

Pro, nov. 2006

Schiphol, het openbaar vervoer, de kilometerheffing, het waren een paar belangrijke punten die de Raad voor Verkeer en Waterstaat op de agenda zette met Friso de Zeeuw als voorzitter. De directeur Nieuwe Markten van Bouwfonds MAB blikt terug en vooruit. 'Als je uit bent op korte termijneffecten moet je dit werk niet doen.'

Maak het sterke sterker

door Jaap Huisman

Een slordige halve meter aan nota's staat er in de boekenkast van Friso de Zeeuw, directeur Nieuwe Markten van Bouwfonds MAB. Het zijn de erfstukken van de afgelopen zes jaar dat hij in de Raad voor Verkeer en Waterstaat zat, waarvan vier jaar als voorzitter. Hij somt op over welke terreinen hij advies heeft uitgebracht, variërend van veiligheid rondom stations, logistiek, privatisering, de concessie van de NS en de toekomst van Schiphol, die als een boemerang door de portefeuille van Verkeer en Waterstaat heen en weer slingert. Soms kreeg de adviesraad daags daarna al een reactie over een advies, maar even zo vaak bleef het maanden stil op het ministerie. En in hooguit vijftig procent van de gevallen, schat hij, werd het advies gevolgd, terwijl de boodschap bij de overige luidde: 'interessant maar we doen er geen fuck mee'. Of het hem gefrustreerd heeft? Niet heus, lacht hij. "Je beseft dan dat het politieke moment niet juist was of dat er nog onvoldoende draagvlak was. Vroeg of laat gaat zo'n advies toch wel weer gewicht in de schaal leggen." Je moet er een feessie van maken, met je advies de boer opgaan, anders is het geen leuk werk, zegt hij.

'NIETS MEER VAN DE KILOMETERHEFFING VERNOMEN'

Als een van de belangrijkste wapenfeiten beschouwt hij de kilometerheffing die de raad op de agenda plaatste - tijdens het korte eerste kabinet-Balkenende - toen politiek en maatschappelijke organisaties er nog niet aan toe waren. "Het was gelijk bingo, want het zit in de taboesfeer als je een heffing per kilometer, variabel naar tijd en plaats, wil invoeren. ANWB en de Telegraaf, stonden op hun achterste benen. Maar wij vonden het als instrument onontkoombaar wil je de economische ontwikkeling in de Randstad inclusief Brabant en Gelderland stimuleren die nu door files wordt afgeremd."

Niets meer van die kilometerheffing vernomen. De Zeeuw daarentegen: "Het is nu even stil, omdat het ministerie nu aan een

invoeringsstrategie werkt. Ik beschouwde ons bij dit advies als frontsoldaten uit Stratego die erop uitgestuurd zijn. We hebben de nodige fragmentatiebommen op onze kop gehad. Je vervult als raad verschillende functies. Soms ben je bindend, soms mobiliseer je praktijkexpertise, soms werp je een steen in de vijver. Kilometerheffing is op den duur nodig omdat je niet overal een rijbaan 'bij kunt friemelen'."

De koppeling bereikbaarheid van de Randstad en de economische consequenties daarvan hebben zijn speciale belangstelling. Hij grijpt uit de kast het dossier logistiek en komt met een omineuze voorspelling: het vrachtverkeer over de weg zal de komende vijftien jaar nog verdubbelen. Daarom was het hem en de raad er zo aan gelegen dat verplaatsing van goederenvervoer naar het water en het spoor werd gerealiseerd en daarom stoorde het hem dat de exploitatie van de Betuwelijn zo moeizaam op gang kwam. "We moeten die groei in principe faciliteren. Ik vond de maatregelen van het kabinet om de vracht naar spoor en water over te hevelen onvoldoende. We hebben voorgesteld ondernemingen een fiscale bonus te verlenen voor elke ton vracht die niet over de weg wordt vervoerd." Dat heeft nog niet de handen van de politiek op elkaar gekregen. De Zeeuw vergelijkt de verstandhouding tussen adviesorgaan en politiek met een doorwaadbare plaats in een rivier. Beide partijen weten dat zich ergens een oversteekplaats moet bevinden, maar het tij zit tegen. Het water staat te hoog. Totdat de bedding even droogvalt en er resultaat valt te bereiken: daarvan moet je gebruik maken. "Als je uit bent op kortetermijneffecten moet je dit werk niet doen."

Om de definitieve afgelasting van de Zuiderzeelijn heeft Friso de Zeeuw geen traan gelaten. Hij heeft totaal niet geloofd in de spreiding van werken en wonen in het land. "Als het om ruimtelijk-economische ontwikkeling gaat, geldt 'maak het sterke sterker', wel een typische uitspraak voor een sociaal-



democraat." Bedrijven laten zich niet zo makkelijk naar de rand van het land sturen, is zijn visie, omdat ze toch graag fysiek bij elkaar willen zitten of bij voorzieningen die hen uitkomen. Die ontwikkeling zal nog sterker toenemen nu multinationals hun productie naar een ander werelddeel verplaatsen, terwijl Nederland het centrum zal worden van besluitvorming, advies en kennistechnologie. Dergelijke disciplines kun je dan beter concentreren op de Zuidas in Amsterdam. Maar ook het succes hiervan valt of staat met een goede bereikbaarheid. Nu loont het om wegen en sporen bij dit economisch brandpunt verdiept aan te leggen, vanwege de hete adem van Schiphol. Dat is anders met de verbinding van de A6 van Almere naar Amsterdam-Zuid, zeer omstreken omdat dat een natuurgebied, inclusief het Naardermeer, zal treffen. "Ik zie ervan komen dat die weg via bestaande tracés en bij de Gaasperdammerweg verdiept wordt aangelegd, wat een hartstikke dure oplossing is, omdat dit model niet te combineren valt met vastgoedontwikkeling in dat gebied. Je kunt met vastgoedontwikkeling niet toveren. Duur is het, maar duurzaam ook."

Dat er een verbinding bestaat tussen infrastructuur en vastgoedontwikkeling, is onbetwist. Bedrijven maar ook consumenten zullen zich vaker dan nu in de buurt van knooppunten willen vestigen, hoewel zich daar ook beperkingen voordoen. De Zeeuw pakt een stuk papier en tekent. "In de directe omgeving van het knooppunt kun je dan appartementen bouwen, met voorzieningen, wat heel belangrijk is voor renderend openbaar vervoer, maar in de straal daaromheen zwakken de mogelijkheden voor erg hoge dichtheden al snel af. Dan moet je kiezen voor Vinex-achtige laagbouw." Het huwelijk tussen openbaar vervoer en Vinex-wijken kent in zijn ogen een moeizaam begin. "We lopen achter ten opzichte van landen als Frankrijk en Duitsland waar de infrastructuur naar buiten-

wijken meteen goed geregeld is. In Vinex-wijken wonen over het algemeen anderhalf verdieners. Dat zijn mensen die op die plek een nieuwe start maken en openstaan voor iets nieuws. Als goed openbaar vervoer ontbreekt, dan schaffen ze een tweede auto aan. De klachten die je vervolgens hoort gaan in eerste instantie over het gebrek aan voorzieningen voor jongeren en daarna over de krappe parkeernorm."

In de tijd dat hij in de raad zat, heeft hij ook het openbaar vervoer op het platteland zien wegwijnen. In buitengewesten als de Achterhoek wordt geklaagd dat er slechts een keer in het uur een bus rijdt en 's avonds helemaal niet. Het economisch rendement voor busbedrijven is negatief. De Zeeuw ziet ervan komen dat het traditionele openbaar vervoer in het landelijk gebied uiteindelijk ten dode is opgeschreven. "Het is een rouwproces dat we nu meemaken. We nemen afscheid van de gele bus en hebben nog geen passend alternatief. Alleen in Brabant functioneert een goed systeem met buurtbussen."

Bij Schiphol adviseerde de raad tot drie drastische maatregelen, omdat bij doorgroei van het luchtverkeer de huidige milieugrens in 2008 is bereikt. Kies voor een extra belast gebied in plaats van het huidige spreidingsmodel van in- en uitkomend vliegverkeer. En sloop de huizen in het zwaarst belaste gebied, koop als tweede maatregel de mensen uit die zo niet langer willen wonen en laat degenen die daar desondanks wel willen wonen, tekenen dat zij de overlast accepteren. Ze weten waar ze aan beginnen. Zorg ten derde voor een financiële compensatie. Omdat sloop momenteel niet bespreekbaar is, ziet De Zeeuw voorlopig alleen kans voor de laatste twee opties. Effent dat niet de weg naar een luchthaven-eiland in zee op den duur? "Voor de korte termijn is dat onhaalbaar en voor de komende twintig jaar zie ik dat niet gebeuren, maar de studie daarnaar moet men weer oppakken."