



Mr. F. de Zeeuw

Ruimte voor mobiliteit vraagt om ruimte voor detail

De Raad voor Verkeer en Waterstaat adviseert minister en parlement over beleid inzake verkeer en waterstaat. De adviezen gaan over het vervoer van personen en goederen, de waterhuishouding, post en telecommunicatie en de daarvoor benodigde infrastructuren zoals wegen, rails, water en lucht. Dit zijn daarmee de terreinen die de informatiebehoefte van de Raad bepalen.

Voor zijn adviezen maakt de Raad veel gebruik van externe bronnen. Experts en belanghebbenden worden geconsulteerd en we betrekken beschikbare onderzoeksresultaten en beleidsdocumenten. In zijn contacten met derden merkt de Raad dat op publieksgevoelige terreinen, zoals bijvoorbeeld personenvervoer, een grote behoefte bestaat aan kwantitatieve en financiële gegevens. Een voorbeeld hiervan is het door de Raad uitgebrachte advies *Bewust Mobiel, Beter Bereikbaar*. De discussie hierover in de media spitste zich snel toe op de vraag hoeveel de automobilist betaalt aan heffingen en hoeveel de overheid daarvan weer teruggeeft via investeringen in infrastructuur. De belangrijkste vraag leek de hoogte van het mobitarief te zijn en het aantal kilometers waarbij de automobilist meer dan nu gaat betalen.

Detailinformatie

Om dergelijke cijfers te kunnen geven maakt de Raad veel gebruik van het materiaal van CBS. De gegevensgroepen mobiliteit van personen, verkeer, vervoer en communicatie en de hoofdgroep macro-economie, geld- en kapitaalmarkt in StatLine worden vaak door ons geraadpleegd. Onze wens hierbij zal CBS niet onbekend in de oren klinken, namelijk: maatwerk en detailinformatie.

Om bijvoorbeeld te illustreren dat knelpunten op het gebied van personenvervoer over de weg zich in specifieke, stedelijke regio's voordoen, is specifieke informatie over die gebieden nodig.

Hetzelfde geldt voor congestieproblematiek: voertuigverliesuren worden hiervoor vaak als maat gebruikt. Een verfijning naar waar, wanneer en door wie deze verliesuren worden opgedaan helpt de zoektocht naar passende oplossingen.

Ook zijn gemiddelden niet altijd relevant. Dat bijvoorbeeld de gemiddelde woon-werk afstand toeneemt kan door een groot aantal zaken (mede) worden verklaard. Hierbij valt te denken aan het ge-

(voor hoofdwegennet wordt dit wel verzameld) kunnen een waardevolle aanvulling vormen op alles wat we nu al meten en weten.

Een even actueel als gevoelig thema is de sociale veiligheid. De indruk bestaat dat een 'gevoel van onveiligheid' voor steeds meer mensen steeds vaker een belemmering vormt bij het verplaatsen of bij de keuze van een vervoermiddel. Het zou zinvol zijn dit zorgwekkende probleem eens cijfermatig te benaderen en het goed in kaart te brengen.

Recreatie

Vanuit onze rol in de recreatie zouden we best meer willen weten over de veranderende rol van vrije tijd in onze samenleving. Voorheen was arbeid, met name voor mannen, dominant en de vrije tijd de contramale van arbeid: "Hard werken is goed voor de mens" en "Na gedane arbeid is het goed rusten". Tegenwoordig zie je een enorme flexibilisering van de arbeidsorganisatie: verandering van werkpatronen. Met name moeders combineren werk met opvoeding en huishouden. Er ligt een flinke druk op het organisatievermogen van gezinnen en op de invulling van vrije tijd. We spreken tegenwoordig al over bruto en netto vrije tijd. Een juiste balans tussen betaalde arbeid, zorgtaken en vrijetijdspreferenties is een doel dat het dagelijks leven in menig Nederlands gezin beheerst. Voor zover deeltijdwerk neerkomt op kortere werkdagen (maar wel vijf per week) levert het onevenredig veel extra woon-werk-crèche-schoolverplaatsingen met de auto. Een ander punt dat ons interesseert is de invloed van de vergrijzing op de maatschappelijke participatie van ouderen, en dan – wat ons betreft – vooral het effect op de mobiliteit en de vrijetijdsbesteding.

Vanuit de rol in de recreatie zet de ANWB – samen met de partners van Nederland Natúúrlijk – in op meer natuur. Nu geven cijfers over grondgebruik een duidelijk beeld van de kwantiteit. Wij zijn echter niet alleen geïnteresseerd in de groei of afname van de oppervlakte natuur maar ook in de kwaliteit. De waarde van natuur wordt nu vooral tot uitdrukking gebracht in economisch nut (gebruikswaarde, bestedingen) maar het maatschappelijk nut (belevings- en toekomstwaarde) blijft onbelicht.

Guido van Woerkom is Hoofddirecteur ANWB

reedkomen van VINEX-locaties, een stijging van het aantal tweeverdieners, toename van het autobezit, etc. Deze oorzaken zijn op hun beurt weer gevolgen van overheidsbeleid en beslissingen van burgers en bedrijfsleven. Voor de adviezen van de Raad zijn juist deze oorzaken en hun achtergrond interessant en relevant. De Raad zou dan ook gebaat zijn bij mogelijkheden van verdere detaillering en analyse van de gegevens die CBS beschikbaar stelt.

Vervoer en communicatie

Op het gebied van goederenvervoer stellen we voor om na te denken over andere indicatoren dan tonkilometers om de prestaties van de sector uit te drukken. De methodologische knelpunten van deze indicator zullen genoegzaam bekend zijn. In het kader van bijvoorbeeld efficiency en milieuprestatie van de sector is het even relevant om te praten over het vervoerde volume, maar meer nog over beladingsgraden. Daarnaast is het voor de Raad bijvoorbeeld relevant om meer te weten over de toegevoegde waarde van de logistieke sector, met daarbinnen de transportsector.

Ondanks het leeglopen van de 'internetballon' en de huidige malaise in de telecommunicatiesector, ziet de Raad als duidelijke trend het toenemende belang van informatievoorziening binnen de maatschappij. Om de impact op de samenleving hiervan te kunnen onderzoeken en begrijpen is monitoring op het gebied van ICT relevant en urgent. Op dit moment bieden de CBS-statistieken onvoldoende houvast om beleidsadviezen uit te brengen over bijvoorbeeld de gevolgen van e-commerce op het goederenvervoer of de gevolgen van telewerken voor woon-werkverkeer.

De Raad heeft dan ook behoefte aan een nadere opsplitsing van de sector vervoer, opslag en communicatie. Ten eerste omdat de Raad regelmatig specifieke gegevens over vervoer, danwel communicatie nodig heeft en ten tweede omdat de Raad van mening is dat beide bedrijfstakken onvergelijkbaar zijn (denk aan groei, mate van innovatie, milieuprestaties, investeringsgraad, ruimtelijke consequenties, etc.).

Ten slotte

De adviezen van de Raad zijn strategisch van aard en gericht op structurele oplossingen. De adviesonderwerpen richten zich op de langere termijn, maar raken eveneens de politieke actualiteit. Verbindingen leggen is het sleutelwoord, met inbegrip van de Europese context. De Raad maakt daarvoor vaak vergelijkingen, bijvoorbeeld over de omvang van een sector ten opzichte van de andere, Nederlandse prestaties tegenover het buitenland en de gevolgen van nieuw beleid ten opzicht van de huidige situatie. Dit stelt eisen aan de accuratesse, relevantie en actualiteit van de gebruikte gegevens. De Raad acht het CBS dé organisatie die aan deze eisen kan voldoen.

Friso de Zeeuw is Voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat

Afkortingen

BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCS	Centrale Commissie voor de Statistiek
COROP-gebied	Aaneengesloten gebied van een aantal gemeenten uit een provincie Indeling door de Coördinatiecommissie Regionaal Onderzoeksprogramma
CPB	Centraal Planbureau
CWI	Centrum voor Werk en Inkomen
EBB	Enquête Beroepsbevolking
ECB	Europese Centrale Bank
EMU	Economische en Monetaire Unie
ESA 95	European System of Accounts 1995
ESB	Economisch Statistisch Bestand
EWL	Enquête Werkgelegenheid en Lonen
GBA	Gemeentelijke Basisadministratie
GIS	Geografisch Informatie Systeem
HEC	Het Expertise Centrum
ICT	Informatie- en Communicatie Technologie
IMF	Internationaal Monetair Fonds
IPO	Inkomenspanel Onderzoek
KNAW	Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen
MKB	Midden- en kleinbedrijf
NIVEL	Nederlands instituut voor onderzoek van de gezondheidszorg
NSI's	National Statistical Institutes
NWO	Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OEEI	Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur
OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur
PARIS21	Partnership in Statistics for the 21st Century
POLS	Permanent Onderzoek Leefsituatie
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
SBI	Standaard Bedrijfsindeling
SBNL	Stichting Beheer Natuur en Landelijk Gebied
SCP	Sociaal en Cultureel Planbureau
SSB	Sociaal Statistisch Bestand
TNO	Nederlandse Organisatie voor Toegepast- Natuurwetenschappelijk Onderzoek
UNDP	United Nations Development Program
UWV	Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen
VBTB	Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording