

**Ruimte voor excellentie?
Ruimte voor de Excellentie!**

Jan Kiel
NEA
jki@nea.nl

Menno Langeveld
NEA
mla@nea.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

Samenvatting

Ruimte voor excellentie? Ruimte voor de Excellentie!

Het centrale thema van het CVS was voor de auteurs aanleiding om de uitdaging aan te nemen en op zoek te gaan naar excellente voorbeelden van vervoerplanologische projecten. Zij nemen u eerst mee naar enkele moeizame projecten die niet van de grond lijken te komen.

Wat betreft de moeizame projecten bekijken zij de HSL Zuid en de invoering van beprijzing voor het autoverkeer. Na een korte analyse van deze projecten wordt ingegaan op excellente voorbeelden *buiten* het verkeer en vervoer. Op het gebied van de sport, denk aan voetbal en volleybal, biedt Nederland heel wat excellentie. Maar ook wat betreft de waterbouwkundige werken zoals onze polders en de Deltawerken hebben belangrijke nationale en internationale betekenis.

En dan de vervoerplanologische projecten. Ook hier zijn voldoende projecten te noemen die excellent zijn. Niet alleen recente projecten maar ook oudere projecten passeren de revue. Met een aantal excellente inkoppers, maar ook met een aantal excellente verrassingen. We zijn in enkele gevallen namelijk domweg vergeten dat de projecten excellent waren. Enkele voorbeelden zijn de turbotonde, het voetgangersgebied zoals de Lijnbaan in Rotterdam en het woonerf. Deze voorbeelden hebben internationaal in de belangstelling gestaan en ook navolging gevonden.

De auteurs vergelijken de projecten op basis van hun merites en beschouwen wat een project excellent maakt. Belangrijke overeenkomsten die de auteurs bij de excellente projecten tegen kwamen, waren visie, ambitie en durf. Deze kenmerken zijn belangrijk voor projecten die we achteraf als geslaagd kunnen betitelen. Tegelijkertijd ontbreken visie, ambitie en durf bij de projecten die niet van de grond komen.

Naar aanleiding van de voorbeelden die we in deze paper geven, dagen we Hare Excellentie de minister van Infrastructuur en Milieu uit om ook met visie, ambitie en durf te komen wat betreft het verkeer- en vervoerbeleid. Durft zij het aan om alsnog over te gaan tot beprijzing? De auteurs hebben in elk geval nog een hele leuke studie over beprijzing uit de jaren zestig voor haar in de aanbieding.

1. Inleiding

Ruimte in Nederland is een kostbaar goed. We moeten verstandig met de beschikbare ruimte omgaan. Dit heeft geleid tot omvangrijke proces- en overlegstructuren om het beleid voor ruimtelijke ordening en mobiliteit te kunnen voeren. Hoewel diverse experts betrokken zijn bij het vormgeven van het beleid, lijkt het er op dat dit zelden tot excellent eindproduct leidt. Dit leidt tot de vraag of we worden overheerst door gemiddelde projecten op het gebied van de vervoersplanologie. In dit hoofdstuk laten we zien dat er wel degelijk hoogstandjes verricht worden. Eerst bekijken we enkele voorbeelden waar goede ideeën 'platgepolderd' worden. Daarna nemen we een kijkje buiten ons vakgebied. Vervolgens bekijken we een aantal excellente voorbeelden van vervoerplanologische aard. Tot slot geven we naar aanleiding van de voorbeelden die we in deze paper enkele aanbevelingen aan onze Excellentie, de minister van Infrastructuur en Milieu.

2. Waarom gaat het mis?

In dit hoofdstuk proberen we met een paar voorbeelden aan te geven waarom projecten in Nederland soms moeilijk van de grond komen. Een korte terugblik met mooie voorbeelden uit het verleden.



“Uitgaande van [...] de complexiteit van de vervoersstromen in de toekomstige Randstad zullen concentratie van vervoersactiviteiten en eenheid van beleid noodzakelijk zijn. Ook de uitvoering van de te nemen maatregelen en de exploitatie van het openbaar vervoer zal dan in nog sterkere mate dan thans om een gecentraliseerde leiding vragen. Het gehele Randstedelijke vervoer zal daarbij betrokken moeten zijn en wel op zodanige wijze tot eenheid gebracht dat één vervoersstelsel zal ontstaan”

Bron: Commissie Bevordering Openbaar Vervoer Westen des Lands (1972)

Al eind jaren zestig was men zich bewust van de problemen van het openbaar vervoer in de Randstad. De Commissie Bevordering Openbaar Vervoer Westen des Lands was destijds ingesteld om te adviseren over de te nemen maatregelen. Tussen het verschijnen van het eindrapport in 1972 en nu (2011) is het openbaar vervoer in de Randstad behoorlijk op de schop genomen. Denk bijvoorbeeld aan de aanleg van de Schiphollijn, de Zuidtangent en Randstadrail. Echter, één van de belangrijkste aanbevelingen van de Commissie is nooit opgevolgd. Een centraal geleid Randstedelijk openbaar vervoerstelsel is er nooit gekomen.

De ontwikkeling van Randstadnet heeft diverse aspecten die erop kunnen duiden dat vanaf 2011 het OV in de Randstad weer in de lift zit. Randstadnet ambieert alle bussen, trams en lightrail in de Randstad met hetzelfde logo (R NET) en in dezelfde kleur, met in alle voertuigen actuele reis- en overstap informatie, en de garantie dat de reiziger hooguit zeven minuten moet wachten om van het ene in het andere vervoermiddel te stappen. Een belangrijk minpunt: de ambitie (en belofte aan de reiziger) dat het plan in 2028 gerealiseerd moet zijn. Dat is 56 jaar na het verschijnen van de aanbeveling van de Commissie Bevordering Openbaar Vervoer Westen des Lands... .

Wat we hier zien is een fraai staaltje van het wiel opnieuw uitvinden. Als de aanbeveling van de Commissie destijds was opgevolgd in hetzelfde tempo als de ontwikkeling van Randstadnet, dan hadden we al in 1989 kunnen profiteren van een centraal geleid OV-stelsel in de Randstad. Waarom de aanbevelingen niet zijn opgevolgd hebben we helaas nog niet kunnen achterhalen. Wellicht gesneuveld onder druk van de (destijds vele) OV-bedrijven? Of de bestuurlijke drukte die we ook al in 1972 hadden? Wilde men de kool en de geit sparen? Het lijkt er op dat ambitie en durf hebben ontbroken om destijds de plannen met kracht uit te voeren.

"Aanbeveling 10: Invoering voor alle motorvoertuigen van een elektronische Meter, die zowel voor de heffing op het rijdend verkeer als voor de parkeerheffing gebruikt kan worden. Het gebruik van deze Meter moet wettelijk verplicht worden gesteld. In de wegen moet de bijbehorende apparatuur worden aangebracht. Invoering van een gedifferentieerde circulatieheffing" Teldersstichting (1968).

Beprijzing is niet iets van de laatste jaren of laatste decennia. Zoals het citaat aantoont, was men zich in 1968 al bewust van het feit dat beprijzing van het autoverkeer een belangrijk instrument kan zijn om te betalen voor het gebruik van de infrastructuur. Destijds werd al gesproken over het installeren van 'elektronische Meter' in het voertuig. De opbrengsten komen in een Wegenfonds dat bedoeld is voor de lopende en investeringsuitgaven voor de wegen.

Het Structuurschema Verkeer en Vervoer dat in 1977 verscheen rept echter met geen woord over het prijsmechanisme als instrument om te laten betalen voor het gebruik van de infrastructuur. Als we er latere nota's op naslaan dan zien we wel allerlei plannen. Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1988) spreekt over het invoeren van Rekening Rijden (zie bijvoorbeeld p58-59). De gedachte is om de groei van het autoverkeer te beteugelen met dit instrument. Het instrument is flexibel naar tijd, plaats, voertuig en tarief. Ook in de Nota Mobiliteit (2004:23) ziet het prijsbeleid ook als een manier om de gebruiker te laten betalen, in lijn met het EU Witboek uit 2001.

Ondanks alle discussies en berekeningen - consultants hebben er een flinke omzet aan gehad - is er nog steeds geen beprijzing ingevoerd. Koudwatervrees, een sterke autolobby, gebrek aan lef, verkiezingen die voor de deur staan? Of een brandstof accijns die als 'alternatief' instrument wordt gezien? Er zijn diverse redenen waarom we nog steeds geen beprijzing is ingevoerd. We zien vooral een gebrek aan **durf, visie en ambitie** om over te gaan tot de invoering.

3. Nederland excelleert

Waarin excelleert Nederland en waar gaat dit gepaard aan durf, visie en ambitie? In deze paragraaf geven we enkele voorbeelden *buiten* het verkeer en vervoer. De sport sector is bij uitstek een sector waar ambitie, durf en willen winnen voorop staan. Er zijn diverse voorbeelden uit het verleden waar durf, visie en ambitie tot successen hebben geleid.

In 1983 zet volleybal coach Arie Selinger in een lezing in Amsterdam zijn visie uiteen over techniek, ambitie en winnen. In 1985 wordt hij volleybal coach van het Nederlands herenteam. Zijn doel: een gouden medaille op de Olympische Spelen in Barcelona 1992. In 1987 ontstaat het zogenaamde Bankrasmodel. Dit was een revolutionaire aanpak waarbij getalenteerde volleyballers zich volledig inzetten om het hoogst bereikbare in hun sport te halen. Het team trainde uitsluitend voor internationale wedstrijden. De aanpak leidde uiteindelijk tot Olympisch zilver in Barcelona in 1992 en goud in Atlanta in 1996. Hoewel het pad naar de medailles niet zonder problemen werd afgelegd, kunnen we hier wat lering uit trekken: Visie, wilskracht, talent en tijd zijn nodig om het hoogst haalbare te bereiken.

Figuur 1: Goud voor het Nederlands volleybalteam



Bron: <http://www.volkskrant.nl/vk/nl/3744/Sportcanon/article/detail/1033237/2010/08/04/Volleybalgoud-magisch-moment-in-Atlanta.dhtml>

In 1965 werd Rinus Michels aangesteld als voetbal coach van Ajax. Michels introduceerde een zeer aanvallende speelstijl. Hij bedacht het Totaalvoetbal: alle spelers wisselen voortdurend van positie, aanvallers verdedigen mee en verdedigers vallen aan. Daarbij beschikte Ajax over zeer getalenteerde spelers als Crujff, Neeskens en Keizer. Voor tegenstanders lastig om tegen te spelen. De nieuwe speelstijl leidde in 1971, 1972 en 1973 tot het winnen van de finale van de Europacup 1 (tegenwoordig vergelijkbaar met het winnen van de Champions League). De lering die we hieruit trekken is dat visie, ambitie, talent en tijd nodig zijn om het hoogst haalbare te bereiken.

Niet alleen in de sport sector excelleert Nederland van tijd tot tijd. We hoeven maar naar onze waterstaatswerken te kijken om te zien dat we behoorlijk wat hebben bereikt. Vele eeuwen geleden (ca 800-1000) zijn de eerste polders in Nederland ontstaan. Kleinschalig van aard, maar het begin van het ontstaan van de vele polders die Nederland rijk is (ca 3000). De Italiaanse schrijver Edmondo de Amicis gaf in 1874 een reisbeschrijving over Nederland waarin hij zijn verbazing uitspreekt over het feit dat zo'n land bestaan kan. Zijn conclusie: De Nederlanders hebben Nederland gemaakt. Maar het grootste werk moet dan nog beginnen.

Tussen 1887 en 1892 leidde Cornelis Lely het onderzoek naar de Zuiderzeewerken. Het plan is na 1892 jaren blijven liggen tot de watersnoodramp rond de Zuiderzee in 1916. Samen met de hongersnood van 1918 was dit de aanleiding om een wet in te voeren en de werken ter hand te nemen. Tussen 1918 en 1975 is men bezig geweest met het afsluiten en inpolderen van de Zuiderzee. Deze Zuiderzeewerken behoren tot de grootste waterbouwkundige werken die ooit zijn uitgevoerd. Het plan van Lely is daarbij vrij nauwkeurig aangehouden. Wat we hieruit kunnen afleiden is dat er een visie bestond, die vrijwel ongewijzigd is aangehouden. Hoewel voortgekomen uit noodzaak, bestond er ook een gedurfde ambitie om het werk uit te gaan voeren.

In 1953 wordt Nederland opnieuw getroffen door de watersnoodramp. Vrijwel direct na de ramp werd de Deltacommissie ingesteld die tussen 1953 en 1955 een aantal adviezen uitbracht om herhaling te voorkomen. Kern van de adviezen is het afsluiten van zeegaten. In 1958 wordt gestart met de Deltawerken. In 1997 wordt met de Maeslantkering het laatste grote project opgeleverd. De gehele wereld kijkt met bewondering naar het werk dat hier is verricht. Het levert het Nederlandse bedrijfsleven overal ter wereld soortgelijke opdrachten op. De lering die we hieruit trekken: durf, visie en ambitie zijn nodig om een dergelijke klus te klaren.

Figuur 2: Deltawerken



Bron: <http://www.pretpark-nederland.nl/nl/deltawerken/home-deltawerken>

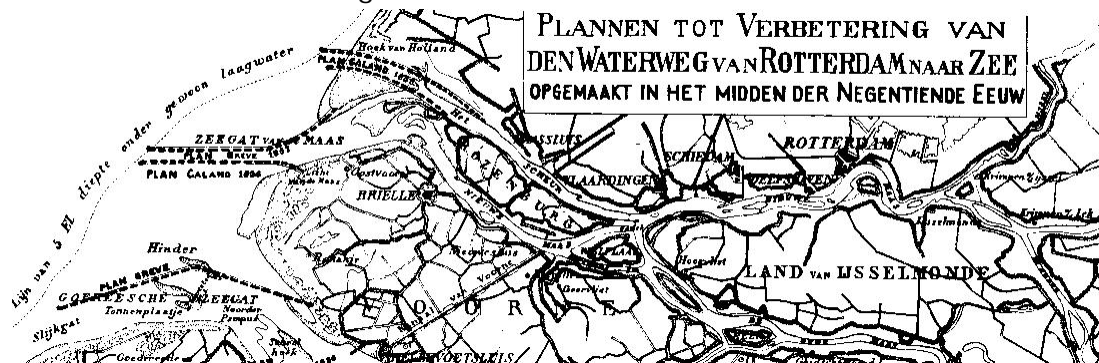
4. Vervoerplanologische excellentie

Excellentie in Nederland in diverse sectoren, ondanks of dankzij het 'polderen'. Maar hoe zit het dan met de vervoerplanologische excellentie? We geven enkele voorbeelden waaruit blijkt dat er wel degelijk excellente projecten in Nederland zijn uitgevoerd. De vraag is echter of we ze nog wel herkennen.

In 1837 werd de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) opgericht. Door de aanleg van een spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem, waarover in 1839 de eerste trein reed. In 'snelreinvaart' werden vervolgens ook verbindingen aangelegd naar Leiden (1842), Den Haag (1843) en Delft en Rotterdam (1847). Hoewel we het nauwelijks meer beseffen, was de aanleg van deze eerste spoorlijn een gedurfde en ook lastige onderneming. Het was de start van de aanleg van een uitgebreid spoorwegennet. We herkennen de vervoerplanologische excellentie hiervan niet meer. Maar historisch gezien was de eerste spoorlijn van groot belang voor de ontwikkeling van Nederland.

Halverwege de negentiende eeuw was Rotterdam al een belangrijke doorvoerhaven voor Engeland en Duitsland. Voor de destijds moderne zeeschepen was het niet goed mogelijk om de haven van Rotterdam aan te doen. Dat leidde ertoe dat waterbouwkundig ingenieur Pieter Caland in 1863 de opdracht kreeg om de Rijnmond tot aan zee door te trekken via een doorsteek bij Hoek van Holland. Hoewel het eigenlijk een waterwerk betrof, had het een grote waarde voor het goederenvervoer. Dankzij de aanleg van de Nieuwe Waterweg heeft Rotterdam zich kunnen ontwikkelen tot één van de grootste zeehavens ter wereld. Aanleiding was noodzaak, voor de uitvoering was durf, visie en ambitie nodig.

Figuur 3: De Nieuwe Waterweg



Bron: http://nl.wikipedia.org/wiki/Bestand:Overzichtsontwerp_Nieuwe_Waterweg_conversie.JPG

In 1916 verstrekke de Minister van Oorlog de goedkeuring voor de aankoop van grond in de Haarlemmermeer nabij Fort Schiphol, voor de aanleg van een militair vliegveld. Na de Eerste Wereldoorlog werd het vliegveld ook ingezet voor goederenvervoer en passagiers. Door toedoen van Albert Plesman werd in 1921 de KLM opgericht, dat een basis op Schiphol kreeg. De burgerluchtvaart nam in de jaren erna een steeds hogere vlucht. Na de Tweede Wereldoorlog nam het passagiersvervoer sterk toe. De regering had, ondanks een strijd achter de schermen –Rotterdam wilde ook een luchthaven- besloten dat Schiphol de *nationale* luchthaven werd. In de decennia erna heeft de luchthaven zich ontwikkeld tot een moderne en grote luchthaven (in 2010 15^e op de ranglijst van drukste luchthavens).

Doordat de regering ondubbelzinnig koos voor één nationale luchthaven heeft Schiphol zich kunnen ontwikkelen tot de luchthaven zoals we die vandaag kennen. Op vervoerplanologisch gebied is er een luchthaven afgeleverd die internationaal gezien een hoog aanzien geniet. En dat alles doordat in het verleden voor één nationale luchthaven is gekozen.

Niet alleen de grote werken, ook kleine initiatieven kunnen excellent zijn. In 1949 werd begonnen met de aanleg van de Lijnbaan in Rotterdam, op basis van een plan van het Architectenbureau Van den Broek en Bakema. Een speciaal voetgangersgebied in de stad was destijds een noviteit. Het trok bij de opening in 1953 dan ook veel internationale belangstelling. De Lijnbaan is achteraf een icoon geworden van de wederopbouw van Nederland na de Tweede Wereldoorlog. Het staat momenteel op de monumentenlijst. Door de mogelijkheid die werd geboden (een verwoest Rotterdam) en door een goed plan is de Lijnbaan ontstaan. Vervoerplanologisch bijna onovertroffen.

Figuur 4: De Lijnbaan in Rotterdam



Bron: <http://www.rotterdam010.nl/Opstartfoto-1/guestbook.php?start=4650>

Eind jaren zestig introduceerde de stedenbouwkundige Niek de Boer in Emmen de woonerf. De erven zijn straten zonder doorgaand verkeer. De woonerven zijn sindsdien wijdverspreid in Nederland. Vele woonwijken in de jaren zeventig en tachtig zijn aangelegd volgens het principe van de woonerven. Hoewel het soms heeft geleid tot 'bloemkoolwijken' waar men eenvoudig de weg kwijtraakt, is de oplossing in de kern excellent te noemen. De straat werd weer leefbaar en teruggegeven aan de voetgangers. Het principe van woonerf is ook elders in Europa veelvuldig toegepast. Een simpel idee of visie, en een gemeente die wel iets in het plan zag en daar vol op ingezet heeft.

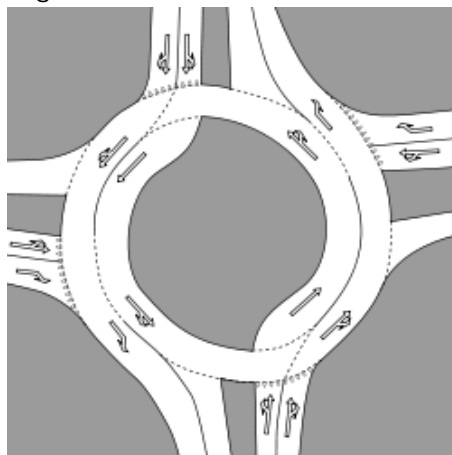
Figuur 5: Woonerf in Emmen



Bron: http://nl.wikipedia.org/wiki/Bestand:Emmen_Emmerhout.JPG

In 2000 werd in Nederland de eerste turborotonde geopend. Dit naar een idee van Bertus Fortuijn. Voordat de rotonde wordt opgereden, moet de gebruiker al de juiste rijstrook kiezen. Hierdoor komen veel minder weef- en snij conflicten voor. De rotonde kent daardoor een veel hogere verkeersveiligheid. Ook de doorstroming is op een dergelijke rotonde beter. Inmiddels wordt de turborotonde ook buiten Nederland aangetroffen. Een simpel idee, dat als excellent kan worden bestempeld.

Figuur 6: Turborotonde



Bron: <http://nl.wikipedia.org/wiki/Turborotonde>

5. Conclusie

Op zoek naar vervoerplanologische excellentie, moeten we allereerst concluderen dat Nederland 'af' lijkt te zijn en vooral bezig is met 'fine-tunen' door bijvoorbeeld snelwegen te verbreden. We lijken bevreesd geworden voor projecten die durf, visie en ambitie behelzen, zoals de Betuwelijn en de Amsterdamse Noord-Zuid metrolijn, en waar grote financiële risico's aan zijn verbonden. De grote werken die in het verleden zijn verricht herkennen we ook niet meer als zodanig, maar ze zijn wel degelijk nog steeds aanwezig in onze omgeving. Door durf, visie en ambitie zijn grootse werken verricht, ook op vervoerplanologisch gebied, zoals de spoorlijn Amsterdam-Haarlem, de Nieuwe Waterweg en de luchthaven Schiphol die wat ons betreft als excellente voorbeelden kunnen worden aangemerkt. Maar ook kleinere projecten zoals het voetgangersgebied, het woonerf en de turbotonde zijn voorbeelden van excellentie.

De Nieuwe Waterweg levert zelfs na 130 jaar nog een belangrijk bijdrage aan onze economie. De Rotterdamse haven zou zonder de Nieuwe Waterweg nooit een leidende positie in de wereld hebben gekregen. Ook Schiphol levert als mainport een belangrijke bijdrage aan onze economie. Echter, beide werken worden tegenwoordig meer door een economische bril bekeken dan door een vervoerplanologische bril. Ten onrechte naar onze mening want het zijn excellente vervoerplanologische projecten geweest.

Hoe kunnen we in de toekomst excellente projecten garanderen? Uit de voorbeelden die we hiervoor hebben gegeven, komen een aantal elementen steeds weer terug. Durf, visie en ambitie zijn waarschijnlijk de belangrijkste termen. Dat betekent dat Hare Excellentie de minister van Infrastructuur en Ruimte de ruimte moet krijgen en nemen om ook durf, visie, durf en ambitie te laten zien. Is beprijzing wellicht een idee om dit uit te proberen? Onze huidige Excellentie van Infrastructuur en Milieu weet vast wel de weg naar de Teldersstichting, waar een nog steeds actueel rapport over beprijzing is terug te vinden. De Teldersstichting zegt u niets? Dat is het wetenschappelijk bureau van de VVD.

Literatuur

Commissie Bevordering Openbaar Vervoer Westen des Lands

1972 *Rapport Commissie Bevordering Openbaar Vervoer Westen des Lands*. Den Haag: Cartoprint.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

1988 *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Deel a: Beleidsvoornemen*. Den Haag: SDU Uitgeverij

2004 *Nota Mobiliteit. Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

OV-bureau Randstad

2010 *Randstadnet 2028. De belofte aan de reiziger*. Utrecht: OV-bureau Randstad.

Teldersstichting

1966 *Ruim baan. Meer wegen en doelmatiger gebruik door prijsmechanisch rijden en parkeren.* Geschriften van de Prof. Mr. B.M. Teldersstichting nr. 17. Den Haag: Martinus Nijhoff.