



Voorzitter Friso de Zeeuw van 'de Raad' vindt zich ook een missionaris

'J e moet opportunistisch zijn'

TEKST: Dineke van der Burg, Verkeerskunde
Marc Maartens, adviseur/publicist

'Voor je het weet ben je onderdeel van het systeem, maar gelukkig voel ik me nog steeds een zij-instromer. Dat betekent echter niet dat ik weinig kennis heb van verkeer en vervoer. Kennis is in deze functie onontbeerlijk, anders leg je het af in de eerste de beste discussie met deskundigen. In onze adviezen streven we niet naar details, maar naar een behoorlijk abstractieniveau en langere termijn, op basis van gedegen kennis. Aansluiting bij de praktijk en bij de mensen van de praktijk vinden we noodzakelijk. Op deze manier proberen wij het niveau van zogenaamde intellectuele recreatie te ontstijgen.'

Hiermee maakt de 53-jarige voorzitter Friso de Zeeuw van de Raad voor Verkeer en Waterstaat direct een punt dat voor hem belangrijk is. Regelmatig stuurt de raad een gevraagd of ongevraagd advies naar de bewindspersonen van Verkeer en Waterstaat en het parlement. De reacties vanuit het ministerie zijn wisselend. Soms positief, omdat het helpt een sleets beleidsproces een andere wending te geven. Maar het komt ook regelmatig voor dat het ministerie niet blij is met een advies, omdat het afwijkt van de uitgedachte paden of te ver voor de muziek uitloopt. Op een advies volgt vanuit de zijde van het ministerie vrijwel altijd een uitgebreide reactie in de vorm van een brief en de Tweede Kamer belegt een vergadering van de vaste commissie voor

Verkeer en Waterstaat. Van zowel die brief als die vergadering is De Zeeuw niet altijd onder de indruk. De reactie op bijvoorbeeld het medio vorig jaar gepubliceerde advies 'De waarde van het openbaar vervoer' is 'doordrenkt met ambtenarentaal', er staat vrijwel standaard in dat het advies goede elementen bevat, maar tegelijkertijd valt tussen de regels door te lezen dat het rapport in een diepe la komt te liggen. 'Jullie begrijpen dat wij niet van zulke afpoeierbrieven houden', zegt hij, terwijl hij met zijn vinger op de tafel tikt. Ook over de commissievergaderingen van de Tweede Kamer heeft De Zeeuw duidelijke opvattingen: 'Dat is net een duiventil. De ene na de andere pieper gaat en Kamerleden verdwijnen. Op het laatst zitten er alleen nog vertegenwoordigers van Groen-Links en de Christenunie. Die zijn erg betrokken, maar hebben weinig invloed. Dus moet je opportunistisch zijn. We hebben meer aan aparte gesprekken en informele contacten dan aan officiële reacties.' En dat betekent dat De Zeeuw met zijn mederaadsleden na het uitbrengen van een advies de blaren op z'n tong gaat praten. Hij bezoekt de minister, Kamerleden, andere invloedrijke mensen en beslisers in het veld van verkeer en vervoer, congressen en symposia. Als een soort missionaris brengt hij 'de blijde boodschap'. 'Het uitbrengen van het advies is het halve werk. Het communiceren over het advies maakt het af.' Hij signaleert dat minister Peijs ontvankelijker is voor de adviezen van de raad dan Netelenbos. 'Dat zit in het type mens.' Het praten is niet uitsluitend gericht op het overtuigen, maar stelt de adviezen ook ter discussie: 'Een advies is nooit de laatste waarheid.'

tegen zijn. Ouderen boven de 65 jaar en kinderen onder de 12 volgden. Ook dat ging nog vrij makkelijk en nog altijd waren er geen extra stoelen nodig. De bezettingsgraad nam toe en, schijnbaar paradoxaal, de inkomsten van het busbedrijf ook. Dat laatste laat zich mogelijk verklaren - voor zover mij bekend is er geen onderzoek naar gedaan - doordat de gratis reizigers zo veel extra betalende reizigers (bijvoorbeeld familie, vrienden en kennissen) het systeem in trekken, dat daarmee het verlies aan inkomsten van hun vroegere minder frequente reizen, wordt goedge maakt. Een ander effect bleek een sterke toename van ziekenhuisbezoek. Het personeel van deze ziekenhuizen was daar aanvankelijk niet zo blij mee, omdat het extra werk en onrust opleverde voor de patiënten. Maar na een jaar sloeg dat om, toen bleek dat de gemiddelde verpleegduur met één dag was afgenomen.

Inmiddels hebben ook scholieren en studenten een gratis netkaart, evenals de medewerkers van de nationale posterijen en een deel van het overheids-personeel. De lege stoelen zijn gevuld en hier en daar was extra businzet nodig. Overigens worden deze kaarten niet door het busbedrijf, De Lijn, uitgedeeld, maar keurig betaald door werkgevers en scholen via het afschaffen van het reiskostenforfait voor de betreffende medewerkers. Voorts hebben gemeenten de mogelijkheid om collectieve netabonnements bij De Lijn aan te schaffen ten behoeve van hun

IN NEDERLAND Zouden we
 IN ZO'N GEVAL ZUINIG
 KIJKEN EN DE WET EN VEEL
 BUSLIJNEN WEER AFSCHAFFEN

inwoners. Zo doen gemeenten een deel van de marketing voor de bus, en heeft gemiddeld 36 procent van alle inwoners van Vlaanderen een netabonnement.

Tegenstanders van gratis ov roepen vaak dat door het ov gratis te maken, het imago sterk afneemt. Dat blijkt echter niet te kloppen; het 'gratis' ov van De Lijn in Vlaanderen heeft inmiddels een beter imago dan Ikea of BMW, aldus De Lijn directeur Ingrid Lieten. En dat voor een staatsbedrijf.

Afgelopen jaar kende ook Nederland gratis ov: een experiment met twee gratis buslijnen tussen Leiden en Den Haag op initiatief van de provincie Zuid-Holland. De kwantitatieve doelstellingen werden ruim gehaald: een groei van 40 procent van het aantal reizigers (dat werd 200 procent) en ten minste 300 van de nieuwe reizigers laat de auto staan (werden er 670). De feitelijke meerkosten van de dienstverlening bedroegen 200.000 euro, nodig om van 85 naar 87 bussen per werkdag te gaan. In totaal kostte het de provincie zo'n 750.000 euro, exclusief onderzoekskosten. De netto maatschappelijke baten kwamen uit op een dikke drie ton (ook exclusief onderzoekskosten). De vermeden veiligheids- en milieukosten zijn gelijk aan de extra exploitatiekosten. De door

tegenstanders van gratis ov gevreesde mobiliteits-generatie bleef beperkt tot minder dan 25 procent en noopte niet tot hoge kosten voor capaciteitsuitbreidingen. Uiteraard reizen deze extra reizigers niet echt 'gratis', ze moeten er immers nog altijd hun tijd in investeren, aanzienlijk meer dan de prijs van het kaartje in de totale gegeneraliseerde kosten.

Kortom, een klinkend succes, met als enige nadeel dat de rekening geheel bij de lokale overheid terecht kwam en niet bij degenen die van de voordelen genieten, zoals de Haagse winkeliers die extra omzet genereren, de bedrijven die hun werknemers geen reisonkosten hoeven te vergoeden of de maatschappij die minder milieu- en gezondheidskosten heeft.

Helaas is de proef inmiddels gestaakt, omdat nog een jaar doorgaan geen nieuwe informatie zou opleveren en stoppen wel, namelijk antwoord op de vraag hoeveel van de nieuwe reizigers blijvertjes zijn als ze weer moeten betalen. Mijn prognose: weinig. Kennelijk was dit experiment alleen bedoeld om een paar rapportjes onderin een bureaulade te stoppen. Op basis van het duidelijke succes had natuurlijk een stap voorwaarts gemaakt moeten worden: hoe herverdeelt je de lasten en lusten zodanig dat het idee opschaalbaar is? Het idee pragmatisch uitbouwen, zoals in Vlaanderen gebeurt, en dan straks de vermeden uitgaven van 50 miljard incasseren plus een maatschappelijk meer actieve, gelukkigere, gezondere en goedkopere oudere generatie.

Economen gruwelen van 'gratis'. Als mensen er 'niks' voor over hebben, is het overbodig, is grofweg de redenering. Daar is wel wat tegenin te brengen. Ten eerste is 'gratis ov' niet voor niks: de reistijd-kosten van openbaar vervoer zijn doorgaans fors hoger dan de kosten van het kaartje en die blijven voor de reizigers natuurlijk gelijk. Daarom leidt gratis ov ook niet tot oneindige vraag. Ten tweede kunnen we vaststellen dat de veelal economische redeneringen de afgelopen decennia geen oplossing hebben kunnen bieden voor de toenemende problemen van verkeer voor haar omgeving. Ten derde zit de hele verkeerssector vol met onjuiste lastenverdelingen, bijvoorbeeld in de vorm van lease-auto's bij het autoverkeer en lage brandstofaccijnzen voor juist de veelrijders (diesel en LPG). Dergelijke scheve verdelingen leiden aantoonbaar tot een minder duurzaam vervoersysteem, maar daarover hoor ik veel minder bezwaren vanuit economische hoek. De proefondervindelijke en pragmatische aanpak in Vlaanderen blijkt vooralsnog te werken, de academische in Nederland niet.

De gedreven voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat is in het 'gewone leven' directeur Nieuwe Markten bij Bouwfonds MAB Ontwikkeling BV in Amersfoort. Bij binnenkomst in zijn ruime werk-kamer springt de trofeeënkast onvermijdelijk in het oog. Het meubel puilt uit van de relatiegeschenken, gekregen bij eerste palen, eerste stenen en hoogste punten. Van driedimensionale houten puzzels tot zelfs een videodoos met Pamela Anderson op de hoes. De band zelf, met daarop een gortdroge presentatie over een bouwproject, is ontvreemd. 'De hoes diende om de eerste aandacht bij de presentatie te krijgen', legt De Zeeuw lachend uit.

Nadat hij twee jaar als 'gewoon' lid zitting had in de raad, werd hij gevraagd het voorzitterschap over te nemen. De Zeeuw, van huis uit jurist, werkte daarvoor bij een stedenbouwkundig bureau, was beleidsmedewerker, wethouder van Monnickendam en organisatieadviseur.

WE MOETEN UITKIJKEN DAT WE
ALS RAAD NIET TÉ HOOG OVER-
VLIEGEN MET EEN TÉ ABSTRACT
VERHAAL, WANT DAN LANDEN WE
NIET MEER

Z'n interesse in het verkeer en vervoer is gewekt toen hij halverwege de jaren negentig PvdA-gedeputeerde was in Noord-Holland. Zo stond hij aan de wieg van de Zuid-tangent, de busbaan

tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam. Bouwen, wonen en ruimtelijke ordening vormen de rode draad in zijn denken, werken en handelen. En daarin past ook een functie als voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. 'Op feesten en partijen spreken mensen mij wel eens aan en zeggen 'doe eens wat aan die files'. Dan vertel ik dat wij als raad hoog overvliegen: we geven strategische adviezen en zijn niet operationeel bezig. Ik voeg er aan toe dat als de politiek onze adviezen volgt, het beslist goed komt. Maar we moeten uitkijken dat we als raad niet té hoog overvliegen met een té abstract verhaal, want dan landen we niet meer. Daarop nemen we dan nog een biertje. Mensen denken vaak dat wij een ambtelijke adviescommissie of een dienst zijn. We zijn dé onafhankelijke adviesinstantie voor bewindslieden en parlement op het gebied van verkeer en vervoer.'

Meer macht aan de reizigers

Een succesnummer is het advies 'Bewust mobiel, beter bereikbaar' van januari 2003. Daarin bepleit de raad de invoering van beprijzing: niet betalen voor het bezit van de auto, wel voor het gebruik van de weg. In die tijd was rekeningrijden nog politiek taboe. Mede dankzij de argumenten van de raad heeft het ministerie het 'Platform Mobiliteit en Beprijzen' in het leven geroepen.

Daarentegen heeft het pleidooi van de raad in het advies 'De waarde van openbaar vervoer' om NS af te rekenen op publieke belangen nog niet geholpen. De Zeeuw: 'Kamerleden waren het in theorie met ons



eens. Maar in de praktijk geeft de politieke waan van de dag de doorslag. De concessie aan NS staat nu bol van de operationele zaken, zoals stiptheid, zitplaatsen, toegankelijkheid en reinheid. Zulke operationele zaken spreken volksvertegenwoordigers natuurlijk aan. Maar ze horen niet thuis in een politiek debat over het publieke belang van het hoofdtrainnet. Ik zou liever zien dat het ministerie NS afrekent op een pittige vervoerprestatie in het woon-werkverkeer en tussen de stedelijke gebieden. En dat de regio meer invloed krijgt op de landelijke dienstregeling van NS.'

De raad wil ook dat de reiziger meer macht krijgt. In de ogen van De Zeeuw trekken overheden te veel invloed naar zich toe. Zo zit het rijk te veel op de stoel van NS en zitten decentrale overheden nog te veel op de stoel van de busbedrijven. 'Meer sturing vanuit de vraag zou veel effectiever werken. Reizigers hebben meer kijk op het vervoer op basis van hun eigen ervaringen. Geef ze meer macht en ze kunnen monopolisten aan.'

De Zeeuw juicht de marktwerking in het openbaar vervoer toe, omdat hierdoor de ov-autoriteiten en de vervoerbedrijven op scherp zijn gezet. Maar kritiek is er ook: hij vindt de concessies te rigide. Volgens hem schrijven overheden te veel details voor. 'Je zou wensen dat regio's die eenmaal ervaring hebben opgedaan met aanbestedingen wat creatiever en innovatiever mogen variëren.' Als voorbeeld noemt hij ook de regio Amsterdam die het gemeentevervoerbedrijf (GVB) een marktconforme aanbidding laat doen. Kan het GVB dat niet, dan volgt alsnog een aanbesteding. Ook gelooft De Zeeuw in competitie: 'Als een zittend vervoerbedrijf nog een paar jaar door mag als het hoge rapportcijfers scoort of anderszins een streepje voor heeft, dan blijft het zich uitsloven tot het eind van de concessie.'

Op het bureau van De Zeeuw liggen enkele rapporten van de raad, de Nota Mobiliteit en een aantekening dat hij heeft gemaakt ter voorbereiding van dit gesprek. Af en toe spiekt hij erop, bladert even door een advies om te kijken of

IK HEB SOMS HET IDEE
DAT IK TE FEL
UIT DE HOEK KOM

hij de juiste formulering te pakken heeft. Een grappig rolt met regelmaat over tafel, terwijl hij soms ook een denkpausje inlast. Als hij zich kritisch uitlaat over de reacties vanuit de Kamer op de adviezen, is het ook even stil. Dan: 'Toch wil ik minder hard zijn in mijn uitspraken. Ik heb soms wel eens het idee dat ik te fel uit de hoek kom.' In discussies tijdens congressen en symposia is De Zeeuw inderdaad nooit te beroerd in klinkklare taal zijn visie te geven. Dat is toch een pluspunt voor een voorzitter van de Raad voor Verkeer en Waterstaat? 'Soms is dat goed, maar soms kan het ook tegen je werken. Ik wil namelijk de standpunten van hele raad over



het voetlicht brengen, inclusief de nuances.' Of deze veranderende houding te maken heeft met een wens zich opnieuw verkiesbaar te stellen voor het voorzitterschap? 'Mijn periode als voorzitter loopt af in november. Ik moet nog nadenken of ik me verkiesbaar stel. Aan de ene kant is het een goede gewoonte de samenstelling van de raad regelmatig te verversen. Aan de andere kant is vier jaar voorzitterschap niet zo lang. Het vraagt gemiddeld een dag tot anderhalve dag in de week. Dat moet je wel kunnen blijven combineren met je gewone werk. Maar bovenal geldt: het kabinet benoemt, op voordracht van de minister.'

Naar regionale belasting

De 'brede doeluitkering', het ontschotte bedrag dat ineens aan de regio's wordt uitgekeerd, noemt De Zeeuw een stap in de goede richting. Toch blijft dat ertoe leiden dat regio's nog steeds bij het rijk aankloppen voor meer geld. De financiële afhankelijkheid van de regio blijft bestaan. In dit kader heeft de Zeeuw een nieuwe term gelanceerd: 'het jankmodel'. 'De hoogte van de 'brede doeluitkering' zorgt ervoor dat regio's nog steeds veel lobbybezoeken aan Den Haag afleggen: regio's blijven janken om meer middelen. Daar gaat een hoop energie aan verloren.'

Het antwoord van de raad op het 'jankmodel' is de invoering van regionale belasting. De Zeeuw: 'Daarmee lopen we weer vooruit. Als we regionale belasting de komende jaren op de agenda weten

DE ZEEUW OVER

Modal shift

'Bij het rijk mis ik het gevoel van urgentie voor een 'modal shift'. We moeten nu alles uit de kast halen om meer automobilisten in het openbaar vervoer te krijgen en meer goederen over het water en het spoor te vervoeren.'

Zuiderzeelijn

'De kosten van de Zuiderzeelijn staan naar mijn mening niet in verhouding tot het nut. Het geld kan beter worden besteed aan andere infrastructurele projecten voor het openbaar vervoer, zoals de hogesnelheidslijn-Oost naar Duitsland.'

Rijkswaterstaat

'Rijkswaterstaat moet behoorlijke mandaten krijgen om te kunnen *wheelen & dealen* in de regio. Nu moeten ze te veel terugkoppelen aan Verkeer en Waterstaat. Dat is de kunst van het overlaten: dingen niet voorschrijven is soms ook goed.'

Verkeer en Waterstaat

'Het ministerie zelf mag best kleiner worden. De aankondiging van topambtenaar Geert van Manen dat 3000 formatieplaatsen moeten worden geschrapt, vind ik een goede actie.'

Knooppunten


'Bij stations moet je vaak bouwen in hoge dichtheden. Overheden hebben de neiging stations goede bouwplekken te vinden en programmatisch optimisme uit te stralen. Het publiek heeft maar beperkt interesse in gestapeld wonen. Functiemenging en bereikbaarheid worden de items. Daarbij staat de auto op één en het openbaar vervoer op twee.'

Openbaar vervoer

'Het openbaar vervoer zit in een lastige periode. De financiën en de organisatie zijn complex. Samen is dat een dodelijke omarming. Overtrokken bezuinigingen zijn ook killing voor de creativiteit en de dynamiek. Hoop of vrees? Dan kies ik voor hoop. Maar die keuze is gebaseerd op vrees.'

DDR

'M'n fascinatie voor de DDR komt voort uit een bezoek in 1985 aan Oost-Berlijn. Er hing een winterse sfeer met in de lucht een mengsel van bruinkoolrook en de uitlaatgassen van die tweetakt-Trabantjes. Via een soort tijdmachine stap je in een andere wereld: de Muur, de propaganda en de wisseling van de wacht. Het museum bij m'n huis (www.ddr-museum.nl) is een totaal uit de hand gelopen hobby.'



te krijgen, dan is het over tien jaar ingevoerd. In Duitse en Franse regio's is regionale belasting een succes. Je ziet nu al dat in Nederland provincies de opcenten voor de motorrijtuigenbelasting verhogen en de opbrengst besteden aan mobiliteit. Een evenredig deel van de opbrengst zou naar de Kaderwetgebieden mogen vloeien; het is een weeffout dat dat niet gebeurt.'

Verder decentraliseren is volgens de voorzitter onomkeerbaar. 'Zolang het maar niet synoniem is aan het over de schutting gooien van verantwoordelijkheden. Een eenvoudige brief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de regio met de vraag of die binnen anderhalve maand tegen nog onbekende voorwaarden een regionale spoorlijn wil overnemen: zo ga als rijk niet met je mede-overheid om.'

Het aantal regio's in Nederland (12 provincies en zeven Kaderwetgebieden) vindt De Zeeuw te veel. 'Als je meer autonomie geeft, laat ze dan ook hun schaal vergroten. Een halvering naar tien regio's zou een stap voorwaarts zijn. De financiële autonomie komt dan vanzelf hoger op de agenda. En tegen die tijd is minister Zalm van Financiën ook weg. Dat geeft ruimte. Als je belastingheffing één op één overhevelt naar de regio, hoeft niemand erop voor- of achteruit te gaan. Pas daarna krijg je per regio verschil in tarieven: dat is de consequentie van regio's zelf laten beslissen. Hoe meer economische activiteit, hoe drukker het verkeer, hoe meer investeringen, maar ook hoe hoger het tarief kan worden.'