

# Goed te gebruiken als bullshitdetector

## Kosten en baten

Geen snelweg wordt meer aangelegd zonder onderzoek naar de effecten. Is dat nuttig?

Door onze redacteur  
**Arjen Schreuder**

**AMSTERDAM.** De maatschappelijke kosten-batenanalyse is populair in Nederland. Niek Mouter promoveert er vandaag op aan de TU Delft. Hij constateert dat politici de term „steeds vaker” in de mond nemen. In een Kamerdebat van december 2011 viel de ‘MKBA’ vier keer. In een vergelijkbaar debat, twee jaar later, liefst 53 keer.

Mouter: „Hoe meer een land moet bezuinigen, hoe vaker een MKBA. In Noorwegen hebben ze geen last van

de crisis en gebruiken ze hem vrijwel niet. Als wij hun olie zouden hebben, zouden wij er ook veel minder vaak gebruik van maken.”

Mouter heeft tientallen maatschappelijke kosten-batenanalyses bestudeerd, van „sterk wisselende” kwaliteit. „Er bestaat een leidraad voor het maken van zo’n onderzoek, maar dat is alleen de grote lijn. Het berekenen van effecten blijft een ambacht. Dat kun je niet als in een kookboek beschrijven. Ik pleit voor een verplichte second opinion om de kwaliteit te borgen.”

Mouter interviewde voor zijn proefschrift vele betrokkenen en ontdekte eigenlijk geen tegenstanders van zulke analyses. „De secretaris-generaal van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zei er in 2011 over: ‘Mijn grootste zorg is het dichten van de kloof tussen voor- en tegenstanders.’ Niemand

is tegen de MKBA. Wel is er verschil van mening over hoeveel waarde je er in de besluitvorming aan moet hechten.”

Toch klagen politici weleens dat gedetailleerd onderzoek naar de effecten van een besluit hun de kans ontnemt zelf te beslissen. „Maar dat klopt niet”, zegt Mouter. „Als uit het onderzoek blijkt dat vooral rijke mensen baat hebben bij de aanleg van een weg, dan is het legitiem om als politieke partij te zeggen: ik ben tegen deze weg, want ik kom op voor de armen. „Een MKBA beantwoordt de vraag wat

een project betekent voor de gemiddelde Nederlander. Politici vertegenwoordigen over het algemeen een bepaalde groep Nederlanders en kunnen dus nog alle kanten op. De enige partij die blindelings de uitkomsten zou kunnen volgen, is een partij die alleen opkomt voor de gemiddelde Neder-

lander en geen idealen heeft.”

En wat is er waar van de bewering dat veel politici een MKBA „strategisch” gebruiken? „Daar beschuldigen Kamerleden de minister wel van”, zegt Mouter. „Vorig jaar april zei mi-

Alleen maar roepen dat een project goed is het voor het imago, kan nu niet meer

nister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu, VVD) dat ze in tijden van schaarste alleen positief over een project wil besluiten bij een positieve MKBA. Vervolgens pakte de analyse voor een project dat de minister wilde negatief uit, en liet ze er nog een uit-

voeren die uiteindelijk wel positief was. Het Kamerlid Van Tongeren van GroenLinks merkte toen op: ‘De minister gaat door met de MKBA totdat hij eindelijk een keer positief uitvalt.’”

Mouter bepleit in zijn proefschrift een ‘deugdzaam’ gebruik van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. „Je moet het midden van twee uitersten kiezen. Aristoteles omschreef moed als het midden tussen lafheid en roekeloosheid. Zo pleit ik voor het deugdzaam gebruik als het midden tussen het gebruik als een heilige graal of een waardeloos instrument. Voor een deugdzaam gebruik moeten politici beseffen dat een MKBA sterke punten heeft, maar ook beperkingen.”

Het sterke punt van de maatschappelijke kosten-batenanalyse is volgens Mouter dat die „veel systematischer” effecten beschrijft dan vroeger gebeur-

de. „In de tijd van de Betuwelijn en de HSL was er een wildgroei aan rapporten met dubieuze uitgangspunten. Nu zijn de uitgangspunten helder.”

Ook kun je argumenten objectiveren. „De MKBA zorgt ervoor dat een politicus moet praten over de effecten van het project in plaats van roepen dat het project goed is voor het imago van de Randstad en dat iedereen snapt dat het project er moet komen.”

Bovendien, zegt Mouter, is de analyse een *bullshit-detector*: „Je voorkomt dat je, zoals in Spanje is gebeurd, voor miljarden euro’s een snelle spoorlijn bouwt waar dagelijks zestien mensen in zitten.” De beperkingen zijn ook duidelijk. „Het is nooit volledig. Er bestaat geen MKBA die alle effecten van een project op de welvaart meeneemt. Ook zijn de uitkomsten altijd met grote onzekerheid omgeven. Als de ene

## EFFECT OP DE WELVAART

Wat is een MKBA?

**Een MKBA is een onderzoek naar de effecten van de aanleg van bijvoorbeeld een weg, haven, tunnel of brug.** Het drukt de gevolgen ervan uit in geld en geeft op die manier een beeld van de effecten op de welvaart.

„Zo kunnen bestuurders een zo objectief mogelijk besluit nemen over het project. En hun besluit beter uitleggen aan anderen”, schrijft het ministerie van Infrastructuur en Milieu op zijn website.

Het instrument MKBA heeft de afgelopen jaren aan belang gewonnen. Zo’n analyse moet gedoe als bij de Betuwelijn en de Hogesnelheidslijn-Zuid voorkomen. Eerst werd jaren gedebatteerd over nut en noodzaak, daarna werd de begroting flink overschreden.

variant net iets beter scoort dan de andere, dan is het waanzin om op grond daarvan voor de ene te kiezen.”

Wat beveelt Mouter aan? „De sterke punten en beperkingen moeten onder de aandacht van politici komen. Als je te veel waarde hecht aan een instrument met beperkingen, stort het uiteindelijk in elkaar.”

Het is vooral zaak, vindt Mouter, tijdig te beginnen. „Een MKBA wordt meestal gemaakt als het te laat is. Als politici beloftes hebben gedaan, eigenlijk niet meer terug kunnen en het onderzoek dus zien als een bedreiging.”

Een goed idee is ook MKBA-schattingen na tien jaar te controleren. „Zo zou ik wel eens zo’n analyse willen zien van de Tweede Maasvlakte. Ik heb weleens gehoord dat containerschepen veel groter zijn geworden dan bij de MKBA werd ingeschat.”