

Gedereguleerd

Twee minuten over zes in de ochtend. De trein vertrok stipt op tijd. Bij aankomst was het nog rustig op Schiphol. Inchecken via Internet was al gedaan. Het zelfbedieningsapparaat spuugde de boardingpassen uit. Soepeltjes gingen we door de douane. Bij de gate konden we meteen doorlopen. Even later zaten we in de lucht. Op weg naar Engeland. We mochten onze onderzoeksresultaten presenteren op het jaarlijkse congres van de *Royal Economic Society*. Doel van de reis: de Universiteit van Surrey, in Guildford, zo'n 30 kilometer onder Londen. So far so good.

En toen landden we in het land waar het openbaar vervoer geprivatiseerd is.

Heathrow is eigenlijk een shopping mall. Je gaat er alleen met het vliegtuig naar toe. Iedere terminal is een winkelboulevard. En het is altijd uitverkoop. Sale, sale, sale! Vierentwintig uur per dag. Overal shoppers die toevallig reizen. Waar mensen zijn is vraag. En een bevrijde markt laat die niet onbeantwoord. Gelukkig is er een high tech weg uit dit commerciële geweld. Een futuristische metro zonder bestuurder. Na lang puzzelen stapten we in de juiste tube. En een buis was het. Kilometers lang, ingegraven onder een gigantisch groot winkelcentrum. Een buis met shoppers, weg van Heathrow, weg van het ongebreidelde aanbod.

We verlieten de high tech in Paddington station. Vanuit de negentiende eeuw strekte de wet van de remmende voorsprong zich voor ons uit. De gietijzeren dakconstructie, de kruipdoorsluispoort gangetjes; je kon de stoomtreinen nog net niet ruiken. Maar het toonbeeld van vooruitgang dat het Engelse volk eens met trots vervulde was ten prooi gevallen aan ongestuurde marktprikkels. Overal stonden machines voor kaartjes, andere machines voor andere kaartjes, loketten voor kaartjes, andere loketten voor andere kaartjes. Al

die kaartjes gaven recht op vervoer over een stukje rails. Lang leve de concurrentie! "Ik heb dit stukje rails gekocht, en daar rijdt mijn trein. Hoe dan verder weet ik niet. Daarvoor moet je bij de concurrent zijn."

Deregulering is een ingewikkeld proces. Wie heeft welke prikkels? Welke agenten dienen zich aan? Moet een principaal toezicht houden? Kan dat wel? Deregulering van een netwerksector is helemaal ingewikkeld. Moet het hele netwerk naar de markt worden gebracht? Of alleen de gebruikers? Is concurrentie überhaupt mogelijk? Het ene netwerk is tenslotte het andere niet. Een trein kan een andere trein niet inhalen. Bij electriciteit of busvervoer kan dit weer wel. Wie is er eigenlijk verantwoordelijk voor wisselstoringen, stroomuitval, of busstakingen? Deregulering moet natuurlijk beginnen met de vraag waarom de markt een overheidstaak moet overnemen. Was het Britse openbaar vervoer echt zo slecht? De mantra van toegenomen efficiëntie klinkt al gauw. Maar private prikkels pakken regelmatig onverwacht uit. Voor je het weet is Schiphol een groot warenhuis, moet je vijf verschillende treinkaartjes kopen voor het traject Woerden – Amsterdam, en kun je door de billboards de bushalte niet meer zien.

De ordening van markten is in Nederland de laatste jaren ingrijpend veranderd. Meer markt, minder overheid, en nog meer toezichthouders. We vertrouwen de markt, de spelers vertrouwen we niet. Privatiseren is het devies, gekoppeld aan krachtig toezicht. Maar ook de politiek kent haar conjunctuurbeweging. Hier en daar klinkt inmiddels een voorzichtige oproep tot actieve industriepolitiek. Economen hebben bibliotheken vol geschreven over marktordeining. Er is dan ook veel over te zeggen. Het is in ieder geval bepalend voor 's lands inrichting. Iedere dag weer ben ik blij dat ik met één treinkaartje van beginpunt tot eindstation kan reizen. Het nieuwe examenprogramma besteedt terecht aandacht aan de ordening van markten. Leerlingen moeten begrijpen wat de economische voor- en

nadelen zijn van een geprivatiseerd Schiphol.

Eenvoudig is dat niet. Vooral overheidsfalen is lastig te doorgronden. Hoe houdt je toezicht op een markt als niet alles te controleren is? En dat is het nooit. Een principaal-agent klaslokaalexperiment kan uitkomst bieden. De agent handelt in het belang van de principaal, of niet. De principaal controleert de agent, of niet. Een kwestie van vertrouwen wordt het, en van misbruik. Fundamentele mechanismen komen in de klas tot leven. En 's avonds zijn ze onderwerp van het journaal. Over efficiënt onderwijs gesproken.

Drie uur later en 60 pond armer hadden we de 30 kilometer van Heathrow naar Guildford afgelegd. We waren expert Brits Openbaar Vervoer geworden. Als niet-rationele homo economicus boden we onze kennis voor niets aan bij collegae. Dat bleek overbodig. Zoals dat gaat bij privatisering hadden ze hun informatiebehoefte afgekocht: ze reisden per taxi.



Jeroen Hinloopen

Hoogleraar Economie aan de UvA en directeur van de opleiding Economie & Bedrijfseconomie. Reacties naar: J.Hinloopen@uva.nl.