

Fileleed het best te bestrijden in de regio

Raad Verkeer en Waterstaat vindt discussie over kilometerheffing te dominant

VAN ONZE REDACTEUR

HOVELAKEN — Bij de strijd tegen de files op de weg krijgt de kilometerheffing alle aandacht. Er is echter sneller resultaat te boeken door het fileleed regionaal aan te pakken, meent voorzitter Friso de Zeeuw van de Raad voor Verkeer en Waterstaat.

Na het tolpoortjes-debacle van minister Tineke Netelenbos hadden velen de buik vol van het rekeningrijden. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft de discussie kortgeleden echter nieuw leven ingeblazen met het advies 'Bewust mobiel, beter bereikbaar'. Het pleidooi voor een variabele mobiliteitsheffing eiste alle aandacht op.

'Dat was de trekker van onze voorstellen waar we goed mee hebben gescoord', zegt voorzitter Friso de Zeeuw. 'Maar het is slechts een deel van ons advies. De sleutel voor het verbeteren van de bereikbaarheid ligt bij een regionale aanpak.'

Die benadering krijgt tot nu toe nauwelijks aandacht maar is volgens hem cruciaal. Het verkeer loopt vooral vast in de stedelijke regio; bij knooppunten en afslagen. Precies waar de verantwoordelijkheden van de verschillende overheden samenkomen. 'Omdat elke wegbeheerder zijn eigen straatje wil optimaliseren, is het resultaat van het geheel slecht. Er wordt met geld gemorst.'

Zijn adviesraad pleit voor het instellen van een regionale verkeers- en vervoersautoriteit die taken en bevoegdheden overneemt die nu nog gespreid zijn over vele instanties. Afgelopen vrijdag koos de Commissie Mobiliteitsmarkt A4, op basis van file-onderzoek rond Den Haag, voor eenzelfde benadering. Gepleit wordt voor het instellen van regionale mobiliteitsteams

om de files te lijf te gaan.

Maar wie zit er in Nederland te wachten op weer een nieuwe bestuurslaag? De Zeeuw zelf in elk geval niet. Hij erkent dat sommigen van het woord autoriteit alleen al 'acuut puistjes krijgen'. Het plan voor de verkeersautoriteit blijkt vooral bedoeld om aandacht te krijgen voor de regionale aanpak. 'Een aanbeveling om pragmatisch samen te werken op regionaal niveau is niet sexy genoeg.'

De Raad voor Verkeer en Waterstaat gelooft niet in dé ingreep of dé structuurwijziging en wil geen blauwdrukken en dwang, maar een praktische aanpak die tot samenwerking in de regio leidt. De huidige Planwet beoogt dat echter ook al. Die schrijft voor uit welke onderdelen de verkeers- en vervoersplannen van Rijk, provincies en gemeenten moeten bestaan en hoe ze op elkaar moeten worden afgestemd.

Deze polderaanpak blijkt niet goed te werken. Waarom zal het wel lukken als de regio het primaat krijgt? De Zeeuw: 'Op papier is de bestaande aanpak zo gek nog niet.

MINDER PLANNEN, MEER DOEN

Files kunnen doeltreffend worden bestreden door binnen regio's de krachten te bundelen en een pragmatische aanpak te kiezen. 'Minder plannen, meer doen', zegt de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Ofschoon de raad geen blauwdrukken wil, wordt wel aangegeven welke stappen er gezet kunnen worden in welke volgorde.

- Begin met regionaal verkeersmanagement dat doorstroomroutes en onderhoudsplannen opstelt.
- Pak daarna investeringen voor verkeer en vervoer binnen de regio gezamenlijk aan.
- Richt vervolgens een bureau voor mobiliteit en bereikbaar-

heid op dat deze taken bundelt, deskundigheid levert en beleid voorbereidt.

Maar het is een overdosis plannen en weinig uitvoering, waar bovendien veel te veel partijen zich mee bemoeien. Het is een gekkenhuis, zoveel instanties. Dat moet anders.' De slagkracht van wegbeheerders kan ook worden vergroot door een bestuurslaag op te heffen. Maar dat idee was volgens de raadsvoorzitter snel van tafel. 'Als je lagen schrapt, krijg je veel weerstand en bereik je niets. In Nederland moet je een evenwichtskunstenaar zijn bij de omgang met het openbaar bestuur.'

De Zeeuw beseft dat een pleidooi aan alle instanties in een regio om zich achter een praktische aanpak van het fileleed te scharen, nogal vrijblijvend klinkt. Hij verwacht dat het proces toch op gang komt als iedereen in het land zijn plannen en ideeën laat zien. Een aanpak van 'best practise'.

Volgens hem zijn er voorbeelden genoeg waaraan anderen zich kunnen optrekken. Zoals het verkeersmanagement in het knooppunt Arnhem-Nijmegen, waarbij 21 gemeenten, de provincie en rijks-waterstaat samenwerken. Of het

fileplan regio Rotterdam om de bereikbaarheid te vergroten, waarbij ook de transportbedrijven betrokken worden. En het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel van de regio Amsterdam, Noord-Holland en Flevoland.

Het Rijk, dat met zijn snelwegen zelf ook partij is in de regionale samenwerking, kan aanjager zijn. De Zeeuw: 'Door goede plannen financieel te steunen, want daar reageert men altijd heftig op, ook al gaat het om kleine bedragen. En door de beste procedureel voor te trekken. Geef ze de hoogste prioriteit en handel ze versneld af.'

Zijn adviesraad vindt dat er meer geld moet worden overgeheveld van het Rijk naar regionale mobiliteitsfondsen. 'We moeten af van het jankmodel, waarbij het meeste geld gaat naar wie het hardste zeurt. Regio's met de grootste problemen moeten het meeste geld krijgen. Ik ben op dit gebied niet zo voor verdelende rechtvaardigheid, maar voor verzakelijking.'

De Zeeuw erkent dat het tijdstip om de koers ook financieel te verleggen 'ongelukkig' is gezien de budgettaire problemen van het Rijk. 'Het lijkt er nu snel op dat er een lege knip over de schutting wordt gegooid.'

Van het bedrijfsleven wordt ook een bijdrage verwacht. 'Ze moeten niet aan de kant blijven staan klagen, maar met plannen komen.' Hij begrijpt de argwaan, van werkgeversvoorzitter Jacques Schraven. Die is bang dat de overheid bedrijven extra wil laten betalen voor infrastructuur, terwijl ze al bijdragen via de fiscus en de grondprijs.

Ook De Zeeuw is tegen 'dubbel betalen voor het bedrijfsleven' als er niets extra tegenover staat. 'Maar als een file kan worden opgelost door bijvoorbeeld een aparte rijstrook voor vrachtwagens neer te leggen, levert dat duidelijk meerwaarde op. Meebetalen is dan op zijn plaats.'

BERT VAN KALLES