

‘Ik wil niet weg, maar het moet toch’

Jan Terlouw legt het voorzitterschap van Koninklijke Schuttevaer neer. Niet omdat hij er geen zin meer in heeft. Hij vindt het na acht jaar voorzitterschap tijd, dat de leden eens iemand anders horen praten op de vergaderingen. Hij hoopt ook meer tijd te kunnen vrijmaken voor het schrijven. In 2004 schreef hij nog het herfstdagboek *Achter de barricaden*, waarin hij ook beschrijft wat hem als Schuttevaer-voorzitter bezighield. Uitspraken in dit dagboek vormen de inleiding voor uitspraken over het voorzitterschap, de Nederlandse en Europese politiek, het EFIN-rapport, het geloof en natuur en milieu. Het is zijn afscheid van de binnenvaart. De schippers zullen hem nog maar bij uitzondering tegenkomen. ‘Weg is weg’, is volgens Terlouw de regel wanneer hij ergens zijn functie neerlegt.

‘Ik heb in de laatste hoofdbestuursvergadering meegedeeld dat ik bij de volgende algemene jaarvergadering in mei wil aftreden als voorzitter. Dat vonden ze gelukkig niet leuk. Ik ook niet. Je moet niet te lang blijven.’
‘Na acht jaar wordt het tijd weg te gaan. Niet zozeer om plaats te maken, maar je merkt dat de wederzijdse inspiratie afneemt. De mensen op de vergaderingen hebben je dan wel genoeg gehoord. Het wordt tijd dat iemand anders het een keer anders onder woorden brengt. Het is zeker niet zo dat ik er genoeg van had. Schuttevaer is me zeer lief. Naast het voorzitterschap van Schuttevaer leg ik ook mijn functie bij Syntens en ECN in Petten neer.’

Terlouw heeft ook wel eens de periode van acht jaar overschreden, maar daar had hij meestal een reden voor. Zo begon hij zijn loopbaan als natuurkundige in de thermonucleaire wetenschap. Dat deed hij dertien jaar. ‘Dat is langer dan de acht jaar die ik normaal aanhoud, maar die periode is wel in stukken gehakt. Zo heb ik in die tijd in Nederland, Amerika en Zweden gewerkt. Hierna ging ik de politiek in. Ik ben tien jaar kamerlid geweest en anderhalf jaar minister van Economische Zaken in dat vreemde kabinet-Van Agt 2. In 1982 verliet ik de politiek en werd ik secretaris-generaal van de Conferentie van Europese Transportministers (CEMT) in Parijs. Dat heb ik acht jaar gedaan. Voordat ik met pensioen ging, ben ik nog vijf jaar commissaris van de koningin in Gelderland geweest. Na mijn pensionering heb ik nog vier jaar in de Eerste Kamer gezeten en werd ik onder meer voorzitter van Koninklijke Schuttevaer.

‘Voorzitten is eigenlijk mijn beroep geworden. Veel mensen vinden vergaderingen saai. Daarom is het leuk als voorzitter een vergadering niet vervelend te laten verlopen; te zorgen dat iedereen zijn plaats krijgt, dat de vergadering besluiten neemt en dat je op tijd klaar bent. Als de voorzitter een beetje vaart in de vergadering houdt, hoeft een vergadering helemaal niet vervelend te worden. Dat lukt me, geloof ik, vaak wel.

‘Als voorzitter van Schuttevaer ben je voornamelijk eerste woordvoerder van de vereniging. Je brengt onder woorden wat de vereniging bezielt en wat ze wil bereiken. Ik had geen politieke functie meer en werkte in plaats van op, achter de barricaden. Je



hebt als oud-politicus natuurlijk een goed netwerk, wat goed van pas komt. Je probeert zaken voor elkaar te krijgen bij de minister van Verkeer en Waterstaat, verladers, Rijkswaterstaat, kamerleden en natuurlijk richting Europa.

‘Wat me vooral is bij gebleven is de viering van de 150-ste verjaardag van Schuttevaer en de oprichting van de internationale afdeling.’

‘Ik hou van Schuttevaer. Nee, ik wil niet weg, maar het moet toch.’
Terlouw neemt met weemoed afscheid van Schuttevaer. ‘Koninklijke Schuttevaer is een echte familie. Ik ben blij dat ik er in ben opgenomen. De samenwerking met Kees de Vries en Leny van Toorenborg, en natuurlijk ook de andere medewerkers, was altijd bijzonder goed. De mensen van Schuttevaer bezitten uitzonderlijk veel kennis. Kees de Vries zit er misschien wel langer dan acht jaar, maar hij moet vooral niet weg. Ik zou niet weten wie in Nederland kan wat hij doet. Hij is de spin in het web in de binnenvaart en ligt goed in de politiek.’

‘Het voordeel van Schuttevaer is, dat het zich niet politiek en religieus duidt. Organisaties die dat wel doen, krijgen daar toch een keer problemen mee. Dat is denk ik ook de reden dat Schuttevaer al zo lang bestaat. Ik kon het overigens soms niet nalaten een politieke uitspraak te doen. Een luipaard kan zijn vlekken nu eenmaal niet veranderen. Schuttevaer heeft daar nooit moeilijk over gedaan, maar ik kan me voorstellen dat de andere binnenvaartorganisaties zich wel eens hebben afgevraagd waar ik mij mee bemoeide. Ik heb er overigens nooit echt commentaar op gehad.’

Over de toekomst van Schuttevaer is Terlouw positief. De vergrijzing ziet hij niet als een groot probleem. ‘Dat valt wel mee. Ik zie ook verjonging. We krijgen nu de jonge schipper Mooren waarschijnlijk als nieuw bestuurslid. Ik zie de toekomst met vertrouwen tegemoet.’

‘Het is niet te geloven welke blunders in de politiek worden gemaakt als het gaat om grote beslissingen. Ik wil mijn

verantwoordelijkheid voor enkele ervan niet afschuiven.’

Terlouw was vanaf zijn aantreden voor afschaffing van de evenredige vrachtverdeling. Het inzicht dat de Betuwelijn niets kon worden, kwam bij hem met de jaren.

‘Ten tijde van de beslissing over de Betuwelijn werkte ik in Parijs. Ik vond een spoorlijn tussen het Ruhrgebied en Rotterdam in eerste instantie een gezonde gedachte. Pas toen ik commissaris van de koningin werd, kwam ik erachter dat de bezwaren te groot waren. Ik werd steeds meer uitgesproken tegen de Betuwelijn. Ik vind dat je beter 25 jaar kunt wachten en de Betuwelijn onder de grond kunt leggen. De Betuwe wordt op de manier zoals het nu gaat teveel aangetast.

Maar het staat natuurlijk vast dat er treinen gaan rijden. Ik heb onlangs gelezen dat er weer jaarlijks twintig miljoen bij moet voor de exploitatie. Ik kan me nog herinneren dat de Tweede Kamer een motie heeft aangenomen met de strekking dat het bedrijfsleven verplicht wordt gebruik te maken van de Betuwelijn. Dat kan natuurlijk niet. ‘Ik denk niet dat de binnenvaart veel last zal krijgen van de Betuwelijn. Die zal een deel van de groei van het goederenvervoer opvangen dus zal de binnenvaart wellicht iets minder hard groeien dan zonder Betuwelijn. Maar de hoeveelheid lading over water zal niet in absolute zin niet achteruit gaan maar blijven stijgen.

‘Over de evenredige vrachtverdeling kan ik kort zijn. Die is in de huidige EU, met alle liberalisering, niet meer van deze tijd.’

‘De Betuwelijn is een gruwelijk voorbeeld van een politieke blunder. Als de Betuwelijn gereed is, zal slechts een gering percentage van de goederen over de nieuwe spoorlijn gaan. Tegen enorme kosten. De belastingbetaler

gaat daar jaarlijks 500 miljoen euro bijleggen.’

Terlouw verwacht dat Annemarie Jorritsma met grote meerderheid wordt gekozen als nieuwe voorzitter van Schuttevaer. ‘We hebben in de kadervergadering vastgesteld dat ze heel grote steun geniet. Ik heb wel begrip voor de schippers, die vinden dat zij mede verantwoordelijk is voor de aanleg van de Betuwelijn en de afschaffing van de evenredige vrachtverdeling, maar ze moeten ook beseffen dat geen enkele politicus zonder geschiedenis is. Het leven van een politicus bestaat uit compromissen. Ik denk dat er maar weinigen in de politiek zo actief zijn geweest als mevrouw Jorritsma. Ze heeft natuurlijk ook een gigantisch netwerk waar ze gebruik van kan maken. Iedereen kent haar. En ze heeft een hart voor de binnenvaart. Het zit in haar karakter ergens echt voor te gaan. Ik was de eerste oud-politicus die voorzitter van Schuttevaer werd. Daar was toen ook al enige oppositie tegen, heb ik begrepen, maar ik denk dat de meeste mensen nu ook het voordeel ervan inzien. Jorritsma moet vooral proberen meer aandacht voor de binnenvaart te krijgen. Er is veel meer geld nodig voor achterstallig onderhoud. En ik hoop dat ze voor elkaar krijgt dat de politiek op dit gebied nu eens een visie voor de lange termijn ontwikkelt.’

‘De politiek geeft personenvervoer altijd voorrang. Dat is begrijpelijk vanwege de grotere zichtbaarheid van de dagelijkse hinder door files en treinvertragingen en de daardoor grotere politieke gevoeligheid, maar het is onterecht.’

Terlouw vindt dat goederentransport meer aandacht verdient van de politiek, vooral de langere termijn. ‘Transport is heel erg belangrijk en goederenvervoer is feitelijk belangrijker dan personenvervoer. Ik kan me de

stakingen in Frankrijk van de vrachtwagens in de jaren tachtig nog goed herinneren. De autofabrieken werden niet meer bevoorrad, kortom, Leiden was in last. Daar reageerden de politici natuurlijk wel op, maar in het algemeen houden de files en treinvertragingen hen meer bezig. Na de treinvertragingen van een korte tijd terug werd de minister zelfs op het matje geroepen. Op files en treinvertragingen rekenen de kiezers de politici na vier jaar af. In een democratie wordt de politiek nu eenmaal beïnvloed door de verkiezingen. Daarom houden politici zich ook zo weinig bezig langetermijnproblemen. Aandacht daarvoor levert weinig verkiezingswinst op. Het is vreemd dat het Centraal Planbureau meldt dat investeringen in bijvoorbeeld de Brabantse kanalen niet lonen. Ik kan mij voorstellen dat een ondernemer zo reageert, maar de overheid moet verder kijken. 'Goederentransport is een politiek ongevoelig onderwerp. De meeste politici hebben wel begrip voor de binnenvaart, maar het is geen zichtbaar probleem voor ze. Daarom moeten het COV en Schuttevaer aandacht voor de binnenvaart blijven vragen. Zij zijn, naast andere organisaties, het oor voor de politiek. 'Zelf roep ik steeds vaker de hulp in van wetenschappers. Die zijn wel met de lange termijn bezig, maar hebben van nature twijfels. Ze laten de politici dan met de resultaten van hun onderzoek achter en gaan dan meestal weer over tot de orde van de dag. Ze zouden wat mij betreft harder moeten optreden richting politiek. We moeten stoppen met alleen maar korte-termijndenken. We willen het nu vaak goed hebben, maar we moeten de mensen ervan doordringen dat onze kinderen het beter moeten krijgen. Of in elk geval net zo goed. Het kenmerk van duurzaamheid.'

'Waar visie ontbreekt, komt het volk om.'

Volgens Terlouw is deze uitspraak die Joop den Uyl vaak citeerde de kern van zijn kritiek op de Nota mobiliteit. 'De binnenvaart krijgt relatief nog wel aardig wat aandacht, maar de nota ademt een sfeer van: we kunnen het toch niet oplossen, dus laten we die ambitie maar varen. We blijven gewoon tot 2020 met de files zitten. Dat is misschien wel erg realistisch, maar de ambitie ontbreekt natuurlijk.' De laatste tijd bekritiseerde minister Peijs de binnenvaart over gebrek aan lobby. 'Peijs zegt nogal eens dat we niet alleen bij haar moeten lobbyen, maar ook bij de andere ministeries. Volgens haar moeten we het belang van de binnenvaart vooral bepleiten bij Economische Zaken. We richten ons inderdaad vooral op Verkeer en Waterstaat, maar het is de vraag of het niet de taak van Karla Peijs zelf is bij de andere ministeries te lobbyen. Maar misschien moeten we het toch een keer proberen. Van mijn tijd in Parijs heb ik wel geleerd, dat de transportministers in Europa vaak als vakministers worden gezien en niet als politieke ministers. Ten onrechte.'

'Vanavond ben ik teruggekeerd van een driedaags bezoek aan Bern, waar ik een internationale studiegroep heb voorgezeten, EFIN. Toen ik vertrok, streden tweërlei gevoelens in me. Enerzijds wou ik niet. Ik zag op tegen de inspanning, overleg in drie talen, met tolken en amendementen en uiteenlopende opvattingen. Anderzijds had ik er zin in, want ik weet hoe verrijkend het is te merken dat je naar elkaar toe groeit en tot overeenstemming kunt komen.'

Terlouw was niet alleen voorzitter van Schuttevaer, hij leidde ook de EFIN-commissie. Deze kwam na vergaderingen en hoorzittingen tot de

conclusie dat de Europese binnenvaart het beste af is met een klein flexibel Europees binnenvaartbureau en een conferentie van Europese transportministers. 'Europa doet niet genoeg voor de binnenvaart en dat moet veranderen. Dat vraagt om een politieke aanpak. We moeten zien te voorkomen dat het een agentschap van de EU wordt. Dan zitten er binnen de kortste keer weer veel teveel hardwerkende ambtenaren die vooral voor elkaar werken. Dat schiet niet op, want de binnenvaart schreeuwt om politieke en maatschappelijke aandacht.

'We moeten kijken wat in Europa praktisch is. Ik hoop dat de landen de rug recht houden en niet achter Karamitsos (directeur Watertransport en Intermodaal Vervoer van de EU - red.) aan gaan lopen. Hij wil dat Europa een leidende rol krijgt. We moeten opletten de CCR en Donaucommissie niet te ontcrachten en het allemaal anders te willen gaan doen. De CCR doet fantastisch werk. Dat ze leidend is in Europa, vind ik niet zo erg. Ze kan toch geen regels aannemen die in strijd zijn met de EU-regels. Als de EU meer invloed wil, kan ze lid worden van de CCR en de Donaucommissie.

'Ik ben wel bang dat het advies niet wordt opgevolgd. Dat lijkt me natuurlijk niet verstandig. Wat is er mis mee, als de Europese transportministers van rivieroeverstaten één keer in de twee jaar een halve dag bij elkaar komen? Het kleine bureautje kan dan de ministersconferentie voeden. Tuig dat niet te zwaar op en zet niet te snel de bijl in de huidige structuren.'

EFIN noemde ook problemen, die de groei van de Europese binnenvaart kunnen doen stagneren. Zo is er minder belangstelling voor werken in de binnenvaart, stagneren de investeringen, moet er een evenwicht

komen tussen infrastructuur en natuurbescherming en is de administratieve ondersteuning ontoereikend.

'Niet iedereen vindt het leuk om zoveel te varen, zulke lange dagen te maken, zo vaak niet aan wal te zijn. De sociale contacten zijn moeilijk en dat, terwijl de moderne tijd zoveel biedt. Ik denk wel dat het in de toekomst gaat veranderen. We hebben in Nederland veel familiebedrijven. In Duitsland zijn dat vaker rederijen. Dat zal veranderen. Grote, dure schepen moeten altijd varen. Overigens heb ik als voorzitter veel schippers ontmoet en de meesten willen nog steeds niets anders dan varen. Ze nemen geen rust om even te rusten, maar willen nog steeds niets liever dan varen.'

'Mensen die dicht bij de natuur staan, boeren, vissers, schippers, zijn zelden arrogant. Je voelt dat ze zich afhankelijk weten. Dat maakt hen sympathiek en geeft een zekere wijsheid.'

Schippers liggen Terlouw wel. 'Ze trotseren de elementen. In de stad kan een mens heel erg pedant worden. Daarom heb ik acht jaar geleden ook het voorzitterschap aangenomen. Ik ben het ook in deze periode blijven ervaren. Schippers zijn niet op hun mondje gevallen en kunnen soms flink van zich af bijten. Je krijgt soms veel tegenspraak en felle discussies, maar het is ook de bescheidenheid die de schippers siert.

'Een schip blijft iets moois. Dat merk je aan de schippers. Ze doen niets liever dan varen. En dat is ook eigenlijk hun makke. Ze zijn altijd onderweg. Dat maakt het lastig propaganda te maken en de markt te beïnvloeden. Dat moet een walpartij voor hen doen. Ik denk dat het steeds beter wordt, maar we moeten meer wegen vinden om de verladers te bereiken. Dat doet het Centraal

Overleg Vaarwegen wel, maar het moet nog meer. De vrachtwagen is een ontzettend grote concurrent. Het wegvervoer is heel flexibel.'

'Afhankelijk van zijn gewicht heeft een mestvarken gedurende zijn 180 dagen durende leven een ruimte beschikbaar van eenderde tot tweederde vierkante meter. Elke zeug staat alleen in een metalen box, waarin ze zich niet kan omkeren. Waarom is het leven van een varken zoveel slechter geworden? Omdat ons leven steeds beter moet worden. Alles is gericht op de vier G's voor de mens: genot, gezond, genoeg en goedkoop. De natuur, inclusief de dieren, doet er weinig toe als het gaat om bevrediging van de begeerten van de consument.' De manier waarop de mens omgaat met de natuur, is een van de onderwerpen waar Terlouw een uitgesproken mening over heeft. Na zijn aftreden bij Schuttevaer blijft hij ambassadeur van de Stichting Varkens in Nood. 'Hoewel we thuis nooit vlees eten, vind ik niet dat je geen dieren mag eten. Maar hoe we nu met onze dieren omgaan, kan echt niet. Ik vind het onterecht dat de boeren daarvan de schuld krijgen. De marktwerking dwingt hen daartoe, omdat de bevolking zo goedkoop mogelijk vlees wil.. Als de politiek geen hardere voorwaarden gaat stellen, verandert er niets voor de dieren. Dat moeten we aan de kaak stellen. Ik vind het de taak van de politiek veel strengere regels te stellen aan het houden van dieren in de bio-industrie.'

Dat Terlouw van de natuur houdt, blijkt uit zijn liefde voor zijn koeien, schapen en kippen en de natuur rond zijn huis. 'Ik heb wel eens het hoofdbestuur thuis ontvangen. We hebben hier op het terrein ongeveer 130 soorten bomen staan. Mijn vrouw had voor de bestuursleden een bomentocht uitgezet. Moesten ze raden

wat voor een boom het was. Dat ging ze goed af. Ze vonden het leuk en hadden zelfs geen aandacht voor het kleine plastic bootje in de vijver.'

'In mijn ogen vergelijkbare ongerijmdheden worden overwogen op het gebied van energievoorziening.' Naast de, volgens hem overigens wrede, natuur is Terlouw kritisch over hoe de wereld in de toekomst moet omgaan met de energiebehoefte. Windmolens in zee ziet hij niet zitten. 'Het idee van een windmolenpark in zee is een soort Betuwelijn. Als het niet waait, hebben we toch energie nodig. Dus je hebt naast de windmolens nog steeds een even groot geïnstalleerd vermogen nodig van conventionele energieopwekking. Kernenergie noemen ze ook duurzaam, maar ook dat raakt op. Je moet de zon gebruiken. Als we in de woestijn op een oppervlakte zo groot als Frankrijk zonnecentrales plaatsen met een rendement van tien procent, kunnen we de energiebehoefte van de hele wereld dekken. En al bij een veel geringere toepassing kan de prijs voor zonne-energie dalen naar het huidige niveau van de elektriciteitsprijs.'

'Vader was dominee, rechtzinnig, wat een ander woord is voor "behoorlijk zwaar". Hij was een voortreffelijk spreker. Zijn prachtige stem vulde een kerkgebouw als met muziek. De preektoon, in zijn kringen gebruikelijk, was hem vreemd. Hij kende de Nederlandse dichters en citeerde hen waar dat paste. Ik had best een aantal bezwaren tegen hem, maar ik ben ze vergeten.'

Terlouw weet dat het geloof in de binnenvaart een belangrijke rol speelt. 'Ik heb echter nooit gemerkt dat de schippers het mij kwalijk namen dat ik er anders over denk. Ik sta er ook niet vijandig tegenover. Ik mocht van mijn vader niet op zondag fietsen of

schaatsen op het Uddelermeer. Volgens mijn vader niet omdat het in de bijbel stond, maar omdat het gewoon niet gebruikelijk was in het dorp. Daar kon ik mee leven. 'Ik ben niet gelovig en niet ongelovig. Ik weet het niet, we kunnen het niet weten en we komen het ook nooit te weten. Je moet het niet erg te vinden om niet alles te weten. Op de wezenlijke vragen van het leven krijgen we geen antwoord. Staar in het heelal en verwonder je. 'Toen ik van de EO een uitnodiging kreeg om Tweede Paasdag in het programma Brieven aan God geïnterviewd te worden, heb ik gewaarschuwd dat mijn opvattingen ver van die van hen lagen. Maar het was een openhartig gesprek en ik kreeg toch veel positieve reacties. De mensen herkenden zich waarschijnlijk wel in mijn verhaal. Ook twijfel kan aanspreken.'

'Maar nu bespeur ik toch ouderdomsverschijnselen. Mijn ogen gaan achteruit. Ik hoor mezelf vaak vragen: wat zeg je? Als ik me een uur lichamelijk heb ingespannen, wil ik een poosje zitten. Onverhoedse bewegingen met mijn nek leveren een duizeling op. Het valt niet te ontkennen, de leeftijd slaat toe.' Terlouw denkt zich voorlopig niet te vervelen, maar merkt wel dat de jaren gaan tellen. 'Er dient zich nog regelmatig nieuw werk aan. Ik wil ook meer schrijven, maar daar moet je helder voor zijn. Ik ben nu na een dag werken vaak te moe. Ik schrijf meestal als ik een paar vrije dagen voor de boeg heb. Dat gaat het beste. Mijn jeugdboeken heb ik altijd in de vakanties geschreven. Mijn dochter schrijft ook. Ze is tekstschrijver, maar samen met haar heb ik een detective geschreven. Dat ging per e-mail. We schreven afwisselend een stukje en overlegden soms een beetje. Ik

vermoed dat het boekje binnenkort wordt uitgegeven. Een speurdersroman is helemaal nieuw voor mij. Ik heb zoiets nog nooit geschreven.' Afgelopen jaar schreef hij het herfstdagboek Achter de barricaden. 'Van 21 september tot en met 21 december moest ik een dagboek bijhouden. Dat was wel werken. In dertien weken moet je toch een boek schrijven. Daar doe ik normaal veel langer over. Het is geen spannende roman geworden, maar ik hoop wel dat de mensen er dingen in zullen herkennen. Naar mate ik langer schreef, begon ik het leuker te vinden. Toen de tsunami kwam, was ik net gestopt. De herfst was voorbij. En toen kwam ook nog dat vreemde congres van D66. Ik miste het schrijven toen wel een beetje.' Na zijn afscheid als voorzitter van Schuttevaer wil Terlouw misschien nog wel als gast een vergadering bezoeken, maar vaak zal dat niet zijn. 'Ik ben geen mens van reünies. Als ik afscheid neem, ben ik ook weg. Uitzondering zijn mijn studiegenoten uit 1949. Die zie ik nog elk jaar. 'Je merkt dat de krachten afnemen. Ik heb gisteren meer dan 500 kilometer gereden en was pas om kwart over elf thuis. Dat kan ik niet meer elke dag. Zolang ik gezond ben, blijf ik werken. Mijn vrouw en kinderen werken net zo hard. Je kunt toch niet de hele tijd koffie drinken?'

ERIK VAN HUIZEN