

'Maak een einde aan het jankmodel'

Van onze medewerker

De Raad voor Verkeer en Waterstaat kwam eerder dit jaar met het voorstel een 'mobitairief' in te voeren; het variabel maken van de belasting op de auto. Maar tegen verkeersproblemen moet meer gebeuren, zegt voorzitter Friso de Zeeuw. Zoals nieuwe vormen van samenwerking op regionaal niveau. 'Zodat er een einde komt aan het jankmodel.'



Friso de Zeeuw: 'Bestuurders reageren altijd erg geschrokken op het idee van vernieuwing van de bestuurlijke structuur. Maar de praktijk van alledag zal tot die vernieuwing leiden, kijk maar eens naar de bezuinigingen die eraan komen.' Foto: Wiebe Kiestra

het niet moet. Laat ze ook maar een stuk van de verantwoordelijkheid dragen.'

Het wordt tijd vindt De Zeeuw dat iedereen, ook het bedrijfsleven, zich realiseert dat het autoverkeer hoe

Er zou op termijn een regionale verkeers- en vervoersautoriteit moeten komen

dan ook zal toenemen en het vrachtwagenverkeer procentueel nog meer. 'Die ontwikkelingen zullen, zonder ingrijpende aanpak, schade aanrichten aan de bedrijven. Omdat je ziet dat het verkeer nu al in toenemende mate vastloopt, komen wij op het goede moment met de plannen. En als dat op termijn leidt tot de vorming van een regionale verkeers- en vervoersautoriteit, dan is dat mooi meegenomen. Let wel, het is dan een gevolg van onze aanpak.'

Lobby

Op de vraag of hij niet te optimistisch is, antwoordt De Zeeuw: 'Mischien, maar onze voorstellen wijken bewust af van de gangbare praktijk rond de decentralisatie. Wij zeggen: neem eens afstand van het traditionele jankmodel, waarin provincies en gemeenten ieder een eigen lobby op

gang brengen. Kijk eens naar wet er gebeurde toen de Stedelijke Knoop- punten in beeld kwamen. Iedereen dacht alleen aan de rinkelende kassa's van het rijk en startte een lobby om zoveel mogelijk geld binnen te krijgen.' De Zeeuw vervolgt: 'Ik realiseer me ook wel dat er bestuurders zijn die bang zijn, zeker in deze tijden van bezuinigingen, dat er een lege knip over de rijksbeschutting naar ze wordt gegooid. Maar ik blijf erbij dat we hoe dan ook verlost moeten worden van de dominantie van het jankmodel.'

De Zeeuw plaatst nog een kanttekening. 'We zeggen niet dat het rijk helemaal buiten het lokale proces moet komen te staan. Dat is niet gewenst en niet mogelijk, want je hebt ook te maken met het rijkswegennet. Maar het denken over de rol van dat rijkswegennet moet veranderen. Het zijn niet alleen snelwegen die de doorstroming bevorderen, ze hebben ook een regionale functie en spelen daarom een rol in het oplossen van de regionale verkeersproblemen.'

Kassa's

Lege kassa's van het rijk en ambiteuze plannen op lokaal niveau. Hoe moeten die gefinancierd worden? De Zeeuw: 'Er komen uiteindelijk drie bronnen beschikbaar. Om te beginnen het rijksgeld. Dan is er het regionale geld dat steden en provincies nu al betalen. En tenslotte komt er geld

uit ons voorstel voor het mobitairief, dat in de plaats komt voor de vaste belasting op de auto. Dat wordt een landelijk systeem waarvan de hoogte wordt bepaald door de afstand die wordt afgelegd, de drukte op de weg en de milieuprestatie van de auto. Op deze manier zal in de Randstad meer geld worden binnengehaald dan elders. Het geld komt geïmporteerd in het mobiliteitsfonds terecht om te voorkomen dat het wegvoert. Op deze manier kan dus worden geïnvesteerd in de aanpak van knelpunten daar waar het meeste geld wordt binnengehaald.'

De Zeeuw zegt dat de tijden voor zo'n variabel tarief beter zijn geworden. 'De CDA-fractie in de Tweede Kamer wil dat de opbrengst van het Kwartje van Kok naar het nationaal mobiliteitsfonds gaat. Intussen zie je dat de Bovag en de Rai voorstander zijn geworden van een kilometerheffing. En ik denk dat een variabele heffing, of juist gezegd tarief, een reële optie aan het worden is. Zeker als het regionaal wordt ingevuld. Over een jaar of drie kan het mobitairief op proef gaan draaien, schatten wij in. Maar met het andere deel van ons advies, het opzetten van gezamenlijk verkeersmanagement in de regio, kan vandaag al begonnen worden.'

Jan van der Ven

'De grootste knelpunten en dagelijkse filevorming doen zich voor in de stedelijke regio's. Bij de knooppunten en afslagen komt de infrastructuur bij elkaar die in beheer is bij verschillende overheden. Dus als het lukt om daar tot een werkbaar structuur te komen, kun je de problemen aanpakken.'

De voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat neemt in dit verband het woord samenwerking aarzelen in de mond. 'Dat woord heeft natuurlijk een slaaperwekkend karakter gekregen. Maar in ons voorstel wordt veel nadruk gelegd op de praktische kanten van samenwerking. Het gaat ons er niet om dat er weer een nieuwe bestuurslaag komt in de hoop zo de knelpunten weg te werken. Het is belangrijker dat de bestuurders die nu de verantwoordelijkheid dragen voor een goed functionerend openbaar vervoer uit hun ivoren toren komen. Wij bieden daar handreikingen voor.'

De Zeeuw realiseert zich dat er dan wel de bereidheid moet zijn zeggenschap, of delen daarvan, af te staan. 'Daar zit natuurlijk bijna altijd het grootste knelpunt want iedereen is bezig met zijn eigen werkterrein, logisch. Maar het eindresultaat van de huidige aanpak is niet dat het verkeer goed doorstroomt. Onze stelling is dat met een aantal praktische verbeteringen van de organisatie de bereikbaarheid van met name de steden verbetert, terwijl de betrouwbaarheid van de reistijden toeneemt en het beschikbare overheidsbudget beter wordt besteed.'

Zeggenschap

Wil het idee van de raad in vruchtbare aarde vallen dan is een systeem nodig waarbij de zeggenschap op een bijna natuurlijke wijze terecht komt bij één organisatie. 'Dan doet het proces bestuurlijk minder pijn in het resultaat, een betere en snellere doorstroming, is snel zichtbaar,' aldus De Zeeuw. 'Je kunt bijvoorbeeld als ge-

zamenlijke overheden eerst doorstroomroutes in een stedelijke regio aanwijzen. Dat kan echter alleen effectief gebeuren wanneer er overeenstemming bestaat over het lokale verkeersbeleid. Want het alleen aanwijzen van zo'n route is niet zinnig, je krijgt ook protesterende omwonenden. Een goed voorbeeld van deze aanpak is de wijze waarop het verkeersmanagement het verkeersknooppunt Arnhem-Nijmegen heeft aangepakt. Een ander voorbeeld is de wijze waarop overheden in en rond Rotterdam samenwerken om de bereikbaarheid te verbeteren.'

Staan de doorstroomroutes eenmaal op papier, dan kan begonnen worden met het optuigen van een Bureau Mobiliteit en Bereikbaarheid. De Zeeuw: 'Dat bureau moet de uitgezette koers in de praktijk gaan brengen. In dat bureau bundel je alle regionale partijen die hierbij betrokken zijn. Zo voorkom je het ontstaan van een nieuwe bestuurslaag. Een ander voordeel ervan is dat je via dat bureau de bestaande ambtelijke kennis bij elkaar kunt brengen.'

Gevezenzone

De plannen leiden 'tot een beetje' bestuurlijke vernieuwing, zegt De Zeeuw. 'Ik realiseer me dat we hiermee in de gevezenzone komen want alle bestuurders reageren altijd erg geschrokken op het idee van vernieuwing van de bestuurlijke structuur. Maar de praktijk van alledag zal tot die vernieuwing leiden, kijk maar eens naar de bezuinigingen die eraan komen. Die kun je alleen op een fatsoenlijke manier opvangen door onderling meer samen te werken, vooral in de uitvoering van de plannen. Met het bureau denk ik dat we een doorwaadbare plaats creëren en dat we stap voor stap zullen zien dat de knelpunten op regionaal niveau opgelost worden.'

Oplossingen komen dichterbij wanneer een financiële prikkel wordt ingebouwd. De Zeeuw: 'En het rijk zal daar een bijdrage aan moeten leveren. Niet met grote bakken geld, dat geld is er niet meer. Maar wel met wat wij klein smeergeld noemen. Geld om ervoor te zorgen dat plannen eerder uitgevoerd kunnen worden zodat anderen zien dat er echt iets van de grond komt. Je moet dan het bedrijfsleven er eveneens bij betrekken. De bedrijven staan nu te makkelijk aan de kant te roepen hoe

STAATSCOURANT

SINDS 1814

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

Redactieadres: Redactie Staatscourant
Postbus 20020, 2500 EA 's-Gravenhage
Bezoekadres: Chr. Plantijnstraat 2, 2515 TZ
's-Gravenhage
telefoon: 070-378 93 39; telefax: 070-385 55 05
e-mail: staatscourant@sdu.nl
Internet: http://www.staatscourant.nl

Dit beeldmerk verwijst naar de beschikbaarheid van bronndocumenten bij een bepaald artikel. De documenten zijn te raadplegen via www.staatscourant.nl.

Advertentieafdeling: P.G.J.M. Driessen
Een brochure met tarieven en voorwaarden van advertenties wordt op aanvraag toegezonden. Kopij voor advertenties richten aan:
Advertentieafdeling Staatscourant,
Postbus 20020, 2500 EA 's-Gravenhage
telefoon 070-378 93 39; telefax 070-385 27 89
e-mail: advstaatscourant@sdu.nl

Op alle opdrachten tot plaatsing van advertenties in de Staatscourant zijn de Advertentievoorwaarden Staatscourant van toepassing, gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel Haaglanden onder nummer Hr. 27124000. Eventuele Algemene Voorwaarden van de opdrachtgever worden niet aanvaard.

Abonnementen: De Staatscourant verschijnt op werkdagen. De prijs van een jaarabonnement bedraagt € 291,25; kwartaalabonnement: € 78,50. De prijs van een een nummer is € 3,50.

Uitgever:
M.O.D. Scholten MBA MM (070-378 94 52)
De Staatscourant is een uitgave van Sdu
Uitgevers bv, 's-Gravenhage.

Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van de inhoud van deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze rechten berusten bij Sdu Uitgevers bv c.q. de betreffende auteur

De publicatierichten van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie zijn geregeld met Beeldrecht te Amstelveen.

CAPITA SELECTA - EUROPA

Nederland ambivalent in Conventie

Vier keer per jaar maakt het Instituut Clingendael samen met de Europese Beweging Nederland een Europanummer van de Internationale Spectator. Het laatste Europanummer waarvan de inkt nog nauwelijks droog is, is vandaag al achterhaald door de jongste compromissen in de Europese Conventie die vrijdags zijn uitgebracht. Onderzoekers Rood en Grinsven schrijven in een gezamenlijke column dat Nederland in de Conventie niet zo strak had moeten vasthouden aan een grote Europese Commissie waarin elke lidstaat een Commissaris moet houden - met of zonder stemrecht. Wat is er mis met het advies van de Adviesraad Internationale Vraagstukken, vragen de onderzoekers zich af. De AIV noemt de mogelijkheid voor een kleine Commissie waar de landen bij toerbeurt een Commissaris aan mogen leveren, maar de grote landen zijn in dit voorstel iets vaker aan de beurt dan de kleine landen. Een kleinere Commissie is in staat onafhankelijker van de lidstaten op te treden. Nederland wilde toch een grotere rol voor het gemeenschappelijke bestuur in de EU. Of wilde Nederland dat niet? Het wachten is op een beschouwing van professor Rood over de ambivalente opstelling van Nederland in de Con-

ventie waar hij nu al meer dan eens de vinger op heeft gelegd.

Internationale Spectator, jaargang 57, nummer 6, juni 2003. Abonnementen voor particulieren kosten € 49 per jaar, instellingen betalen € 55.

Ambtenaren in Brussel

Het secretariaat van de Europese Raad is een dienstverlener die zorgt voor tolken, vertalers en vergaderzalen. De Spanjaard Solana is de officiële baas van het raadssecretariaat. Maar als Hoge Vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlands beleid is hij vaak op reis. Solana's adjunct, Pierre de Boissieu, is dienstgevoelge de belangrijkste man; hij heeft de leiding over een paar duizend mensen die wegens hun jarenlange kennis grote invloed uitoefenen op het Europese besluitvormingsproces.

De Boissieu is veel meer dan zijn voorgangers de manager van het secretariaat. Dat bleek nodig, want hij kreeg een erfenis waardoor iedere lidstaat aanspraak maakte op 'zijn' quorum aan ambtenaren. De Fransman is er in geslaagd om aan deze praktijk een einde te maken en ambtenaren in dienst te laten werken van het algemene Europese

belang. De naderende uitbreiding zal het secretariaat weinig veranderen, aldus De Boissieu.

Elsevier, 14 juni 2003, nummer 24, jaargang 59

Europa's toenemende macht

Europa windt zich op over het eigenmachtige optreden van de Verenigde Staten in Irak en het eenzijdig afkondigen van economische maatregelen, die als nadelig worden ervaren. Bekend voorbeeld is de Sarbanes-Oxley Act, de wet die in reactie op de grote accountancyshandalen in snel tempo door het Congres werd goedgekeurd. Ook buitenlandse bedrijven met een Amerikaanse beursnotering moeten voortaan hun boeken laten controleren door in de VS geaccrediteerde accountantsfirma's. Toch is de Europese macht echter groter dan menigene vermoedt. Volgens Harry Huizinga, hoogleraar in de internationale economie aan de Universiteit van Tilburg, opereert de EU echter niet als een blok, waardoor de Amerikanen hun voordeel blijven houden, ondanks de sterke groei van de EU-economie in de afgelopen vijftig jaar.

FEM Business, 14 juni 2003, week 24