



Verdwaald in Den Haag

Roelf de Boer (54) was namens de LPF tien maanden minister van Verkeer en Waterstaat in het eerste kabinet Balkenende, en was vanaf 18 oktober 2002 tevens vice-premier.

Vlak voor het einde van zijn politieke avontuur loodste hij de ‘Spoedwet wegverbreding’ er nog doorheen. Zoiets was staatsrechtelijk nog niet eerder voorgekomen. “Ik mocht tot twee uur geluid maken. Daarna was ik ambtloos burger. En om vijf voor twee werd die wet aangenomen. Dat was nog wel even héél lekker aan het eind van de rit.”

 ANNEMARIE POSTMA

Als jongen wilde hij piloot worden bij de luchtmacht, maar het lot bepaalde anders. “Mensen denken vaak dat ik als jongetje wel uitzonderlijk veel met autootjes en treintjes gespeeld zal hebben, gezien mijn loopbaan in de logistiek (lacht). Maar dat is niet zo. Ik ben ooit, ruim dertig jaar geleden, begonnen als medewerker van de Koninklijke Nedlloyd Groep, en heb mij vanaf toen eigenlijk als heel vanzelf verder in die richting ontwikkeld. Ik werd niet direct gedreven door een diepe fascinatie of passie voor vervoer en verkeer. Het was helemaal niet zo’n bewuste keuze.” De Boer woonde voor zijn functie een

aantal jaren in Duitsland, en daarna in het Midden-Oosten. Begin jaren tachtig werd hij directeur van Furness Scheepvaart en Agentuur in Rotterdam. Daarna werd hij Algemeen directeur bij Lehnkering Logistiek BV, en directielid van Lehnkering Logistics GmbH in Duisburg, en werd vervolgens directeur van EWT (Europese Waterwegen Transporten). In januari 2002 werd de Boer voorzitter van de Kamer van Koophandel in Rotterdam.

“Ik zoek altijd naar iets waar mijn volledige ziel en zaligheid in kan leggen. Voorzitterschap van De Rotterdamse

Kamer van Koophandel was zoiets. Die kamer is de op één na grootste kamer in Nederland. De voorzitter moet al die mensen efficiënt laten samenwerken, dat is een interessante opgave. Daarnaast was de kamer totaal paperless geworden, als een van de weinige organisaties in ons land. Je kwam geen stuk papier meer tegen, alles ging via de schermen. Elke factuur die bij wijze van spreken binnenkwam werd ingescand, en daarna weggegooid. Dat was op zich een grote uitdaging. Iedereen binnen het bedrijf rouleert er overigens. Niemand heeft er een eigen werkplek, dat is ook heel bijzonder. Er is inmiddels een aantal bedrij-

ven dat het ook zo doet, maar niet veel.”

De vraag om Minister van Verkeer en Waterstaat te worden deed het volgende beroep op hart en ziel. “Het was een rare gewaarwording om ineens onderdeel van het kabinet te zijn, maar wel een gigantische uitdaging waar ik enorm van genoten heb. In het begin was ik best onzeker omdat ik in een heel andere wereld verzeild raakte. ‘Verdwaald in Den Haag’, de titel van een eventueel boek heb ik in elk geval al. Zo was het echt. Er was toch echt een beetje sprake van verdwalen. Ik wist wat de gemiddelde Nederlandse krantenlezer of televisiekijker weet

van de politiek. Maar vanuit de achtergrond die ik had kon ik mij plaatsen als een vakminister. Ik heb natuurlijk ontzettend veel bijgeleerd. Vooral dat je in elk geval je koers moet proberen vast te houden. Ik zie te vaak in de politiek dat het vandaag links, morgen rechts is. Ik was overigens de eerste vent in twintig jaar op het ministerie. ‘Mevrouw de minister’, zeiden sommigen zelfs tegen me, waarop ik zei: ‘Ik denk dat ik morgen maar een rokje aantrek.’”

Een van de eerste dingen die ik heb gedaan als minister was een helikopter huren om eens te kijken hoever het nu met

de Betuwelijn stond. Ik zag dat deze er helemaal lag, en heb meteen tegen de Tweede Kamer gezegd: niet zeuren, dat ding ligt er. Ik ben er gisteren overheen gevlogen.”

Het is natuurlijk van de gekke dat we in een land als Nederland, met de grootste haven ter wereld, minder dan 5% via het spoor vervoeren. De Betuwelijn zal vanaf omstreeks 2007 een belangrijke transportader worden, en daardoor de weg aanzienlijk ontlasten. Het is heel erg belangrijk dat Nederland inzet op spoorvervoer, we blijven daar als land enorm in achter. En we zullen ook de mogelijkheden van het binnenwater beter moeten



“Tranen zijn net als onweer: erna is een mens altijd rustiger” –Toergenjev–

gaan benutten. We moeten dat water op orde hebben, met onder andere genoeg sluizen en voldoende diepte. Die keuze-mogelijkheid moet er ook zijn. We staan maar in de file met zijn allen. Het is be-langrijk dat Nederland weer in beweging komt.”

“Ik had nog graag wat dingen willen veranderen. Het is inmiddels een beetje een evergreen, maar het gat tussen de overheid en de burger dichten bijvoor-beeld. Gewoon heel down to earth kij-ken hoe je de mensen bereikt en aan-spreekt. Ik heb geprobeerd van het mi-nisterie een meer service minded organi-satie te maken, door bijvoorbeeld de au-tomobilist als klant te zien, en in ze alge-meenheid klantgerichter te denken. Ook al waren het maar tien maanden, we wa-ren er toch goed mee op dreef. We heb-ben in mijn periode bijvoorbeeld ‘de klachtenlijn’ bedacht voor automobilis-ten. Dat zijn dingen, waardoor de klant het idee krijgt serieus genomen en ge-hoord te worden. Rijkswaterstaat wordt daardoor een betere, klantgerichtere or-ganisatie. Verder zou de omgang met de Tweede Kamer een stuk efficiënter kunnen. Als minister kun je uitgenodigd worden voor het Vragenuurtje, plaatsnemen in

het daartoe bestemde zogenaamde ‘Vak K’, en eind het eind van het uurtje te ho-ren krijgen: ‘Sorry voor uw tijd, maar u kunt weer naar huis’. Het optrommelen van de minister wanneer je er maar zin in hebt, daar heb ik mij enorm over ver-wonderd. In het bedrijfsleven bestaat zoiets niet.”

MEERWAARDE

“Ik heb nu aan beide kanten van de tafel gezeten, in het bedrijfsleven en in de po-litiek, dat vind ik het boeiende, en be-schouw ik als een meerwaarde, want zo vaak komt dat niet voor. Ik merk dat mensen het leuk vinden om te horen hoe het is om ineens onderdeel te zijn van de regering. Ik gaf laatst bij-voorbeeld een lezing voor mijn vroegere Rotary Club in Delfshaven. Die wilde natuurlijk ook weten hoe het gegaan is ‘toen wij uit Rotterdam vertrokken. En hoe dat nou was in Den Haag...“ “Een van de grootste verschillen tussen het bedrijfsleven en de politiek is dat het bedrijfsleven winst moet maken en altijd moet zorgen voor continuïteit. Politiek heeft een veel breder kenmerk. Je hebt politiek gezien te maken met zoveel be-langen en invalshoeken. Buitengewoon complex. Je kunt dan wel zeggen: ik run

mijn ministerie als een bedrijf, maar het doel is anders.” Na zijn ministerschap maakte De Boer met zijn boot een vaartocht van drie maanden naar de hele Middellandse kust. De volgende uitdaging is sindsdien nog niet voorbij gekomen. “Ik weet he-lemaal nog niet wat ik ga doen. Op het hoofdfront is het rustig, op het bijfront is het aardig. Commissariaten, adviseren, dat zou ik heel goed fulltime kunnen doen, maar dat wil ik niet. Ik wil ge-woon weer een goede baan in het be-drijfsleven. Met advieswerk word je niet geconfronteerd met het feit of je advie-zen ook daadwerkelijk worden opge-volgd. Dat is niet af. En ik hou van af. Na de politiek had ik verwacht dat het gemakkelijker zou zijn een andere uitda-gende functie te vinden. Dat valt een beetje tegen. Aan de top is het een pira-midale opbouw. Het is dun in het be-drijfsleven. Men is meer bezig met te-ruggaan dan met opbouw. Er is wel wis-seling, maar het heeft veel te maken met de economische tijd waarin we zitten. Ook de match moet er zijn. Nee, de hoofdbaan, die is nog niet bin-nen. Maar mijn levensmotto is ‘pluk de dag’, het leven is nu. De toekomst ligt weer open. Hart en ziel staan op scherp. We zullen zien.”

“Een van de grootste verschillen tussen het bedrijfsleven en de politiek is dat het bedrijfsleven winst moet maken en altijd moet zorgen voor continuïteit”



Roelf de Boer voormalig vice-premier en minister van Verkeer en Waterstaat. Roelf de Boer (1949) zat namens de LPF als minister in het eerste kabinet Balkenende. Voordien was hij werkzaam in het watervervoer, onder meer als directeur van Lehnkering en EWT Holding. In 2001-2002 was hij voorzitter van de Kamer van Koophandel van Rotterdam.

roelfdeboer@speakeracademy.nl