



## Samen voor ons eigen

**Auteur(s):**

Wolfson, D.J.

*Emeritus hoogleraar economie en lid van de Eerste Kamer, waar hij deel uitmaakt van de PvdA-fractie.***Verschenen in:**

ESB, 85e jaargang, nr. 4264, pagina 555, 14 juli 2000

**Rubriek:**

Prikkel

**Trefwoord(en):**

Koot en Bie's onsterfelijke zakenduo Jacobse en van Es (JvE) heeft de Publiek-Private Samenzwering (PPS) ontdekt, met maar liefst twee grote doorbraken in een paar weken tijd: het Bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad en de Tweede Maasvlakte. In het eerste project liet JvE zich vertegenwoordigen door de wegenbouwcombinatie *de Telegraaf*/ANWB/VNO-NCW. Het publieke deel van deze samenzwering werd gevormd door vier burgemeesters die in de patstelling over het spitstarief gewiekt incasseerden, en door minister Netelenbos, die wat uit de toon viel door het netjes te houden. Dat *de Telegraaf* wordt uitgegeven door de Blij-dat-ik-rij-lobby (of andersom) is geen nieuws, maar waarom de ANWB haar prestigieuze positie als instelling van algemeen nut opgaf voor het JvE-kamp ontgaat mij. Dat het VNO-NCW zich richt naar de wensen van de wegenbouwers zou echter weer niemand mogen verbazen. De overheid is de enige opdrachtgever in de wegenbouw, daarom stelt die sector haar belangen stevig veilig, in werkgeverskringen. Heel symbolisch staat het VNO-gebouw bovenop de Utrechtse Baan de toegang tot Den Haag te bewaken, en niet voor niets heeft voorzitter Schraven betonmolens in zijn ogen, óók als dat ten koste gaat van de belangen van het overige bedrijfsleven. Even opletten: de betaalstroken en de 'doorstroomroute' Amsterdam-België zijn pas over vele jaren beschikbaar, lang nadat de Hogesnelheidslijn-Zuid op snelheid is, als het betere alternatief. Als die stroken er dan eindelijk zijn, worden ze *privaat* (mede)gefinancierd, maar dat loont alleen onder de Wet van Behoud van Ellende; het beleid moet wel gericht blijven op onbereikbaarheid via het 'gewone' wegennet, anders blijven de klanten weg. Kortom, de heer Schraven voert een Onbereikbaarheidsoffensief en zijn bestuur heeft even niet opgelet.

Ook de Tweede Maasvlakte is een leerzame ervaring. Het bedrijfsleven is daar eigenlijk nog niet aan de bak - dat komt nog - maar in de bestuurlijke sfeer heeft men JvE's wapenspreuk 'Samen voor ons eigen' inmiddels geheel weten te verinnerlijken. Lees *Visie en durf*, de rapportage waarmee de gemeente Rotterdam, het Gemeentelijk Havenbedrijf en de samenwerkende milieuoorganisaties een o zo groen licht geven voor de uitbreiding waarover zo lang en zo bitter gevochten is. Een groen licht, niet hét groene licht, al hebben veel kranten dat ervan gemaakt. Want daarvoor ontbrak een vierde partij aan tafel: de belastingbetaler, vertegenwoordigd door minister Zalm, die de 'onrendabele top' mag financieren. Het echte werk dus moet nog beginnen, als het Centraal Planbureau in een kosten-batenanalyse nagaat of al die containers het wel waard zijn.

Maar goed, hoe hebben de gemeente, de haven en het milieu elkaar gevonden? Ik denk dat het allemaal begonnen is bij het havenbedrijf, dat jaren lang héél hard (dat is Rotterdams) geroepen heeft dat ze bijna vol waren. Zo'n actie beleg je dan met consultantsrapporten. Als die nog vragen oproepen - "Is de grond niet te goedkoop? Hoe efficiënt is het ruimtegebruik? Kunnen er ook niet-havengebonden activiteiten naar Zuid-West Nederland?" - breng je een volgende argument in stelling, met de gemeente op sleeptouw. We hebben *schuifruimte* nodig om stedelijke vernieuwing te plegen in het oostelijk havengebied. Docklands-achtig, Kop van Zuid, mooi toch? Dat is slim, meeliften naar een mooie bestemming appelleert aan het zwanengevoel. Vandaar is het nog maar één stap naar het milieu: maak je sámen sterk voor 750 hectare natuurgebied op kosten van derden en je bent eruit!

Ben ik tegen? Hoe kómt u erbij. Ik vind het allemaal fascinerend, Rotterdam heeft nog veel te doen aan stedelijke vernieuwing, ik ben erg blij als die natuurgebieden er komen, en misschien is ook de uitbreiding van de Maasvlakte wel verantwoord. Het echte onderzoek daaromtrent vertrouw ik het cpb wel toe. Belangrijk is in ieder geval dat het havenbedrijf nu geleerd heeft dat het geld niet vanzelf komt, en dat ze wat aan hun productiviteit moeten doen vóórdát de Europese Commissie een eind maakt aan gronduitgifte beneden de kostprijs, hier en elders. Maar ik hoop wel dat de ideologen van de Publiek-Private Samenwerking nu langzamerhand eens hun ogen uitwrijven om te ontdekken dat wie recht wil doen aan complexe vraagstukken allereerst helderheid moet scheppen over belangen en motivaties van alle meepaters, en vervolgens verkeersregels zal moeten afspreken over verantwoordelijkheden, bevoegdheden, prikkels en sancties. Van mij mag iedereen meepraten, maar als de democratie ons lief is, zullen we al die lifters en meerijders binnen en buiten de overheid wat meer manieren of zelfs mores moeten leren. Want de enige heer in het hier beschreven verkeer is tot dusver een dame gebleken.