



is voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat en onder meer penningmeester van het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting en commissaris bij Delta Nutsbedrijven. En in het dagelijks leven ook directeur Nieuwe Markten bij Bouwfonds Ontwikkeling B.V.

FRISO DE ZEEUW

Wij bepleiten functioneel aanbesteden

Het is druk rond het spoor. Naast megaprojecten als Betuweroute en HSL spelen regionale initiatieven, zoals Randstadrail en Rijn-Gouwelijn. De regellast rond aanbestedingen mag best omlaag, vindt Friso de Zeeuw, voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat.

HOE ZIET U DE ROL VAN HET SPOOR?

Het spoor is voor ons land essentieel en onmisbaar. Vooral rond de stedelijke agglomeraties, met ritten van zo'n 40 kilometer gemiddeld. Het spoor speelt een sleutelrol binnen ons openbaar vervoersnetwerk en onze totale mobiliteit. Dat staat ook in ons recente advies over openbaar vervoer van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. De Raad hangt de stelling aan dat al die vervoerssoorten complementair zijn. Als je daar de essentiële rol van het railverkeer uithaalt zou dat niet minder dan rampzalig zijn.

MAAR HET SPOOR IS NIET MEER KOSTENDEKKEND...

Sommige critici willen het spoor aan de vrije markt overlaten, met of zonder overheidssteun. Maar hoewel de bijdrage van het spoor aan onze totale vervoersprestatie misschien niet zo groot lijkt, is het aandeel in het spitsverkeer rond de grote steden maar liefst 50 procent. Zonder spoorverkeer zouden de steden onbereikbaar worden. Grote steden zonder openbaar vervoer, zoals Bangkok, zitten enorm in de penarie. En internationale hoge-

snelheidslijnen worden steeds belangrijker. Ten onrechte is de HSL-Oost destijds geschrapt. De HSL vormt een aanvulling op ons vervoerssysteem. Niet voor niets is Schiphol promotor van de HSL-Oost. Zij hopen daarmee intercontinentale passagiers vanuit Duitsland aan te trekken.



IS HET EXPLOITEREN VAN DE STATIONSOMGEVING LUCRATIEF?

Het spoor is structurerend voor de ruimtelijke ontwikkeling. Rond spoorwegknooppunten ontstaat vanzelf verdere verstedelijking. Er komen woningen en bedrijven. Nieuwe railverbindingen geven een enorme impuls om de stationsomgeving op te knappen. Maar nieuwbouw rondom een station is kostbaar. Die omgeving is al dicht bebouwd, je moet bedrijven uitkopen, er zijn strenge milieuvorschriften. Kortom, het intensief gebruik van spoorknooppunten kan hooguit bijdragen aan een betere kwaliteit van het station. Het is een illusie dat je daaruit infrastructuur zou kunnen bekostigen, al zijn die verwachtingen vaak hooggespannen.

WAT DRAAGT UW RAAD VOOR VERKEER EN WATERSTAAT (RVW) BIJ?

Wij brengen onafhankelijke strategische adviezen uit aan bewindslieden en parlement. Ik ben nu tweeënhalf jaar voorzitter, een leuke positie. Ik kan het maar zelden opbrengen om echt neutraal te blijven. Ik let er vooral op dat onze adviezen voldoende geprofileerd zijn. Ik wil niet

zo'n slappe hap afleveren die op de grote stapel met rapporten wordt gesmeten. Mijn schrikbeeld is dat de Raad niet meer dan een rafelrand van het poldermodel vormt, waarin de leden vooral intellectuele recreatie beoefenen. Wij gooien onze adviezen niet zomaar over de schutting, we steken heel veel tijd in allerlei maatschappelijke discussies.

HOE ZIET U DE TOEKOMST VAN DE REGIONALE LIJNEN?

De regionale lijnen zijn benoemd en worden afgestoten naar de regio. De RVW zegt: Pas ze dan in het regionale openbaar vervoernetwerk in. In plaats van zo'n gele jongen rijdt daar straks misschien een light rail of een bus. Maar welke beleidsvrijheid krijgen die regionale opdrachtgevers en vervoerders nu echt? Moet hun spoor beschikbaar blijven voor de treinen van het landelijk net plus vrachtverkeer? Andere beletselen zijn de overdreven strenge veiligheidsvoorschriften voor het spoor en het achterstallig onderhoud.

HOE BEVORDERT MEN DE KOSTENEFFECTIVITEIT VAN HET REGIONAAL OPENBAAR VERVOER?

Wij vinden als RVW dat je de regio een ruime beslisbevoegdheid moet geven, maar ook moet voorkomen dat ze voortdurend hun hand ophouden in Den Haag. Zo'n ongezonde afhankelijkheidsrelatie mondt niet uit in zelfstandige besluitvorming. Als provincies en besturen van grootstedelijke agglomeraties een eigen mogelijkheid tot belastingheffing krijgen, worden ze steviger geconfronteerd met de financiële consequenties van hun besluitvorming. Aansluitend hierop neemt de RVW de aanbestedings- en concessiesystematiek onder de loep. De eerste ervaringen met aanbesteding zijn nogal wisselend. De regel last moet omlaag. Wij pleiten voor functioneel aanbesteden, waarbij de overheid alleen eindtermen omschrijft en de uitvoering overlaat aan de creativiteit van de vervoerders. Bovendien zullen Europese ontwikkelingen meer aandacht krijgen. Projecten worden internationaal aanbesteed en het internationaal treinverkeer groeit.

HOE ZIET U DE VERHOUDING TUSSEN NS EN PRORAIL?

Ik ben niet voor samenvoeging - dat zou weer een energievretende structuuringreep zijn. Kijk liever hoe je hun samenwerking kunt verbeteren.

WAT VERWACHT U VAN DE NOTA MOBILITEIT?

Ach, vaak is zo'n rijksnota niet meer dan verankering van beleid dat al lang in gang is gezet. Bovendien heeft de overheid nauwelijks geld voor nieuwe projecten. Ik verwacht er dus weinig nieuws van. Je moet sowieso erg zuinig zijn met echt nieuw beleid. De beleidsdiarree in Nederland is groot. Wij hebben een overdosis beleid en een heel gebrekkige uitvoering. Die uitvoering moet meer aandacht krijgen, ik ben wel benieuwd hoe men dat wil aanpakken. Bovendien is er meer aandacht nodig voor het gebrekkige onderhoud aan ons spoor. Dat is oorzaak van veel vertragingen. Zoals de minister zegt: onderhoud is niet sexy, maar wel hard nodig. Gebrekkig onderhoud en superveiligheidsvoorschriften beperken de capaciteit van ons railnet. De overheid zal weinig nieuwe infrastructuur aanleggen. Regionale initiatieven, zoals Randstadrail en Rijn-Gouwelijn, steunen op realistische benutting van bestaand spoor met kleine stukjes nieuwbouw, die vaak al goud geld kosten. Zo'n railverbinding van Amsterdam naar Almere dwars door het IJmeer lijkt me geen slecht plan. En voor een zweeftrein of andere snelle verbinding naar het noorden zijn beloften gedaan. Maar zoals gezegd, de knip is leeg. Voor private investeerders zijn zaken als rendement en risicoprofiel doorslaggevend. Je kunt solide in het spoor beleggen met een laag risicoprofiel, maar dan heb je ook een bescheiden rendement, iets meer dan een staatsobligatie.

WELKE TREINREIS ZOU U ZELF GRAAG EENS MAKEN?

Iets in de historische sfeer, misschien de Blue train door Zuid-Afrika. Of van Moskou via Kiev naar Minsk. Ik ben een Oost-Europa-liefhebber. Zo'n treinstel met een zekere verlopen luxe en een wat oudere, maar nog altijd mooie Russische hostess lijkt me prachtig. Ik heb een hang naar verval. <<

'NS EN
PRORAIL
SAMENVOEGEN
ZOU WEER EEN
ENERGIE-
VRETENDE
STRUCTUUR-
INGREEP
WORDEN,

KIJK LIEVER
HOE JE SAMEN-
WERKING KUNT
VERBETEREN'