

Friso de Zeeuw,
voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat

'WE MOETEN HET BELANG VAN OPENBAAR VERVOER NIET OVERDRIJVEN'

(52) is directeur nieuwe markten
ontwikkeling. Daarnaast is hij voor-
zitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat.
In 1998 bij Bouwfonds in dienst trad,
werkte in Noord-Holland met onder-
andere openbaar vervoer in zijn portefeuille.
In 2001 werd hij bestuursrecht en is onder-
andere bestuursmeester van het NIROV, bestuurs-
meester van de Stichting
en voorzitter van de Stichting
en Meezingkoor Waterland.

'De waarde van het openbaar vervoer' heet het advies dat de Raad voor Verkeer en Waterstaat vorige maand uitbracht. Eerder dit jaar verscheen ook al een rapport over marktwerking. Voorzitter Friso de Zeeuw roept op tot realisme, of 'verwachtingenmanagement', zoals de raad het noemt. "Er is te lang geroepen dat het met marktwerking allemaal mooier en beter zou worden."

AUTEUR ANDRÉ DE VOS FOTO'S ROB NELISSE

Niet alle rapporten zijn dik. Het advies dat de Raad voor Verkeer en Waterstaat in maart uitbracht aan minister Karla Peijs telt slechts tien pagina's. Het gaat over de waarde van het openbaar vervoer. Het is zo dun omdat het een eerste aanzet betreft, die er snel moest zijn om te kunnen worden verwerkt in de Nota Mobiliteit. De belangrijkste punten worden verder uitgewerkt. Het advies ligt op de werkkamer van Friso de Zeeuw bij Bouwfonds in Hoewelaken naast een ander recent advies van de raad waar hij de voorzitter van is: 'Hoezo marktwerking...?'. Over de beste aanpak van marktwerking. De Zeeuw bladdert er tijdens het gesprek geregeld in. "Vraag me niet naar details, ik ben iemand van de ruime blik van boven."

Geen van beide adviezen van de raad stelt spectaculaire beleidswijzi-

gingen voor. Anders gebeurt er toch niets mee, is het idee. Het gaat om graduele bijstelling van de ingezette koers. Dus doorgaan met marktwerking, met aanbestedingen en met een opgedeelde NS. Meer verantwoordelijkheid voor de regionale overheden, meer rechten voor de klant en een realistischer kijk op wat haalbaar is.

U advies gaat over de waarde van het openbaar vervoer. Hoe waardevol is het openbaar vervoer voor Nederland?

"In stedelijke regio's is openbaar vervoer essentieel voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Een stad zonder goed openbaar vervoer is een ramp. Openbaar vervoer speelt een belangrijke structurerende rol in het stedelijk gebied. Maar we moeten dat belang niet overdrijven.

Bedrijven die zich ergens vestigen kijken in eerste plaats naar de bereikbaarheid per auto. Openbaar vervoer is extra, maar speelt wel een belangrijke rol bij de ruimtelijk-economische ontwikkeling. De Zuidas dankt zijn bestaan mede aan de aanwezigheid van goed openbaar vervoer."

En hoe belangrijk is het openbaar vervoer buiten de steden?

"Dan gaat het over het maatschappelijke belang. Hoe zorg je ervoor dat mensen die geen eigen vervoer hebben bij het ziekenhuis kunnen komen, of bij school? Daar kan het openbaar vervoer een rol in spelen. Maar ook op het platteland moet je dat in het juiste perspectief zien. Kleine kernen op het platteland zijn in eerste plaats levensvatbaar gebleven door het toegenomen autobezit."



U hebt het in uw rapporten herhaaldelijk over de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer. U stelt dat NS een maatschappelijke taak heeft. Daar denkt president-directeur Aad Veenman anders over. "Daar verschillen wij van mening."

Vervoerders willen geen maatschappelijke taak vervullen, maar geld verdienen. Hoe moet je die maatschappelijke functie dan borgen?

"Daar moet de politiek veel beter over nadenken. Voor het hoofdspoornet is de rijksoverheid verantwoordelijk. We gaan verder onderzoeken welke instrumenten het rijk kan inzetten om ervoor te zorgen dat bij NS het maatschappelijk presteren de boventoon gaat voeren. Voor de regionale spoorlijnen en het busvervoer zijn de decentrale overheden verantwoordelijk. Die moeten bepalen wat ze met het openbaar vervoer willen. Niet met allemaal strakke regeltjes, zoals nu in de aanbestedingen gebeurt, maar veel functioneler. Wat moet het openbaar vervoer doen, niet hoe laat moet een bus op die en die halte staan.

Voor het streekvervoer hebben we nog naar het Vlaamse model gekeken, waarbij de overheid landelijke

kwaliteitseisen stelt. Dat past niet goed bij de Nederlandse situatie. Hier is de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer gedecentraliseerd naar de regio, dus daar moet ook de maatschappelijke functie worden gedefinieerd."

Voor veel politici is de precieze plaats van een halte ook een maatschappelijk belang.

"We moeten bij het openbaar vervoer twee dingen onderscheiden: de maatschappelijke functie en het collectieve reizigersbelang. In de discussie lopen die twee vaak door elkaar. De Tweede Kamer houdt zich bezig met niet-functionerende roltrappen, of, minder triviaal, tarieven en punctualiteit van NS. Dat zijn zaken die moeten worden besproken tussen vervoerder en reizigersorganisaties. Consumentenorganisaties kunnen het beste aangeven waar de prioriteiten van de reiziger liggen. De afspraken over de tariefstijgingen van NS met de consumentenorganisaties zijn een stap op de goede weg. Maar het moet nog verder. Er moet veel meer naar reizigers worden geluisterd. En als er een conflict is moet dat niet door de politiek worden beslecht, maar voor de rechter."

De raad pleit voor versterking van de rol van decentrale overheden bij het openbaar vervoer. Die zouden ook meer eigen middelen moeten kunnen inzetten. Hoe ziet u dat?

"Dat kan op twee manieren. Provincies en kaderwetgebieden moeten veel meer ruimte krijgen om op eigen voorwaarden vervoerscontracten te sluiten met derde dragers, zoals wij ze noemen: scholen, bedrijven, andere overheidsinstellingen. Daarnaast zouden ze eigen belastingmiddelen moeten kunnen inzetten voor verbetering van de bereikbaarheid. Via de opcenten op de motorrijtuigenbelasting bijvoorbeeld. Dat is nu een algemene belasting, maar je zou als provincie kunnen besluiten die specifiek voor het openbaar vervoer in te zetten. Voordeel van die benadering is dat een provincie meer eigen beleidsruimte krijgt. Nu is de decentrale overheid een doorgeefluik van de rijksmiddelen voor het openbaar vervoer."

Minder reizigers in de bussen, minder reizigers in de treinen. Is marktwerking in het openbaar vervoer niet gewoon mislukt?

"Voor die conclusie is het veel te vroeg. We zijn nu zo'n tien jaar met



Hoe vaak reist u met het openbaar vervoer?

"Zelden. Mijn werk brengt met zich mee dat ik dagelijks veel afspraken op verschillende plekken heb. Daarvoor heb ik een auto met chauffeur. Ik neem nog wel eens de trein naar Schiphol en ik zit geregeld in de bus van mijn woonplaats Monnickendam naar Amsterdam. Een uitstekende verbinding vanwege de vrije busbanen."

Wat staat u het meest tegen aan het openbaar vervoer?

"De ruimte die allerlei asociale types krijgen op stations en in treinen. Reizigers die in de trein beroofd worden. Onbegrijpelijk. Zoiets mogen we niet tolereren."

Wat was uw meest memorabele reis in het openbaar vervoer?

"Een rit met een houten trammetje naar Potsdam in het toenmalige Oost-Duitsland. Een prachtige route en kaartjes die je zelf van de rol moest scheuren. Mijn vrouw had op gegeven moment die hele rol in haar handen."

Wanneer stapt u vaker in het openbaar vervoer?

"Als er nog meer Europese hogesnelheidslijnen komen, die ook echt overal met hoge snelheid rijden."

Is marktwerking goed voor de ov-reiziger?

"Het kán goed zijn, maar dat is er nog onvoldoende uitgekomen."

< pagina 7

dit traject bezig. We zijn net over de helft. De volgende generatie aanbestedingen in het stads- en streekvervoer komt eraan. Die geven de vervoerders hopelijk meer ruimte voor creativiteit. Het belangrijkste is dat we van alle ervaringen die tot nu toe zijn opgedaan ook leren."

En wat is er tot nu toe geleerd?

"Dat er bij aanbestedingen moet worden uitgegaan van de vraag. Er moet in kaart worden gebracht waar de behoefte is en het vervoer dat daarbij hoort moet zo kosteneffectief worden uitgevoerd. Er wordt nog steeds te veel aanbodgericht gedacht."

Het idee is toch dat als je het openbaar vervoer aan de markt overlaat, de bedrijven vanzelf meer aandacht gaan besteden aan de wensen van de klant?

"Dat gebeurt hier en daar ook. Ik denk dat een bedrijf als Syntus daar een goed voorbeeld van is. Die hebben stappen voorwaarts gemaakt. Maar je ziet nu nog steeds dat overheden zeer precies formuleren wat er moet gebeuren en dat de vervoerders daar een prijs bij zetten. Gevolg is dat de vervoerbedrijven de opdrachtgever als klant zien in plaats van de reiziger."

U stelt in uw rapport dat marktwerking niet bepaald heeft opgeleverd wat werd beloofd. Er is niet aan verwachtingenmanagement gedaan. Een mooi woord.

"De politiek heeft te hoge verwachtingen gewekt. Er is te lang geroepen dat het openbaar vervoer door marktwerking beter en mooier zou worden. Het was veel verstandiger geweest als vanaf het begin was duidelijk gemaakt dat dit een onzeker traject is met bepaalde risico's. Na elke stap in het traject had moeten worden bekeken: en hoe nu verder? Het is allemaal een tikkeltje te wild gegaan."

"Er is te veel uitgegaan van een theoretische benadering met een ideaal eindbeeld dat via een aantal stappen zou worden bereikt. In de praktijk bleken zich na elke stap onverwachte ontwikkelingen voor te doen. Zo had de scheiding van NS in een infrabeheerder en een vervoerder tot gevolg dat beide partijen de verantwoordelijkheid voor problemen op het spoor op elkaar gingen afwentelen. Op dat moment moet je het proces bijsturen."

Misschien is het in het kader van verwachtingenmanagement ook handig als we erkennen dat je met het

openbaar vervoer voortaan niet langer het hele land doorkunt?

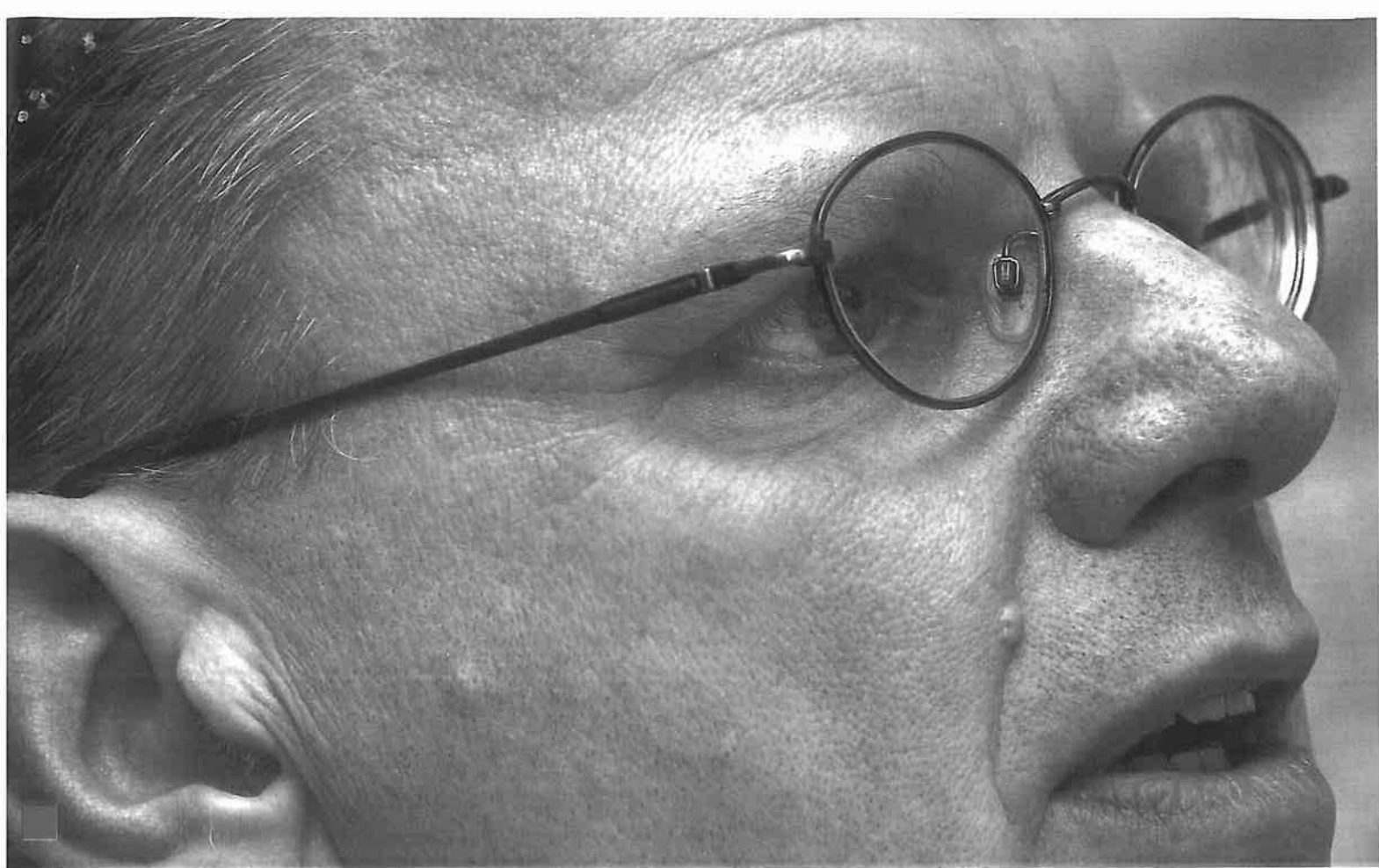
"Ja. Maar er zijn andere manieren om toch de maatschappelijke functie op het platteland te waarborgen. Vraagafhankelijk vervoer. Dat staat ook nog maar in de kinderschoenen."

U concludeert dat de splitsing van NS geen gelukkige oplossing is geweest, maar u stelt niet voor die terug te draaien?

"De splitsing van NS is niet iets wat wij hebben bedacht, maar samenvoeging is niet zinvol. Daar gaat zo veel energie mee verloren. We zullen ervoor moeten zorgen dat ProRail en NS beter gaan samenwerken."

Kan NS in de huidige vorm, als staatsdeelneming, blijven bestaan?

"NS heeft een maatschappelijke functie te vervullen, maar moet tegelijkertijd bedrijfsmatig een goede prestatie neerzetten. Wat dat betreft is NS vergelijkbaar met woningcorporaties. Ze voeren voor een deel een publieke taak uit met voorheen publieke middelen, maar zijn wel zelfstandig en verantwoordelijk voor hun eigen resultaten. NS is een hybride organisatie. Die zijn



lastig aan te sturen, maar wij concluderen dat die status in de huidige situatie de beste vorm is. Privatiseren of juist weer terugbrengen bij de staat zijn geen logische opties.”

Nederland heeft bij de liberalisering van het openbaar vervoer redelijk vooruit gelopen op de Europese regelgeving. De raad concludeert dat dat geen handige tactiek is.

“In de landen om ons heen wordt volop meegepraat over liberalisering, maar tegelijkertijd wordt een industriepolitiek gevoerd waarbij de nationale ondernemingen worden beschermd. Ben je dan slim bezig als je de Nederlandse bedrijven probeert op te delen om concurrentie te creëren?”

Nederland moet dus ook zijn eigen bedrijven beschermen. Dat zullen NS en Connexxion fijn vinden om te horen.

“Je mag best concurrentie toestaan van buitenlandse ondernemingen, maar we moeten oppassen dat we onder het mom van marktwerking van Nederlandse bedrijven Europese dwergen maken die straks hapklare brokken zijn voor andere partijen.”

Het is dus een goede ontwikkeling

dat NS treinen gaat rijden in het buitenland?

“De standaardreactie is ‘Bezopen, laten ze eerst hier de treinen eens op tijd laten rijden’. Maar ik denk dat het goed is met het oog op de Europese markt. Schiphol doet hetzelfde. Die verkoopt een succesvol model in het buitenland. En Schiphol is ook een onderneming met een belangrijke maatschappelijke rol in Nederland.”

Uw bedrijf Bouwfonds is nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling van Vinex-locaties. Daar zijn de openbaar-vervoerverbindingen slecht. Hoe zorg je ervoor dat nieuwe bouwlocaties wel bereikbaar zijn met het openbaar vervoer?

“Bij nieuwe bouwlocaties zullen we heel goed moeten kijken naar aansluiting bij bestaande ov-verbindingen. Er is geen geld om nieuwe locaties met aparte verbindingen te ontsluiten, dus moeten we kijken naar wat er al is. Ik ben voorstander van ontwikkelingen langs bestaande assen. Kijk naar de duin- en bollenstreek. Die ligt vlakbij de belangrijkste werklocaties en een spoorlijn is er al. Of de Rijn-Gouwelijn en Randstadrail, mooie assen voor stedelijke ontwikkeling. De Bloemen-

daler Polder bij Weesp. Een perfecte locatie vlakbij het station. Ik zou zeggen, benut die locaties, dan heb je gelijk goede aansluitingen op het openbaar vervoer.”

De Vinex-bewoners zijn verloren voor het openbaar vervoer, vaste reizigers lopen weg door slechte kwaliteit van het huidige aanbod. U denkt in lange termijnen, maar wordt het niet tijd dat de leegloop van het openbaar vervoer heel snel tot stilstand wordt gebracht?

“Het is zeker tijd voor nieuwe impulsen, de negatieve spiraal moet worden doorbroken. We moeten leren van de fouten die tot nu toe zijn gemaakt. Ik geef toe, dat is niet het sterkste punt van de overheid, maar ik blijf optimistisch. ‘Nog is Polen niet verloren’, is dat niet de uitdrukking?” |