



Hoe waarderen we het onmeetbare?

Een wethouder van Verkeer en Ruimtelijke Ordening van een middelgrote stad ziet zich geconfronteerd met een langzaam dichtslibbende binnenstad. Steeds meer stemmen gaan op daar iets tegen te doen. De milieubeweging pleit voor rigoureuze maatregelen: de binnenstad autovrij. Daarentegen heeft de plaatselijke winkeliersvereniging een plan ingediend voor een parkeergarage. Volgens de winkeliers kan dit met een financiële ondersteuning van de gemeente gerealiseerd worden. Ambtenaren van de dienst Ruimtelijke Ordening voelen echter veel meer voor een trolleybus. Dit is, zo betogen zij, de oplossing voor de binnenstad: milieuvriendelijk en de oplossing voor de congestie in de binnenstad.

What is the most valuable thing in the world?

The head of a dead

cat,

because no one can name its price.*

Wat is de waarde van één kilo NO_x?

Zie hier, in een notedop de verkeers- en vervoerproblemen van een gemeente heden ten dage. Van een beleidsmaker wordt verwacht dat hij zowel de bereikbaarheid

verbetert, bijvoorbeeld door de aanleg van een parkeergarage, en tegelijkertijd de leefbaarheid bevordert, bijvoorbeeld door de binnenstad geheel autovrij te maken. Hoe moet hij nu kiezen tussen de mogelijke maatregelen die vaak tegengesteld scoren op de beide doelstellingen. Of is het misschien beter voor slechts één doelstelling te kiezen en dan te kijken welke het beste scoort?

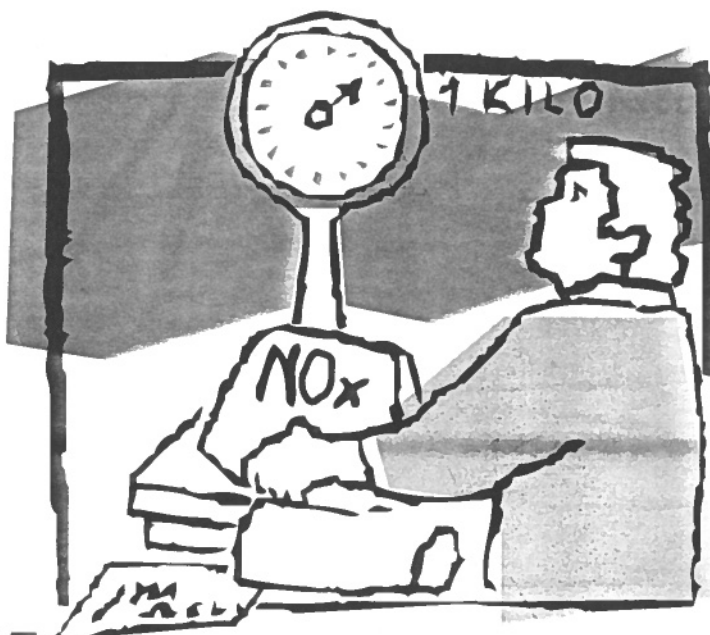
De wethouder komt er niet uit en besluit expertise van buiten aan te trekken. Hiervoor neemt hij een gerenommeerd adviesbureau in de hand en vraagt het zijn probleem op te lossen. Het adviesbureau stelt voor een kosten-baten analyse te verrichten waarin zoveel als mogelijk de effecten monetair gewaardeerd worden. Door deze effecten in geld uit te drukken kunnen de verschillende effecten gesommeerd worden en op een herkenbare wijze gepresenteerd worden.

De kosten-baten analyse is een veel gebruikte methode om investeringen in de publieke sector (of non-profit sector) te evalueren. Het is een monetair waarderingsinstrument voor een reeks van alternatieve beslissingen in situaties waar het prijsmechanisme geen of onvoldoende steun geeft. Een wezenlijk probleem is dan ook de goede

waarderingen te vinden voor allerlei effecten. In Groot-Brittannië bijvoorbeeld is het verplicht investeringen in verkeersinfrastructuur door te rekenen met behulp van een door het Ministry of Transport voorgeschreven Cost-Benefit Analysis (COBA). Door het Ministry of Transport wordt dwingend voorgeschreven welke (monetaire) waarden gebruikt moeten worden. De waarde van één dode is vastgesteld op 1,7 miljoen gulden. Ook in Zweden kent men een dergelijk systeem. In Nederland is de kosten-baten analyse verscheidene malen toegepast bij de evaluatie van overheidsinvesteringen, maar een wetelijk voorgeschreven evaluatie-instrument bestaat er (nog) niet.

Het feit dat een prijs gezet wordt op allerlei aspecten waar geen marktprijs voor is, impliceert een bepaalde subjectieve keuze.

Het adviesbureau gaat aan het werk en komt na een aantal maanden met een doorwrocht boekwerk waarin de resultaten van de studie zijn opgenomen. Verschillende maatregelen zijn doorgerekend en de effecten zijn uitgedrukt in kosten en baten. In aansluiting op de wensen van de wethouder zijn niet alleen de directe baten zoals vermindering of vermeerdering van de reistijden meegenomen, maar ook zogenaamde externe effecten als: verandering van de emissies van het verkeer, effecten op de verkeersveiligheid en het economisch functioneren van de stad. Als beste maatregel komt naar voren: het verbeteren van de toevvoeroute's naar de stad samen met de aanleg van een parkeergarage. Het blijkt dat de verwachte reistijdwinsten van deze maatregel de investeringskosten en de negatieve baten - extra uitstoot van emissies - ruimschoots compenseren. De wethouder is tevreden met de resultaten van de studie, nu is hij in staat om een verantwoorde keuze te maken. Hij besluit de aanbevolen maatregel



Wim Korver, INRO-TNO

over te nemen en ter goedkeuring aan de gemeenteraad voor te leggen.

Maar helaas, bij de behandeling van de verkeers- en vervoerproblematiek in de raad blijkt dat er grote oppositie tegen zijn plannen bestaat. De milieubeweging heeft op eigen initiatief eveneens een kosten-baten analyse laten uitvoeren. Uit deze studie komt een geheel andere maatregel als beste naar voren: de introductie van een trolleybus. De wethouder wordt verweten dat de door het adviesbureau verrichte studie veel te weinig belang hecht aan het milieu. De studie van de milieubeweging neemt daarom dan ook meer aspecten mee en waardeert de verschillende milieuaspecten veel hoger. Na heftige discussies in de raad wordt besloten de beslissing nog een aantal maanden uit te stellen.

Het bovenstaande voorbeeld toont aan wat de sterke en zwakke kanten van de kosten-baten analyse zijn. Met behulp van een kosten-baten analyse wordt een veelheid van effecten op één grondslag gevalueerd en kan een veelheid van maatregelen op een duidelijke wijze gerangschikt worden. Een kosten-

baten analyse bergt het gevaar in zich gebruikt te gaan worden als een zwarte doos. Aan de ene kant worden er verschillende maatregelen ingestopt, en aan de andere kant komt er een cijferlijst uit, waarna het voor de beleidsmaker slechts een fluitje van een cent is de maatschappelijk gezien beste optie te kiezen. Dit is natuurlijk niet reëel. Het feit dat een prijs gezet wordt op allerlei aspecten waar geen marktprijs voor is, impliceert een bepaalde subjectieve keuze.

Een kosten-baten analyse bergt het gevaar in zich gebruikt te gaan worden als een zwarte doos.

Door middel van allerlei geavanceerde methoden kan weliswaar de gevoeligheid van verschillende waarderungen getest worden, maar dit neemt het fundamentele probleem niet weg. Het monetair waarden van milieu-effecten is zeer moeilijk. Niet alleen is het moeilijk

de prijs te bepalen -wat is de waarde van één kilo NO_x?- maar ook is in veel gevallen nog onbekend wat het precieze effect is van meer verontreiniging. De discussie over het broeikas effect toont dit aan. In verschillende wetenschappelijke studies wordt het broeikas effect aangetoond, maar wat de uitwerkingen op het klimaat nu exact zijn, is onbekend.

Betekent dit dat er geen evaluatiestudies uitgevoerd moeten worden? Het is immers toch onmogelijk om alle effecten te bepalen en hiervan een prijs vast te stellen. Nee, het is wel zinnig om evaluatiestudies uit te voeren. Waar mogelijk dient gestreefd te worden naar het zoveel mogelijk objectiveren van verwachte effecten. Maar dit moet niet tot het onmogelijke worden doorgedreven. Op een bepaald moment dienen de onderzoekers te stoppen en de uiteindelijke keuze voor een bepaalde maatregel overgelaten te worden aan de politiek. Dit houdt in dat het aanbeveling verdient dat de resultaten van een kosten-baten analyse niet gepresenteerd worden als één eindcijfer, maar dat per maatregel scores worden weerge-

geven per doelstelling. Voor het hier aangehaalde voorbeeld houdt dat in dat een uitsplitsing wordt gemaakt naar leefbaarheid en bereikbaarheid. Het is dan aan de politiek om uit te maken welke doelstelling het zwaarste telt.

* Zengedicht, overgenomen uit: Nijkamp P., Naar een prijzenswaardig milieu?!, Van Gorcum, Assen 1979

Op vele plaatsen leiden Nettenbouw installaties het verkeer in goede banen

Overall in Nederland is Nettenbouw actief met het aanleggen van verkeersinstallaties.

Van de alom bekende verkeerslichten tot moderne rijstrook- en filesignalering en gladheidsmeldsystemen toe.

Maar ook parkeer- en toegangscontrole-installaties en uiteenlopende verkeersbeheersystemen.

Kortom, Nettenbouw maakt werk van een grotere verkeersveiligheid.

U moet maar eens bellen met de afdeling Verkeersregelinstallaties van Nettenbouw.



Nettenbouw
Technische Aanneming

Hoofdkantoor: Hardwareweg 11, Postbus 725, 3800 AS Amersfoort. Telefoon: 033 - 50 22 11. Fax: 033 - 55 98 12.

Nettenbouw-vestigingen vindt u in: Amsterdam, Almere, Arnhem, Bergen op Zoom, Breda, Dordrecht, Egmond a/d Hoef, Groningen, Hilversum, Hoofddorp, Mill, Nieuwegein, Roermond en Zoetermeer.