

# Gebruiksaanwijzing voor het poldermodel

De Nederlandse samenwerkingscultuur dwingt in het buitenland nog steeds bewondering af. Als we terugkijken naar poldercommissies van afgelopen jaren kunnen we goede van slechte voorbeelden onderscheiden en daar lessen uit trekken. Een geslaagd voorbeeld, waarbij ikzelf in de voorfase betrokken was, vind ik het fragiele maatschappelijke compromis over de kilometerbeprijzing. Dit is het megaplan om rond 2012 voor het autogebruik per gereden kilometer met de fiscus af te rekenen, ter vervanging van de meeste vaste lasten van de auto. Of het allemaal echt gaat lukken, moeten we nog zien, maar daar gaat het nu even niet om. Een breed samengestelde commissie onder leiding van Paul Nouwen bereikte in 2005 overeenstemming over het plan en de randvoorwaarden. Een echt kunststukje, want de politiek was verdeeld en angstig, omdat eerdere pogingen waren mislukt (tolpoortjes). De bevolking was wantrouwig en De Telegraaf en de ANWB stonden (en staan) op scherp. Een tweede goed voorbeeld: de commissie-Elverding, die dit jaar kansrijke voorstellen deed om de aanleg van infrastructuur te bespoedigen. Hier hielp de breed gevoelde urgentie van de probleemstelling: te veel projecten belanden in een pot met stroop.

## Aanklooiën

Maar er zijn ook voorbeelden aan te wijzen waarin het poldermodel faalt. Rond Schiphol bestaat een vanzelfsprekende spanning tussen (de groei van) het luchtverkeer en de geluidsoverlast die omwonenden daar in een ruime omgeving van ondervinden. Het wettelijk en bestuurlijk kader waarbinnen deze tegengestelde belangen worden geslecht, is uiterst gecompliceerd en in wezen onbegrijpelijk. Onder de druk van de groei van luchtverkeer neemt het geschetste spanningsveld verder toe. Maar het kabinet formuleert geen (groei)strategie voor Schiphol en omgeving en moderniseert het wettelijk instrumentarium evenmin. Het laat de regio en belanghebbenden een beetje aanklooiën. Ook hier acteert een poldercommissie, deze keer de Tafel van Alders geheten. Bij gebrek aan een politieke toekomstvisie, moesten Alders en zijn tafelgenoten in het luchtledige pionieren. Op het oog heeft hij er een bewonderenswaardig advies uit weten te slepen waar zowel de luchtvaartwereld als de meeste bewonersgroepen achter staan. Maar ik voorspel dat het advies niet houdbaar zal blijken, onder meer omdat een deel van de pijn naar regionale vliegvelden wordt verlegd. En nou mag Hans Alders

---

## ‘Het kabinet heeft de discussie over beter functioneren van de woningmarkt vakkundig geblokkeerd’

---

zijn oliekannetje aan vijf regiotafeltjes gaan hanteren. En weer zonder fatsoenlijk politiek kader. Mijn tweede voorbeeld ligt in het verlengde hiervan. Het kabinet heeft de discussie over het beter functioneren van de woningmarkt vakkundig geblokkeerd door de huren te bevriezen en elke discussie over de omvang van hypotheek-renteaftrek te verbieden. De VROM-Raad heeft geprobeerd deze impasse te doorbreken, met afgewogen voorstellen en een uitgebreide consultatie van alle belanghebbende partijen. Deze missie is niet echt gelukt. Maar daarom niet getreurd: in dit land is er altijd nog een polderclub. De SER, onder leiding van Alexander Rinnooy Kan, gaat een nieuwe poging doen. Intussen is de economische situatie aanzienlijk verslechterd. Dat zal de bereidheid bij de verschillende belanghebbenden om tot modernisering van het stelsel te komen niet vergroten. Mijn lijstje ingrediënten voor een succesvolle inzet van het Nederlandse samenwerkingsmodel luidt aldus: een globaal politiek kader, een competente voorzitter, een goede timing (urgentie) en voormannen en -vrouwen die in staat zijn om een eindje over hun eigen schaduw heen te springen. Dat een commissie tegenwoordig taskforce heet is opmerkelijk, maar verder volstrekt irrelevant.

**Friso de Zeeuw is directeur Nieuwe Markten bij Bouwfonds Property Development en is daarnaast als praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling verbonden aan de TU Delft. In 2007 verscheen zijn boek ‘De engel uit het marmer – reflecties op gebiedsontwikkeling’.**