

Planners projecten verrekenen zich wel erg vaak

Van onze verslaggever Sanne ten Hoove

DEN HAAG

Ondanks geavanceerde computermodellen worden vooral spoorprojecten overal in de wereld te rooskleurig voorgesteld

Bij grote railprojecten wordt het aantal passagiers in negen van de tien gevallen (opzettelijk) overschat, heeft een Deense professor ontdekt. De vraag is of de HSL een uitzondering is.

De Thaise politiek wist het eind jaren negentig zeker: de skytrain in Bangkok zou een megasucces worden. Niemand hoefde meer gefrustreerd in de file te staan of vieze uitlaatgassen in te ademen. Nee, iedereen kon voortaan in futuristische treinen op betonnen palen door de stad zweven. Trots opende koning Bhumibol eind 1999 op zijn verjaardag de snelle lijn.

Een jaar later waren de perrons verlaten, de treinstellen leeg en stonden wagons ongebruikt in de remise. De Thai scheurden nog altijd op hun scooters en lieten de luchttrain links liggen. De twee miljard dollar kostende trein was uitgedraaid op een debacle. De vervoerder had het aantal passagiers 2,5 keer overschat en kon het hoofd net boven water houden.

Is de Thaise skytrain een uitzondering? Helemaal niet, blijkt uit nieuw onderzoek van de Deense econoom Bent **Flyvbjerg**, die wereldwijd vermaard is om zijn kennis van megaprojecten. Ook de commissie-Duivesteijn, die onderzoek deed naar de HSL-Zuid en de Betuwelijn, gaf hij advies.

Beleidsmakers overschatten bij railprojecten negen van de tien keer het aantal passagiers, berekende **Flyvbjerg**. 'Neem vervoersvoorspellingen met een flinke korrel zout', zegt hij in het blad van de American Planning Association.

Gemiddeld ligt de kaartverkoop het jaar na de opening de helft lager dan voorspeld, ongeacht het land. En voorspellers leren niet van hun fouten. Hun vervoersprognoses zijn de laatste dertig jaar nauwelijks verbeterd, ondanks de komst van geavanceerde computers en doorwrochte modellen. Eerder toonde **Flyvbjerg** aan dat de kosten van megaprojecten chronisch worden onderschat.

Waarom gaat er zoveel fout? Veel planners werken gewoon niet

goed, meent de professor. Ze verzamelen gegevens en gaan vervolgens de fout in, gehinderd door vooroordelen en te optimistische aannames. 'De gedachte om elders statistische informatie van vergelijkbare projecten te verzamelen komt zelden in hun hoofd op.'

Maar onkunde kan niet de enige verklaring zijn. Planners kunnen best goed werk afleveren. Zo kloppen hun prognoses bij wegenprojecten in de helft van de gevallen vrij aardig. **Flyvbjerg** vindt zo'n foutenmarge begrijpelijk. Projecten zijn omgeven met zoveel onzekerheden (technische, economische, politieke) dat iedereen wel eens de plank mis slaat.

Voorspellers bij railprojecten maken echter zoveel fouten dat het verdacht is. De Deense professor denkt dat ze de kluit belazeren. 'Prognoses worden zo vaak overschat dat je ze statistisch niet kan verklaren door te wijzen op onzekerheden.' Hij vermoedt dat ze vervoersprognoses opkrikken om zo de kans te vergroten dat een project doorgaat. Als tegelijk de kosten worden verlaagd ziet de beoogde spoorlijn er helemaal goed uit. 'Deze verleiding is des te groter als politici passagiers uit de auto willen krijgen, bijvoorbeeld om de files of de milieuvervuiling tegen te gaan', meent **Flyvbjerg**.

De Betuwelijn kampt inmiddels met de naweeën van de optimistische voorspellingen uit het verleden. De Rotterdamse haven schreeuwde in de jaren negentig om de goederenspoorlijn, maar slaat nu als beoogde exploitant een andere toon aan. Vervoerders moeten lekker worden gemaakt met lage tarieven, anders laten ze de spoorlijn links liggen. In ieder geval moet de overheid opdraaien voor alle exploitatieverliezen, blijkt uit het businessplan dat samen met spoorbeheerder ProRail bij minister Peijs van Verkeer werd ingediend. 'De gemeenschap haalt een geweldige zeperd', stelt PvdAKamerlid Adri Duivesteijn, voorzitter van de gelijknamige commissie. 'De binnenvaart concurreert de Betuwelijn gewoon weg.'

De HSL-Zuid ontpopt zich als het nieuwe zorgenkind van politici. De snelle lijn tussen Amsterdam, Brussel en Parijs was onomstreden, maar lijkt het product van wensdenken. 'De HSL ging destijds uit van de fantasiegedachte dat je mensen uit het vliegtuig in de trein kunt krijgen', zegt Duivesteijn. 'Dat concept is achterhaald door prijsvechters als Easyjet en Ryanair.' De Belgische en Franse spoorwegen hebben hun prognoses voor de HSL al verlaagd.

De HSA, de beoogde exploitant van de HSL-Zuid, houdt de moed er in. In 2010 zullen jaarlijks 23 miljoen passagiers gebruik maken van de snelle spoorlijn, van wie 15 miljoen in Nederland. 'We hebben veel vertrouwen in deze prognoses', zegt woordvoerder Jonker. 'Wij hebben geen last van prijsvechters, want die vliegen niet op Brussel en Parijs.' Maar waarom zou de HSL-Zuid een uitzondering op de regel zijn? Jonker wijst erop dat de NS, voor 90 procent eigenaar van HSA, veel weet van het binnenlands treinverkeer. Voor de buitenlandse prognoses is gebruik gemaakt van internationale expertise. 'Maar we hebben natuurlijk geen glazen bol.'

Flyvbjerg is zijn geloof in de goede wil van planners helemaal kwijt.

Eerder bleek dat ze kostenplaatjes manipuleren, nu blijken ze ook 'stelselmatig en voorzienbaar' misleidende prognoses te maken. Hij stelt voor dat ze worden gestraft, desnoods door de rechter. Beleidsmakers moeten niet langer budgetten toekennen aan specifieke infrastructuur, zoals een spoorlijn. Dat veroorzaakt bij planners 'perverse prikkels'. Verder beveelt hij aan om alle prognoses onafhankelijk te controleren.

Dat zoiets geen garantie is voor succes, bewijst de Zuiderzeelijn, de beoogde lijn tussen Schiphol en Groningen. Het CPB becijferde dat die geen maatschappelijk nut heeft, wat amper effect sorteerde. Dat kwam vooral doordat het kabinet een eigen draai aan de cijfers gaf. 'Er werd naar de magneetrein toegeredeneerd omdat dat de snelste verbinding is', zegt Duivesteijn. 'Het zit hem vaak in de presentatie en de interpretatie van cijfers.'

De skytrain, bedoeld om snel door de Thaise hoofdstad Bangkok te reizen, werd een debacle: het aantal passagiers was door de bedenkers 2,5 maal overschat. FOTO RAYMOND RUTTING – DE VOLKSKRANT

Spoorprojecten slecht begroot 040505 © de Volkskrant. Bron: American Planning Association

Op dit artikel berust copyright! © 2005 de Volkskrant

Restricties: nee

Copyright: de Volkskrant

