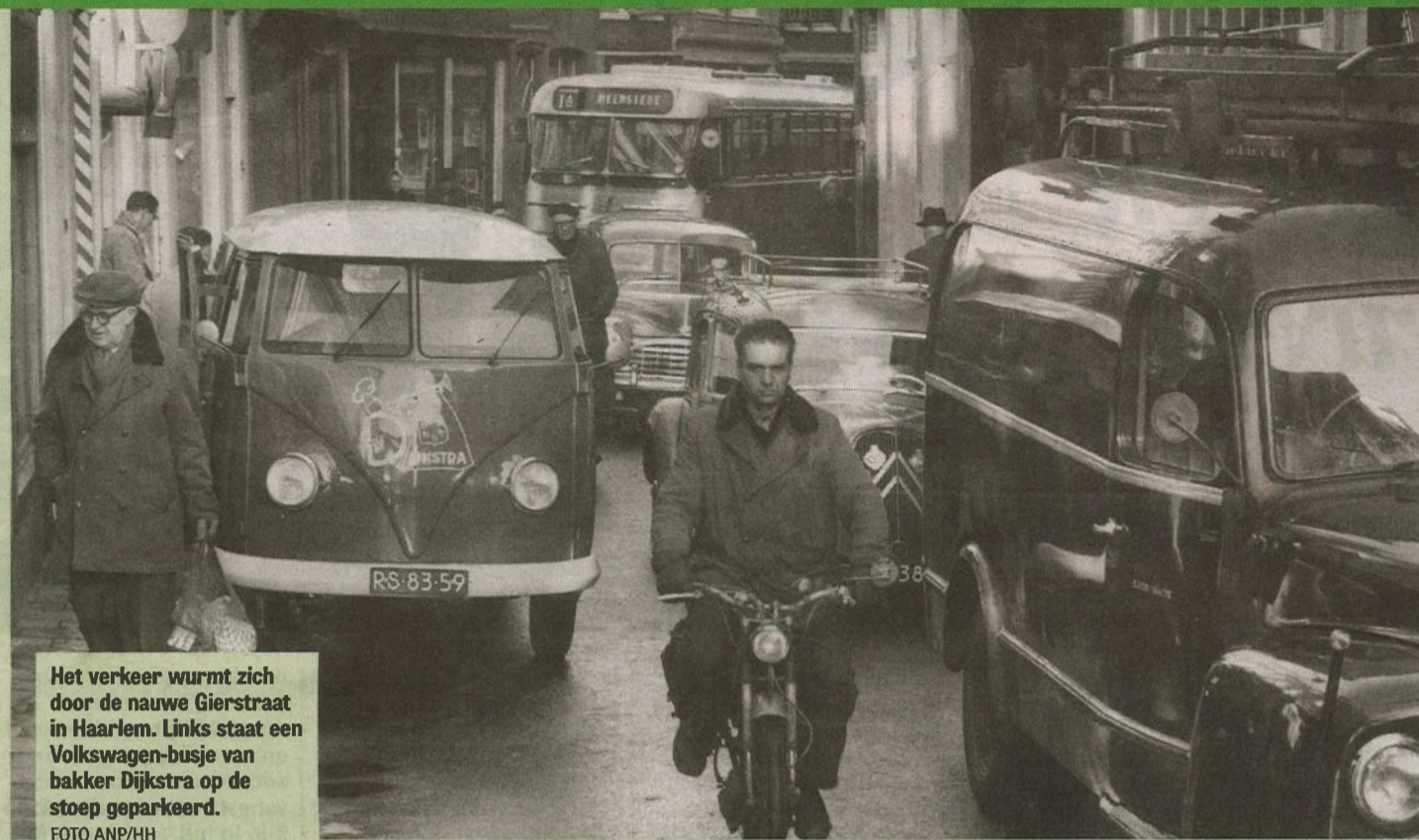


## STRAATBEELD VERANDERT: DIT GAAN WE NOG MISSEN



Het verkeer wurmt zich door de nauwe Gierstraat in Haarlem. Links staat een Volkswagen-busje van bakker Dijkstra op de stoep geparkeerd.  
FOTO ANP/HH

# BUSJE KOMT LATER

door Roy Klopper

**BREDA** • Het straatbeeld staat aan de vooravond van ingrijpende veranderingen nu het in de binnensteden straks krielt van futuristisch ogende elektrische voertuigen. Deze gaan vanwege uitstootreuzen de grote trucks en busjes vervangen bij de winkelbevoorrading, het onderhoud en de boodschappenbezorging. Experts weten het zeker: we gaan de nu zo vaak vervloekte bestelbusjes nog missen.

Bij het DAF-museum in Eindhoven kwamen afgelopen jaar zestigduizend bezoekers een nostalgisch kijkje nemen bij de trucks van weleer. De Brabantse krachtpatser onder de vrachtwagens, met zijn karakteristieke ronde koplampen, was tientallen jaren lang de basis voor menig transport- en legertruck en zelfs vuilniswagens. „Grootouders vertellen hun kleinkinderen hier vaak mijnerend dat ze die romantisch ogende voertuigen in ons museum nog live zagen rijden”, zo signaleert museummanager Joost van den Bosch.

Diezelfde kleinkinderen zullen tegen de tijd dat ze zelf vijftig zijn ook een volledig veranderd verkeersbeeld zien. Dat blijkt eens te meer bij de opening gisterochtend van de



Martin Nieuwenhuizen, commercieel directeur van Renault Trucks, Nederland werkt aan de toekomst.  
FOTO'S RIAS IMMINK

showroom van de Kleuster car-gobikes in Breda. Namens de regionale dealer Bluekens heeft Jaco Overbeeke grote verwachtingen van dit groene transportmiddel: „Al zien we enige terughoudendheid bij potentiële klanten omdat niemand weet welk milieubeleid een nieuw kabinet gaat voeren.” De directeur voorziet dat het wat ongewoon ogende trapkarretje een grote rol kan spelen in de Nederlandse distributie.

### Transportfiets

Wie zich nu al ergert aan het breeduit pedalerende legerbakfietsers dat nietsontziend de kinderen naar school brengt, moet zeker beducht

zijn voor deze in de Franse Renault-fabriek geproduceerde transportfiets: op het chassis verscheidene imposante opbouwen worden geplaatst, waarin tot 250 kilo voorraad kan worden vervoerd. Het vehikel kan onder meer worden gebouwd als bezorgwagen, vuilniswagen, materiaalwagen of zelfs als ijscofkar. „En daar blijft het in de toekomst niet bij, de mogelijkheden zijn legio”, zo meldt Martin Nieuwenhuizen, commercieel directeur Renault Trucks Nederland. „Wij hebben trouwens niets te maken met de automobieltak”, zo haast hij zich te zeggen, wellicht om associaties met minder succesvolle Formule 1-projecten voor te zijn.

### Nul uitstoot binnenstad

De opkomst van de ietwat onhandig ogende voertuigen in de winkelstraten is dichterbij dan menigeen denkt, zo schetst directeur Peter Staal van automobieltclub KNAC. „Vergeet niet dat vanaf volgend jaar een nul-uitstoot-regime gaat gel-

den in binnensteden. Formeel mogen daar dus geen bestelwagens en busjes op brandstof meer rijden.” Nou zijn er in de eerste periode nog wel onthefingen mogelijk, maar de voorzitter voorziet dat straks toch iedereen aan de beurt is. Te meer omdat in Brussel is vastgesteld dat vanaf 2030 amper meer brandstofauto's mogen worden geproduceerd: „Dus moet elke schilder of stuka-door die nu nog met een dieselbusje rijdt over op de accu”, aldus Staal.

De KNAC voorziet nog wel wat haken en ogen aan de nieuwe transportopties in de binnensteden. „Overall wordt geklaagd over personeelstekorten. Maar al die kleine wagentjes moeten straks wel worden bestuurd, terwijl je nu met één truckchauffeur een volledig stadscentrum

kunt bedienen.” Toch voorspelt ook Staal dat het onvermijdelijk is dat de huidige bestelbusjes straks uit zicht verdwijnen. „Over tientallen jaren wordt er wellicht met een zelfde nostalgische blik naar gekeken als wij nu doen naar beroemde VW-busjes uit de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw.” Welk voertuig tegen die tijd de trekpleister wordt, is volgens Staal moeilijk te voorspellen: „Zowel bij transportbusjes als personenauto's is het vaak heel verrassend. In die laatste categorie gaan doodnormale modellen als de Golf 1 of de Peugeot 205 mogelijk de tien tot vijftien mille van de hand. Ze zijn gewild omdat ze voor veel automobilisten van nu een herkenbaar beeld zijn uit hun jeugd.”

De transportfiets waarmee tot 250 kilo voorraad kan worden vervoerd.



## KRINGEN

ROB  
HOGLAND

### Tijdgeest

Of zij de polderlandse politiek erbij voor ogen had waag ik te betwijfelen, maar het is een feit dat de Amerikaanse schrijfster en feministe Gloria Steinem – zij is, op 89-jarige leeftijd, nog steeds onder ons – ooit het volgende zei: „Aan het verleden vasthouden is het probleem. Het omarmen van verandering is het antwoord.”

Tot dat laatste blijkt nu ook de VVD niet in staat.

Ik haal de polderlandse politiek er dus wél bij, en verwijs ten eerste naar het feit dat VVD-leidster Dilan Yesilgöz 'in haar hemd is gezet' door haar Eerste Kamerfractie, zoals De T. concludeerde. Voorafgaande aan de verkiezingen verklaarde Dilan zich tegen de Spreidingswet van haar partijgenoot Eric van der Burg, waarmee gemeenten zelfs kunnen worden verplicht onderdak aan asielzoekers te bieden indien dat de woningnood van hun eigen inwoners nog meer verhoogt. Zij ogemilde, met andere woorden, wel degelijk een verandering, maar toen verklaarde de VVD in de Eerste Kamer zich ineens toch akkoord met die anti-democratische dwangwet en ben ik dientengevolge benieuwd naar de volgende peiling van Maurice de Hond.

Bij de meest recente, eind december, stond de VVD op slechts 13 zetels.

Zullen ze de 10 zetels nog aantikken?

En komt de PVV, die de laatste keer op 48 zetels werd ingeschat, dan boven de 50?

Ten tweede roep ik de Tweede Kamerverkiezingen van 25 mei 1977 in herinnering. De PvdA van Joop den Uyl haalde toen 53 zetels, het pas opgerich-

### En zo verliest zelfs de VVD haar aanhang

te CDA van Dries van Agt 49 zetels en de VVD van Hans Wiegel 28 zetels. Van de 150 beschikbare zetels waren er dus 130 in handen van de Grote Drie en toen de zichzelf oppermachtig wanende Ome Joop tijdens de maandenlange formatiegesprekken maar bleef doordrammen, regelde de daardoor buitengewoon geïrriteerd geraakte Dries van Agt samen met Hans Wiegel tijdens één dinnertje bij Bistrotje een CDA/VVD-coalitie, doch dit terzijde. Ik had ook voor de verkiezingen van 8 september 1982 kunnen kiezen, toen de PvdA 47 zetels haalde, het CDA 45 zetels en de VVD, met de jongeling Ed Nijpels aan het hoofd, 38 zetels, waarmee het totaal van de Grote Drie wederom op 130 zetels kwam.

Ik wil slechts aantonen dat er de afgelopen decennia wel héél veel veranderd is.

Met name het CDA en de PvdA hadden grote moeite de tijdgeest te blijven aanvoelen, oftewel te erkennen dat maatschappelijke veranderingen vaak een andere politieke benadering vereisen. Mede onder invloed van allerlei behoudende partij-mastodonten bleven ze de ernst van de migratieproblematiek bijvoorbeeld hardnekkig onderschatten, met alle electorale gevolgen van dien, en het opvallende is dat nu zelfs ook de VVD, die onder Mark Rutte nog zo onaantastbaar leek, als gevolg van een soortgelijke ontwikkeling haar aanhang begint kwijt te raken.

Hoe desondaan Eerste Kamerfractie dit in vredesnaam berissten?

Soms is het best verstandig naar partij-mastodonten te luisteren.

Maar houd nooit te lang aan het verleden vast.