

NAAR EEN NIEUW POLDERMODEL

Van mainport naar brainport: wens, of noodzaak; mogelijk, of juist niet?

Referaat door:
Ir. K.J. Noordzij

INLEIDING

Meneer de voorzitter, dames en heren: graag wil ik mijn dank uiten voor de eervolle uitnodiging om in uw midden enige gedachten te ontvouwen over de relatie economie, milieu, bereikbaarheid en politiek.

Situatie

Op het gebied van ruimtelijke inrichting, van economie en milieu, van verkeer en vervoer, zijn in Nederland al jaren vele discussies aan de gang

Voorbeelden zijn: de Betuwelijn, de wijze waarop de capaciteit van de infrastructuur dient te worden verbeterd (benutten, betalen, of ook bouwen), de HSL naar het noorden, Schiphol, de tweede Maasvlakte, de A-4 Midden Delfland, het trace van de IJzeren Rijn, en de merites van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening zelf.

Probleem

We lijken in al die discussies de koers kwijt te raken, we weten niet meer waar we als Nederland staan. Er wordt wel veel gediscussieerd en 'gepolderd', maar het lijkt of er weinig schot zit in de daadwerkelijke oplossing van de problemen. En de coordinatie van een en ander tussen Rijk, Provincie, en Gemeente in planning en uitvoering, lijkt intussen geen schoonheidsprijs te winnen, integendeel.

- Kennelijk weten we niet meer waar wij als Nederlanders voor staan en waar wij voor willen gaan: Met welke activiteiten moeten wij in Nederland nu en in de toekomst ons brood en dat van onze kinderen verdienen, zodat de werkgelegenheid gewaarborgd wordt en wij verpaupering en verloedering van onze samenleving kunnen voorkomen? Kan milieu samengaan met economie, zodat we voor onze kinderen en kleinkinderen een leefbare wereld kunnen behouden? Moeten we nu brainport worden, of mainport, of allebei?
- Tegelijkertijd zijn wij slachtoffer geworden van een ingewikkeld woud van - overigens met goede democratische bedoelingen gecreëerde - regels en procedures, die bureaucratiserend en volstrekt verstikkend werken op de besluitvorming in Nederland, en die de bedrijvigheid in de gordijnen (en uit Nederland) jaagt. De grote tragiek is bovendien dat ze – in tegenstelling tot die zuivere bedoelingen – juist het gevoel van machteloosheid van de burger eerder versterken dan dat ze dat wegnemen.
 - * Tegenstanders van infrastructurele werken kunnen de procedures aangrijpen om uitstel van vele jaren te krijgen voor aanleg van noodzakelijke infrastructuur. Burgers voelen zich, ondanks tal van inspraakmogelijkheden en procedures, door achterkamertjespolitiek gemanipuleerd. Waar het de bedoeling was om de burger te beschermen tegen de willekeur van de overheid, voelt diezelfde burger zich niet democratischer behandeld, integendeel.
 - Voorbeeld: de Betuwelijn heeft 230 miljoen gulden aan studies gekost – van

economische haalbaarheid tot ecologische effecten. Het vergde jaren discussies in Tweede en Eerste Kamer. Met PKB1, PKB2, PKB3 en PKB4. Met MER-rapportages etc. En toen, na finale besluitvorming door de Staten Generaal, begonnen de procedures pas goed, nu met provincies en gemeenten. Bovendien lijken we het daarna wederom allemaal dunnetjes over te gaan doen, terwijl de uitvoering inmiddels al een flink eind op gang is: "Toch maar beter ten halve gedraaid, dan ten hele gekeerd?", heet het dan.

- Daarnaast schijnen politiek en overheid niet bij machte te zijn om daadwerkelijk knopen door te hakken die leiden tot snelle aanleg van noodzakelijke infrastructuur. De overheid doet haar uiterste best om besluiten te nemen, maar als deze besluiten dan eindelijk genomen zijn, komen ze vervolgens traag, of helemaal niet tot uitvoering.

Het Nederlandse Poldermodel wordt geroemd op sociaal-economisch gebied. Maar als het gaat over ruimtelijke ordening, over decentrale dan wel centrale overheidsbevoegdheden, over infrastructuur en milieu, dan lijken wij allen weg te zakken in de modder van een wel zeer drassige polder. Het Structuur Schema Verkeer en Vervoer (SVV 2) uit het begin van de negentiger jaren, is een prima stuk werk, maar de uitvoering verloopt zeer gebrekkig. Dit ook al, omdat voor de door de Staten-Generaal reeds in 1992 alom erkende knelpunten en prioriteiten in de infrastructuur, volstrekt onvoldoende geld werd - en nog steeds wordt - uitgetrokken.

De opkomst van Pim Fortuyn bewijst de grote onvrede en het diepe wantrouwen dat vele burgers zijn gaan koesteren tegen de politiek, die in hun ogen is verworden tot een 'onbetrouwbare, verstikkende, alleen naar zichzelf kijkende, en verlamme poppenkast'.

Oplossingsrichting

- We moeten doorbouwen op onze sterktes als Nederlandse samenleving, of liever als regio in Europa, en die sterktes blijven gebruiken als bouwstenen voor de extra elementen die een meer op 'kennis' gerichte economie faciliteren, zonder daarmee de noodzakelijke voorwaarden, zoals een betrouwbare infrastructuur en een goed milieu te veronachtzamen.
- Er moet een nieuw "Poldermodel" komen m.b.t. beslissingen over infrastructuur, opdat we de slagvaardigheid vergroten, onder behoud van onze democratische rechtsstaat, en met inachtneming van onze milieuverantwoordelijkheden als goede rentmeesters voor de toekomst.

Graag wil ik het een en ander toelichten aan de hand van 4 concrete vragen:

1. Waar moet Nederland in de toekomst zijn geld mee verdienen?
2. Aan welke voorwaarden moet dan worden voldaan?
3. Hoe kunnen we dan toch een leefbare samenleving behouden?
4. Wat betekent dit voor de politiek en de overheid?

1. WAAR MOET NEDERLAND IN DE TOEKOMST ZIJN GELD MEE VERDIENEN?

Traditionele Nederlandse sterktes

Uiteraard is onze handelsgeest en het daaraan gerelateerd transport sinds de Gouden Eeuw beroemd. Natuurlijk hebben wij een goede naam in landbouw, tuinbouw en veeteelt.

- Ter illustratie over transport even wat cijfers.
 - * Ongeveer 600.000 mensen zijn werkzaam in transport, logistiek en communicatie.
 - * De waarde van alle vervoerde goederen over de weg in, naar, uit Nederland is ongeveer 1.500 miljard gulden per jaar. Dat is circa 100.000 gulden per Nederlander, meer dan twee keer het Bruto Nationaal Product en meer dan twee keer de totale handelsrelatie Europa-Amerika.
 - * Nederland doet 27% van het Europese internationale wegvervoer.
- Nederland is meer een handels en agrarisch land dan een industrieland. Ter illustratie moge gelden dat 40% van het BNP in Duitsland voortkomt uit industriële activiteiten, terwijl dit in Nederland dit slechts 20% is.

Wat is daarbij gekomen?

- De laatste decennia is er veel meer sprake van logistieke dienstverlening, centrale Europese distributie, Value Added Logistics en zelfs indistributie.

Oorzaak traditionele sterktes

- Nederland ligt op een geografisch goede plek - aan zee - ten opzichte van een dichtbevolkt en welvarend stuk Europa en straks in toenemende mate Oost-Europa. Er is ook een natuurlijke infrastructuur: de Delta en de rivieren, er is een concentratie van activiteiten in twee mainports met aanverwante dienstverlening.
- Nederland kent een lange liberale traditie. Geen bescherming/protectionisme maar handelen naar de tucht van de markt. Nederland kende als eerste een volledig ge-liberaliseerde transportmarkt. In Duitsland verdienden Duitse ondernemers tot zo'n vijf jaar geleden nog een dikke boterham aan het beschermde binnenlands vervoer. Het internationale werk mocht een ander - lees Nederland - doen. Nu de grenzen open zijn, doet vandaag de dag Nederland daarom bijna 90% van al het grensoverschrijdend vervoer met Duitsland, één van Nederlands belangrijkste handelspartners.

Wat zijn de verdere ontwikkelingen?

- Fabricage wordt in toenemende mate een vorm van assemblage (kijk bijvoorbeeld naar de grote autofabrikanten in de wereld). Hierbij wordt tijdige aanvoer van onderdelen, waarde toevoegen op locatie en efficiënt uitdistribueren - logistiek dus - een integraal deel van het "productie" proces.
- Daarnaast gaan een heleboel bedrijven hun zogenaamde kerncompetenties (core business) enger definiëren. Steeds meer wordt voor productie en logistiek een dienstverlener in de hand genomen, die het hele gamma van activiteiten tussen "creatie" en "locale verkoop aan de markt", overneemt.
- Het zijn dit soort zogenaamd "footlose" activiteiten die de toekomst van de Nederlandse economie gaan bepalen. Daarbij wordt "footlose" als volgt omschreven : stel er is een be-

drijf dat zijn hout uit Scandinavië haalt (basisproductie grondstoffen) en deze als meubels verkoopt in Nederland, België en Frankrijk (markt), dan is het zo dat alle - tussenliggende - activiteiten in de keten, die niet te maken hebben met de winning en verwerking van de grondstof, of met het aan de markt brengen van het eindproduct, "footlose" genoemd worden. Het bedrijf zal voor die tussenliggende activiteiten de voor die activiteiten meest gunstige locatie opzoeken. Het is daarbij niet meer gebonden aan de locatie van grondstof dan wel aan de locatie van markt.

- In toenemende mate is de bedrijvigheid in Europa en zeker ook in Nederland te kenmerken als "footlose". Dat betekent dat dat soort bedrijvigheid en de bijbehorende werkgelegenheidsverschaffing niet eeuwig verankerd is in Nederland en - indien de omstandigheden/voorwaarden slechter worden - ook weer kan vertrekken.
- Niet alleen het verladende - en verschepende bedrijfsleven (dat wil zeggen de industrie en de handel: de opdrachtgevers van de vervoerders) kent deze tendens, ook de vervoerders zelf zijn in feite "footlose". Kijk naar KLM, die in principe niet aan Schiphol gebonden is op de lange termijn. American Airlines is indertijd ook met zijn hoofdkantoor en hele operatie uit New York vertrokken naar Dallas. Kijk ook naar ondernemingen in het beroepsgoederenvervoer over de weg, en naar rederijen. Die kennen het zogenaamde "uitvlaggen" van werkgelegenheid naar het buitenland.

Moet Nederland zijn koers gaan verleggen in de toekomst?

- Er zijn mensen in Nederland die zeggen, dat wij ons niet meer zo op "dat transport" moeten gooien, maar dat we ons moeten gaan concentreren op meer kennisintensieve activiteiten (de brainport filosofie). En dat "dus" de investeringen in infrastructuur kunnen worden stopgezet of geminimaliseerd. In hun ogen dienen die wegen, spoorwegen en mainports alleen maar om meer "doorvoer" aan te trekken. Zij zien Nederland verworden tot "transito-economie" die onvoldoende toegevoegde waarde genereert. Zij vinden dat de koers radicaal moet worden omgegooid.
- Diegenen die dit stellen, laden het risico op zich dat zij de maakbaarheid van de samenleving in het nieuwe millennium (the networking-age) overschatten, en de basiskarakteristieken van de Nederlandse - en de wereld - economie onderschatten.
 - ① Zij miskennen de basisrol die transport en distributie heeft voor elk type economie en speciaal voor de Nederlandse. Deze rol neemt eerder toe dan af.
 - * Basisvoorwaarde voor aantrekken van footlose activiteiten is bereikbaarheid en een goede infrastructuur op het gebied van logistieke - en productie - dienstverlening.
 - * De wereld verlogistiekt: niet alleen wordt "productie" steeds meer "assemblage gekoppeld aan distributie", de rol van logistiek in de wereld wordt ook qua volume steeds groter. Volgens het IMF zal de wereldhandel van 16 triljoen US dollars (nu) groeien naar 48 triljoen US dollar (2015). Meedoen aan de "global world" in het Internet tijdperk, is meedoen aan logistiek. Het is welhaast onmogelijk dat Nederland gewoonweg selectief niet zou meedoen.
 - ② Zij onderkennen niet, dat Nederland géén transito-economie is, maar een toegevoegde waarde economie. Als illustratie moge gelden dat 85% van al het wegvervoer betrekking heeft op afstanden kleiner dan 150 km. Of anders gezegd: van al het wegvervoer van, naar en door Nederland is 73% (!) binnenlands, 23% in/uitvoer en

slechts 4% doorvoer/transito. Er wordt binnen Nederland dus wat met die vracht gedaan: opgehaald, verwerkt en afgeleverd.

- ③ Zij houden geen rekening met het gegeven, dat - net zoals in de hiërarchie van menselijke behoeften van Maslow - de top van de economische pyramide weliswaar kennisintensief kan zijn, maar dat die steunt op een brede basis van andere, blijvend noodzakelijke, economische activiteiten, zoals transport, distributie en logistiek. Waar "brainport" dus de top van de economische pyramide à la Maslow vormt, zou je "mainport" de basis kunnen noemen. Met andere woorden: hoewel door sommigen ogenschijnlijk een tegenstelling tussen brainport en mainport wordt gesuggereerd, kan de één niet zonder de ander.
- Daarnaast kunnen wij onze Nederlandse cultuur en erfgoed niet verloochenen. De Nederlandse economie kenmerkt zich niet - zoals in Duitsland wel het geval is - door een nadruk op het fabriceren, of - zoals in de U.S.A. (Silicon Valley) het geval is - door een nadruk op een veelheid van zelfstartende ondernemers op het gebied van hard- en software in de zogenaamde ICT sector. Net zo min als onze cultuur toestaat dat wij van een handelsland een fabrikantenland worden, kunnen wij plotseling de gehele werkgelegenheid omschakelen naar uitsluitend brainport activiteiten. Een cultuurverandering is niet makkelijk - bijna ondoenlijk - in een volk. Zelfs de grote roerganger Mao kon met al zijn macht China niet blijvend de Culturele Revolutie opdringen. China is en blijft een zakelijk handelsvolk, met daarbij een rijke innerlijke cultuur.
 - Nederland moet daarom verder uitbouwen waar het goed in is. De levenscyclus of S-curve van ons type economie is niet beëindigd, integendeel: zoals gezegd, logistiek wordt een steeds integraler onderdeel van besluitvorming in fabricage- en assemblageprocessen. Dat neemt niet weg dat wij daarnaast en daarenboven moeten meegaan (en waar mogelijk voorop lopen) in de vernieuwingen op het gebied van brainport activiteiten, zoals callcenters, internetservices, uitgeversactiviteiten, telefoonnetwerk/hubbing, telewerken, ICT dienstverlening, etc. Wij hebben daarvoor juist een goede culturele bagage!
 - Dit alles betekent wel, dat Nederland, om haar geld te verdienen en haar werkgelegenheid te creëren, in lijn met haar liberale traditie wederom kiest voor de moeilijkste weg: het in concurrentie met andere Europese regio's behouden en aantrekken van juist die bedrijvigheid die steeds meer "footlose" wordt, of per definitie "footlose" is (bijvoorbeeld de brainport activiteiten).

Footlose bedrijvigheid vestigt zich waar de voorwaarden goed zijn, en verplaatst zich weer relatief makkelijk, als de voorwaarden gaan tegenvallen. Daarom moeten wij ons dus afvragen, aan welke voorwaarden Nederland moet voldoen, willen wij de Nederlandse economie en de werkgelegenheid op peil en bij de tijd houden.

2. AAN WELKE VOORWAARDEN MOET DAN WORDEN VOLDAAN

Uiteraard zijn er vele voorwaarden waaraan voldaan moet worden om aantrekkelijk te zijn voor buitenlandse en binnenlandse investeerders, alsmede om kerncompetenties te kunnen uitbuiten. Zo zijn er bijvoorbeeld de fiscale faciliteiten, het algemeen ondernemingsklimaat, de kwaliteit en de talenkennis van de beroepsbevolking etc.

Waar ik mij in het kader van deze voordracht toe wil beperken zijn een aantal voorwaarden op het gebied van ruimtelijke inrichting en infrastructuur.

Daarom allereerst nog enige zaken betreffende het begrip “mainport”. Er zijn mensen die redeneren vanuit de gedachte dat 1) het mainport begrip verouderd is en dat 2) mainports alleen maar dienen om meer transitostromen aan te trekken die vervolgens onvoldoende toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie (werkgelegenheid) opleveren, en het milieu onnodig belasten..

Daarover de volgende kanttekeningen:

- * Een van de argumenten die je hoort bij de stelling als zou het mainport begrip - zoals bijvoorbeeld in Rotterdam - verouderd zijn, is dat rederijen veel beter decentraal en met kleinere schepen, in bijvoorbeeld Marseille, Genua, Le Havre hun containers kunnen aanlanden. Daardoor zou dan het inefficiënte landtransport door Europa veel korter kunnen zijn. Dit zou beter zijn dan steeds grotere containerschepen te bouwen, die allemaal vanuit Singapore of Hong Kong eerst naar Rotterdam gaan en waarvan de lading in zeer grote getale dan vervolgens over weg, rail en binnenvaart naar de diverse Europese eindbestemmingen wordt gebracht.
Dit argument houdt echter geen rekening met het antwoord op de vraag waarom rederijen als bijvoorbeeld P+O Nedlloyd en Maersk zich zoveel moeite getroosten om te investeren in zeer grote containerschepen. Met andere woorden, de vraag is of het mainportconcept wel zo verouderd is. Immers, de Maersken van deze wereld gaan geen tientallen miljoenen dollars investeren in nog grotere schepen (in plaats van kleinere) als daar geen lange termijn strategische visie en een kostentechnische en logistieke onderbouwing achter zit.

Daarnaast is het overtrokken om van een transitoeconomie te spreken als de cijfers uitwijzen dat een zeer groot gedeelte van de in Rotterdam aangelande containers bestemd is voor Nederland en het dichtbij zijnde Ruhrgebied in Duitsland.

Ook de gedachte dat mainportsystemen verouderd zijn en dat we beter ‘local for local’ zouden kunnen produceren, om zo te voorkomen dat bijvoorbeeld tomaten vanuit het verre Spanje worden vervoerd om hier verkocht te worden, is te kort door de bocht en veel te ongenueanceerd.

Vanuit energie-oogpunt denk men namelijk vaak, dat die tomaten beter in het Westland geteeld kunnen worden, als ze toch in Nederland gegeten worden. Zo spaart men immers energie, omdat men een lange reis met een vrachtauto, of schip, bespaart, heet het dan.

Toch ligt dit anders: in Spanje gaat de zon namelijk voor niets op, terwijl in het Westland de kassen met veel energie moeten worden warmgestookt.

De Westlandse tomaten ‘kosten’ daarom per saldo twee keer zoveel energie als de Spaanse (inclusief de extra energie voor het langere transport van en naar Spanje). Hiermee zij overigens niets gezegd over de zeer goede kwaliteit van ‘onze’ Westlandse tomaten!

- * De stelling dat je geen mainport nodig hebt om toch tot economische bloei te komen, wordt nogal eens geïllustreerd met het voorbeeld uit Silicon Valley waar een bloeiende cultuur bestaat van kleine ondernemingen die in de High Tech sector actief zijn. Er is daar veel werkgelegenheid en welvaart, terwijl de luchthaven van San Francisco toch geen mainport is. “Dus” hoef je van Schiphol ook geen mainport te maken, heet het dan.

Deze redenatie miskent echter volledig het feit dat de zogenaamde bestemmingsmarkt van Nederland - en KLM - vele malen kleiner is dan die van het gebied rondom en ten zuiden van San Francisco. Nederland heeft in de luchthaven Schiphol juist een mainport kunnen creëren, omdat KLM en anderen samen met

Schiphol transferstromen aantrekken. En omdat die bestemmingsmarkt Nederland vanuit veel bestemmingen relatief klein is, zorgen juist de transferpassagiers voor een rendabele vliegtuigbezetting op weg naar en ook van Amsterdam. Daardoor kan de passagier vanuit Amsterdam non-stop naar relatief veel bestemmingen vliegen en vice versa. En onder andere daardoor wordt Nederland aantrekkelijk als vestigingsplaats voor de (buitenlandse) bedrijven, waardoor weer werkgelegenheid wordt geschapen. Ook om die redenen zou je je kunnen afvragen of Nederland überhaupt wel een brainport kan worden zonder mainport.

Alle brainport activiteiten zijn immers per definitie footlose. Juist dankzij goede mainports in Rotterdam en in Schiphol, kan Nederland bogen op een groot aandeel van Europese distributiecentra. Mede als gevolg daarvan komen er in toenemende mate fabricage - lees "assemblage centra" - en hoofdkantoren bij. Toegevoegde waarde dus.

Willen wij deze "footlose" bedrijvigheid (indistributie, assemblage, kennisintensieve activiteiten, R&D, ITC en serviceverlening op logistiek gebied en op productiegebied) behouden en aantrekken voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid, dan zijn er vier voorwaarden op het vlak van de ruimtelijke inrichting van ons land waar we aan zouden moeten voldoen.

Ik doel hier op de volgende voorwaarden: capaciteit, concentratie, consistentie en compensatie.

Capaciteit

- "Have capacity, will have employment", is een belangrijk adagium in een Europa waar ruimte zowel op economisch gebied als op milieugebied schaars wordt. Die regio of dat land dat die randvoorwaarde het best weet in te vullen, gaat uiteindelijk winnen.
- Als we bedenken dat 85% van het vrachtvervoer zich afspeelt binnen 150 km, dan moeten we om 1) onze bedrijvigheid te accommoderen, en 2) de consument te kunnen bevoorraden, open slagaders kunnen bieden op het gebied van weg, rail, water en ondergrondse pijpleidingen. Capaciteit "in de lucht" is daartoe ook essentieel. Daarbij moeten wij tevens onze haarvaten van weg en water, en waar mogelijk (light)rail, ook schoonhouden en niet laten dichtslibben.
- Er zijn twee voorbeelden te noemen:
 - * De Maasvlakte: eerst was op de Maasvlakte de bouw voorzien van een grote hoogoven c.q. elektriciteitscentrale. Deze ging niet door. Er was dus capaciteit. Op dat moment ontstond een nieuwe wijze van transport, namelijk die via containers. Rotterdam had op dat moment voldoende capaciteit om op die verandering in de markt snel in te spelen, en kon de markt dus pakken. Ook al omdat Rotterdam tevens voldoende (diepgang)capaciteit had voor grotere schepen.
 - * Schiphol: Schiphol heeft in de concurrentiestrijd met andere luchthavens altijd als groot voordeel zijn capaciteit gehad. Tot voor kort was er voldoende capaciteit om de groei te kunnen accommoderen (technisch, zowel als op milieugebied - in de terminals, zowel als in het banenstelsel). Door die capaciteit was Schiphol ook voor passagiers aangenaam om te vertoeven. Nu is die capaciteitsvoorsprong in het banenstelsel door allerlei omstandigheden verdwenen, en zie je dat luchthavens als Char-

les de Gaulle daarvan profiteren. Tevens is de passagiersperceptie van Schiphol door de knappere capaciteit verminderd.

- Capaciteit is ook nodig om een betrouwbare vorm van bereikbaarheid te kunnen garanderen. Zowel in de lucht, als over water en op het land. Immers, als je nooit zeker weet of er dit keer wel een file zal zijn, moet je om toch betrouwbaar te zijn, altijd twee of drie uur eerder weg, en ga je dus inefficiënt - en duur - met je tijd om.

Concentratie

- Net zoals het marketingprincipe dat alle meubelwinkels bij elkaar willen zitten op de woonboulevard, geldt dit principe ook bij de concentratie van logistieke activiteiten c.q. vervoersstromen. Concentratie is een “natuurlijke” beweging van met elkaar concurrerende marktpartijen. Zij zoeken elkaar op, niet alleen vanwege de grotere klandizie, maar ook vanwege de bijbehorende concentratie in aanbod en infrastructuur van ondersteunende services (onderdelen, reparaties etc.).
 - * Daarom is een “halve” mainport dan ook een onnatuurlijk en kunstmatig concept, dat zich nauwelijks laat forceren, laat staan maken. Diegenen die zeggen: “de vracht moet maar naar de ene luchthaven en de passagiers naar de andere”, miskennen dat circa 50% van de vracht met passagiersvliegtuigen aankomt. Dat is niet te splitsen. Of zij die zeggen “de charters moeten uitgeplaatst worden, we laten alleen de lijndiensten op de mainport toe”, miskennen het feit dat er een toenemende versluiting en integratie plaatsvindt tussen charters en lijnvluchten. Martinair en Transavia doen tegenwoordig heel veel aan lijnvluchten. KLM op zijn beurt, verhuurt ook veel plaatsen op zijn lijnvluchten als ware het geblokkeerde charterstoelen. Kortom, de markt laat zich dus niet zo maar dwingen.
 - * Twee mainports naast elkaar zijn ook moeilijk gelijkwaardig te houden. Kijk naar Charles de Gaulle en Orly. De markt trekt naar Charles de Gaulle (capaciteit van de luchthaven én concentratie van concurrenten). Net zoals de markt naar Londen Heathrow trekt. Kijk naar de luchthavens van Montreal: Dorval en Mirabel, Mirabel, een prachtige luchthaven op 70 mijl ten Westen van Montreal, heeft moeite om zijn hoofd boven water te houden. Dorval ligt veel dichterbij Montreal, en krijgt een toenemende vraag uit de markt, voor vliegtuigbewegingen.
 - * Een mainport op twee locaties is, gegeven het concentratie principe, ook eigenlijk een “contradictio in terminis”. Zo zijn Rotterdam en Antwerpen m.i. niet goed tot één mainport systeem te maken, omdat ze net te ver uit elkaar liggen en omdat een werkelijke splitsing van vrachtsoorten niet volledig zal worden gerealiseerd.
- Concentratie kan - door de aanwezigheid van veel ondersteunende diensten - overigens bijdragen om de eenmaal aangetrokken bedrijvigheid minder “footlose” te maken, en meer te binden aan de gekozen locatie.
- Concentratie is niet alleen voor marktpartijen interessant, het heeft ook een aantal andere voordelen. Je concentreert mogelijk negatieve aspecten op één geografische locatie, daarmee de controle ook verbeterend. Concentratie kan ook betekenen dat zaken door “economies of scale” beter gefinancierd kunnen worden.
- Een nieuwe vorm van concentratiedenken is overigens het corridor begrip. Een “corridor” is een term in de ruimtelijke ordenings wereld die op vele manieren gedefinieerd kan worden. Het houdt in ieder geval in, dat je in de nabije omgeving van een vervoersslagader een aantal activiteiten kan verrichten die juist door die vervoersslagader mogelijk worden.

Op zijn beurt kan dat de financiering van die vervoersslagader vergemakkelijken. Kijk naar de huidige discussies op het gebied van publiek-private samenwerking (PPS).

Consistentie

- Eén van de lessen die we kunnen leren van het ontwerp en de aanleg van Maasvlakte I is, dat we niet consistent zijn geweest in haar ontsluiting. Het is logisch om te veronderstellen, dat als het in de Himalaya heel hard gesneeuwd heeft, dat het in het voorjaar zal leiden tot wassend water in de rivieren van Bangladesh. Dit is met redelijke mate te voorspellen. Zo was het ook te voorspellen geweest dat de wassende stroom containers die over zee worden aangevoerd, landzijdig moet kunnen worden afgevoerd. Hier is echter onvoldoende rekening mee gehouden, zodat we nu te kampen hebben met een te krappe ontsluiting: veel te weinig wegcapaciteit; en voor het railvervoer is slechts enkelspoor beschikbaar. Het kost ons nu handenvol extra geld - en zeer lange procedures - om deze ontwerpfout uit het verleden te corrigeren en extra capaciteit in te passen in een inmiddels bestaande omgeving. Daarom dienen dit soort projecten consistent - dus ook integraal - te worden uitgedacht.
- Op deze wijze zou je ook over openbaar vervoer kunnen spreken. Willen wij een economisch rendabel openbaar vervoer inrichten binnen Nederland, dan zullen wij moeten streven naar stadsgebieden met een bepaalde dichtheid, Dat betekent: bevolkte en dus leefbare binnensteden
Een leefbare binnenstad betekent vervolgens, dat we daar moeten kunnen wonen en werken, recreëren en sporten, van cultuur genieten, wandelen en fietsen, dineren en winkelen. En wie dineren en winkelen zegt, zegt bevoorrading. Derhalve moet er, al doorredenerend, gezorgd worden voor voldoende mogelijkheden van bevoorrading van alle winkels en bedrijven. Anders trekken die uit de binnenstad weg en verhuizen ze naar het perifere platteland, waardoor diezelfde stad ontvolkt en verpaupert. Daaruit volgt weer dat openbaar vervoer dan geen kans meer heeft.

Compensatie

- Indien er sprake is van onttrekking aan het landschap door aanleg van nieuwe (weg of rail) infrastructuur, of door de bouw van woningen en bedrijfsterreinen, zou gestreefd moeten worden naar een vorm van compensatie door - in balans daarmee - te investeren in natuurgebied van vergelijkbare omvang. Dat hoeft overigens niet altijd op of nabij diezelfde locatie te liggen.
 - * aanleggen van extra bos/gewassen om CO2 te absorberen.
 - * aanwijzen van gebieden die als natuur- of landschapsgebied in de toekomst niet kunnen worden aangetast.
- Uiteraard zal voor nieuwe infrastructuur (weg, rail) gezorgd moeten worden voor een landschappelijk fraaie – en ecologisch verantwoorde – inpassing.
- Overigens, als het gaat om het vergroten van de capaciteit, dan is het wenselijk om eerder de bestaande weg uit te breiden dan een nieuwe te bouwen. Door uitbreiding van een bestaande weg met extra rijstroken wordt de reeds bestaande ecologische aantasting (circa 500 m. ter weerszijden) slechts marginaal vergroot. Bij aanleg van een nieuwe weg zou er niet alleen sprake zijn van het creëren van een extra ecologische aantasting van 2 x 500 m plus de breedte van de weg, maar ook nog eens van een extra doorsnijding van het landschap. Analooq zou ook nieuwe spoorinfrastructuur zo veel als mogelijk langs reeds bestaande rail/weginfra moeten lopen.

Na dit pleidooi voor capaciteit, concentratie, consistentie en compensatie kan men zich afvragen in hoeverre wij dan toch kunnen zorgen voor een leefklimaat waar onze kleinkinderen en achterkleinkinderen ook nog van kunnen genieten, in natuurlijke gezondheid.

3. HOE KUNNEN WE DAN TOCH EEN LEEFBARE SAMENLEVING HOUDEN

Er zijn respectabele mensen die beweren, dat wij moeten komen tot een “economie van het genoeg”. Steeds maar meer, zal leiden tot een uitputting van de bronnen van onze aarde en een nadelige balans veroorzaken op gebieden als (1) uitstoot van schadelijke stoffen en (2) de te snelle en te grote verwarming van de aarde.

Waar het onomstreden is, dat ieder van ons (en elke bedrijfstak voor zich) grote inspanningen zal moeten leveren om CO₂ uitstoot en NO_x uitstoot te verminderen (in absolute zin), is het de grote vraag of dit alleen maar kan door de economie stop te zetten, in de zin van “stop the world, I want to get off”.

Natuurlijk is dit een fundamenteel probleem: het is namelijk uiterst moeilijk om de productie- en consumptiepatronen van de wereldburger drastisch om te buigen. Hoe zou je bijvoorbeeld moeten realiseren dat die burger in de supermarkt maar uit een beperkt en van bovenaf gelimiteerd assortiment kan kiezen? Dus, in plaats van een keuze uit tien soorten waspoeder, maar een keuze uit vijf. Dit zou een diepgaand ingrijpen in ons maatschappelijk bestel vergen. Dit ingrijpen zou wellicht alléén kunnen, als wij terug zouden gaan naar een dictatoriale aanpak in een totalitair staatsbestel.

Afgezien van de vraag of dit echt wenselijk is – we zouden dan terug moeten naar een vorm van geleide economie zoals die in de oude Sovjet-Unie werd toegepast -, lijkt me zulks ook nauwelijks mogelijk. Met name omdat we in deze tijd van Internet, e-mail, netwerken en de instantane beschikbaarheid van informatie voor iedereen, geen dictatuur meer in stand kunnen houden. Ons bestel wordt juist steeds meer een “transactie”-samenleving, in plaats van een op hiërarchie gebaseerde maatschappij.

Bovengenoemde weg om de milieu-afkalving een halt toe te roepen, is dus lastig en m.i. bijna onbegaanbaar. We moeten dus op zoek naar een andere weg.

En die weg lijkt er mogelijkwijze te zijn: Er zijn namelijk ook geleerden die juist het tegendeel beweren; die zeggen dat een bloeiende economie een noodzakelijke voorwaarde is voor een goed en effectief milieubeleid, en voor het bereiken van de nodige resultaten op dat gebied. Er wordt dan verwezen naar het voorbeeld van New Delhi waar in het midden van de stad een zeer vervuilende kolencentrale staat.

Door de gebrekkige economische draagkracht van de Indiase economie, is er geen geld om deze centrale te vervangen door een veel schonere. In vele ontwikkelingslanden is de schadelijke uitstoot van auto's, brommers en motoren vele malen groter dan in het rijke Westen. Voor het verbeteren van de milieuprestatie van deze voertuigen is in die landen eenvoudigweg geen geld en (derhalve) geen prioriteit.

Het hoopvolle en interessante is overigens dat die activiteiten, waarvan zojuist in hoofdstuk 1 is gesteld dat die door Nederland dienen te worden nagestreefd, omdat ze recht doen aan onze handelsgeest en cultuur, nu net relatief schone activiteiten zijn. We praten dan dus over assemblage, value added logistics, distributie van kennis en services en ICT activiteiten. Die hebben overigens betrouwbare bereikbaarheid nodig als één van de succesvoorwaarden; dus open slagaders (weg, rail, binnenvaart) en haarvaten (weg).

Interessant is ook dat milieu een (internationale) vestigingsplaatsfactor wordt. Geen buitenlands of binnenlands bedrijf (of hun medewerkers) wil meer werken en wonen in een vervuilde omgeving. De kwaliteit van de leefomgeving - die overigens niet alleen te maken heeft met milieufactoren, maar ook met zaken zoals opleiding, beschikbaarheid van scholen, nabijheid van recreatiemogelijkheden en cultuur, en de afwezigheid van criminaliteit - wordt dus een belangrijke factor in het behoud en het aantrekken van werkgelegenheid. Derhalve zal de aandacht van overheid en bedrijfsleven op een natuurlijke wijze worden gericht op het "vermarkten" (en dus het verbeteren) van deze nieuwe "sleutelfactor voor succes".

Derhalve pleit ik voor het kiezen van activiteiten op de tweede weg, omdat die eerste weg mij onhaalbaar lijkt en uiteindelijk ook niet effectief, gegeven de toenemende wereldbevolking - die moet kunnen eten en werken. Hoe moeilijk die tweede weg ook is, hij lijkt meer kans van slagen te hebben.

Wat dus niet doen

- Het toepassen van de "strategie van het verkeersinfarct", die door sommigen wordt bepleit met de gedachte dat "ze" dan vanzelf wel een betere oplossing zullen verzinnen, of dat "ze" dan wel minder gaan vervoeren, is niet realistisch en bovendien contraproductief: vastlopend vervoer betekent zowel milieuvervuiling (66% meer uitstoot in de file dan als men door kan rijden) als een stagnerende economie.

Als de 1.500 miljard gulden, die het Nederlandse wegvervoer nu per jaar aan waarde vervoert (d.w.z. circa 100.000 gulden per jaar per inwoner (!)), niet meer op tijd of helemaal niet aankomt (wie heeft over een transitoeconomie?), dan heeft dit grote gevolgen voor de Nederlandse productie-/assemblage activiteiten en de interne en externe handelsrelaties van Nederland.

Een tijdje geleden is door de Technische Universiteit van Eindhoven uitgerekend wat er zou gebeuren als het gehele Nederlandse wegvervoer een hele week collectieve vakantie zou opnemen (dus een soort "transvak" à la de bouwvak). Dan zouden na drie dagen de verse groenten uit de supermarkten zijn verdwenen, na zeven dagen zouden de schappen van de supermarkten vrijwel leeg zijn en na vijf dagen zou de benzine op zijn.

Dat deze studie de werkelijkheid zeer dicht benaderde, bleek kort daarna toen in Frankrijk de wegen gedurende 12 dagen werden geblokkeerd en deze effecten daadwerkelijk optraden. Die 12 dagen schijnen Frankrijk op jaarbasis zo'n 1/2 procent BNP gekost te hebben.

- Het inzetten op het zogenaamde "prijsbeleid", te weten het verhogen van de accijnsen of de kosten voor het wegvervoer, opdat er (1) minder volume zal worden vervoerd (vraagvermindering), en opdat (2) daardoor de milieu- en congestieproblemen zullen worden opgelost, is iets wat in de logistieke praktijk van het leven op die manier niet zal gebeuren. De economen die deze gedachte voorstaan, beginnen dan over de bekende theorie van "vraag en aanbod curves". Een hogere prijs doet toch immers de vraag verminderen? Het profijtbeginsel doet toch zijn werk? Wie ben ik om deze kernen van de economie in twijfel te trekken. Het is echter wèl zo dat, door (1) verhoudingen in productie- en transportkosten, door (2) totaal verschillende elasticiteiten van transport voor diverse goederen, door (3) marktverhoudingen in het goederenvervoer, en door (4) toenemende concurrentiedruk op kosten en rationalisatie, deze theoretische vliegers minder hoog op gaan en veel min-

der effect sorteren dan de proponenten denken. Bovendien doen door diezelfde concurrentiedruk de marktpartijen zelf al een heleboel aan rationalisatie van transportafstanden en voertuigkilometers, volrijden etc.

Overigens over dat volrijden nog het volgende: Er wordt nogal eens door economen gesuggereerd als zou de gemiddelde vrachtwagen maar voor 50% vol zitten. Dit is een foute weergave van de werkelijkheid. Waar het misverstand zit, is in de statistieken.

Het CBS en Eurstat gebruiken nog steeds de voor dit doel wat inadequaat begrippen als "tonnen" en "tonkilometers". Zij zouden moeten uitgaan van het begrip "benutting". Immers, als ik als ondernemer mijn vrachtauto vol heb met bloemen of WC papier, of als mijn tankauto vol zit met een bepaald gas, dan is mijn auto volledig benut, maar "statistisch" heeft hij dan slechts een beladingsgraad van zeg 10%. In werkelijkheid is de benuttinggraad vele malen hoger dan die zogenaamde 50%. Voor het binnenlands distributievervoer is dat onlangs gemeten op 75%. Voor het grote internationale vervoer ligt dat op circa 85 à 95%. De vervoerder moet overigens wel: anders redt hij het niet in de concurrentiestrijd.

Het duurder maken van transport op die manier helpt dus niet om de milieugevolgen van transport te beperken, dan wel de vraag naar vervoer significant te verminderen, of wel congestie terug te dringen. Een doelbelasting heffen 'an sich' en dan niet een directe koppeling maken met maatregelen ter verbetering, die zichtbaar zijn voor de burger, werkt maatschappelijk niet. Overigens zouden opbrengsten uit eco-heffingen sowieso zichtbaar moeten worden ingezet om milieuproblemen aan te pakken. Bij een betere milieupformance van de burger of het bedrijf, of de auto, de trein, het schip, de vrachtauto moet die eco-heffing dan ook weer omlaag, anders zullen dit soort maatregelen door de maatschappij niet meer geaccepteerd worden en wel eens contraproductief kunnen zijn voor de economie als geheel.

- Het verschuiven van alle vracht van de weg naar trein en binnenschip, wordt door sommigen als dé oplossing gezien. Zij denken, dat de trein - per definitie en altijd - milieuvriendelijker is, dan de vrachtwagen. Datzelfde geldt voor het binnenschip. Ook hier moet men geen appels met peren vergelijken. De werkelijkheid is stukken genuanceerder. Enerzijds miskent deze gedachtegang het feit dat de vrachtauto qua milieupformance sinds de 70er jaren een ongelofelijke sprong voorwaarts heeft gemaakt (79% minder koolmonoxide, 83% minder koolwaterstof en 86% minder stofdeeltjes); en dat een moderne veertigtonner een derde minder brandstof verbruikt dan zijn voorganger uit de 70er jaren (dat wil dus zeggen een evenredige hoeveelheid minder CO₂ uitstoot); anderszins blijkt vervoer over de weg in een aantal gevallen milieutechnisch beter, dan intermodaal vervoer.

Een recent Deens onderzoek wijst dit uit. Ook onderzoeken van TLN bevestigen deze uitkomst. Zie het rapport 'Het vergelijken van appels en peren'. Daarnaast is recentelijk ook het RIVM met een veel genuanceerder standpunt hieromtrent gekomen.

Bovendien moet altijd nog rekening gehouden worden met voor- en natransport bij rail en binnenvaart. Dat zal over de weg moeten, omdat niet elke supermarkt in de stad aan een rail of aan een gracht ligt.

Tenslotte: al zouden we alles uit de kast halen om vracht van de weg naar de trein en binnenvaart te sluizen (modal shift) en de trein zou een performance hebben die hiertoe optimaal was (en we weten dat dit in Europa bij lange na nog niet geval is) dan nog zal het goederenvervoer over de weg blijven groeien. Er is een natuurlijke limiet van wat je intermodaal kan doen.

Het verschuiven van alle vracht van weg naar trein en/of binnenschip, helpt overigens in het geheel niet om de congestie terug te dringen, laat staan op te lossen. Ter illustratie

het volgende: Het totaal aantal vrachtwagens in Nederland bedraagt circa 120.000 eenheden. Dat is slechts 2% (!) van het totaal aantal voertuigen (incl. auto's en bestelbusjes). Per jaar worden er in Nederland zo'n 450.000 à 500.000 nieuwe personenauto's verkocht. Per saldo (netto) groeit het personenautopark per jaar met zo'n 150.000 à 200.000 eenheden. De jaarlijkse netto groei van het aantal personenauto's is dus veel groter dan het totale bestand aan vrachtauto's. Sinds 1980 is het aantal vrachtauto's gestegen met 20%, terwijl het aantal personenauto's steeg met 33% (veel grotere basis) en het aantal bestelauto's maar liefst met 144%.

Kortom, de vrachtauto veroorzaakt de file niet en zeker niet in de spitsuren, waar woonwerkverkeer de oorzaak is.

Voor de goede orde: er moet wel degelijk gestreefd worden naar een "modal shift", omdat we capaciteit nodig hebben van zowel weg, water als rail, maar men moet van die "modal shift" niet het totale 'milieuheil' of het 'verkeersdoorstromingsheil' verwachten.

Wat dan wel doen

- De tweede weg betekent, dat er een heel pakket kleine en grote - samenhangende - maatregelen moet worden uitgevoerd. Waarbij het met name gaat om het zoeken naar win-win oplossingen; dit alles gekoppeld aan milieunormen in combinatie met het belonen van goed gedrag als die normen gehaald worden. Dit principe is toegepast in het studieproject van de wegvervoersector, getiteld "Het heft in eigen hand, op weg naar schoner transport".

Daar is een hele cluster van samenhangende maatregelen voorgesteld, die tezamen en in combinatie een significante reductie van CO2 en NOX uitstoot teweeg kunnen brengen, mits integraal gepland, goed uitgevoerd en goed gemonitord. Hierbij is rekening gehouden met de reeds genoemde groei van het wegtransport. Men heeft zich dus niet "rijk" gerekend door alleen de uitstoot per eenheid te verminderen. Men heeft zich als doel gesteld de totale uitstoot in absolute zin naar beneden te brengen.

- Doorstroming dient bij deze bronmaatregelen in ieder geval bevorderd te worden. Het stilstaan in de file alleen al kost dus 66% meer uitstoot dan als men in datzelfde traject kan doorrijden. En stilstaan maakt elke bronmaatregel die je neemt derhalve 66% minder effectief.

Daarom zal met spoed moeten worden gezocht naar nieuwe bronnen van financiering van infrastructuur. Immers de knelpunten die zijn ontstaan door jarenlang achterblijvende overheidsinvesteringen, en die al zijn vastgesteld in 1992, dienen nu met spoed te worden opgeruimd, willen we slechts een begin maken met filebestrijding en doorstromingsbevordering. Anders sterven we aan het verkeersinfarct, vóóordat de investeringen in openbaar vervoer vrucht dragen en wij überhaupt de kans hebben gehad om meer "brainport" werkgelegenheid aan te trekken. Overigens, we dienen tegelijkertijd krachtdadig te streven naar een betere benutting van de bestaande infrastructuur en het versneld betrouwbaarder maken van ons spoorwegsysteem (er zijn nu teveel storingen door sein- en wisselproblemen, kapotte bovenleidingen, baanvakken met achterstallig onderhoud, en verouderd treinmaterieel)

Nadat de ontbrekende schakels in het hoofdwegennet en het spoorwegennet (zoals reeds jaren geleden vastgesteld in het SVV.II) zijn gerealiseerd, dienen echter geen extra doorsnijdingen door het landschap meer te worden gemaakt (met uitzondering van eventuele hogesnelheids-/ magneettrein banen).

Vergroting van de wegcapaciteit dient dan dus te komen uit verbreding en/of "verdieping"

van de bestaande wegen. Daarnaast is het raadzaam om de wegen op zich veel 'flexibeler' te maken met behulp van elektronische toepassingen (signalerings- en informatieborden op de relevante grote wegen). Flexibiliteit bv in openstellen vluchtstroken tijdens de spits, creëren van speciale doelgroepstroken voor vracht- en busverkeer op bepaalde momenten, instellen van inhaalverboden of snelheidslimieten indien de verkeerssituatie daarom vraagt, op bepaalde tijden creëren van meer rijstroken op dezelfde weg met aangepast snelheidsregiem.

- Een aantal groepen van maatregelen voor het vrachtverkeer, zoals voorgesteld in "Het heft in eigen hand" geef ik hieronder weer:
 - * Ontwikkel schonere, geluidsarmere en zuiniger (vracht)auto's door verdere technische verbeteringen.
 - * Verbeter de kwaliteit van de brandstof en/of ga over op schone/andere brandstoffen.
 - * Verbeter de doorstroming en bereikbaarheid voor (vracht)auto's aanzienlijk.
 - * Verbeter het rijgedrag van de (vrachtauto) chauffeur.
 - * Verbeter de logistiek.
 - * Ga over op variabilisatie van wegenbelasting en accijnzen (km-heffing)
 - * Stimuleer de modal shift, niet alleen van vracht, maar met name ook van passagiers. Bevorder daartoe het openbaar vervoer, maar besef tegelijkertijd dat dat ons niet kan ontslaan van de noodzakelijke inhaalmaatregelen tbv 'de weg'.
 - * Maak gebruik van grotere vrachtvoertuigen (eco-combi's).
- De goede en integrale uitvoering van specifieke acties van deze clusters van maatregelen kan leiden tot het halen van 80% van de NMP doelstelling voor reductie van de NO_x - uitstoot voor 2010. Voor CO₂ kan men zo tot 50% van de Kyoto eisen komen.

Voor het resterende "gat" moet in de tussentijd verder gekeken worden naar secundaire/tweede orde effecten, alsmede naar nieuwe technieken.

- Zoals reeds in het vorige hoofdstuk is aangestipt, moet er ook compensatie gezocht worden voor CO₂ uitstoot, dat wil zeggen het absorberen van teveel uitgestoten CO₂ door aanleg van bijvoorbeeld bossen.
 - * Zo wordt er bij de tweede Maasvlakte gestudeerd op de aanleg van een extra natuurgebied.
 - * De firma Peugeot investeert Dfl. 20 miljoen in aanplant van bomen in het Amazonegebied.
 - * Zo wil Toyota ongeveer 5000 hectare bos aanleggen om CO₂ te kunnen absorberen.
- Met andere woorden: zonder ons nu al uitbundig op de borst te kloppen en zonder ons zelf rijk te rekenen, is er met een geconcentreerde inspanning veel milieuwinst te halen, onder behoud van economie en werkgelegenheid.

4. WAT BETEKENT DIT NU VOOR DE POLITIEK EN DE OVERHEID

Om aan de voorwaarden van capaciteit, concentratie, consistentie en compensatie te kunnen voldoen, gekoppeld aan het zoeken naar win-win situaties en het uitvoeren van een integraal pakket van maatregelen om uitstoot en milieu-overlast in absolute zin te verminderen, zouden we in Nederland (waar niet?) moeten streven naar meer integrale afweging, meer slagvaardigheid in besluitvorming, meer controle op daadwerkelijke realisatie en de timing daarvan, meer experimenteerdrijf en minder productie van stapels rapporten; en dat alles onder behoud van een werkelijk democratisch ingerichte samenleving.

Natuurlijk is dit op zichzelf niets nieuws, wij willen dit toch immers allemaal? Maar hoe doen we dat nu?

Bij wijze van een eerste aanzet tot het antwoord daarop, zou ik willen voorstellen een nieuw soort poldermodel te ontwikkelen, waarin de verworvenheden van het Nederlandse bestel worden gehandhaafd, onder gelijktijdige eliminatie van de ons zo overbekende zwaktes zoals trage besluitvorming, gebrekkige uitvoering, te ingewikkelde en te langdurige procedures. Daartoe zou ik een aantal karakteristieken van diverse landen willen combineren tot een nieuw poldermodel.

- Het gaat dan om de volgende zaken:

- * Het vermogen om strategische keuzes te maken en deze ook daadwerkelijk uit te voeren, zoals in Singapore.
- * Het vermogen om tot consensus te komen, en daarna ook werkelijk te gaan bouwen, zoals in Japan.
- * Het vermogen om grote infrastructurele werken nationaal aan te pakken, waarbij de zogenaamde "aanwijzing" vanuit de rijksoverheid al ingebouwd zit in het bestel, zoals in Frankrijk.
- * Het vermogen om gemeenten en provincies tevoren financieel te compenseren voor het ongemak wat ze van een nieuwe spoorlijn of weg door hun gebied krijgen. Met die compensatie kan men lokaal beslissen, of en hoe men de inpassing van die infrastructuur ter plekke wil regelen. Dit alles liefst onder druk van een deadline vóór welke men moet beslissen wat men met het geld gaan doen - zoals in België.
- * Het vermogen om de burger democratisch te beschermen tegen willekeur van de overheid, zoals in Nederland.

Echter, dan lijkt twee keer op hetzelfde project kunnen inspreken (en beroep kunnen aantekenen) voor de burger voldoende, en zou het onmogelijk moeten worden gemaakt om dat zeven keer, of meer, te kunnen doen.

- Het vermogen om een creatieve wijze ook financiering uit de private sector te kunnen gebruiken voor de aanleg van infrastructuur op basis van het corridorbegrip, concessiemodel en publiek-private samenwerking, zoals in Portugal en deels in Duitsland.

Kortom, als wij in Nederland de vrijheid zouden hebben om opnieuw onze samenleving in te richten, zouden wij een poldermodel moeten creëren dat van internationale allure is en de mix vormt van Singapore, Japan, Frankrijk, België, Nederland, Portugal en Duitsland.

Omdat zulks natuurlijk een wensdroom is, die juist in ons polderland met zijn vele uiteenlopende overleggenia, moeilijk snel te realiseren is, stel ik voor om te beginnen met iets kleiner. Dit alles om te oefenen en om ons niet te overeten. Het is al moeilijk genoeg. Op grond van de clustermaatregelen die ik in hoofdstuk 3 heb genoemd, zouden we moeten kunnen komen tot het sluiten van een totaalpakket tussen de overheid en de transportsector op het gebied van mobiliteit, milieu en (variabele) belastingen; een soort Camp David accoord, dat wordt voorgelegd aan het Parlement. Met daarin geregeld: wie doet wat, timing, deadlines, gedefinieerde (sub)resultaten en normen, en een bonus en malus regeling. Wij hebben als Transport en Logistiek Nederland het initiatief daartoe al genomen. Daaruit is het zogenaamde "Noordzee-beraad" ontstaan, waarin de voorzitters van VNO-NCW, MKB-Nederland, TLN, KNV, EVO, RAI, BOVAG, AVBB en ANWB zich hebben verenigd.

Daarnaast zullen we initiatieven, zoals het platform Incodelta, moeten ondersteunen. Hierbij zijn, bijv voor de corridor in het zuiden(Brabant), een aantal groeperingen op Provinciaal en gemeentelijk niveau, van vervoers- en milieuorganisaties, op Rijks-niveau, bij elkaar gekomen om de planologie van het hele gebied te bekijken, met de soms tegengestelde belangen die er zijn.

Bovendien zullen we op een moderne manier, via bijv internet, de burgers moeten betrekken bij zowel de informatie, de wenselijkheid, als het grove ontwerpproces, van grote Infrastructurele projecten. Dit alles met behoud van de kernwaarden van onze parlementaire democratie.

AFRONDING

- De vier concrete vragen, die leidraad waren bij mijn voordracht, zijn weliswaar niet wetenschappelijk, laat staan uitputtend, behandeld, maar zijn hopelijk op aangename en onderhoudende mate aangestipt.

1. Waar moet Nederland in de toekomst zijn geld blijven verdienen?

"Vasthouden aan de oorspronkelijke kerncompetenties van de Nederlandse economie en cultuur, en deze verder uitbouwen met kennisintensieve zaken zoals R&D en ITC. Echter niet denken dat een economie kan bestaan uit het alleen maar beoefenen van brainport activiteiten. Dat zou een gedrocht worden op zeer lemen voeten. In de hiërarchische pyramide van Maslow voor de vervulling van behoeften van de individuele mens, komt men ook pas aan zelfrealisatie (de top) toe, als men voldoende eten en bescherming heeft (de basis). Dit zelfde geldt voor de hiërarchische pyramide van economische behoeften van de maatschappij".

2. Aan welke voorwaarde moet dan worden voldaan?

"Naast een heleboel andere voorwaarden, moet in ieder geval aan capaciteit, concentratie en consistentie in besluitvorming en aanleg, worden voldaan". Ook compensatie van te loor gegane natuur/milieucapaciteit dient in het vaandel te staan.

3. Hoe kunnen we dan toch een leefbare samenleving behouden?

“Gebruik maken van de economische bloei bij realisatie en financiering van clusters van samenhangende maatregelen, om milieu-uitstoot te verminderen onder behoud van mobiliteit. Hiertoe dienen normstellingen te worden gekoppeld aan het belonen van goed gedrag, alsmede het zoeken naar win-win situaties, die er zeker zijn. Daarnaast zou gestreefd moeten worden naar compensatie in aanleg van natuurgebieden via de absorptie van teveel uitgestoten CO₂”.

4. Wat betekent dit voor de politiek en de overheid?

“Een nieuw poldermodel, waarbij het goede van de Nederlandse polder wordt gecombineerd met de verworvenheden van de landschappen van andere landen zoals Singapore, Japan, Frankrijk, België, Portugal en Duitsland. Laten we om te oefenen echter beginnen met het sluiten van een totaal akkoord tussen overheid en transportsector op het gebied van mobiliteit en milieu”.

Dames en heren, dank voor uw aandacht.

K.J. Noordzij – 2000/ en op kleine onderdelen:2002