

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

‘Meer dynamiek voor hetzelfde geld’

vormgeven
aan
bereikbaarheid

**HOLLAND RAILCONSULT ALS ONDERAANNEMER STEDENBAAN: VAN VISIE
NAAR UITVOERING TESTEN EN OVERDRAGEN GROTE PROJECTEN VRAAGT
NIEUWE AANPAK 25 KV BOVENLEIDING KAN GEBOUWD WORDEN**

Friso de Zeeuw over Nota Mobiliteit:

'We willen meer dynamiek voor

Op 30 september presenteerde minister Dekker van VROM de Nota Mobiliteit. In deze beleidsnota staan de nationale plannen op gebied van verkeer en vervoer voor de komende vijftien jaar samengevat. Inmiddels is de inspraak op de Nota in volle gang. Lovende woorden en kritiek wisselen elkaar af al naar gelang politieke kleur en overtuiging van de beoordelaar. De Raad voor Verkeer en Waterstaat, een adviesorgaan voor minister en parlement, buigt zich ook over het beleidsvoornemen. In deze QS de persoonlijke reactie van Friso de Zeeuw, voorzitter van deze Raad, op de Nota Mobiliteit. De essentie? 'De insteek is goed, maar wij willen meer dynamiek zonder dat het meer geld uit de rijkskas vraagt.'

Auteur: Marleen Peeters
Fotografie: Peter Sabelis

'Goed beleid op gebied van mobiliteit moet zich richten op drie doelstellingen', aldus De Zeeuw. 'Ten eerste moet mobiliteit een bijdrage leveren aan een sterke economie, daarnaast moet het tegemoet komen aan de wensen van burgers en verladers en er moet sprake zijn van een duurzame ontwikkeling.' Op basis van deze uitgangspunten heeft hij het beleidsstuk bekeken. 'Over het algemeen gesproken vind ik de toonzetting van de Nota realistisch', meent De Zeeuw, 'kijk bijvoorbeeld naar de bestrijding van de filevorming. Files worden niet opgelost, maar er wordt gekozen voor betrouwbare reistijden. Volgens sommige critici een gebrek aan ambitie, maar bij kritiek moet je er wel bij zeggen hoe het dan wel moet. 'En dat doen wij dan ook.' Pluspunt vindt De Zeeuw dat er een duidelijke relatie gelegd wordt met aanpalende beleidsterreinen. 'Er is samenhang met de nota's Ruimte (VROM) en Pieken in de Delta (EZ) en deze samenhang is een voorwaarde voor effectiviteit.' Hij oppert: 'Zou het toevallig zijn dat achter al deze beleidsstukken vrouwen zitten?' Een compliment dus voor de samenwerking tussen de ministers Peijs en Dekker en de staatssecretarissen Schultz en Van Gennip. De Zeeuw vindt wel dat de samenhang binnen het domein verkeer en vervoer te veel ontbreekt. 'Er wordt sterk gefocust op infra, maar het gaat erom wat er over die infra wordt vervoerd. We hebben geleerd dat je de wisselwerking tussen openbaar vervoer en de auto niet moet overdrijven - het begrip 'modal shift' is uit de mode in Den Haag - maar in stedelijke regio's is die samenhang zeker aanwezig en daar zou je beter naar moeten kijken.'

Investerings benutten

Uit veel onderzoeken blijkt dat het vrachtverkeer over de weg op korte termijn enorm gaat toenemen, een verdubbeling is de verwachting. Dit

mede onder invloed van de uitbreiding van de EU en de economische eenwording. Door de toename van het vrachtverkeer over de weg komt de gewenste bereikbaarheid als motor van het concurrerend vermogen in gevaar. 'Geen goede zaak', aldus De Zeeuw. 'Ik vind dat het vrachtverkeer over het water zou moeten toenemen. Er is een moderne vloot en de infrastructuur ligt er al. Dat zijn publieke investeringen en die moet je goed benutten, ook uit het oogpunt van duurzaamheid trouwens.' Is vervoer per spoor - lees de Betuweroute die in 2007 klaar is - ook een goed alternatief? De Zeeuw: 'Dat moet ik nog zien. Ik zou willen pleiten voor flankerend beleid richting water en spoor, bijvoorbeeld door fiscale tegemoetkomingen aan verladers die kiezen voor deze vormen van vervoer.' Op deze suggestie die al eerder is afgegeven door de Raad voor Verkeer en Vervoer, is afwijzend gereageerd door het Ministerie van V&W. In Europees verband gaan echter steeds meer stemmen op voor flankerende maatregelen om vervoer over spoor en water te stimuleren. De Europese Commissie gaat zelfs een forse stap verder en heeft voor het versterken van het Trans European Network (TEN) voor de periode 2007 - 2013 ruim twintig miljard euro bestemd voor verbetering van transeuropese verbindingssassen. Aansluiten bij de kansen die Europa biedt, vindt De Zeeuw niet meer dan logisch. Kansen die zowel op nationaal als internationaal beter zouden kunnen worden opgepakt indien de vervoerders zich beter zouden organiseren in wat hij een 'logistiek platform' noemt. 'Dat zou de effectiviteit bij onderhandelingen enorm vergroten', aldus De Zeeuw.

Beprijzing

Hot item binnen het hele verkeers- en vervoersbeleid is sinds jaar en dag de beprijzing. Een dossier dat iedere minister met grote spoed naar een volgende kabinetsperiode lijkt te duwen. Ondertussen staat Nederland steeds meer stil en ontstaat er zowel in de Tweede Kamer als bij maatschappelijke organisaties als ANWB en VNO/NCW steeds meer draagvlak voor prijsbeleid als middel tot sturing van de mobiliteit. Hoe kijkt De Zeeuw daar tegenaan? 'Zowel het nemen van fiscale maatregelen bij 'modal shift' als een kilometerheffing is in feite een wijziging van je fiscale systeem. Daar moeten we volgens mij snel toe overgaan. Ook als Raad voor Verkeer en Vervoer zijn wij voor een variabele heffing per kilometer,

QS



hetzelfde geld'



variabel naar tijd en plaats wel te verstaan. Hoe drukker het ergens is, des te hoger het tarief.' Moeten we in de Randstad dan maar overgaan op het Londense systeem? De Zeeuw reageert afwijzend: 'Greater London is ongeveer zo groot als onze Randstad, maar onze centra zitten allemaal aan de rand van dat gebied. Daarmee is het model voor ons slecht toepasbaar. Waar we wel van kunnen leren, is van de moed van Ken Livingstone, de Londense burgemeester, die ondanks politieke tegenstand ertoe overging het systeem in te voeren en met succes: Londen is weer redelijk bereikbaar.' Belangrijk aandachtspunt bij beprijzing is volgens De Zeeuw het grotendeels 'terugploegen' van de aldus geïnde belastinggelden naar de infrastructuur. 'Je moet de relatie tussen belasting en besteding herstellen. Dat zou je kunnen doen door met dit geld regionale mobiliteitsfondsen te voeden waaruit de regio de eigen knelpunten kan oplossen. En daarbij mogen ze zelf prioriteiten leggen waar en in welke vorm van vervoer ze het geld wensen te besteden.'

Hij pleit ervoor haast te maken: 'De ideeën zijn er en het is natuurlijk goed dat er zorgvuldig wordt geopereerd, maar het mag best een tandje sneller. Dat Amsterdam nu met een eigen initiatief komt voor de ringweg, is tekenend voor de snelheid waarmee ook het draagvlak bij lokale bestuurders groeit.'

Knooppunten

Een speerpunt uit de Nota Mobiliteit is de concentratie van bedrijvigheid op bestaande knooppunten. De Zeeuw onderschrijft dit: 'We moeten

niet overal bedrijvigheid toestaan, maar deze concentreren op logistieke centra en knooppunten die we goed bereikbaar houden, óók door middel van openbaar vervoer.' Openbaar vervoer moet in zijn optiek integraal worden meegenomen in ruimtelijke planning. 'Openbaar vervoer wordt nu vaak te geïsoleerd beschouwd.' In dit kader wijst hij de keuze voor de duurdere varianten van de Zuiderzeelijn af. 'Een HSL-Oost en kleinere investeringen, zoals uitbreiding van de Zuid-Tangent zijn veel zinvoller.'

Minister

Als je in je werk zo vaak bezig bent met het formuleren van adviezen en commentaar geven op beleid, dan is de vraag natuurlijk voor de hand liggend: wat zouden zijn prioriteiten zijn als hij minister van V&W zou zijn? De Zeeuw formuleert vier speerpunten. 'Ten eerste de overbelasting van het wegennet aanpakken, met onder meer snelle invoering van beprijzing. Als tweede zou ik voor vrachtverkeer de andere modaliteiten beter benutten.' Zijn derde punt is ketenmobiliteit. 'In Nederland is overstappen guur en onveilig. Daar is een wereld te winnen.' Als laatste noemt hij incidentmanagement. 'Ons wegstelsel is kwetsbaar voor ongelukken. Vanwege de veiligheid van wegwerkers en het asociale gedrag van sommige automobilisten worden maatregelen genomen die leiden tot enorme vertragingen. Dat moet beter georganiseerd worden, bijvoorbeeld door de financiële verantwoordelijkheid van mensen die ongelukken veroorzaken, veel groter te maken.'

Wie is Friso de Zeeuw?

Friso de Zeeuw (52) heeft vele functies bekleed in het openbaar bestuur. Zo was hij van 1993 - 1998 lid van Gedeputeerde Staten in Noord-Holland met als portefeuille verkeer en vervoer. Op dit moment is hij directeur Nieuwe Markten Bouwfonds Ontwikkeling. Daarnaast is hij voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, een adviesorgaan voor de minister in het parlement. Tevens bekleedt hij een aantal bestuursfuncties en commissariaten.

QS