

## Staat van ongelijkheid

Tom De Herdt, - in: *Streven*, Januari 2016, pp. 160-3.

Het is toch even met de ogen knippen voor een geofend Congo-reiziger bij aankomst in N'Djili, de luchthaven van Kinshasa. N'Djili is standaard het allereerste gespreksonderwerp van zij die het land voor de eerste keer bezoeken: inderdaad, je kon er niet op uitgekeken geraken, de wirwar van halve uniformen die naar eigen zeggen volgens een strikte logica werken, maar die voor de argeloze reiziger toch niet meer dan een indruk van totale chaos kunnen betekenen. Ik herinner het me nog als gisteren, mijn eerste aankomst in Kinshasa: vooraleer ik het luchthavengebouw had betreden, was mijn paspoort al opgeëist door een beambte die er vervolgens mee verdween, na professioneel vastgesteld te hebben dat het mijn eerste keer was. Ik had evenwel goede instructies vooraf gekregen: neem een 'protocol', iemand 'van het huis' die je tegen een redelijke vergoeding ('redelijk' definiëren we hier als een afspraak waar beide partijen zich bij kunnen neerleggen) door de luchthaven kan loodsen. Zo gezegd zo gedaan en een halfuurtje later was ik gereed en iets meer geleerd om de rest van het land te verkennen.

Maar bijna 25 jaar later moet ik dus opnieuw met de ogen knippen. Ik arriveer voor de eerste keer in het gloednieuwe gebouw van de internationale luchthaven, en het zou die van Uganda kunnen zijn, of die van Atlanta, of die van Peking. Luchthavengebouwen, bijna overal ter wereld, ze lijken er een punt van te maken om zich zo min mogelijk te onderscheiden van elkaar. Precies daarom was N'Djili zo'n unieke ervaring: welke krachten het ook zijn die de globale luchthaveneenheidsworst genereren, op het Zaïre van Mobutu en het Congo van Kabila leken deze krachten geen indruk te maken. Het antiglobalisme is niet geboren in Europa of de VS, het is geboren in N'Djili. Maar die heroïsche tijden zijn hoe dan ook definitief voorbij nu. Ook in Congo geeft enkel nog de *destination* op je instapkaart uitsluitend over waar je precies geland bent. Het moet overigens gezegd, de laatste jaren was ook de organisatie in de oude luchthaven al erg veranderd. Het licht ging aan in 1997, de grijze muren werden gewit in 1999, er werd gewerkt aan orde en netheid in 2003, het aantal bevoegden werd gevoelig verminderd in 2005 en het aantal onbevoegden werd teruggedrongen tot aan de ingang in 2007. En vlak voor de viering van 50 jaar onafhankelijkheid kwamen er karretjes en een heuse business lounge tegen een vaste prijs van 50 dollar.

Maar heeft Congo-Kinshasa hiermee zélf een instapkaart richting de moderniteit genomen? Ja en neen. Uiteraard zal de internationale reiziger er maar wel bij varen. Hij betaalt er overigens ook een extra luchthaventaks voor. En op één of andere manier, laten we aannemen, zal deze grotere openheid niet alleen de Congolese *jetset* ten goede komen, maar een *trickle down*-effect hebben op de rest van het land en zijn bevolking. Dat laatste is uiteraard lang niet zeker: moet dit soort *upper class*-investeringen een prioriteit zijn in een straatarm land? Gaat ontwikkeling onvermijdelijk gepaard met wat meer ongelijkheid in de fase die Rostow zo toepasselijk 'take off' noemde? In mijn cursusboek economie werd Simon Kuznets opgevoerd als de desillusionist die dit standpunt verdedigde, hoewel dat wellicht niet terecht was: op één van de minder mediagenieke passages in zijn *Kapitaal in de 21<sup>e</sup> eeuw* vertelt Thomas Piketty hoe Kuznets het empirische verband tussen ongelijkheid en ontwikkeling in het Europese interbellum aanvankelijk interpreteerde als het gevolg van een aantal zeer uitzonderlijke omstandigheden van die periode en niet meteen als evidentie van een universele wetmatigheid. Die latere interpretatie was weliswaar politiek veel interessanter voor ontwikkelde landen om de

internationale ongelijkheid te “verklaren”, en dus werd die interpretatie ook de populairste. Recenter empirisch onderzoek heeft Kuznets’ stelling ondertussen overigens met enige onomstotelijkheid weerlegd. Maar wat in zijn statistische algemeenheid niet waar is, hoeft dat uiteraard in specifieke situaties niet te zijn. Laten we dus, louter voor het gemak, aannemen dat het in dit geval toch anders ligt.

De vraag is echter of er, behalve enige niet nader genoemde indirecte *trickle down*-voordelen, ook *nadelen* zijn aan de instap van de internationale en Congolese *jetset* in de moderniteit. Het is alleszins zo dat de nieuwe luchthaven enkel maar wordt gebruikt voor internationale vluchten. De oude luchthaven staat er nog en ze functioneert als tevoren, maar nu enkel nog voor binnenlandse vluchten. Congo lijkt een compromis te hebben gevonden in haar moeizame relatie met de rest van de wereld: de intrede in de globale eenheidsworst gebeurt slechts in één gebouw, in het andere blijft de wereld halsstarrig anti-globaal. Om deze dualiteit nog wat kracht bij te zetten zijn ook haast alle binnenlandse vluchten *blacklisted*, ze vallen buiten de dekking van internationale verzekeraars. Maar dat betekent dus niet alleen dat de iets minder kapitaalkrachtige binnenlandse reiziger niet meegeniet van de nieuwe *piéd à terre* van de globalisatie. Het betekent ook dat de meer gegoede en beter geconnecteerde internationale luchthavengebruikers (niet alleen de reizigers, ook de luchtvaartmaatschappijen) geen druk meer uitoefenen op het verbeteren van een publieke dienst waar ook de nationale reiziger van zou kunnen meegenieten. De nationale reiziger ziet niet alleen geen verandering, hij verliest ook een aantal belangrijke bondgenoten in de strijd voor een betere dienstverlening.

Ik overdrijf natuurlijk. In werkelijkheid is de minder kapitaalkrachtige binnenlandse reiziger nu ook weer niet zo meelijwekkend dat hij hulpbehoevend zou moeten worden. Maar het punt blijft dat de nieuwe luchthaven niet alleen de dienstverlening ongelijker maakt – iets wat, zeker op zeer korte termijn, onvermijdelijk lijkt te zijn; ze maakt die dienstverlening ook *slechter* voor de minder gegoeden, of op zijn minst, die meer kapitaalkrachtige gebruikers delen de ongemakken niet meer en zijn dus ook niet meer geïnteresseerd in het nut van het algemeen.

Net zoals een eersteklassewagon op de Belgische spoorwegen wel ongelijkheid markeert, maar niet bijzonder veel ongemak betekent voor de tweedeklassereiziger. Ook de aankomst van de TGV in Antwerpen markeert ongelijke behandeling van de meerwaardebetaler, maar de aankomst van de TGV zorgde er eveneens voor dat het station als geheel werd vernieuwd. Wat een contrast met het Brusselse Zuidstation, waar de TGV niet alleen ongelijkheid markeert maar ook een staat van ongelijkheid creëert: Vanaf de blinkende TGV-perrons ziet het station er helemaal anders uit dan vanaf de overige perrons, waar de tijd bleef stille staan. N’Djili en Brussel Zuid, één tweestrijdigheid. Ongelijke behandeling van de meerwaardebetaler is één ding, een ontubbeling van de dienstverlening een ander, en terwijl niet iedereen een afkeer zou kunnen hebben van het eerste (om te beginnen de meerwaardebetaler bijvoorbeeld), en er zelfs iets te zeggen valt voor het eerste (we zouden dat dan ‘invoeren van het marktprincipe’ noemen) valt het tweede alleszins (nog) veel minder maatschappelijk te verantwoorden.