

PRIVATISERING

Deze week behandelde de Tweede Kamer de begroting van Economische Zaken. Een uitgelezen kans voor Minister Jorritsma om zich te revancheren voor alle kritiek op haar persoon en haar beleid van de laatste tijd. Zij slaagde wonderwel en hield een gloedvol betoog waarin zij nog eens duidelijk maakte waarom marktwerking in het belang van de Nederlandse consument is.

Zo'n college is nuttig. Politici lijken namelijk in ernstige verwarring te zijn, en wel over de vraag wat de overheid nu moet doen en wat aan de markt kan worden overgelaten. Gas en electriciteit mag de markt verzorgen, maar water niet. Taxi's en bussen kunnen aan de markt worden overgelaten, maar treinen meer niet. Waar ligt de grens?

Volgens mij is het een simpel politiek spelletje. Het begon met Pronk die aangaf dat de watervoorziening publiek moest blijven. Vervolgens reageerde het CDA met een pleidooi voor maatschappelijke ondernemingen en de duidelijke stellingname dat alle infrastructuur en monopolies, zoals bij het spoor, in publieke handen moeten blijven. Rasonderhandelaar Melkert zag zijn onderhandelingsmacht voor de komende kabinetsperiode vergroot en veranderde drastisch het PvdA-standpunt over privatisering, van "ja, mits", naar "nee, tenzij". De VVD reageerde verwart, en bleek niet in staat tot een duidelijke keuze tussen principes en macht.

Toch is het zo simpel. Neem het PvdA-standpunt "niet privatiseren, tenzij er goede redenen zijn de publieke taken af te stoten". Die goede redenen zijn er namelijk altijd. De economische vakliteratuur, die ook voor politici toegankelijk is, laat overtuigend zien dat marktprijzen beter presteren dan publieke en dat privatisering efficiëntie en winstgevendheid significant verbetert. Dit geldt ook voor het spoor, zoals bijvoorbeeld met de ervaring in Argentinië blijft.

In Nederland wordt de discussie over de privatisering van de NS beheerst door een groot misverstand, namelijk dat de NS een monopolist zou zijn. Niets is minder waar. De NS concurreert met de auto en zoals de files elke dag weer laten zien is het geen effectieve concurrent. Wat zou de NS beter prikkelen tot betere dienstverlening door volledige privatisering? Zou de kapitaalmarkt de NS niet dwingen de concurrentie met de weg aan te gaan in plaats van te concurreren op de, ook overvolle mobiele telefoonmarkt?

Een tweede misverstand is dat privatisering het moeilijker zou maken om de sociale doelstellingen te realiseren. Natuurlijk is een marktbedrijf op winst gericht en komen sociale doelstellingen niet automatisch tot stand. De overheid kan echter randvoorwaarden stellen. Dat gebeurt ook bij het onderwijs. Twee derde van onze scholen zijn privaat en zij vervullen, op prima wijze, dankzij adequate regelgeving en toezicht, belangrijke publieke functies. Een betrouwbaar, frequent veilig, snel, comfortabel en niet te duur openbaar vervoer kan op dezelfde wijze via een prestatiecontract worden afgedwongen.

Het algemene principe voor de scheiding tussen publiek en privaat is dan ook simpel. De overheid bepaalt de randvoorwaarden waaronder private partijen functioneren, en houdt toezicht. De markt voert uit. Punt uit.

Waarom houden politici zich niet aan dit economische principe? Ik denk uit zelfbehoud. Voor discussies of hoofdlijnen zijn slechts weinig mensen nodig. Een Tweede Kamer die half zo groot is zou volstaan. Zolang de politiek invloed houdt op operationele beslissingen, bijvoorbeeld over de vraag of de NS de loketten mag sluiten, zijn er voldoende momenten waarop een politicus

eenvoudig kan scoren. Zo lijkt het dat ze nuttig zijn en blijft de vraag voor naar hun diensten en het politieke spel in stand.

Hoewel dat soms vermakelijk (amateur-) toneel oplevert is het nog maar de vraag of dit in het publieke belang is.

Eric van Damme