

BUITENLAND

Ko Colijn De weg naar Dayton

Vorige week vierde het Dayton-akkoord zijn tiende verjaardag. Dayton was het keerpunt in de Balkanoorlog, de Europese schandvlek van de jaren negentig. Het Amerikaanse ministerie van Buitenlandse Zaken maakte in 1997 een studie over de aanloop naar het akkoord, die vorige week pas werd vrijgegeven. De onderzoekers hadden toegang tot een groot aantal sleutelpersonen, doken in de notulen van de Nationale Veiligheidsraad waarin de ramp van dag tot dag werd besproken en reconstrueerden het drama. Fascinerend, en onthullend.

Conclusie 1: Het besluit om, na vier jaar toekijken, eindelijk Amerikaans militair gewicht in de strijd te gooien, was niet alleen ingegeven door afkeer van de etnische zuiveringen, maar werd ook genomen omdat de Navo het anders zelf niet zou hebben overleefd. Eind 1994 werd de hopeloze positie van Unprofor (de VN-blauwhelmen die de moslimenclaves moesten beschermen) ingezien. Operations Plan 40104 voorzag in een Amerikaanse bijdrage van twintigduizend soldaten aan een strijdmacht die Unprofor in nood te hulp zou schieten. Ook al droegen de Franse, Nederlandse en Britse soldaten van Unprofor een VN-uniform, als er geen hulp zou worden geboden, 'dan zou dat de vernietiging van het bondgenootschap zijn'.


Conclusie 2: Anderhalve maand voor de val van Srebrenica tekende zich onder de grootmachten al een consensus af dat de enclaves maar moesten worden opgegeven. Ze waren onhoudbaar, de Serviërs beseften dat, en dat bemoeilijkte de onderhandelingen tussen de VS en de EU met Milosevic over de erkenning van een zelfstandig Bosnië. Chirac wilde ervan af, en ook in de Nationale Veiligheidsraad van Clinton was men niet tegen de VN-missie van Unprofor, maar wel voor het opgeven van de oostelijke enclaves. De problemen waren: de veilige aftocht van de blauwhelmen en hoe te voorkomen dat de troepen van Mladic niet meteen hun kans roken en zich op de enclaves zouden storten.

Conclusie 3: Niet alleen het belang van de Navo, maar ook het belang van de Amerikaanse buitenlandse politiek zelf raak-

te in juni in het geding. VN-ambassadeur Madeleine Albright, veiligheidsadviseur Anthony Lake, de speciale onderhandelaar Robert Frasure die vaak bij Milosevic op de thee ging: allen stuurden in juni 1995 aan op een zo snel mogelijk vertrek van Unprofor, zo niet uit geheel Bosnië, dan toch wel uit de enclaves. 'Bosnië verwoest onze buitenlandse politiek' (Albright), 'start thinking the unthinkable' (Lake), haal 'de dode eend zo snel mogelijk weg' (Frasure). De vraag was alleen: hoe? - en op dat punt had minister Warren Christopher (Buitenlandse Zaken) nog wel wat remmingen. Intussen trok Mladic op naar Srebrenica en werd Milosevic' onderhandelingspositie steeds sterker.

Conclusie 4: De val van Srebrenica heeft op het Amerikaanse ministerie van Buitenlandse Zaken geen moment tot de discussie geleid om op dat moment in te grijpen. Niet leuk om te lezen is dat de studie zegt dat de (Nederlandse) vredeshandhavers 'wer-

den gedwongen deel te nemen aan etnische schoonmaak, en te assisteren bij de deportatie van vrouwen, kinderen en bejaarden', in de vergeefse hoop dat hun aanwezigheid een rem op de Servische wreedheden zou zijn. Gedwongen, ja, maar hoezo 'in de hoop dat'?

Conclusie 5: Nederland heeft vaak geklaagd dat het wel blauwhelmen mocht leveren, maar in de Contactgroep niet mocht meepraten. Toen de telefoon toch een keertje werd opgenomen, roeide Nederland tegen de stroom in en koos radicaal voor het eigen belang. Niet voor de vijftien duizend moslims die in Gorazde het gevaar liepen te worden overrompeld. Na Srebrenica dreigde herhaling in de enclaves Zepa, Gorazde en de finale aanval op Sarajevo. Genoeg is genoeg, concludeerde de Contactgroep. Tijdens de crisistop in Londen (21 juli) drukten de Amerikanen door en stelden Milosevic een ultimatum. 'This is it,' zei Madeleine Albright, we moeten de bondgenoten desnoods voor een fait accompli stellen. Er zouden 'onevenredig zware' luchtbombardementen volgen als de opmars van Mladic doorging. De studie meldt dat op 19 en 20 juli de Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken Hans van Mierlo zich bij Warren Christopher meldde met een dringend verzoek: géén krachtige maatregelen alstublieft, voordat Dutchbat veilig thuis is. We hadden geluk, onze jongens staken net op tijd de bestandslijn over naar Zagreb, waar het bier koud was. 

ECONOMIE

Frank Kalshoven Liegen over luchtvaart loont(2)

Friso de Zeeuw is voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, adviesraad voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat, en de heer De Zeeuw is boos. Op Milieudefensie. Op onderzoeksbureau CE uit Delft. En op mij. Die boosheid is het gevolg van de kritiek op het rapport *Vluchten kan niet meer* dat deze zomer door de raad is vastgesteld. Volgens De Zeeuw, lees ik in *NRC Handelsblad*, bestaat de kritiek uit 'verdachtmakingen'. De voorzitter zegt: 'Ze komen met bezwaren die de kern van dit advies niet raken, en die dus langs ons heen gaan.'

Die bezwaren waren opgetekend door CE, dat de deugdelijkheid van de economische redenering onderzocht, (mede) in opdracht van Milieudefensie. Ik schreef hierover op deze plaats, twee weken geleden.

Ik heb slecht nieuws voor Friso de Zeeuw: de kern van het advies van zijn raad is zo rot als een mispel. De kern van zijn advies is brandhout, troep, een adviescollege van het ministerie van Verkeer en Waterstaat onwaardig. Op grond van dit advies zou de minister van Verkeer en Waterstaat de heer De Zeeuw vriendelijk moeten verzoeken ▶

► ander werk te zoeken. Iets met bagger, mest of rotte vis.

Laat ik vooropstellen: ik heb niets tegen luchtvaart. Ik woon bij Schiphol in de buurt, hoor weleens een vliegtuig overkomen, en haal mijn schouders erover op. Luchtvaart, vind ik, is net zo'n sector als alle andere, en moet dienovereenkomstig behandeld worden. De enige reden om onaardig te doen tegen De Zeeuw cum suis is van hygiënische aard: de bezoedeling van de economische logica waaraan zij zich schuldig maken, vind ik weerzinwekkend.

De kern van *Vluchten kan niet meer* luidt dat Schiphol, binnen grenzen, moet kunnen doorgroeien. 'De economische en maatschappelijke betekenis van Schiphol vereist dat de luchthaven binnen bepaalde kaders verder moet kunnen blijven groeien. De mainportdoelstelling blijft in deze optie gehandhaafd.'

Nu zou dit best de uitkomst kunnen zijn van een goede analyse van het vraagstuk Schiphol, maar dit advies stoelt niet, kan niet stoelen op de argumentatie in het rapport. Waar het gaat om 'de economische betekenis' van Schiphol maakt de raad zich er namelijk met een Jantje van Leiden vanaf. Paragraaf 4.2.1 gaat over 'de economische betekenis van Schiphol'.

Hier worden drie argumenten genoemd. Ten eerste: de waarde die rond Schiphol wordt toegevoegd aan de economie. Ten tweede: directe en indirecte werkgelegenheid. Ten derde: de luchthaven als vestigingsplaatsfactor voor (internationale) bedrijven.

Toegevoegde waarde: de raad haalt een rapport aan van onderzoeksbureau Regioplan waarin die wordt becijferd op acht miljard euro per jaar, ruim anderhalf procent van het nationaal inkomen. Ik weet niet of dat getal goed is overgenomen (CE waarschuwt dat de raad de neiging heeft verkeerd te verwijzen), maar laten we er maar even van uitgaan dat dat klopt.

Werkgelegenheid: dat is geen al te zinnig argument. En voor zover het wel zinnig is, zit het al besloten in het eerste argument. Toegevoegde waarde bestaat namelijk uit de som van loon, winst, rente en pacht, opgebracht door Schiphol en direct gerelateerde bedrijven. De component loon is veruit het grootst. Het is dus onzinnig om te beweren: Schiphol is economisch belangrijk omdat er veel waarde wordt toegevoegd én omdat er veel banen mee zijn gemoeid.

Dat is dubbelop. Dit argument van de raad moet dus worden geschrapt. Onze Friso de Zeeuw trouwens, zegt in *NRC* dat de werk-

gelegenheidscijfers uitsluitend 'ter illustratie' zijn opgenomen, maar dat staat helemaal nergens.

Vestigingsplaats. De oververtegenwoordiging in Nederland van internationale hoofdkantoren komt door Schiphol, denkt de raad. Dat is een beetje onzinnig. Natuurlijk is een internationale luchthaven randvoorwaarde voor vestiging van zulke ondernemingen - een *conditio sine qua non*. Maar de keuze van een vestigingsplaats is een tikje gecompliceerder, blijkt uit allerlei onderzoek terzake (denk aan: belastingdruk, loonkosten, sociaal en politiek klimaat). Over het kwantitatieve belang van die hoofdkantoren zegt de raad niets. Misschien, ik weet het niet hoor, zit de waarde hiervan al netjes inbegrepen in die dikke anderhalf procent nationaal inkomen toegevoegde waarde.

Met een bijdrage van dik anderhalf procent van het nationaal inkomen is de luchtvaart, sorry, een heel kleine sector.

Dus als de raad dan schrijft dat de 'economische en maatschappelijke betekenis van Schiphol' vereisen dat verdergaande groei moet worden toegestaan, maakt die raad zich een beetje belachelijk.

Ga maar na: laat een verdubbeling van het aantal vluchten nou eens leiden tot een toename van de toegevoegde waarde van dik anderhalf tot twee procent (en dan ben ik echt ruimhartig). Dan krijgen we dus een miljard of drie extra waarde en betalen daar een prijs voor in termen van afnemende luchtkwaliteit en toenemende geluidsoverlast. Is dat een goede ruil?

Eigenlijk is het nog veel erger met dit wangedrocht van een rapport.

Volgens de regelen der kunst had de raad eerst een basispad moeten analyseren: hoe ziet de toekomst van Schiphol eruit, gegeven de huidige stand van zaken, inclusief wet- en regelgeving? Vervolgens hadden van diverse opties voor ander beleid de kosten en de baten geanalyseerd moeten worden. De verschillen tussen het basispad en de diverse opties bepalen vervolgens het advies. Daarin hadden dus dingen gestaan die ik hierboven uit de losse pols deed: zoveel extra toegevoegde waarde af te wegen tegen zoveel extra herrie en slechte lucht. Daar heeft een minister wat aan. Dat is niet alleen een meninkje; dat is een gefundeerde opinie.

Die Friso de Zeeuw kan dus wel boos worden op anderen, maar het ware beter als hij de kwaliteit van zijn eigen raad een beetje in de smiezen hield. En als hij dat niet kan, moet ie maar een ander baantje zoeken.



VN in actie

Literatuur en journalistiek

Naar aanleiding van het recent verschenen boek *Een vreselijke land. De mooiste journalistieke verhalen van Nederland* van VN-redacteur Joris van Casteren, presenteert Perdu op vrijdag 2 december een avond over literatuur en journalistiek. Gaat journalistiek samen met literatuur? Wat is de verhouding tussen de regels van de journalist (onpartijdigheid, beperkte ruimte in onderwerpkeuze) en de schrijver die in de journalist schuilt? Joris van Casteren, Ben Haveman en Frank Westerman zullen onder leiding van Dirk van Weelden discussiëren over de mogelijkheden en keuzes van de journalistieke schrijver of de literaire journalist. Ook zullen er enkele verhalen voorgelezen worden.

Stichting Perdu
Kloveniersburgwal 86,
Amsterdam
Vrijdag 2 december, 20.30 uur

VN-voorpriemière The Devil's Miner

Op zondag 11 december is er een exclusieve VN-voorpriemière van de documentaire *The Devil's Miner*. Een film over kinderen die werken in een Boliviaanse zilvermijn. Na afloop spreekt VN-redacteur Harm Ede Botje met regisseur Kief Davidson en kinderrechtenmedewerker Jennifer de Boer van *Terre des Hommes*. Reserveren kan via www.vn.nl of telefonisch via (020) 551 87 01. Deze voorstelling komt tot stand in samenwerking met Cinema Delicatessen.

The Movies
Haarlemmerdijk 161
Amsterdam
Zondag 11 december, 17.00 uur