

Steeds moeilijker om geen opzet te zien in het uithollen van publieke voorzieningen

Column

SANDER SCHIMMELPENNINCK

De ambitieuze minister Vincent Karremans dacht wellicht dat het ministerschap van Infrastructuur en Waterstaat een veilige keuze was. Wat gebeurde er nu voor spannend op dat ministerie? Bovendien heeft hij zijn naam mee, nietwaar? In zijn eerste maanden van het ministerschap hoorde je Karremans vooral over fatbikes, een strijd die ik overigens van harte steun. **Fatbikerijders zijn immers als VVD-stemmers; ze wekken de indruk van eigen verdienste, maar zonder hulp komen ze nauwelijks vooruit.**

Nu blijkt Karremans echter met achterstallig onderhoud te kampen, voor de buitenwereld een verrassing. De achterstand wegwerken kost 80 miljard, en die heeft Karremans niet. Zorgelijk en gênant; de rijksoverheid kent de levensduur van de cruciale infrastructuur, wist al decennia van de zwakte van de Merwedeburg, maar ziet zich nu genoodzaakt deze te sluiten voor het vrachtverkeer. De nieuwe brug is pas over vijf jaar klaar, als het meezit. Vrachtwagenchauffeurs en transporteurs reageerden zoals Nederlanders nu eenmaal reageren op verboden: door deze te negeren. 'Laat ze eerst maar eens borden plaatsen.'

De minister van de 'vroemvroempartij' heeft dus een probleem. Doorrijden is immers een van de weinige publieke zaken waar zijn achterban om geeft. En het is moeilijk uit te leggen dat in een even rijk als plat land de enige geologische uitdaging die we hebben nu leidt tot een formidabele flessenhals. Het maakt de overdreven goede Nederlandse snelwegen wat potsierlijk: wat heb je aan een biljartlaken als je het water niet overkomt? **Het achterstallige onderhoud is Karremans niet aan te rekenen, maar zijn partij wél. Die levert immers sinds het eerste kabinet-Rutte in 2010 de minister.** De afgelopen zestien jaar, gekenmerkt door zeer lage rentes, kon er voldoende worden gedaan om de huidige infrastructurele crisis te voorkomen, maar het werd nagelaten, zoals met zoveel zaken. We weten inmiddels: als je de 'ondernemerspartij' de 'BV Nederland' laat runnen, krijg je het beleid van een directeur die meer geïnteresseerd is in zijn dienstauto dan in de lange termijn.

Sterker nog, het wordt steeds moeilijker om geen opzet te zien in het uithollen van publieke voorzieningen. Overal zien we hetzelfde terugkerende ritueel: eerst wordt de boel door bezuinigen uitgehold, net zolang tot er een crisis ontstaat. Vervolgens opperen dezelfde politici die de problemen

hebben veroorzaakt dat privatiseren de enige uitweg is. Met die privatiseringen krijgen grote bedrijven en vreemde mogendheden opeens een mogelijkheid om geld te verdienen aan iets wat vroeger een zaak van het collectief was. De meute slikt het allemaal, omdat men bezig wordt gehouden met gefabriceerde woede over 'links', dat in werkelijkheid al decennialang niks te vertellen heeft.

Reken er maar op dat er binnenkort geopperd gaat worden om private partijen te laten bouwen en te beheren. In Zweden, waar ze met vergelijkbare achterstanden kampen, is dat precies de deur die vorige week door de lokale VVD-minister van Infrastructuur werd opengezet. Hij onderzoekt nu 'alternatieve methoden' om nieuwe bruggen, tunnels en snelwegen te financieren.

Slechts een jaar of tien geleden spraken we nog minzaam over Balkanlanden die hun infrastructuur cadeau deden aan de Chinezen, die daar hun nieuwe Zijderoute hebben gebouwd. West-Europa staat nu op het punt hetzelfde te doen. Naast China zijn er nog meer gegadigden: Elon Musk en de zijnen staan te popelen om het personenvervoer, inclusief de collectieve infrastructuur, tot een volgend monopolistisch verdienmodel te verbouwen. Het enthousiasme van Karremans voor zelfrijdende auto's voorspelt alvast weinig goeds.