

Ronald E. Waterman over verkeerscongestie

# 'En-en-en beleid harde noodzaak' trucks

Ronald Waterman denkt niet in termen van of-of, maar in en-en. "Weg, water, spoor, pijp of buis en kabel, straalverbindingen en lucht. Al die modaliteiten hebben we hard nodig. Ze zijn voor Nederland net zo belangrijk als de bloedsomloop voor de mens."

Zijn faam is vooral gebaseerd op zijn waterstaatkundige plannen. Ronald E. Waterman, wetenschapper en veelgevraagd adviseur in binnen- en 35 buitenland heeft ook naar onze nationale infrastructuur gekeken. Hij oordeelt dat die dringend behoefte heeft aan ingrijpende verbeteringen. Dat geldt voor alle modaliteiten en met inbegrip van de aansluitingen op Europese netwerken. Moeiteloos somt hij voor iedere modaliteit op wat naar zijn mening noodzakelijk is, te beginnen met fietsen.

"Fietsen zijn direct beschikbaar. Daarmee reis je spotgoedkoop van A naar B. Het is gezond en milieuvriendelijk. Wat houdt ons tegen om direct voor nog meer veilige vrijliggende fietspaden en goed vormgegeven beveiligde fietsenstallingen te zorgen?"

## Spoor

"Het spoor is fantastisch tussen de circa zestig grootste steden in Nederland. (In 2008 telde Nederland circa 440 gemeenten.) Vooral binnen een straal van 500 tot 800 meter tot een centraal station, is het een buitengewoon effectieve manier van transport. Daar moeten meer mensen van kunnen profiteren. Daarom pleit ik voor meer capaciteit, onder andere

door meersporigheid op de hoofdtrajecten. Daarbij is bijvoorbeeld een viersporige tunnel onder Delft noodzakelijk." Waterman is lid van de Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland namens de VVD. "Het beste Statenlid van Nederland," volgens zijn collega's bij de verkiezingen eerder dit jaar.

"Eindelijk iemand die uitlegt hoe het zit en die ook met oplossingen komt," is een veelgehoorde opmerking over Ronald bij lezingen en presentaties, in Nederland en vaak ook daarbuiten. "Ik heb een vreselijke hekel aan oppervlakkige discussies zoals je soms ziet in het programma van Pauw en Witteman," zegt hij daar zelf over. "Op termijn heeft het Nederlandse spoor 25 kiloVolt wisselstroom nodig in plaats van de huidige spanning met 1.500 Volt gelijkstroom op de bovenleiding. Dan kun je het spoorwegennet intensiever

gebruiken. Zelfs tussen plaatsen die zeer goed met elkaar verbonden zijn neemt de auto tweederde van het personenvervoer voor zijn rekening. Dat kan anders, ook in de gemeenten zelf. Neem Almere, waar het openbaar vervoer geen drie, maar >>





Links: Ronald E. Waterman: "Het aardige van wegen zijn 60.000 hectare bonte berm".  
Bovem: "Ik wil binnenvaarterminals aanleggen om goederen aan land te kunnen brengen."

twalf procent voor zijn rekening neemt en de fiets ook veel meer in gebruik is dan in andere grote steden van Nederland. Het kan dus wel. Met de goede maatregelen."

#### Wegen

"In 2005 is 763 kilometer gemeentelijke weg aangelegd, twee kilometer provinciale weg en 26 kilometer rijksweg. Voor elke nieuwe woning of nieuw bedrijf ligt een gemeentelijke weg. Daar heeft nog nooit iemand over geklaagd. Iedereen begrijpt dat die wegen nodig zijn, eerst voor het bouwverkeer en later voor verhuishagens, vuilnisauto's, politie en brandweer. De ontsluiting is ook noodzakelijk voor particuliere en zakelijke autogebruikers, voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Die gemeentelijke wegen nemen zeer snel in lengte toe, naar 120.000 strekkende kilometer in 2010. In 1997 was dat nog 105.000 km. Tegenover dat groeiende gemeentelijke wegennet staat een volstrekt achterblijvende basiscapaciteit van het provinciale en rijkswegennet. Ons wegennet is te vergelijken met een zandloper. Wel ruimte voor de auto op de gemeentelijke wegen maar niet op de verbindingen tussen de stedelijke gebieden. Is het dan vreemd dat Nederland verstopt raakt? Als we zo doorgaan, kunnen we straks met de auto onze woonstraat niet meer verlaten."

#### Autosnelwegen

"Kijk naar de economische slagader in de Randstad, de A4. We wilden in 1959 Amsterdam, inclusief de luchthaven Schiphol, via Den Haag met de mainports Rotterdam

en Antwerpen verbinden. Het wegverkeer is sinds die tijd vertienvoudigd, maar de weg is nog steeds niet af. In 1959 lagen er twee keer twee rijstroken en als het straks 2009 is, ontbreken er na zestig jaar nog steeds delen en is de weg nog altijd niet over de volle lengte verbreed. Daar moeten wij zo snel mogelijk aan beginnen, inclusief de ontbrekende schakels. Uiteraard vind ik het

Daarvan is 3,1 procent in gebruik als weg, spoorweg of vliegveld. In dichtbevolkte provincies is dat vier procent. Ter vergelijking: er is tweemaal zoveel bos (7,5 procent) en achttien keer zoveel agrarisch gebied (57,2 procent). Dat zou je niet zeggen als je de kaart van Nederland ziet. Daarop zijn de wegen omwille van de leesbaarheid veel te breed op afgebeeld. De werkelijkheid is

**'Automobilisten kijken voornamelijk in de lengterichting en dat wekt de suggestie dat er heel veel asfalt ligt'**

daarbij van belang dat we de nieuwe stukken weg landschappelijk en stedelijk goed inpassen. Nieuwe doorsnijdingen wil ik zoveel mogelijk voorkomen. Maar de winst van een goede wegverbinding is groot. Ik heb uitgerekend dat wij per jaar met z'n allen 155 miljoen voertuigkilometers minder rijden als de A4 echt klaar is. Dat scheelt op zijn minst vijftien miljoen liter brandstof!"

#### Asfaltbehoefte valt mee

"Als we dwars op de rijrichting staan, is er meestal iets mis. Automobilisten kijken voornamelijk in de lengterichting en dat wekt de suggestie dat er heel veel asfalt in Nederland ligt. De manier waarop de wegen op een wegenkaart staan afgebeeld, versterkt die suggestie nog. Even voor een goed begrip; in Nederland is nog geen twalf procent van het bodemoppervlak bebouwd.

zichtbaar op Google. Als je inzoomt op Nederland, zie je pas heel laat de wegen. Nederland wordt echt niet helemaal bedekt met asfalt bij de noodzakelijke verbreding van rijks- en provinciale wegen. Stel dat je vierhonderd kilometer rijksweg en achthonderd kilometer provinciale wegen verbreed met aan iedere kant een strook van 3,6 meter breed. Dat is 8,64 vierkante kilometer. De oppervlakte van Nederland is 41.500 vierkante kilometer, dus praten we over minder dan 0,03 procent van het totaal."

#### Flankerend beleid

Naast een veel betere basiscapaciteit van onze wegen hebben wij ook flankerend beleid nodig, stelt Waterman. "Dan kun je denken aan Incident Management, Green Wheels, park en ride, toeritdose-



“Op termijn heeft het spoor 25 kV wisselstroom nodig. Dan kun je het spoorwegnet intensiever gebruiken.” Boven: “Ik wil binnenvaartterminals aanleggen om goederen aan land te kunnen brengen.”

ring, dynamische elektronische wegsignaling, ontvlechting, telewerken en nog een hele trits andere maatregelen, inclusief fiscale zoals kilometerheffing naar plaats en tijd of tol. Dat flankerend beleid mag echter geen excuus zijn om dan maar niets aan de basiscapaciteit van ons hoofdwegennet te doen, want we lopen achter. Als je kijkt naar de Randstad, het gebied waar Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag in liggen, en je vergelijkt dat met stedelijke gebieden in België en Duitsland, komen wij er bekaaid vanaf. Dat concludeerde de OESO bij een vergelijking tussen de Randstad, de Vlaamse ruit en het Roergebied. Per duizend inwoners heeft de Randstad veel minder rijstrooklengte. Zeker als je kijkt naar de hoofdwegen, zoals regionale wegen, autosnelwegen en provinciale wegen. Het opvallende is dat nu juist dit soort wegen maar weinig ruimte inneemt en vaak ook een schat aan flora en fauna herbergt in de bermen. Gemeentelijke wegen zijn over het algemeen veel breder door de trottoirs aan beide zijden, groenstroken in het midden, de mogelijkheid om langs de rijbaan te parkeren en soms ook nog met fietspaden en een bus- of trambaan.”

### Vergelijking

Terug naar de vergelijking van de OESO tussen de Randstad, het Belgische AGB gebied (Antwerpen, Gent en Brussel) en het Roergebied met steden zoals Keulen, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Dortmund en Wuppertal. Ze kenmerken zich alle drie door hun polycentrale structuur, legt Waterman uit. “Dit

in tegenstelling tot Londen en Parijs met hun aaneengesloten bebouwing. Die steden kennen een concentrische structuur. De Randstad, het AGB en het Roergebied tellen verscheidene stedelijke kernen met daartussen veel groen. In totaal staat de inwoner van de Randstad op die wegen 1.190 meter rijstrook ter beschikking per duizend inwoners. In het Roergebied is dat 1.360 meter en in het gebied tussen Antwerpen, Brussel en Gent maar liefst 1.710 meter.”

### Goederenvervoer

“Het goederenvervoer heeft vooral belang bij een beter hoofdwegennet in en om Rotterdam, waaronder de A4, A12, A13/16, A15, A20 en de A27, in combinatie met een beter provinciaal wegennet – anders loopt het muurvast. Op den duur ontkomen we ook niet aan een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam, de verlengde Blankenburger- of Oranjetunnel. Maar ik wil ook orde scheppen in het vaarwegennet. Daarvoor is het nodig dat we waterwegen op diepte brengen en onderhouden en binnenvaartterminals aanleggen om goederen aan land te kunnen brengen. Bij vaarwegen denk ik niet alleen aan meer vervoer van bulkgoederen en containers, maar ook personenvervoer per waterbus of waterferry. De railverbinding tussen Rotterdam en Antwerpen wil ik optimaliseren. Verder is het belangrijk dat we meer investeren in pijp- en buisleidingen.”

### Wegvervoer

“Het wegvervoer is na de binnenvaart onze belangrijkste drager van goederen. Over de

### Feiten en cijfers

- Aantal files tussen 1998 en 2004 gegroeid van 100 naar 158 procent.
- Zwaarste file in die periode gegroeid van 100 naar 139 procent.
- Lengte gemeentelijke wegen 120.00 kilometer.
- Lengte provinciale wegen 7.000 kilometer.
- Autosnelwegen die vallen onder het rijkswegennet: 3.500 km.

weg vervoerden we 570 miljoen ton goederen in 2002, variërend van voedsel tot cosmetica, van kranten tot bakstenen en van vloeistoffen tot metaal. Daaronder ook zestig miljoen ton afval in verschillende categorieën. Zowel het goederenvervoer als het afvaltransport zijn essentieel voor de samenleving als geheel. Vervoer is dus onmisbaar maar het heeft onmiskenbaar negatieve effecten. Dat zijn milieueffecten zoals de uitstoot van schadelijke stoffen, de kans op ongevallen, het energiegebruik, het ruimtelijke beslag en de visuele hinder. Ter bestrijding van die negatieve effecten denk ik in de eerste plaats aan bestrijding bij de bron met technologische verbeteringen van de motoren, katalysatoren, filters, biobrandstoffen en snelheidsbeperkingen. Daarnaast zijn negatieve effecten te bestrijden met ZOAB, geluidsschermen en visuele afscherming.”

### Rekening rijden

“Rekeningrijden? Dat doen we allang. De overheid ontvangt per jaar meer dan 15 miljard euro uit het wegverkeer via de accijns op brandstof, BPM en het Eurovignet. Tegenover die inkomsten staat voor € 6,4 miljard aan uitgaven aan de infrastructuur. Ik ben voorstander van een Nationaal Rijkswegenfonds en een Provinciaal Wegennetfonds voor de aanleg en het onderhoud van het hoofdwegennet. Met die twee fondsen verhoog je de kans dat de gebruiker iets terugziet van zijn financiële inspanningen. Die vloeien nu nog zo gemakkelijk naar de algemene middelen.” **TL**

*Tekst en fotografie: Hans van Zwet*