

De 'guerrilla' van Friso de Zeeuw

Van onze medewerker

Mr. Friso de Zeeuw (49) is per 11 december voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Een functie die hij combineert met zijn baan als directeur Nieuwe Markten van het Bouwfonds. Daarvoor was hij vijf jaar PvdA-gedeputeerde van Noord-Holland voor milieu, ruimtelijke ordening en enkele onderdelen van verkeer en vervoer.

'Mijn hele leven voer ik al een guerrilla voor het aan elkaar koppelen van beleid aan de praktijk. Dat zijn zaken die in elkaars verlengde moeten liggen, anders functioneert de overheid niet naar behoren. Dat geldt ook voor de relatie tussen de overheid en de markt. Het marketdenken is echter in mijn partij een omstreden onderwerp en vanuit mijn positie in de markt mag ik zo nu en dan graag de ideologische geluidsbarrrière doorbreken. Misschien zou je kunnen zeggen dat ik ook wel een beetje wil provoceren. Het omgekeerde, dus dat ik word geprovoceerd, is ook verfrissend.'

Waar ruimte schaars is mag de prijs van vervoer best pittig zijn

De kritiek is juist dat de markt te ver is doorgeschoten in de publieke sector. Bij de ruimtelijke inrichting van ons land is onmiskenbaar een nadrukkelijke rol voor de overheid weggelegd. En die rol heeft nooit ter discussie gestaan. Maar ik denk dat je die rol in het licht van die kritiek wat scher-

per moet definiëren, zodat je de regeringol van de overheid beter in beeld krijgt, in relatie tot de andere partijen en dus ook tot de markpartijen. In zo'n discussie moet je ook invulling geven aan nieuwe begrippen als de borging van het publieke belang.

Zodat het publieke belang een heikansing krijgt in het openbaar vervoer?

Tussen marktwerving en het openbaar vervoer zit spanning. Het is een onderwerp dat alle kanten van de samenleving raakt en daar moet je als Raad voor Verkeer en Waterstaat op ingaan. Ik realiseer me wel dat het gevaar aanwezig is te belanden in een nogal academische discussie, want de privatisering denderdert door. Maar misschen moet je zo'n discussie op een wat langere termijn zien, rekening houdend met praktijkervaringen, ook in andere Europese landen.

De financiële instrumenten om de mobiliteit te beperken hebben een weinig academisch niveau.

Bij het vraagstuk van mobiliteit en de markt speelt ook het financiële instrument een belangrijke rol, denk maar eens aan de mobiliteitsheffing. Of aan slim en effectief investeren om je beleidsdoelstelling, namelijk het beinvloeden van de mobiliteit, met een minimum aan beleidslast te realiseren. En dat allemaal op een voor burgers en bedrijven acceptabele manier. Hierbij kan geput worden uit het werk van de vorige raad die adviseerde over een zwaar gedifferentieerde kilometerheffing. Dat idee moeten wij verder gaan uitwerken en daarbij ook milieukosten in aan de orde stellen. Dat zijn onderwerpen waarin ik me thuis voel. Je hebt het dan over het samenbrengen van de keuzevrijheid van het individu en de prijs die verbonden is aan die keuze. Een prijs die best pittig mag zijn in die delen van het land waar ruimte schaars artikel is, in de Randstad dus. Dat is toch een van de basiswetten van de economie: schaarse artikelen zijn duur. Dan kom je natuurlijk direct uit op het bekende spanningsveld tussen de Randstad en bijvoorbeeld Groningen waar meer ruimte is. Of je komt in conflict met mensen die in



Friso de Zeeuw: 'Het gevaar van een adviesraad is dat je gaat behoren tot de Raadrand van het poldermodel.' Foto: Marcel de Cnoek

groeiernnen zijn gaan wonen en dan later geconfronteerd worden met een prijskaartje voor het vervoer.'

U gaat met uw raad een andere koers varen?

Laat ik het zo zeggen. Mijn voorganger Scherpenhuizen Rom was iemand die belang hechte aan goed doortimmerde adviezen, net als ik. De adviezen van de raad moeten echter ook invloed hebben op de thema's die worden aangesneden. Neem het thema mobiliteit, daar kunnen we als raad niet omheen. Daar moeten we gericht op durven schieten om invloed uit te kunnen oefenen. Alleen een rapport over de schutting kleppen bij de beleidsmakers en beslissers is niet voldoende. Je moet daarom als raad ook naar het vervolgtrajec kijken: van je advies. Dat deel van het traject bepaalt voor meer dan vijftig procent het effect van je advies. Ik vind het

van belang dat je met je adviezen daadwerkelijk invloed uitoefent want het gevaar van dit soort adviesraden is dat je anders behoort tot de Raadrand van het poldermodel.

Alleen een rapport over de schutting bij beleidsmakers kleppen is beslist onvoldoende

Met zijn Vijfde Nota heeft minister Pronk u veel werk uit handen genomen.

Dat is een voorbarige opmerking. Mijn persoonlijke mening is dat er veel bladzijden in die nota zitten die weinig zeggen. Het is meer een leerboek, een nota vol goede bedoelingen maar persoonlijk mis ik op essentiële punten de scherpte. Dan

gaat 't om de sturingsvraag en de investingsstrategie. En om de samenhang met verkeer en vervoer. Daarom schiet de nota erg tekort. De raad kan dan de dwarsverbanden laten zien die je allemaal tegenkomt in de ruimtelijke inrichting van Nederland. Een thema als 'water in de 21ste eeuw' blijft theorie als er geen uitvoeringsstrategie komt. Het werktel van dat soort schotten drijft me als voorzitter. Daar heb je in Nederland een dagtaak aan.

Lijdt uw guerrilla lijd u ook te hoop tegen de overgevoelige samenleving?

In een georganiseerd land als het onze hebben we sterk de neiging om alles te regelen en dat komt tot lulling in een beleidsdijrecte die niet te stoppen lijkt. Samen met de verkokering ontstaat zo een kankergezwell waarvoor er geen mogelijkheid meer is om samen zaken aan te pakken en daarbij te werken met wisselende coalities. Het is als een virus in je computer dat gewoon voortwoekert en dat doorvreet, tot in de Tweede Kamer.

Adviezen kunnen meer gewicht en invloed krijgen als er een breder draagvlak dan ten grondslag ligt.

Daarom ben ik ook groot voorstander van meer samenwerking, daar waar nodig. Een voorbeeld is de externe veiligheid langs wegen, spoorwegen maar ook waterwegen, een onderwerp dat ook op onze agenda komt te staan. Daarin spelen tal van aspecten een rol die niet allemaal op ons werkterrein liggen. In zo'n geval moet je dan niet schuwen samen te werken met bijvoorbeeld de Vrom-Raadi. Dat soort vormen van samenwerking wil ik entusiasmeren.

En zo kunt u ook hier een bijdrage leveren aan het doorbreken van schotten en vastgeroeste culturen.

En ook aan de bestrijding van de nationale babbelbox. Dat is de bovenlaag van beleidsmakers en kopstukken van maatschappelijke instellingen die elkaar trift in verschillende grenen. Tegenwoordig worden zelfs diners pensant georganiseerd. Daarin wordt zinvol gesproken en vergaderd, maar als puntje bij paaltje komt worden er geen verbindingen aangebracht met mensen die het echte werk doen. Iedereen keert terug naar zijn eigen werk- en beleidsterrein. Ikzelf ben ook onderdeel van die babbelbox, dat realiseer ik, me ook wel. Mijn kritiek erop moet daarom gezien worden als een kritische zelfanalyse.

Jan van der Ven

STAATSCOURANT

SINDS 1814

Redactie
 Waarnemend hoofdredacteur: drs. W.M.C. de Jong;
 Eindredacteur: P.C.M. Brouwers

Personen/Features: drs. H. Hauser (coördinator),
 I. Blingste A.L. van den Ende;
Openbaar Baatur: mr. dr. L.W.M. Wopereis
 (coördinator), drs. M.J. Franke, M. ten Wolde;
Financien en Economie: drs. E.S.M. Melink,
 drs. A.L. van der Werf, J.F.M. Zonneveld;
Infrastructuur: drs. M.H. van den Toorn (coördinator),
 drs. C.H. van Rossum, drs. D.C.M. Vermeulen;
Officiële Publicaties: F. de Kroon (coördinator),
 C.B.P. van Kooij, drs. C.H. van Rossum, J. Schot;
Correspondenti: F. Uytendroek (Brussel);
Vaste medewerkers: mr. A.E. van Almelo,
 m. O.W. Brouwer, drs. W.F.L. Buschkens (Brussel),
 J. van Buuren, dr. R.F.W. Dijkstra,
 drs. R.E. van Ditzhuyzen, prof. mr. J.F.M. Giele,
 drs. F.L. de Graaf, mr. K. de Graef,
 mr. E.A. Pappenhoeck;
Opmaakredactie: H.M. No-Ayok (coördinator),
 Th. J.G. Kampe, M. Kuyf, E.H. Masselink,
 A. van der Valde (systeemredacteur);
Redactiesecretariaat: C.L. Van der Meulen-van
 Beek;

Nieuwsdiensten: ANP, HOP, Fiscaalnet en Carberus.

Redactie-adres: Redactie Staatscourant
 Postbus 20000, 7500 FA, 't-Stravenhore