

# 'De spitsheffing moet er hoe dan ook komen'

Friso de Zeeuw, de nieuwe voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, ziet platte km-heffing als tussenstap

VAN ONZE REDACTEUR

AMSTERDAM — De automobilist zal er op den duur aan moeten geloven. Aan het gebruik van de weg komt een variabel prijskaartje te hangen. De spits wordt duurder dan het daluur en in de Randstad kost een kilometer rijden meer dan in Drenthe.

Het kwetsbare compromis tussen VVD en PvdA over de invoering van de kilometerheffing is niet meer dan een tussenstap. Op den duur zal Nederland niet ontkomen aan een wegheffing waarbij plaats en tijd de prijs zullen bepalen. De spits zal duurder zijn dan het daluur, net als rijden in de Randstad kostbaarder zal zijn dan Drenthe. Friso de Zeeuw, de nieuwe voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat zegt dat de raad dit al eerder heeft bepleit. 'De heffing moet dan wel pittig gevarieerd zijn.' Aan de meest schaarse tijdstippen dient dus een fors prijskaartje te hangen.

Het PvdA-lid (onder meer ex-ge-deputeerde Noord-Holland en directeur bij het Bouwfonds) beseft dat hij daarmee weinig vrienden maakt bij autominnend Nederland, ook al dalen tegelijkertijd de vaste autokosten. Ook bij zijn eigen partij zal hij er in de aanloop naar de verkiezingen niet veel steun voor krijgen. 'Een variabele heffing is niet het je-voor-het voor de verkiezingen'.

De Zeeuw ziet het ook niet als zijn functie politiek welgevallige uitspraken te doen. Dat is volgens hem niet de taak van de raad als belangrijk adviesorgaan van de minister. 'Wij moeten op een andere manier naar dossiers kijken dan de minister. Die is er van dag tot dag mee bezig. De Raad dient zich met de lange termijn bezig te houden zonder echter de actualiteit uit het oog te verliezen.'

Dat betekent volgens De Zeeuw dat de Raad moet beseffen hoe een dossier politiek ligt. 'We moeten beseffen hoe de politieke agenda eruit ziet', stelt hij. Dat betekent de Raad vlak voor politieke debatten met een standpunt naar buiten moet komen. 'Zo zorg je dat je als Raad ertoe doet.' De Zeeuw wil door dicht op de actualiteit te blijven voorkomen dat het adviesorgaan zichzelf marginaliseert. 'De adviezen mogen niet tot "Freischwebende Intelligenz" leiden.' Dat betekent dat de Raad de mogelijkheden van een variabele kilome-



Friso de Zeeuw: 'Heffing moet wel pittig gevarieerd zijn.'

FOTO: RUBEN SCHIPPER

terheffing zal blijven volgen. De discussie daarover zal na de verkiezingen zeker weer losbarsten, verwacht De Zeeuw.

Door diepgaand onderzoek naar de effecten tot pakweg 2015 van de kilometerheffing wil De Zeeuw ook de eigen minister beter voorbereiden. Netelenbos zelf werd halverwege dit jaar verrast door de mededeling dat de kilometerheffing al eerder dan 2010 mogelijk kon zijn, veronderstelt De Zeeuw. Tot dan verkeerde zij in de veronderstelling dat voorlopig alleen het rekeningrijden mogelijk zou zijn. Ten onrechte, zoals bleek.

Netelenbos stapte vervolgens binnen een paar weken af van het rekeningrijden dat haar al de bijnaam 'Tineke Tolpoort' had bezorgd. Gelukkig maakte zij de ommezwaai, zegt De Zeeuw nu. 'Het was een politiek mijnenveld geworden. Er zat een onbegrijpelijke dynamiek in het politieke proces'. Over de f 260 mln die het project heeft gekost, vindt hij zich niet op. 'Als ik dat met de vele andere projecten vergelijk die het

ook niet halen, is dat niet zoveel. Dat zijn nu eenmaal de kosten van politieke besluitvorming.'

De kilometerheffing is inmiddels nauw verbonden met besluiten over nieuwe infrastructuur. De verwoede pogingen van Netelenbos om het rekeningrijden van de grond te krijgen verzandde weliswaar door de machtige autolobby maar leverde wel de zogeheten regionale mobiliteitsfondsen op. Hiermee kunnen de grote steden over meer geld beschikken voor nieuwe wegen, tunnels en spoorlijnen in de eigen regio. Min of meer gelijktijdig kondigde Netelenbos aan de lagere overheden meer bevoegdheden voor de aanleg van infrastructuur te geven. Tot f 500 mln mag de regio in de toekomst zelf beslissen. De Zeeuw juicht dat toe. 'Wat mij betreft mag dat bedrag zelfs hoger uitvallen.'

Met de verdeling van het geld en de verantwoordelijkheden hoopt De Zeeuw dat er een einde komt aan wat hij de 'jankcultuur' van de regio noemt. 'De regio klopte altijd graag bij de minister aan voor nieu-

we infrastructuur. Daarbij vormden ze vaak een kongs met het bedrijfsleven. Door hun nu het geld te geven moeten ze zelf over de kosten en baten van een project nadenken.' Aan de lange reeks smeekbedes — 'onvolwassen gedrag' — richting Den Haag zal dan ook snel een einde komen, aldus De Zeeuw.

Doordat vraag en aanbod de prijs van een autorit vanaf 2003 gaan bepalen, kan volgens De Zeeuw ook een mobiliteitsmarkt van de grond komen. Daarin bepaalt de vraag of er nieuwe wegen of spoorverbindingen nodig zijn. Dat betekent volgens hem dat er ook ruimte vrijkomt voor meer private inbreng in de infrastructuur. Daarmee zullen met name werkgevers blij zijn. Die lobbyen al sinds geruime tijd voor de vrijheid om bijvoorbeeld tolwegen en betaalstroken aan te leggen. De Zeeuw ziet deze private wegen wel zitten. 'Dergelijke mogelijkheden mag je niet op voorhand uitsluiten, ook al kleven er bezwaren aan'. Binnen zijn partij ziet menigeen de

betaalstroken als 'yuppenbanen' voor de rijken, terwijl de minder kapitaalkrachtige forens op de oude snelweg in de file staat.

Volgens De Zeeuw zal dat er echter niet toe leiden dat de openbare weg geprivatiseerd zal worden. 'Wegen zijn openbaar. Ik voorzie dat maximaal 5 tot 10% van de hoofdwegen in private handen zal komen', zegt hij. Ook moet de overheid strenge regels aan private initiatieven opleggen. 'Het kan bijvoorbeeld niet zo zijn dat door private wegen de ruimtelijke ordening het kind van de rekening wordt'. Met andere woorden, Nederland moet zoveel mogelijk groen blijven. Als er dan toch wegen worden aangelegd, dan is een goede inpassing van groot belang.

Hij beseft dat wegen daardoor altijd fors duurder zullen uitvallen. Private investeerders zijn dan wellicht niet meer geneigd te investeren. 'Het zal altijd een en-en-verhaal worden. De overheid zal moeten blijven bijspringen om wegen aan te leggen.'

CHRISTOPH LINKE

## Noord-Nederland krijgt meer dan €30 mln IPR-subsidie

VAN ONZE REDACTEUR

AMSTERDAM — DSM Engineering Plastics uit Emmen, Teijin Twaron met vestigingen in Emmen en Delfzijl en PPG Industries Chemicals uit Delfzijl krijgen subsidie in het kader van de IPR, de pot voor achtergebleven regio's. Staatssecretaris Ybema van Economische Zaken heeft de toezegging gedaan voor de subsidies met een gezamenlijke waarde €30,4 mln. DSM/Ticona krijgt €9,85 mln voor een investeringsproject ter waarde van €49,37 mln in Emmen. Het gaat hier om de bouw van een fabriek voor de productie van PBT (polybutyle te-rephthalate), een halffabrikaat voor technische kunststoffen. Met de komst van de fabriek worden er vijftig directe arbeidsplaatsen geschapen en indirect levert het honderd arbeidsplaatsen op. De bouw van de fabriek betekent volgens Ybema een impuls voor de industriële structuur van Zuidoost Drenthe. Teijin Twaron bv komt in aanmerking voor €18,85 mln subsidie voor een stra-

tegisch uitbreidingsproject in Emmen en Delfzijl ter waarde van €210,78 mln. Door deze investering zullen volgens Ybema de chloortransporten tussen Delfzijl en Rotterdam belangrijk afnemen, omdat de verwerking van zwavelzuur zal worden toegepast in een gesloten circuit. Door middel van de te bouwen installatie wordt zwavelzuur opgewerkt van 18% naar 96%. Dit is dan weer bruikbaar voor het productieproces. Voorts zal de werkgelegenheid in de regio toenemen met 130 arbeidsplaatsen en zullen er naar schatting 400 indirecte arbeidsplaatsen ontstaan. PPG Industries Chemicals komt in aanmerking voor €2,16 mln subsidie voor een strategisch uitbreidingsproject ter waarde van €28,77 mln. Het gaat bij deze investering om uitbreiding van de productiefaciliteit in Delfzijl met de productie en verkoop van Silica. Naast de vijftig bestaande banen levert dit extra werkgelegenheid van twintig arbeidsplaatsen op.

## Kabinet gaat procedure buisleidingen verbeteren

■ Het kabinet gaat de procedure rondom de aanleg van ondergrondse buisleidingen verbeteren. Minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat heeft dit laten weten aan de Tweede Kamer. Uit een rapport van de werkgroep buisleidingenconcessies blijkt namelijk dat de (juridische) procedure die bij voorgenomen aanleg moet worden doorlopen, knelpunten oplevert voor nieuwkomers op de markt. Verbetering van de procedure houdt onder andere in dat het Rijk of de provincie de coördinatie van de publieke besluitvorming op zich neemt. Deze rol wordt wettelijk geregeld door aanpassing van de Tracé-wet. Daar-

naast komt er een wettelijke vergunningsplicht om gevaarlijke stoffen door buisleidingen te mogen vervoeren. Tot slot wordt onderzocht of een centraal punt voor kennis en informatie over het vervoer door buisleidingen noodzakelijk is. Minister Netelenbos zal hiertoe begin 2002 een plan van aanpak naar de Tweede Kamer sturen. Dit plan van aanpak wordt samen met het bedrijfsleven opgesteld. De werkgroep buisleidingenconcessies is ingesteld in het kader van de operatie Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit, een initiatief van het ministerie van Economische Zaken en Justitie. (anp)

## Bioscoopbezoek naar record sinds 1981

■ Bioscopen in Nederland trekken in 2001 naar verwachting zo'n 23,5 mln bezoekers. Dat blijkt uit cijfers van de Nederlandse Federatie van Cinematografie. Het is voor de filmzalen het drukste jaar sinds 1981, het jaar waarin de videorecorder zijn intrede deed en het bio-

scoopbezoek sterk afnam. Het gaat om voorlopige cijfers. Deze week ging de verwachte kaskraker Lord of the Rings in première. De drukst bezochte film is tot nu toe Harry Potter en de Steen der Wijzen. (anp)

## Verlies voor Zwolse IJsselhallen door mkz

■ De Zwolse IJsselhallen heeft circa f 2,5 mln verlies geleden door de mond- en klauwzeercrisis. Na de uitbraak van het mkz-virus werd de veemarkt in Zwolle gesloten. Door het ontbreken van de veemarkt liep de IJsselhallen, onderdeel van de Libema-groep, f 1,9 mln aan in-

komsten mis. Daarnaast moest 95% van de kosten, onder meer van het gebouw en het personeel, worden doorbetaald. In totaal hebben zo'n veertig mensen hun baan verloren als gevolg van de sluiting van de veemarkt. (anp)