

Kredietcrisis Topman zakenbank Lazard International over christelijk geloof, hebzucht en bankiers

Gaan God en Mammon samen? Zijn christelijk geloof en kapitalisme met elkaar te verenigen? Bankier Ken Costa vindt van wel. Hij schreef er een boek over. „Er is wanhopig behoefte aan wijze raad.”

Door onze redacteur
HERMAN AMELINC

Op tafel in de Industriële Groote Club in Amsterdam liggen ze naast elkaar, zijn mobieltje en zijn – intensief gebruikte – bijbel. Ken Costa is bestuursvoorzitter van zakenbank Lazard International én voorzitter van Alpha International, een stichting die wereldwijd cursussen organiseert over het christelijk geloof. Hij vraagt even geduld, hij moet nog een paar telefoontjes plegen. „Dit zijn hecatische dagen”, zegt hij, terwijl hij op verbinding wacht.

Ken Costa (58) is op terugreis uit Dubai, waar hij olieachtig advies gaf. Hij doet een dagje Nederland om de vertaling van zijn *God at Work* te promoten. Het boek gaat in op de dilemma's waarmee een christelijke bankier wordt geconfronteerd. Hij noemt het 'democratisch kapitalisme' het systeem dat het best het algemeen belang dient én aansluit bij bijbelse noties over recht en vrijheid. Vindt hij dat na de huidige financiële crisis nog?

Costa: „In mijn boek laat ik ook merken dat ik ongelukkig ben met de excessen van het systeem. Bankiers en overheden zullen moeten evalueren wat er de afgelopen periode gebeurd is. Maar we moeten oppassen dat we hun alleen de schuld geven. Er waren veel mensen die geld leenden tot 120 procent van de waarde van hun huis. Zo iets is gewoon niet verstandig. We zagen de waarschuwingssignalen niet, die we wel hadden moeten zien. Ik geloof niet dat de markteconomie nu dood is. Ik denk wel dat ze een ernstige filosofische correctie heeft gekregen.”

Botst dit kapitalisme niet ten diepste met zijn christelijke overtuiging? Het Oude Testament kende het jubeljaar: alle grondbezit ging na 50 jaar terug naar de eerste eigenaars. De leden van de eerste christelijke gemeente hadden alles gemeenschappelijk.

Costa: „Dat jubeljaar heeft in de praktijk nooit gewerkt en het zou ook nu niet werken. Als je een eindpunt hebt waarop alles weer bij het oude wordt, dan investeer je niet meer. Dat betekent het einde van de economische groei. Als je een winkel huurt en je huurcontract loopt af, doe je geen nieuwe investeringen meer. Inderdaad, de eerste christenen gaven alles weg, maar dat kreeg geen vervolg. Het Nieuwe Testament legt ook nadruk op het gebruik van je talenten. In het bijbelboek Handelingen



Bankier Ken Costa: „Dit zijn intellectueel buitengewoon stimulerende tijden.” Foto NRC Handelsblad, Maurice Boyer

‘We gebruiken ons geld niet zoals God het wil’

gen wordt ook verteld hoe vrouwen geld verdienden om daarmee het zendingswerk van Paulus te steunen. Bovendien, de Tien Geboden zeggen dat je niet mag stelen. Dat veronderstelt toch de waarde van bezit.”

Het christelijk ideaal is toch eigenlijk anders?

„Nee, dat vind ik niet. Het ideaal is de echte vreugde over wat God je geeft. Wat wij fout hebben gedaan is dat we ons bezit niet hebben gebruikt waarvoor God het ons gaf. Als het omgaan met je bezit helemaal zelfzuchtig wordt, dan mis je Gods bedoeling. Het moet ten dienste van de ander zijn. We zullen lessen moeten trekken uit deze periode. De heersende idee was dat de ongeregelde krachten van de markt vanzelf het antwoord zouden geven op wat mensen verlangen in dit leven. En dat kan de markt niet. De markteconomie is een goede dienaar, maar een slechte meester. Je hebt een waardensysteem nodig waarvan de markt de dienaar is, een stelsel dat belang hecht aan individuen en de voordelen benadrukt van de gemeenschap, een verantwoordelijk kapitalisme.”

Een bron van maatschappelijke ergernis zijn de excessieve bonussen die bankiers opstrijken.

„Een bonus mag nooit automatisch zijn en moet ook niet uitsluitend een monetaire basis hebben. Bij de toekenning van bonussen moet je een bredere context verdisconteren, zoals de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten, de manier waarop iemand met zijn collega's omgaat en op de werplek functioneert. In meer verlichte bedrijven wordt dat soort zaken meegenomen in de beoordeling van mensen. Grote opbrengsten die geen toegevoegde waarde bete-

kenen rechtvaardigen geen bonussen.”

De bijbel noemt geldzucht de wortel van alle kwaad. Zijn er momenten dat u als christen-bankier denkt: geld stinkt, ik moet hiermee stoppen?

„Nee, nooit. God is, in de persoon van Jezus, de menselijke vuilheid op aarde komen delen om die weg te doen. Daar gaat het in het christelijk geloof om. Ik wil mensen zo goed mogelijk helpen, ik wil hun de beste adviezen geven en de beste oplossingen aanreiken. Wij zitten vol kennis, maar we komen wijsheid tekort. Er is echt wanhopige behoefte aan wijze raad.”

Geeft u als christen-bankier andere adviezen dan een niet-christen?

„Ik denk niet dat er christelijke en niet-christelijke adviezen bestaan. Er is een goed professioneel advies en dat ervaar ik als iets van God. God schiept mensen met verschillende deskundigheden en oordelen. Het is van belang kwadesties niet als technische kwadesties te zien, maar juist vanuit een breder perspectief.”

Maar hoe voorkom je dan dat je vulle handen maakt?

„Als je voor een bepaalde instelling gaat werken, dan moet je zeker weten dat de waarden van de instelling overeenkomen met die van jou. Ik ben blij te werken bij een zakenbank waarvan ik de waarden deel. Dat is het eerste. Maar daar komt nog iets bij: ethisch dubieuze adviezen hebben meestal ongunstige financiële consequenties.”

Dat maakt het wel makkelijk!

„Soms niet. De mafia verdient ook goed. Maar als je zorgvuldig opereert volgens een degelijke gedragscode, dan ben je beter be-

scherm tegen wat ethisch niet in de haak is.”

Het zijn hecatische tijden. Geniet u er ook van?

„Het is intellectueel buitengewoon stimulerend. Nederland gaf ons de tulp, maar in de zeventiende eeuw ook de tulpenmanie. De gekte van toen is wel het meest verwante paradigma voor wat er nu speelt. Mensen speculeerden toen op winst die ze verwachtten van de toekomstige verkoop van tulpenbollen. Toen iedereen zijn aandelen dumpte stortte de markt in. Het is interessant te zien hoe de autoriteiten toen een markt stabiliseerden die oververhit was geraakt. Ze zorgden voor een vloer op basis waarvan weer een gedisciplineerde handel kon plaatshebben. Dezelfde kwestie speelt nu weer: wat is de intrinsieke waarde van iets wat is opgeblazen door ongecontroleerde en irrationele vraag?”

Vindt u dit een financiële crisis of moeten we inmiddels spreken van een systeemcrisis?

„Het is een financiële crisis, en ik hoop dat we een systeemcrisis hebben weten te vermijden. De snelle acties van de verschillende centrale banken en regeringen, inclusief de vroegtijdige en ingrijpende acties van de Nederlandse regering, hebben hopelijk een systeemcrisis voorkomen. Maar het is vooral een morele crisis, die te maken heeft met ondermijnd vertrouwen in een systeem dat in laatste instantie steunt op vertrouwen.”

Vorige week is de Nobelprijs voor economie toegekend. Is economie eigenlijk wel een wetenschap?

„Dat debat is al een eeuw oud. Eén ding is duidelijk: we kunnen de toekomst niet kennen. De economie die beweert de toekomst te kennen verkoopt een nepprospectus. Het blijft giswerk, maar wel op basis van feitelijke analyse en aannames. Ik denk dat we van onze fouten leren, van de tulpen crisis en van de kracht van 1929. Maar het moet duidelijk zijn: economie is geen profetie. Op basis van die economische geschiedenis hebben sommige economen waarschuwingssignalen gegeven. Misschien moet de volgende Nobelprijs maar worden toegekend aan degene die deze crisis het meest precies heeft voorspeld.”

Ken Costa, Carrière met God, uitgave Alpha Cursus Nederland en CMBC-Nederland, 160 blz., €16,95

Marxistische apartheidsbestrijder werd christen-bankier

Ken Costa werd in 1950 in Zuid-Afrika geboren. Hij studeerde van 1968 tot 1972 rechten en filosofie aan de Witwatersrand Universiteit in Johannesburg. Als voorzitter van de studentenbond voerde hij actie tegen de apartheid en koesterde enige jaren marxistische sympathieën. Van 1974 tot 1976 studeerde hij in het Verenigd Koninkrijk rechten en theologie aan Queen's College, in Cambridge. Daarna trad hij in dienst van de bank SG Warburg, die in 1997 werd overgenomen door de za-

kenbanktak van de Zwitserse bank UBS. Vorig jaar werd Costa bestuursvoorzitter van Lazard International, de Britse tak van de Amerikaanse zakenbank Lazard, waarvan hij tevens vice-voorzitter werd. Costa is een gezin-gast bij de Zweedse familie Wallenstein en de Zuid-Afrikaanse Oppenheimers. Hij is bestuurslid van Holy Trinity Brompton, een anglicaanse parochie in Londen. In 1987 deed hij voor de Conservatieven verkiezingen en werd hij later Lagerhuiszetel.

Donderdag Wielen

Een metrotrein op maat voor Amsterdam

De Amsterdamse metro krijgt nieuwe treinstellen. De offertes moeten op 27 oktober binnen zijn. Zes bedrijven dingen mee naar het lucratieve contract.

Door onze redacteur
LOLKE VAN DER HEIDE

BERLIJN, 23 OKT. Welke wordt het: Metropolis van Alstom, Movia van Bombardier of de MO.MO van Siemens? Ambtenaren van de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (IVV) van de gemeente Amsterdam keken vorige maand hun oog uit op de Innortrans, de internationale beurs voor railinfrastructuur in Berlijn.

IVV, verantwoordelijk voor de aanschaf van metrotreinen voor het Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB), moet nieuw materieel gaan uitzoeken voor de bestaande lijnen én de nieuwe Noord-Zuidlijn. Maar de dienst wil niets kwijt over zijn voorkeur of het aantal inschrijvers op de aanbesteding van de treinen, die over vier dagen afloopt. „In het kader van de spelregels van de Europese aanbesteding noemen we geen namen”, zegt een woordvoerder.

Een rondje langs bedrijven op Innortrans leverde zes kandidaten op voor de levering. De 'grote drie' bouwers van treinen, metro- en tramstellen, Alstom, Bombardier en Siemens, zullen zeker meedingen. Verder wordt verwacht dat CAF (Spanje), AnsaldoBreda (Italië) en Hyundai Rotem (Zuid-Korea) met eigen ontwerpen voor Amsterdam zullen komen. De gunning zal medio 2009 worden vergeven. De levering van de eerste trein voor het bestaande metronet moet in 2011 haar beslag krijgen.

Op dit moment rijdt de Amsterdamse metro met treinen van verschillende generaties en fabrikanten. De oudste metrotreinen van



De metrotrein van Boedapest, Hongarije, gebouwd door het Franse bedrijf Alstom.

het GVB dateren van eind jaren zeventig. Deze moeten worden vervangen door nieuwe treinen. De komende aanbesteding geldt met name ook voor treinen op de Noord-Zuidlijn, hoewel die door problemen bij de aanleg op zijn vroegst gaan rijden in 2015.

„Elke metro is maatwerk”, zegt Hans Blaauw, commercieel directeur van Alstom. „Essentiële onderdelen zoals motoren zijn standaard, maar hoogte, lengte, interieur etcetera worden aangepast aan de specificaties van de klant.” De wereldwijde marktleider is

Bombardier. Het Canadese bedrijf, dat ook vliegtuigen maakt, heeft een geheel nieuw metroproduct ontwikkeld onder de naam Movia. „Onze trein is volkomen flexibel”, zegt een medewerker van het bedrijf in Berlijn. „De wagens kunnen worden aangepast aan de huidige en toekomstige behoeftes van de klant.” De configuratie (het aantal gekoppelde metrostellen), varieert van twee tot twaalf rijtuigen, die 800 tot 5.000 passagiers per keer kunnen vervoeren. De topsnelheid ligt op 100 km/u.

—bouwer van onder meer de Thalys— gooit het vooral op design. In brochures van het bedrijf zien de metro's er niet erg vandalismebestendig uit met frivole buslampjes, ergonomische stoelen en zachte bekleding. Technische nieuwheid van Alstom is het 'Urbalis' systeem, dat zorgt voor een permanente radioverbinding tussen de trein en het controlecentrum. Hierdoor kunnen de intervallen tussen twee treinen worden gereduceerd, zegt Alstom. De Fransen hebben zich verder toegelegd op 'groene technologie' door het ge-

De mislukte tram

Amsterdam wil met zijn nieuwe metro's niet in hetzelfde scenario vervallen als bij de bestelling van trams in 2000. De keus viel toen op de Combino, een tram met een lage vloer. Het Duitse Siemens dacht met de Combino een revolutionaire uitvinding te hebben gedaan door wagens van aluminium te maken en zonder de gangbare draaibare wielstellen. De Combino heeft gefixeerde wielstellen met ieder vier wielen. De lage vloer ligt tussen de wielen en niet erbovenop. Na ongeveer een jaar begonnen de trams haarscheurtjes te vertonen in de verbindingdelen, omdat de constructie niet sterk genoeg was om de krachten tijdens het rijden op te vangen. Siemens verstevigde daarna de Combino's met staal in de vloeren en meer aluminium in de carrosserie. De productie van nieuwe trams van dit type is door de fabrikant inmiddels gestaakt. Het GVB zegt ervan uit te gaan dat de Combino's hun vereiste levensduur van 30 jaar zo alsnog zullen halen.

bruik van zoveel mogelijk metalen die kunnen worden gerecycled (koper, staal, aluminium) en van geluidwerende materialen.

Het Duitse Siemens noemt zijn systeem MO.MO – Modular Metro. Voor het ontwerp van zijn metro werkte Siemens samen met Porsche, dat gespecialiseerd is in designwerk voor derden. De MO.MO rijdt onder meer in Wenen, Oslo, Melbourne, Shanghai. Maar de vraag is of Amsterdam na het debacle met de Combino-trams (zie inzet) nog een keer in zee durft te gaan met Siemens.

Testrit

Vermomde racemotor



KTM RC8

- Prijs: circa 18.500 euro.
- Motor: tweecilinder 1.098 cc
- Vermogen: 155 pk, 120 nM bij 8.000 toeren
- Gewicht: 188 kg, zonder brandstof
- 0-100 km per uur in minder dan 3 seconden
- Tankinhoud 16,5 liter

heersing in de bochten goed – ook als je niet volledig horizontaal de rotondes pakt.

Maar daar houdt de vriendelijkheid dan ook op. De RC8 is geen gelijkte, teruggetuneerde motor, maar een grommend beest dat zijn krachten duidelijk voelbaar doorgaat aan de voetsteunen en gedeelten van het frame. Schakelen is geen subtiele aangelegenheid; de versnellingsbak vergt een flinke trap van de linkervoet. Het blok wordt bovendien behoorlijk warm aan de benen.

De huiskleur van KTM, oranje, is ook terug te vinden in het dashboard, waar zich een overcomplete boordcomputer bevindt. Daar is veel te beleven met rondetijden, maar het is niet duidelijk hoeveel benzine er nog in de tank zit. De laatste weken van september was het prachtig motorweer. Gelukkig maar, want dit is geen fiets om op een regenachtige dag door de files te zeilen. Ook rustig toeren door de stad valt niet mee. Tijdens een ritje over de klinkers van de Amsterdamse Apollolaan is elke hobbel voldoende om een onbedoelde ruk aan het gas te geven, waardoor je nog harder over de klinkers rijdt en de superbike er met je vandoor dreigt te gaan.

MARC HIJINK

Marc Hijink is redacteur van NRC Handelsblad en rijdt op een Suzuki DL 1000 Vstrom.

Lees eerdere Testritten op nrc.nl/wielen