



Flopje van de Betuwe

De Betuwe roept bij vijfenvijftigplussers herinneringen op aan de sprookjes van Flipje het fruitbaasje uit Tiel en mascotte van De Betuwe N.V.. Hij was een gevierde persoon bij zijn dierenvriendjes, die zoals dat in sprookjes hoort, allemaal menselijke trekjes hadden. Juffrouw Schaap gedegen en zakelijk als hoteleigenares, Flapoor de olifant eigenwijs, en Jasper de Aap en Kroesje de Beer die beiden als ondeugend bekend stonden. Het leven van Bertje Big bestond uit snoep. Anno 2007 staat de Betuwe voor een arrogante overheid, die een miljardenverslindend prestigeproject door de strot van de Nederlandse bevolking heeft geduwd. Geen sprookje, maar een nachtmerrie. Hoe kan dat toch? Wij hebben toch goede rekenmeesters en verstandige bestuurders? Hebben wij hier te maken met een typisch Nederlands polderprobleem en kunnen de Fransen (tgv) of Chinezen (trein naar Tibet) het allemaal veel beter en creëren zij wel een feeërieke wereld van infrastructuur? Bent Flyvberg, de Deense autoriteit op het gebied van infrastructurele megaprojecten en recent benoemd aan de TUDelft, toont in zijn studies dat wij te maken hebben met een wijd verbreid fenomeen. Van de kanaaltunnel, de Øresund brug tussen Denemarken en Zweden, de Hong Kong Chek Lap Kok luchthaven, de Akashi Kaikyo brug in Japan tot de luchthaven in Denver, alle infrastructurele megaprojecten hebben de reputatie van geldverslindende prestigeprojecten. Overal is sprake van budgetoverschrijdingen, maatschappelijke weerstand en van gebrekkige informatieverschaffing en ondoorzichtige besluitvorming. Aan de andere kant wordt wereldwijd erkend dat infrastructuur niet slechts supplementaire diensten verlenen, maar de ruggengraat vormen van de toekomstige *zero friction society*. Bill Gates lanceerde het concept van het *frictionless capitalism* duidend op een maatschappij, waarin informatie zonder enige hinder naar en van alle personen over de hele wereld stroomt. In de *zero friction society* geldt dat niet alleen voor informatie, maar ook voor goederen, diensten, en energie. Zonder infrastructurele megaprojecten komt die maatschappij niet tot stand. Er lijkt sprake van een tegenstelling tussen de infrastructuur als ruggengraat en als probleemkind. Maar als wij dan zo graag die ruggengraat willen kan dat dan niet met wat minder problemen? De kern van de oplossing zit volgens Flyvberg in het veranderen van de wijze van besluitvorming, een element waar ook de commissie-Duivesteijn de nodige aandacht op vestigde. In plaats van door de strot moet sprake zijn van participatie. Niet alleen informatie verschaffen, maar heldere procedures afspreken met betrekking tot de besluitvorming. Wie zijn er bij betrokken en vooral ook wie niet? Wat zijn de competenties en verantwoordelijkheden van de verschillende

partijen en hoe wordt gecontroleerd en afgerekend? Niet dat dan alle technische, maatschappelijke en economische problemen worden voorkomen. Wel dat betrokkenen dan gelijkgestemde verwachtingen kunnen ontwikkelen over wat de onzekerheden zijn, welke opties voorhanden zijn en wanneer sprake is van besluiten, waarna er geen weg meer terug is. Dat is een andere wereld dan die van de huidige quasi-rationaliteit van kosten-baten analyses tot achter de komma, van einddoelen met harde deadlines en van gedetailleerde prijzen per kilometer over een periode van vijftig jaar. Die rationaliteit hoort bij een wereld van zekerheden, van niet complexe technologie, van maatschappelijk probleemloze keuzen, van perfect geïnformeerde spelers, die door concurrentie of regelgeving gedwongen worden de berekende efficiënte oplossingen ook waar te maken. Niet alleen economen voelen zich in die wereld thuis, maar ook de politici die voortdurend vragen om berekeningen van de verwachte rendementen en prijsverlagingen voor de consument in eurocenten nauwkeurig. Onzin. In de wereld van infrastructurele megaprojecten domineert onzekerheid, een zeer grote mate van complexiteit, ingewikkelde interdependenties tussen techniek, economie en organisatievormen. In zo'n wereld past niet het beeld van de rationeel calculerende actoren, maar het beeld dat Herbert Simon (Nobelprijs economie in 1978) opriep met zijn concept van procedurele rationaliteit. "*Behavior is procedurally rational when it is the outcome of appropriate deliberation. Its procedural rationality depends on the process that generates it*". Flopje van de Betuwe? Het is maar hoe je het bekijkt. De uitvoeringsfase is met slechts twee procent budgetoverschrijding een succes; in de voorbereidingsfase valt een wereld te winnen. Minister Eurlings zou weer het besluit voor een Betuwelijn steunen, maar hij zou wel een ander besluitvormingsproces kiezen. Dat is precies waar het om gaat. Meer tijd voor *deliberation* niet zozeer over de vraag of er een infrastructuur moet komen, maar vooral over de inpassing van een project in de bestaande en gewenste context. Het is een kwestie van procedurele rationaliteit, waardoor de problemen tijdig door iedereen, inclusief Flipje en zijn vriendjes, worden onderkend. Het is een kwestie van heldere afspraken over procedures, die bij een ieder bekend zijn en worden gerespecteerd. Dan weet Flapoor dat eigenzinnigheid grenzen heeft en weet Bertje Big dat de wereld niet alleen uit snoep bestaat. Daarmee worden geen sprookjes gerealiseerd, maar kunnen nachtmerries worden voorkomen.

LITERATUUR

Simon, H. A. (1976) *From substantive rationality to procedural rationality*, in: Latsis S. (red.), *Method and Appraisal in Economics*. Cambridge: CUP.