

# Infrastructuur Commissie wil dat politiek eerder voorkeur uitspreekt bij grote bouwprojecten om tijd te besparen

## ‘Veel praten aan begin, dan niet meer veranderen’

Het duurt gemiddeld elf jaar voordat er een besluit valt over infrastructuur. Dat kan sneller, denkt Peter Elverding. „In het buitenland gaat het ook traag, maar wij zijn trager.”

Door onze redacteur  
**ARJEN SCHREUDER**

DEN HAAG, 21 APRIL. Het is een ingewikkelde kwestie en dat is het, zegt Peter Elverding. Hij is oud-topman van DSM en voorzitter van de commissie die vandaag het kabinet een advies overhandigt om de besluitvorming over aanleg van infrastructuur te versnellen.

„Er wordt nogal eens geroepen dat je veel sneller wegen kunt aanleggen als je de inspraak of het beroep beperkt. Maar zo eenvoudig is het niet. Je kunt niet op een zondagmiddag besluiten om aan één knop te draaien om het probleem op te lossen. Daarom hebben wij het totale proces bekeken. De enige methode om tijd te winnen is om van elk onderdeel een paar maanden of een jaar af te halen.”

### Hoe traag is Nederland?

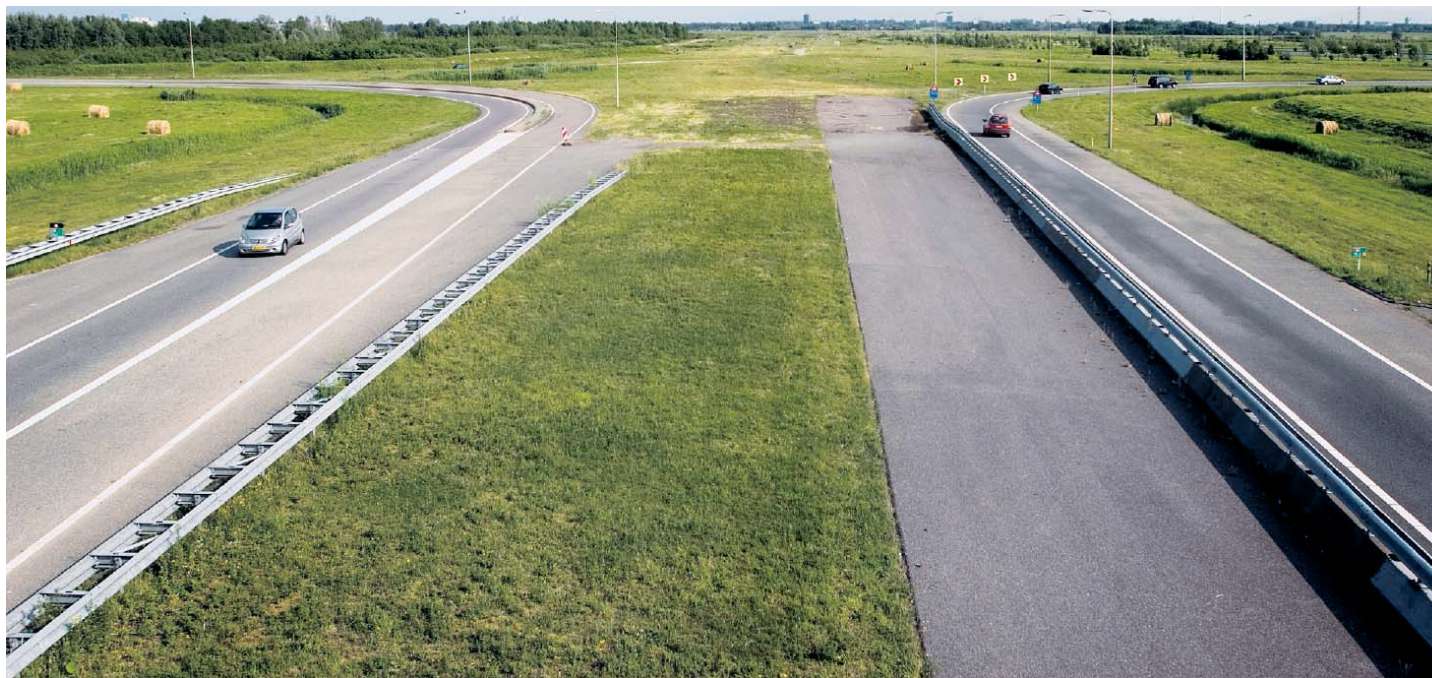
„We hebben 110 projecten onderzocht over de laatste twintig jaar. De gemiddelde looptijd daarvan bedraagt elf jaar. In het buitenland gaat het vaak óók traag. Maar wij zijn trager.”

### Hoe groot is de schade?

„Dat weten we niet precies. Het aanleggen van wegen is ook niet de enige remedie tegen files. Maar er is wel een breed gevoel van urgentie dat we iets moeten doen.”

### U denkt dat de grootste tijdswinst in een verkenningsfase zit. Hoezo?

„Zo'n verkenning is er nu vaak niet. Die is wel belangrijk, om te voorkomen dat je er later nóg langer over doet. Het is belangrijk om in een vroeg stadium, als de politiek nog aan zet is, na te denken met alle belanghebbenden over alle mogelijke alternatieven. Echte inspraak van veel mensen over inpassing van een weg en investeringen in het gebied eromheen, zodat er een breed draagvlak ontstaat. Vervolgens kan de politiek een besluit nemen om één voorkeursvariant uit te werken. Zodat niet



Het eind van een deel van de A4, bij Delft. Er wordt al decennia gesproken over het doortrekken van deze weg. Minister Eurlings wil nu „een snel besluit”. Foto Johannes van Assem

meer, zoals nu, veel plannen helemaal tot aan het eind worden meegenomen. Dat is meestal vreselijk duur en het vreet tijd. Wij zeggen: veel praten aan het begin, en daarna niets meer veranderen. *Front end loading*, heet dat bij DSM.”

**Waarom gebeurt dat niet ook bij de overheid?**

„Tja. Er zijn veel bestuurders. Iedereen blijft maar meepraten. En ingenieurs hebben de neiging om dingen voortdurend mooier te maken. Als een bedrijf een nieuwe fabriek bouwt, zijn er altijd mensen die zeggen: laten we nog iets veranderen, dat wordt het een mooiere fabriek. De kunst is om dan te zeggen: we doen dat niet.

Want producten snel op de markt zetten is ook belangrijk. Snelheid is ook een kwaliteit.”

### Gaat zo'n verkenning niet ook weer lang duren?

Dat hoeft niet. We maken vanaf de eerste dag een minister, een gedeputeerde of een wethouder projecteigenaar. We stellen een limiet

aan tijd en geld, afhankelijk van de complexiteit van het project. En als het binnen de tijd niet lukt, dan vervalt het budget.”

**U vindt dat er minder bestuurlijke drukte moet komen en dat bestuurders hun rug recht moeten houden. Is zo'n cultuurverandering haalbaar?**

„Ook voor bestuurders is het van belang zich zo te gedragen dat de kans op succes groot is. In het begin mag iedereen steggelen. Maar daarna moeten gemeenten en provincies niet meer tegen het besluit in beroep gaan. Het gaat hier ten slotte om rijkswegen waarover ze al uitgebreid hebben mogen meepraten.”



Peter Elverding Foto Bloomberg

### Kan iemand die naast een nieuwe weg woont nog in beroep?

„Iemand die het niet eens is met de aanleg van een spitsstrook, kan niet in beroep tegen het voorkeursbesluit. Wel kan hij aan het einde van de rit nog in beroep.”

### Dat kost dus opnieuw tijd?

„Wij stellen voor dat een rechter in plaats van een besluit te vernietigen ook de kans krijgt om een schadevergoeding toe te kennen aan zo iemand. Heel vaak worden besluiten vernietigd voor wegen die er later toch gewoon komen.”

### De aanleg zelf loopt vaak ook vertraging op.

„Wij stellen voor om het verlenen van vergunningen voor de aanleg van een weg te coördineren en het Rijk daar vaker verantwoordelijk te maken. Nu is dat vaak nog een gemeente. Lokale bestuurders maken nogal eens gebruik van die bevoegdheid in de onderhandelingen met het Rijk om nog wat extra dingen voor elkaar te krijgen.”

### Er moet ook méér geld vooraf worden gereserveerd, vindt u. Waarom?

„Er moet aan het begin van een project meer rekening worden gehouden met alle mogelijke extra kosten. Te vaak blijkt gaandeweg dat er geld bij moet.”

### Je kunt snel besluiten, maar een paar jaar later weer spijt hebben.

„Zo is het leven. We doen allemaal wel eens dingen waar we later spijt van krijgen. Dat is geen reden om traag te besluiten.”