



Brug of tunnel: hou rekening met de belastingbetaler



Ivan Van de Cloot

Hoofdeconoom

Itinera Institute

De discussie rond de Lange Wapper in Antwerpen heeft een nieuw breekpunt bereikt. Niemand kan werkelijk tevreden zijn met de manier hoe dit extreem belangrijk project evolueert. Velen zijn het zo beu dat ze vooral zo snel mogelijk de bittere pil willen doorslikken. Toch is het essentieel dat we enkele lessen trekken uit dit verhaal om infrastructuurprojecten in de toekomst efficiënter te beoordelen. De Lange Wapper is overigens niet het enige project waar wel een kritische noot bij te plaatsen is. Zo is er bijvoorbeeld ook nog de gerechtvaardigde vragen omtrent het Saefthingedok en het Schipdonkkanaal waar meer objectiviteit op basis van economische analyses sterk gewenst zijn.

Laten we echter niet negeren dat onderzoek aantoonde dat investeringen in openbare infrastructuur in het algemeen leidt tot meer economische groei. Openbare infrastructuur zoals wegen, kanalen en treinsporen vormt de basisuitrusting van de maatschappij: zonder kan de rest van de economie niet naar behoren werken.

Gedurende de jaren 70 en 80 breidde de overheid enorm haar rol van directe jobcreator en herverdelingsmachine uit. De middelen die dit soort van uitgaven absorbeerden, kannibaliseerden in grote mate de investeringen in infrastructuur. Doordat de openbare schuld tot ongekende hoogten opliep, is de impact hiervan tot op vandaag te voelen. De intrestlasten verdringen immers in sterke mate nog steeds meer productieve uitgaven. In navolging van Hugo Schiltz die minister van begroting was op het einde van de jaren 80, noemen we dit laatste ook wel het koekoekseffect. Wetenschappelijk onderzoek toont aan dat het soort van investeringen die in die periode verdrongen werden, net een sterke positieve impact hebben op de potentiële groei terwijl de uitgaven die in de plaats kwamen de groei op lange termijn zeker niet ondersteund hebben. Duits onderzoek toont bijvoorbeeld aan

Brug of tunnel: hou rekening met de belastingbetaler

dat verschillen in infrastructuurinvesteringen tussen de deelstaten er mee de productiviteitsverschillen van de private sector verklaren.

En dan komt de politieke realiteit om de hoek kijken. Vaak worden overheidsinvesteringen helaas niet gebaseerd op economische argumenten maar vindt er een werkelijke koehandel plaats. Uit het onderzoek over de Duitse infrastructuurwerken per regio blijkt bijvoorbeeld dat de investeringen in infrastructuur niet bepaald werden door de inschatting van het verwachte rendement, maar wel door de politieke kleur van de lokale bestuurders en of die overeenstemde met de beslissers in Berlijn. Verloopt het beslissingsproces in België en Vlaanderen rationeler dan in Duitsland? Anders dan in België vereisen belangrijke infrastructuurprojecten in Duitsland immers systematisch een uitgebreide sociale kostenbatenanalyse. Het is toch logisch dat je enkel overgaat tot een investering als de sociale baten hoger liggen dan de maatschappelijke kosten.

Een goede maatschappelijke kostenbatenanalyse houdt ook rekening met mogelijke negatieve effecten op gezondheid en leefmilieu. Tegelijk mag uit voorgaande niet afgeleid worden dat elke investering in infrastructuur grote baten zal opleveren. De eerste weg in een afgelegen gebied kan een enorme economische hefboom genereren, maar eenmaal je een dicht wegennetwerk hebt, is de aanleg van extra wegcapaciteit niet automatisch opportuun. Net daarom moet voor elk project een onafhankelijke kostenbatenanalyse plaatsvinden.

Als vandaag gesteld wordt dat het wel tijd wordt om te beslissen en een nieuwe studie niet gepast is omdat er al tonnen studiemateriaal gemaakt en betaald is, dan wijst dit er vooral op dat we tot een veel intelligentere manier moeten komen bij de evaluatie van grote investeringsprojecten. Vandaag hebben we soms de indruk dat er meer nagedacht wordt over de communicatie (ongetwijfeld extreem belangrijk om een draagvlak te creëren) dan over de noodzaak om allerlei elementen gecoördineerd samen te brengen die noodzakelijk zijn om te beoordelen of een groot investeringsproject voor de burger in zijn hoedanigheid als belastingbetaler en gebruiker nu gewenst is of niet. Economen moeten de hand in eigen boezem steken en durven toegeven dat maatschappelijke kostenbatenanalyses geen exacte wetenschap zijn. Bovendien is transparantie een extreem belangrijke voorwaarde zodat iedereen kan beoordelen welke veronderstellingen impliciet aanwezig zijn. Het is echter ook niet verkeerd te stellen dat al te vaak er een traditie bestaat vanuit beleidshoek dat de gewone man er maar op moet vertrouwen dat de juiste beslissingen worden genomen met zijn belastinggeld.

Onze parlementairen kunnen in elk geval een aantal sleutelvragen stellen die beantwoord moeten worden om lessen te trekken uit het verloop van het dossier van het Masterplan voor Antwerpen. Ten eerste: waarom is er geen update gekomen van de maatschappelijke kostenbatenanalyse uit 2004 waarin de kostprijs van 1,1 miljard euro ondertussen totaal achterhaald is? Aangezien de kostprijs vandaag al op een veelvoud geschat wordt, is het dan aannemelijk dat het project vandaag als niet maatschappelijk efficiënt beschouwd



Vaak worden

overheidsinvesteringen

helaas niet gebaseerd

op economische

argumenten maar vindt

er een werkelijke

koehandel plaats.



Brug of tunnel: hou rekening met de belastingbetaler

moet worden? Op welke basis kan men dan alsnog doorgaan? Waarom wordt geen rekening gehouden met de opmerkelijke analyses van de KULeuven(1)? Waarom worden de alternatieven zoals tolheffingen en het loslaten van een vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel niet ernstig genomen? Houdt de regering voldoende rekening met het onderscheid tussen een batig saldo voor de BAM en de gemeenschap in zijn geheel?

De overheid legt iedereen op om financieel bij te dragen aan haar projecten. Dan is het ook maar logisch dat daar op de juiste manier mee wordt omgesprongen. Als uit het Lange Wapperdossier niet tenminste de conclusie komt dat maatschappelijke kostenbatenanalyse veel ernstiger geïntegreerd moeten worden in het beslissingsproces, dan is dit een enorme gemiste kans die we als maatschappij nog duur kunnen betalen.

Ivan Van de Cloot
Hoofdeconoom

(1)Proost, S., S. Van der Loo, Waarom de Oosterweelverbinding een economisch onverantwoord project is, Leuvens Economische Standpunten, 2010

Onafhankelijke denktank en doetank voor duurzame economische groei en sociale bescherming.
"Think-tank" et "do-tank" indépendant pour une croissance économique et une protection sociale durables.



Itinera Institute VZW-ASBL

Boulevard Leopold II Laan 184d - B-1080 Brussel - Bruxelles

T +32 2 412 02 62 - F +32 2 412 02 69

info@itinerainstitute.org www.itinerainstitute.org