar met alle havens in de regio (dus ook door Vlissingen, Terneuzen, etcetera) gezamenlijk te ontwikkelen. Op die wijze zou in plaats van één overbelast en (bij ongelukken) onbetrouwbaar spoorlijntje een heel net van afvoerwegen kunnen ontstaan. Dit zou kunnen omvatten de ontwikkeling van de Brabant Route, de bestaande Betuwelijn en in de toekomst wellicht toch de IJzeren Rijn en/of de nieuwe Betuwelijn (wanneer één van die twee echt nodig blijkt).

Een dergelijk 'integraal' beleid is echter alleen uitvoerbaar wanneer de betrokken partijen niet langer bezig zijn om elkaar vliegen af te vangen. Daarvoor is het nodig dat een gezamenlijke havenautoriteit voor de Maas/Rijn/Scheldemonding ontstaat. Dan zou de 'logica' van 'ik-moet-die-verbinding-hebben,-want-anders-krijgt-hij-hem' vervangen kunnen worden door de mogelijkheid om bij ieder vervoersprobleem de beste oplossing voor iedereen te kiezen.

Een dergelijke werkwijze zal echter nooit tot stand komen zolang de Rotterdamse haven zich vastklampt aan het 'wij tegen de rest van de wereld' gevoel.

*redactie AGORA