

'Het lijkt wel of Nederland niet kan omgaan met grote projecten', verzuchtte de kersverse minister van Verkeer en Waterstaat daags na haar aantreden. Tineke Netelenbos kreeg meteen een rel voor de kiezen over Schiphol, dat sneller groeit dan gedacht (ja, wat al niet een probleem kan zijn!), terwijl ook plots de wenselijkheid van de aanleg van de Betuwelijn weer ter discussie kwam te staan.

Wie de geschiedenis van grote projecten in Nederland beziet, kan echter constateren dat die helemaal zo slecht niet is. Denk aan de Deltawerken of de afsluiting van de Zuiderzee. Dat zijn voorwaar geen kleine jongens. Natuurlijk is er over gediscussieerd, werd er soms gearzeld met het doorhakken van knopen, maar dat mag ook als het om het uitgeven van grote sommen belastinggeld gaat. Het doel lag in deze gevallen echter vast en was ook algemeen geaccepteerd: zorgen voor een veilige leefomgeving. Bij de Zuiderzee kwam nog een extra overweging aan de orde, namelijk de afgesloten Zuiderzee benutten voor landwinning, een profijtelijke onderneming. De kern was en bleef een helder omschreven publiek belang.

Dat is anders bij de aanleg van de projecten die de minister vanaf haar eerste ambtsdag parten spelen, de Betuwelijn en de uitbreiding van Schiphol. Hier is het publieke belang questieus en wordt het vooral gevoed door foute sentimenten. Niet angst voor watersnood, maar nationale trots of gewoonweg bemoeizucht. Neem de Betuwelijn. Bedrijfseconomisch is het project een ramp: de investering van tien miljard gulden zal zelfs in het meest optimistische scenario niet worden terugverdiend. De PvdA heeft het echter niet zo op bedrijfseconomische argumenten, zodat de besluitvorming erg gevoelig wordt voor andere overwegingen. Bij de Betuwelijn zijn dat er twee. De eerste is dat er sprake is van positieve externe effecten, zoals het ontlasten van de snelwegen en het stimuleren van bedrijvigheid bij het spoor. Dat is weinig overtuigend, vooral niet als externe effecten van alternatieve toepassingen van de tien miljard gulden worden beschouwd. De andere overweging is dat de Betuwelijn van 'strategisch' belang is. Dat is slechts retoriek, die verhult dat we voor de verre toekomst geen benul van positieve rendementen hebben. Als dat wel zo zou zijn, dan zou de private sector dat kunnen beamen en dus bereid zijn er geld in te steken. De private sector wil echter niet en laat het liever over aan politieke hobbyisten.

Nee, het omgaan met grote projecten is niet het probleem in Nederland. Het probleem is de omgang van de politiek met economische overwegingen. Dat juist de PvdA daar last van heeft komt omdat zulke projecten serieuze maatschappelijke effecten hebben. Maar de kunst is om deze effecten niet te verwarren met (vermeende) economische effecten. In tegenstelling tot de Deltawerken gaat het bij Betuwelijn, Schiphol en de andere zorgen van mevrouw Netelenbos om projecten die uiteindelijk economisch van aard zijn. De minister kan randvoorwaarden stellen, maar moet de economische afweging overlaten aan mensen die daar verstand van hebben, of althans, die daarvoor bereid zijn het risico te nemen. Ondernemers dus, met ondernemersgeld. Geen gemankeerde centrale planners met grote zorgen en beperkt belastinggeld. De grootste kunst van het omgaan met grote projecten is het aanvaarden van de eigen beperkingen. Een hele opgave, voor Tineke Netelenbos.

De zorgen van Netelenbos



HUGO KEUZENKAMP

*Hoofdredacteur ESB;
lid van de redactieraad S&D*