

# Stikkend in het stof van goede bedoelingen

NRC - Handelsblad 01-02-'06

*Friso de Zeeuw over de regelmanie in Nederland*

Wantrouwen en onhandig opereren van politici fnuiken de modernisering van Nederland, aldus Friso de Zeeuw. Hij verlaat na vier jaar de Raad voor Verkeer en Waterstaat.

Door onze redacteur  
**ARJEN SCHREUDER**

AMERSFOORT, 1 FEBR. Nederland wil meetellen in de wereld. Een dynamische samenleving die aantrekkingskracht heeft op ondernemingen en waar het prettig wonen en werken is. Creatieve investeerders lokken naar de steden. Maar enkele noodzakelijke 'systeemveranderingen' in de samenleving komen niet van de grond. Dat komt door een hardnekkig wantrouwen onder politici en bevolking, en door de „bijna onontembare neiging van politici en belangengroepen om voor elk probleem regeltjes te verzinnen die op zichzelf te billijk zijn, maar tezamen een rampzalig verstarrende uitwerking hebben op het land”.

Aldus de analyse van de Nederlandse samenleving van Friso de Zeeuw, een van de invloedrijke adviseurs op het gebied van woningbouw, ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. Gisteren nam De Zeeuw na vier jaar afscheid als voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, die in zijn zittingsperiode achtien soms omstreden adviezen heeft geschreven. Friso de Zeeuw is oud-PvdA-gedeputeerde in Noord-Holland, en in het dagelijks leven een van de directeuren bij Bouwfonds.

De Zeeuw: „Dit kabinet belijdt deregulering, maar intussen zie je soms het omgekeerde gebeuren. In onze hang naar een risicoloos bestaan verzinnen we telkens weer nieuwe normen en regels. Het kabinet kondigt een decentralisatie aan voor het ruimtelijke beleid, en ook het vervoersbeleid wordt deels aan andere overheden overgelaten. Die inzet van ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM is prima. Maar deze wordt zwaar geteisterd door sectorale regels zoals de Europese normen voor luchtkwaliteit, die voor Nederland zijn vertaald door mensen die ver van de praktijk af staan en daardoor een hoog Kafka-gehalte



(Foto Rufus de Vries)

hebben. Je zou dat het drama van de goede bedoelingen kunnen noemen. De regeldichtheid is verstikkend, te veel omdat de rechter van de overheid een tien eist bij toepassing ervan, een acht is onvoldoende.”

Er is meer. De Zeeuw signaleert een „ambivalentie” bij de politiek als het gaat om het delegeren van bevoegdheden. Zie de Wet Maatschappelijke Ondersteuning, de WMO. „Het was de bedoeling om meer over te laten aan gemeenten, maar uiteindelijk is er onder druk van de Tweede Kamer toch weer een recht op zorg geformuleerd zodat de beleidsvrijheid van gemeenten wordt beperkt.” En wat te denken van het afschaffen van het gebruikersdeel van de door gemeenten geheven onroerendezaakbelasting. „Het gebied waarover gemeenten in Nederland belasting mogen heffen was al klein, maar is nu nog kleiner geworden. Ik zou zeggen: geef andere overheden meer zelfstandigheid en erken gewoon dat daarbij op gemeentelijk niveau iets fout kan gaan, en dat er ongelijkheid zal ontstaan.”

Er zijn enkele 'systeemveranderingen' die de Raad voor Verkeer en Waterstaat snel doorgevoerd wil zien. Ten eerste de kilometerheffing. Drie jaar geleden verscheen ons advies waarin werd gepleit voor belasting per gereden kilometer. „In een tijd waarin dat taboe was”, zegt De Zeeuw. „We kregen veel negatieve reacties, zoals een mailtje waarin wij 'stelletje bosmongolen' werden genoemd.”

Later sloeg de stemming om en heeft minister Peijs een platform opgericht, de commissie-Nouwen,

waarin alle belangengroepen samen tot één advies kwamen om de kilometerheffing in te voeren. „Een kunststukje.” Maar de zaak ligt politiek nog „precair” en het veranderingstempo „vind ik nog te laag”. En dat terwijl de bereikbaarheid van grote delen van ons land op het spel staan, aldus De Zeeuw.

Een andere kwestie is de toekomst van Schiphol. In twee adviezen pleitte de Raad voor verdere groei van Schiphol om de mainportfunctie overeind te houden, en de overlast niet te spreiden maar te concentreren bij een beperkte groep omwonenden die daarvoor schadeloos kan worden gesteld. „Schiphol loopt vast terwijl het wantrouwen van omwonenden groot is. Onze analyse is dat je niet meer wegkomt met wat figuurzagen aan de geluidscourten. Een heldere toekomstvisie op de luchthaven, gekoppeld aan een adequaat systeem van milieubescherming is nodig, anders groeit het wantrouwen.”

De Zeeuw erkent dat wantrouwen kan ontstaan doordat mensen niet overtuigd zijn van de noodzaak van zulke 'systeemveranderingen'. „Dan wordt er gezegd dat anders betalen voor mobiliteit gewoon méér betalen is, zulke reacties. Het is daarom de taak van een adviesorgaan om tijdig, niet te laat maar ook niet te vroeg, te wijzen op de noodzaak van zulke maatregelen. En die uit te leggen.”

De politiek, vindt Friso de Zeeuw, moet „handiger” opereren bij grote besluiten. Het primaat ligt bij de politiek. Maar het is verstandig de uitwerking van een slepende kwestie over te laten aan een club van organisaties die daar belang bij hebben. Zoals bij de kilometerheffing is gebeurd. Zoals bij het besluit over de aanleg van de Tweede Maasvlakte is gebeurd. En zoals misschien gebeurt bij een ander systeem „waarvan de houdbaarheidsdatum in zicht komt”, het 'stelsel van financiële overheidssteun voor en belastingen op het wonen. „Denk aan het huurbeleid, de hypotheekrente-aftrek en de overdrachtsbelasting. Het bijzondere is dat banken, een club als de Vereniging Eigen Huis en projectontwikkelaars daar best over willen praten. Ik zou zeggen tegen de politieke arena: profiteer van die bereidheid.”