

Ontspoord

Te weinig sturing door de nationale overheid en tegelijk een sterk centralistisch bestuursmodel leiden tot ongewenste bedrijventerreinen langs snelwegen en leegloop in steden. Openbaar vervoer speelt nauwelijks een rol op de ministeries. Ondanks de politieke visie van de kabinetten-Balkenende zijn er lightrail-projecten afgerond of in aanbouw. Is het ook de oplossing voor de verbinding A6-A9, oftewel Almere-Amsterdam?

Door Teus Molenaar

Fotografie door Chris de Bode

Het is officieel beleid, op Europees niveau. Echt waar. Zo benadrukt specialist stedenbouw en verkeer Rob van der Bijl zijn stelling dat 'Brussel' vindt dat de auto-industrie in de watten moet worden gelegd. Met als afgeleide dat de auto de eerste keus krijgt als vervoermiddel, gevolgd door aanleg van steeds meer asfalt om de heilige koe te laten grazen. Deze invalshoek verklaart de hele discussie rond de aansluiting van de A6 op de A9 om de A1 te ontlasten. "Wegenbouwer Heijmans heeft, samen met SAB, Ecorys en Goudappel Coffeng een oplossing voor het fileprobleem bedacht waarbij een aansluiting van de A6 op de A9 helemaal niet nodig is. In dit plan is onder andere een metroverbinding Amsterdam/Almere voorzien. Daarmee won

deze combinatie een prijsvraag van Rijkswaterstaat. Nog geen twee weken later komt minister Peijs met het plan op de proppen om wel die wegaansluiting te maken. Nota bene de bewindsvrouw die verantwoordelijk is voor Rijkswaterstaat." Van der Bijl is hooglijk verbaasd. Evenals ir. Jan Jaap de Graeff, algemeen directeur Natuurmonumenten. Hij snapt niet dat in beginsel is gekozen voor de korte tunnelvariant om de twee snelwegen met elkaar te verbinden. De tunnel komt dan anderhalve kilometer vanaf het Naardermeer boven de grond en De Graeff vreest dat het meer leegloopt door de jarenlange bouwactiviteiten van de ondergrondse weg. In juli zou de minister een besluit nemen over de A6-A9, maar vanwege de val van het kabinet-Balkenende II is de

Lightrail in aantocht

beslissing voor onbepaalde tijd uitgesteld. Tot groot verdriet van de Kamers van Koophandel Flevoland en Amsterdam die in het rapport 'Op weg naar Goud: Strategisch investeren in de Noordvleugel' de A6/A9 als onmisbaar beschouwen om de positie van Dubbelstad 'als toplocatie in Europa' veilig te stellen.

Technocratisch

Niet alleen 'Brussel' stimuleert impliciet de asfaltfilosofie, 'Den Haag' versterkt deze gedachte nog eens. Neem de Nota Mobiliteit die onder regie van Peijs tot stand is gekomen. Daarbij legt de regering het hoofd in de schoot. Al die jaren filebestrijding hebben alleen maar nog meer files opgeleverd, zo is de redenering. De mensen willen blijkbaar met de auto rijden en wie is de regering dan om te zeggen dat de verplaatsingen anders moeten gebeuren, bijvoorbeeld via het openbaar vervoer? Deze min of meer defaitistische (Peijs spreekt zelf van 'realistische') houding is de grondslag van de nota. "De resultante is dat de regering meent het autoverkeer te moeten faciliteren waar dat wordt gevraagd", zegt Van der Bijl. "De auto wordt kritiekloos als een soort natuurverschijnsel aanvaard. Het vraagstuk mobiliteit wordt gezien als een consumptieprobleem; de regering behoort daar geen oordeel over te hebben; slechts te regelen dat zo goed mogelijk aan behoeften wordt voldaan. Sinds 2002, na Paars, is dat het regeringsbeleid. Ook op alle andere vlakken. Alles overlaten aan de markt, de burger zelf verantwoordelijk stellen. Zelfs de politiek is dan een product, iets waar de burger recht op heeft. Als je de vraagstukken allemaal zo formuleert, dan maak je geen keuzes. En je gaat ervan uit dat alles mogelijk is." Het leidt tot een technocratische aanpak. "Er is een maatschappelijk probleem en dan zoeken we een techneut die het oplost. De Superbus van Wubbo Ockels is zo'n technocratische benadering. Dat wordt een soort beltaxi op nationaal niveau. Het wordt volgens mij ook veel te duur, want je moet een aparte infrastructuur erbij aanleggen. Dan krijg je een soort Concorde-prijzen. Je hoeft niet iets te maken, omdat het technisch mogelijk is. Je moet eerst van tevoren bedenken waar je het voor gaat inzetten, wat de consequenties zijn." Ook de Noord-Zuidlijn in Amsterdam is volgens Van der Bijl een voorbeeld van een technocratische aanpak. "Er was een nieuwe boommethode ontwikkeld. En vervolgens gaan we dat dan maar doen. Terwijl je toch eerst een discussie moet hebben over wat je nou wilt met die Noord-Zuidlijn, en hoe die past binnen de rest van het openbaar vervoer in het land." Een (onbedoeld) effect van de laissez-faire-politiek is het ontstaan van bedrijventerreinen langs snelwegen. Het begint ermee dat ondernemingen uit de steden vertrekken, omdat ze niet meer fatsoenlijk bereikbaar zijn. "Als

Sinds 28 mei 2005 rijdt de IJburgtram van het Centraal Station in Amsterdam naar de jongste stadsuitleg IJburg, waar nog volop wordt gebouwd.



Brede blokkendozen

‘Denkend aan Holland zie ik brede blokkendozen koud in oneindig braakland staan’. Zo had het vers van Marsman nu kunnen luiden als je denkt aan die uitdijende, lelijke bedrijvenparken en distributiecentra langs de snelwegen. Het kan anders, maar er is een grote armoede aan kennis op het gebied van goederenvervoer en mobiliteit. Zo verwoordt prof. dr. ir. Lóri Tavasszy zijn afkeer over de bedrijvigheid langs asfaltstroken. Hij is teamtrekker Mobiliteit en Infrastructuur bij de eenheid Mobiliteit en Logistiek van TNO Bouw en Ondergrond in Delft. “Ik ben bang dat de omgang met problemen rond het goederenvervoer en ruimtelijke economische ontwikkeling te veel blijft steken in holle kretologie. Zowel de universiteiten, de planbureaus als TNO doen waardevol werk, maar dringen niet door tot de overheid en de politiek”, aldus de verkeerskundige. Hoewel velen zich al negatief hebben uitgelaten over de snelwegkantoorterreinen wil bestuurlijk Nederland er blijkbaar geen halt aan toeroepen.

Lightrail-specialist

Van huis uit is Rob van der Bijl stedenbouwkundige en heeft zich gespecialiseerd op het snijvlak van stedenbouw en verkeer. Hij staat min of meer te boek als lightrail-specialist. “Eigenlijk een verkeerd begrip, want lightrail is een containerbegrip geworden. Maar ja, zo sta ik nu al jaren bekend en ik laat het maar zo.” Hij adviseert veel regionale overheden. Zo is hij nu actief voor het OV Bureau Groningen/Drente. “Ik neem de mensen graag mee naar het buitenland, zodat ze kunnen zien wat er allemaal mogelijk is.”

info@ovbgd.nl

je systematisch snelwegen blijft verbreden, dan is het tussengebied beter bereikbaar, maar zijn de centrale steden zelf minder goed te bereiken. En dan krijg je die bedrijvenparken langs de rijkswegen. Sommigen beweren dat zulks helemaal niet erg is. Toch verander je daarmee de randvoorwaarden voor steden, die immers minder functies in zich herbergen. Daarmee hol je de lokale economie van steden uit. Dat is een kwalijke ontwikkeling.” Dat er veel over die ‘A-locaties langs snelwegen’ wordt geklaagd, maar er niettemin niets tegen wordt ondernomen, heeft volgens Van der Bijl te maken met de bestuurlijke chaos in Nederland. “Op het niveau van de Randstad is er helemaal geen eenheid. In Nederland is de macht buitengewoon diffuus. Er zijn te veel partijen (provincies, gemeenten, waterschappen, enzovoorts) die allemaal hun eigen belangen hebben. Kijk naar de concurrentie tussen de havens in Rotterdam en Amsterdam. Je bent beter af op wereldniveau als je samenwerkt.” Tegelijkertijd is Nederland volgens Van der Bijl ongehoord centralistisch in zijn bestuur. “Hier gaat alle belasting naar de staat, die het vervolgens uitdeelt aan lagere overheden. Dat gebeurt nergens anders in Europa. En: wie betaalt, bepaalt. Dankzij dat mechanisme zitten de grotere en kleinere steden gevangen.”

Begravenisstoet

Begin jaren negentig had elk Kamerlid het ineens over lightrail. Daarbij gaat het om openbaar vervoer dat snel rijdt, veel haltes kent en van licht materiaal is gemaakt.

‘Nederland is provinciaals geworden.’

Gewoonlijk gaat het dan om trams of metrovoertuigen. Maar een bestaand NS-spoor dat een kwartiersdienst invoert, voldoet ook aan de lightrail-omschrijving. “Het is een containerbegrip geworden”, zegt Van der Bijl. “Maar lightrail mag geen doel op zich zijn. Het gaat erom wat je wilt bereiken, hoe je stedelijke ontwikkeling wilt laten verlopen. Daar moet de discussie over gaan.” De parlementaire discussie is verstomd. Er zijn wat oprispingen geweest over rekeningrijden, maar het zet allemaal niet door. “Het is ook echt heel ingewikkeld”, vergoelijkt Van der Bijl de politieke patstellingen. Desalniettemin ziet hij dat de wal het schip gaat keren. “In Nederland komen zelfs begravenisstoeten te laat, omdat zij in de file staan. Het staat echt vast in ons land. Dat kan niet zo doorgaan. En ik ben ervan overtuigd dat het energievraagstuk de richting gaat bepalen van de soort vervoersmodaliteiten die we gaan inzetten. Rekeningrijden gaat er komen. In Londen, hoewel het project ook daar voor de hellepoort is weggesleept, is het een succes. In Stockholm wordt het experiment uitgebreid. Autorijden zal zeker duurder gaan worden. Tevens speelt de milieudiscussie. Het autovervoer levert te veel fijn stof op en de auto-industrie blijkt niet bij machte dat probleem op te lossen. Lightrail komt dan vanzelf in zicht.” Van der Bijl is van mening dat Nederland, in vergelijking tot het buitenland, op het gebied van vervoersvraagstukken en stedelijke ontwikkeling ‘provinciaals’ is geworden. De versnipperde aanpak, de *laissez faire*-politiek, de bestuurlijke chaos leiden tot stilstand, en daarmee achteruitgang. Dat gebeurt ook op andere terreinen in ons land. Onlangs heeft een groep van dertig vooraanstaande ‘waterkenners’ een brandbrief gestuurd naar de regering over het waterbeleid. Na de Deltawerken heeft Nederland geen projecten meer gebouwd van allure. Ook hier is de enorme versnippering van de Nederlandse waterwereld waar iedereen zo zijn eigen belangetje heeft, een oorzaak. “De Amerikanen zijn hier komen kijken na Katrina, maar hadden eigenlijk weinig oog voor onze technologie. De rekeningen voor Nederland zijn dan ook heel beperkt gebleven. Er komen haast geen vervolgoopdrachten. Dat zegt wel het nodig over Nederland als waterbouwkundige natie”, zegt Wim Drossaert in het vaktijdschrift Land+Water. Hij is directeur van advies- en ingenieursbureau Syncera. De regering-Balkenende heeft de mond vol van innovatie, maar hanteert maatschappijvisies die het tegenovergestelde bewerkstelligen.

www.lightrail.nl
www.schiphol-almere-amsterdam.nl
www.sab.nl
www.syncera.nl



RandstadRail en andere projecten

Onlangs de verlamme werking van de landelijke overheid zijn er volgens Van der Bijl bemoedigende projecten van stapel gegaan de afgelopen jaren. Hij noemt RandstadRail waarvoor april 2006 de instroom van het materieel op gang is gekomen. Vanaf 3 september 2006 moeten de trams gaan rijden tussen Rotterdam, Zoetermeer en Den Haag. Groningen wil een tramverbinding van het treinstation naar het universiteitscomplex Zernike in het noordwestelijk deel van de agglomeratie. De nieuwe tramlijn van Amsterdam CS naar de nieuwbouwwijk IJburg is eind mei 2005 in gebruik genomen. ‘Lijn 26’ betekent dat al in een heel vroeg stadium hoogwaardig openbaar vervoer beschikbaar is voor een stadsuitleg waar nog jaren gebouwd gaat worden.

In 2007 begint de bouw van de RijnGouwelijn die Gouda, Alphen aan den Rijn, Leiden en Noordwijk/Katwijk met elkaar verbindt. In 2010 moeten de eerste trams gaan rijden. Sinds april 2005 exploiteert Syntus een lightrail-traject tussen Arnhem en Tiel. Een proef om in de weekeinden door te rijden naar het Duitse Emmerich is wegens gebrek aan belangstelling onlangs gestaakt. De Phileas, een geleide bus tussen Eindhoven en Veldhoven, moet een staaltje van Nederlands technisch kunnen zijn, maar het lukt steeds niet de energiestromen in de ‘metro op luchtbanden’ naar behoren te laten functioneren. Producent Berkhof/APTS zou eens te rade moeten gaan bij Philips en Daf Trucks om het probleem op te lossen. De Zuidtangent is een hoogwaardige busdienst tussen Haarlem centrum, Schiphol en Amsterdam Zuidoost. Het project voldoet goed. In uitbreiding naar IJburg (2014) en Hoofddorp-Uithoorn (2008) is voorzien. En dan is er nog de RandstadRapid, een projectvoorstel van onder andere Siemens en ABN-AMRO om een zweeftrein te laten lopen via Rotterdam, Den Haag, Hoofddorp, Amsterdam, Almere (over het IJmeer), Leusden, Utrecht, Gouda en wederom Rotterdam. Een eerder plan om zo’n magneettrein in te zetten tussen Schiphol en Groningen staat op een zijspoor. “Dat is ook wel logisch”, redeneert Van der Bijl, want door de afwijkende techniek heeft dat geen aansluiting op de andere flitstreintrajecten in Europa. Bij RandstadRapid gaat het echter om een gesloten rondje, waardoor die aansluiting niet nodig is. Volgens Bernard Bos, Siemens-woordvoerder, is het plan positief ontvangen. Positief punt blijkt de publiek-private samenwerkingsconstructie die het project draagt. “Wij hebben ons werk gedaan. De politiek is nu aan zet”, zegt Bos op het moment dat Nederland met een demissionair kabinet zit.