

Aan Provinciale Staten van Zeeland
t.a.v. de Voorzitter
Postbus: 6001
4330 LA Middelburg

-1-

Eu1/ Made, 28 november 2024

Bestuurlijke aangelegenheden met een innovatief karakter en van vitaal én gemeenschappelijk belang.
Reduceren van verkeersslachtoffers, support bij pensioenen / koopkracht, én inflatiebegrenzer. Voilà !

Hooggeachte Voorzitter,

Bijgaand doe ik u toekomen een samenvatting met motivatie inzake een bericht in de media over de voorgestelde tolheffing (okt. 2024). De Vlamingen willen tol gaan heffen, maar dan rijst wel de vraag waarom doen wij dat zelf eigenlijk niet? Wij doen dat niet of hoeven dat niet te doen omdat er simpel gewerkt kan worden naar evenredigheid op de aangehaalde voorzet. Want het is ginds wel de grote *trom roeren* en op afstand voor de muziek uitlopen, om een serenade te brengen (aan wie?) voor hen die het horen willen. Maar er is namelijk een andere methode bij overweging, zonder enig risico om bij navolging op kosten gejaagd te worden; dan wel voor gekke Henkie te moeten spelen.

Het streven naar evenredigheid via boodschap auteurs innovatieplan is een suggestie die bij toepassing planidee doeltreffender kan gaan werken, met een gemotiveerde boodschap en gewenst tastbaar rendement. Dit planidee is een geregistreerd universeel innovatieplan van een bovengemiddeld gehalte en met een breed werkend sociaal karakter. Een dergelijk planidee afserveren om ruimte te creëren voor niet haalbare illusies is derhalve niet erg slim of verstandig te noemen. Het bonusplan is een leerzaam project, beschikt over dynamiek met uitstraling en over een aantrekkelijke uitdaging middels zijn beloningssysteem. Het is steeds belangrijk om actuele zaken op bestuurlijk niveau die tevens van vitaal belang kunnen zijn een juiste plaats te duiden waar nu, door het bestuurlijk kader en de tijdgeest, om gevraagd wordt.

Doeltreffendheid op niveau: Vermindering primair van verkeersdoden en zwaargewonden volgens omschreven en verklaarbare prognoses innovatieplan. Op de tweede plaats steeds de infrastructurele voorzieningen. Een luttel percentage (zoals aangehaald 5% a`6%) kan gereserveerd worden in het Mobiliteitsfonds voor onderhoud aan infrastructuur; o.a. het spoor, de wegen en waterwegen. Deze besteding is, gelet op het gemeenschappelijk belang, noodzakelijk en nuttig en toont tevens de meervoudige doelmatigheid van het innovatieplan. De bijdrage aan infra en milieu dus vanaf voetgangers, wielrijders, brom- en snorfietzers, scootmobielen, motoren en automobilisten 5 - 1% en vrachtverkeer 6 - 2%. Het planidee beschikt aldus over diverse doeleinden en het kan ook zonder kilometerheffing, geen kastje of digitale kunstgrepen in vrachtwagens, géén tolpoortjes, péage-routes of vignetten op de voorruit, deze ouderwetse *hulpmiddelen* bieden helaas niet de gewenste oplossing en (uitzicht beperkend met 28 vignetten op de voorruit).

Nog meer als voorheen is er thans behoefte aan politici met een sturende visie op de langere termijn, met zeker wat méér verbeeldingskracht en een tikje lef! Politici die aldus willen luisteren naar de 'omgeving' en een planidee / innovatieplan van een bovengemiddeld niveau op een positieve manier durven benaderen, zullen zeker de Kamer, de minister van I & W en zeer zeker de kiezers op hun hand krijgen. Want het lijkt me zeker een haalbaar gegeven om dit planidee, wat blaakt van vertrouwen en tevens over een preventieve uitdaging beschikt ook een juiste plaats te duiden. Want vertrouwen en leiderschap zijn dan ook dé componenten om het algemeen belang, op bestuurlijk niveau, te dienen en zeker te waarborgen. De neergang of anders gezegd toename van het aantal verkeersslachtoffers vraagt via daadkracht om een gewenste oplossing. Papieren beloftes en loze kreten herstellen niet het vertrouwen in die overheid; en dat dicht nog minder de bestaande kloof tussen overheid en de burgers. Het is niet langer een wet van Meden en Perzen als het gaat om uw bestuurlijke verantwoordelijkheid aan het EU-kader te presenteren, dat kan het gewenste effect sorteren (men trekt daar géén gele kaart voor) Het beleid moet dus meer karakter gaan dragen en afgestemd worden op de eigen ... Volksaard!

Beleidsstudie met visie / tolheffing / infrastructuur en milieu / financiële beloning in *klinkende munt* !

Het is steeds belangrijk om actuele zaken die tevens van vitaal belang kunnen zijn een juiste plaats te duiden. Zo kan hier het universele planidee bij presentatie over een breed front de bestaande onvrede beteugelen en met succes omzetten naar meer sociaal begrip voor elkaar. Het is dan wel slim om de materiële en immateriële componenten te koppelen, want dit zal het slagen zeer zeker bevorderen. Want de doelstelling en het voorgestelde bereik zijn wel twee sprekende componenten beladen met ambitie én uitdaging, om de keuze tot halvering van het aantal verkeersdoden te realiseren ligt dat bij uitdaging, zeer zeker binnen bereik. Bedenk nog even voor wat betreft voormelde halvering aantal van verkeersslachtoffers, dat is nog steeds de volle overtuiging van de EU-Commissie / Brussel om dat streven te staven; het universele innovatieplan komt hier met een passende handreiking en als mosterd vóór de maaltijd!

Als auteur plan houd ik van de uitdaging om dingen te verbeteren en door die meerwaarde verschil te maken, dan ben je met gevoel als pionier /schrijver scheppend bezig. Deze vinding van de 21^{ste} eeuw met een breed maatschappelijk karakter beschikt over sociale impact en mag in zijn soort zeker als uniek omschreven worden. Andere landen hebben het (nog) niet op de agenda staan, maar met uw inzet, sociale intelligentie en bereidheid democratische principes te delen; gaat dit plan zeker slagen! (Als vrije vertaling zoals Rutte het destijds al stelde; door de burger méér bij de politiek te betrekken).

Terug naar de beginstelling: (zie media bericht).

Naast een nuttig gesprek, inzake het planidee, bij gemeente Breda medio juni 2024 heb ik sindsdien geen negatieve reacties ontvangen uit hoofde van diverse planindicaties. Evenals bij correspondentie met Middelburg per april '24 (lid G.S.) alsook vanuit een voorstel tot communicatie met de provincie N.B. (idem lid G.S.) is wel serieus doorgedrongen dat vanuit huidige provinciale politiek, gezien de variabele opmerkingen, niet alles klakkeloos zal worden geaccepteerd. Verschillende fracties laten zich horen met de teneur 'bedenklijke opmerkingen' en het is raadzaam dat het bestuur N.B. zo mogelijk met Zeeland en Limburg gezamenlijk actie ondernemen inzake de Vlaamse tolontwikkelingen.

Langs verschikende invalshoeken komen dus reacties los en dat is ook wel begrijpelijk omtrent ongewenste ontwikkelingen met toename van mogelijke bureaucratie, want het kan ook zonder dergelijke ingrediënten via gezamenlijke keuze langs de weg van evenredigheid! Zowel Brabant als Zeeland hebben al eerder kennis kunnen nemen van het onderwerpelijke innovatieplan. Een bestuurder (lid G.S.) merkt op dat er voor onderhoud aan infra, het spoor, de wegen en waterwegen wel enige € miljarden zijn gemoeid op jaarbasis. Het Statenlid Lauwen komt hier met een zeer slimme opmerking om Zeeland en Limburg ook over de streep te trekken (*Is Zebraburg een nieuw landsdeel met toekomst perspectief?*). Het is de *Lauwensteen* gegooid in de vijver en vervolgens de kunst om die kring door jullie zelf groter te maken; m.a.w. 'Europa zal niet zo gauw negatief reageren met een mondiaal plan; voorzien van een breed sociaal karakter. (Werpt Breda zich op als coördinator (?) uiteraard is dat wel aan U).

Wanneer je zoals aangegeven met overtuiging uitkomt voor je ingenomen standpunt dan kun je ook de Europese politiek in de vorm van uitdaging en zonder obstakels bij de kiezers /burgers brengen. Hier tevens bijgevoegd de schriftelijke visie van [REDACTED], maart 2022 van het VIAS-Institute / Brussel. Men kan dus al langer op de hoogte zijn; en mijnerzijds zijn er uit die hoek nimmer negatieve klanken waargenomen. Concluderend, het kan inderdaad nuttig zijn dat de drie provincies, zoals vanuit de pers aangegeven, samen gaan fuseren om hun krachten te bundelen, dan kan het effect optimaal zijn en je staat dan bij de EU-Commissie / Brussel niet met lege handen. Tenslotte wil ik er als auteur planidee nog op wijzen, probeer al doende de georganiseerde criminaliteit buiten de deur te houden, zij mogen het spel beslist niet winnen. Verder verwijst ik hier naar bijgevoegde rapportage met zijn toelichting.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED] / auteur innovatieplan / beleidsstudie met visie

Diverse reacties komen los, inzake ongewenste *tolontwikkelingen* met toename van meer bureaucratie. Maar 't kan ook zonder uitzicht belemmerende vignetten op de voorruit via de weg van evenredigheid.

De Vlamingen willen tol gaan heffen, maar waarom doen wij dat zelf eigenlijk niet?

Voor niks gaat de zon op. En voor niks mogen buitenlanders over onze snelwegen. Nu Vlaanderen een verplichte tol wil heffen voor buitenlanders die over haar wegen rijden, rijst de vraag waarom Nederland dat niet doet. „Belgen hebben meer last van ons dan andersom.”

Pieter van Klinken

Breda/Roosendaal

Wij, niet-Belgen, moeten allemaal gaan dokken als we over hun wegen rijden, vindt de nieuwe minister van Mobiliteit in Vlaanderen. En het geldt voor alle wegen. „Vlamingen betalen, vrachtwagens betalen, dus is het niet meer dan logisch dat buitenlanders ook betalen.”

Ook in Oost-Europa zijn dat soort wegvignetten vrij normaal. In Nederland mag iedereen zomaar doorrijden. En mensen die op wintersport gaan, denken soms niet eens meer na over de sticker op de ruit voor Oostenrijk of Zwitserland. In Roemenië, Hongarije en Tsjechië is het eveneens verplicht.

Dus waarom heeft Nederland geen wegvignet? Zijn we een dief van onze eigen portemonnee door mensen uit het buitenland gratis over onze wegen te laten rijden?

Niet zo veel last

Dat is te kort door de bocht, weet hoogleraar transportbeleid Bert van Wee van de TU Delft. „Wij hebben niet zo veel last van de Belgen als omgekeerd.” Hij wijst daarbij vooral op vrachtverkeer dat van Rotterdam naar het zuiden rijdt; Frankrijk, Spanje. Daar heeft België weinig inkomsten aan, maar het leidt wel tot slijtage aan de wegen en vervuiling. „Precies hetzelfde geldt ook voor Zwitserland, met verkeer richting Italië en Duitsland. Wel de lasten, maar niet de lusten.”

Ook aan alle caravans die elke zomer weer door België worden getrokken, heeft onze zuiderbuur geen biet. Van Wee: „België heeft



Het risico is dat België navolging krijgt. En de enige die het dan niet doet is gekke henkie

– Bert van Wee, TU Delft

veel meer doorgaand verkeer dan wij. Bij ons rijden al die Duitsers ook wel door het land, maar die geven hun geld aan de Zeeuwse kust weer uit.”

Geld rondpompen

Het leidt volgens Van Wee alleen maar tot het 'rondpompen van geld tussen verschillende landen', als we hier ineens een wegvignet voor alle weggebruikers zouden instellen. „En ja, dat is ook een risico van het plan in België. Dat Duitsland het gaat doen, Frankrijk. En het enige land dat het dan niet doet is gekke henkie. De druk op andere landen om het ook in te voeren wordt er wel groter door. Een enorme bureaucratie.”

Volgens Van Wee is het lastig om tol te gaan heffen aan buitenlanders in verband met Europese regels. Een uitkomst zou kunnen zijn om via de kilometerheffing ook buitenlandse weggebruikers te belasten. Maar hoewel rekeningrijden in 2030 ingevoerd zou moeten worden, hebben de PVV, BBB en NSC al laten weten tegen dat plan te zijn. Dat komt er voorlopig dus waarschijnlijk niet.



Bij ons rijden al die Duitsers ook door het land, maar die geven wel weer hun geld uit aan de Zeeuwse kust

– Bert van Wee

Tolheffing? 'Maak eerst maar eens beter!'

Een ritje over de Belgische wegen kan over een paar jaar een stuk duurder uitpakken. De nieuwe Vlaamse regering sorteert voor op een verplicht wegvignet voor buitenlandse automobilisten. De Brabantse politiek komt in actie tegen de tolheffing. „Ze jagen ons op kosten!”

Paul Driessen

Den Bosch

Buurman, wat doet u nu? Grote kans dat het Brabantse provinciebestuur die vraag binnenkort stelt aan de nieuwe regering in Vlaanderen. Het gaat dan vooral over het voornemen voor een (digitaal) wegvignet voor buitenlandse automobilisten in België. De tolheffing die vanaf 2027 jaarlijks 130 miljoen euro in het laatje moet brengen, gaat veel Brabanders raken – zo klinkt de vrees vanuit de provinciale politiek.

„Een zeer onwenselijke ontwikkeling”, vindt Roel Gremmen, fractievoorzitter van de VVD, de grootste coalitiepartij in Brabant. „Het zijn niet alleen mensen die voor school, werk of familiebezoek in België moeten zijn, maar ook de logistieke sector die in Brabant heel groot is. Die kan hierdoor hard geraakt worden. Daar hebben wij wel zorgen over, ja.”

Ook de BBB in Brabant is als grootste oppositiepartij niet te spreken over het Vlaamse voornemen, zegt Statenlid Lia Damen. „Laat ze eerst die wegen maar eens beter maken, die zijn écht slecht.” Damen vraagt zich hardop af of 'Europa' wel akkoord gaat met het voornemen van de regering in Vlaanderen. Zij hoopt zelf van niet.

Kleine coalitiepartij Lokaal Brabant stelt nu al vragen aan het provinciebestuur. Statenlid Wilfred Lauwen vraagt of Brabant niet kan optrekken met Limburg en Zeeland, waar ook al hardop wordt gemord over het tolplan? ”

Het Brabantse provinciebestuur wil nog niet reageren op de kwestie.

ESSAY

Wacht niet af, zoek de burger op

Overheden beloven gouden bergen, maar realiseren vaak niet meer dan een molshoop, schrijft de Nationale Ombudsman. De oplossing? Allereerst zullen overheden beter – sommigen zeggen: eindelijk – naar de burger moeten gaan luisteren.

Reinier van Zutphen

Illustratie René van Asselt

We zijn er in Nederland de laatste tijd achtergekomen dat we onszelf nogal voor de gek hebben gehouden. We meenden een prettig leefbaar land te zijn, met weinig onrust, een hoog voorzieningenniveau en een polder. Een polder waar alle tegenstellingen met windmolens werden weggemaakt, waardoor er een droog en gelijk speelveld voor alle inwoners werd gecreëerd. Overleg, consensus en redelijkheid waren belangrijke begrippen en zelfredzaamheid bon ton.

De aardbevingen van Huizinge op 16 augustus 2012 om 22.31 uur zorgden voor de eerste scheuren in dat zelfbeeld. Deze schokken waren de inleiding tot een nog steeds voortwoekerende crisis als gevolg van de gaswinning. De recent in de parlementaire enquête afgelegde verklaringen tonen de actualiteit van de crises. Maar daar bleef het niet bij. We lezen inmiddels elke dag ook over de stikstofcrisis, de coronacrisis, het toeslagenschandaal, de wooncrisis, de energiecrisis, de klimaatcrisis en een vluchtelingencrisis. Niets wijst erop dat de reeks daarmee ten einde is. Ook merk ik bij veel burgers een crisis in het vertrouwen in de overheid, die raakt aan alle huidige crises.

Om al deze crises te boven te komen, zijn allerlei commissies ingesteld, task forces in het leven geroepen, stuurgroepen opgericht en nog veel meer. Allemaal gericht op herstel dat steeds weer opnieuw aan de burgers wordt beloofd. Maar intussen zijn in Ter Apel de omstandigheden voor de vluchtelingen mensonterender dan ooit, speelt in het gaswinningsgebied de versterking van de huizen zich af in een tempo dat een slak met gemak kan bijhouden, merken de toeslagenouders dat herstel



**Reinier van
Zutphen
(62)**

was rechter en
president van
het College
van Beroep
voor het
bedrijfsleven.
Hij is sinds
2015
Nationale
Ombudsman.

van het leed dat hun is toegebracht door de Staat niet opschiet, worden de Afghaanse evacués naar hun zoveelste tijdelijke onderkomen overgebracht, is het vertrouwen van burgers in de centrale overheid tot een dieptepunt gedaald en vertrouwen de verschillende overheden elkaar inmiddels ook niet meer. En dat alles is regelrecht het tegendeel van wat door de overheid is beloofd en toegezegd.

Hoe kan dat? En belangrijker: hoe is dat te veranderen? Geld kan het probleem niet zijn. Dat is er, zo blijkt keer op keer, in ruime mate. Voor herstel in het toeslagenschandaal is meer dan 6 miljard beschikbaar. Ook voor Groningen is heel veel geld uitgetrokken. En ook met het oplossen van de vluchtelingencrisis, de klimaatcrisis en de energiecrisis is veel geld gemoeid.

Het is verstandig stil te staan bij het feit dat geld het probleem niet is en dat de funeste gevolgen van al die crises voor de burgers niet minder worden. Zou het kunnen zijn dat houding en gedrag van de overheid en haar verantwoordelijke bestuurders debet zijn aan het uitblijven van resultaten in al die hersteloperaties? Zij beloven gouden bergen, maar realiseren vaak niet veel meer dan een enkele molshoop.

Neem Groningen. Iedereen weet dat toezeggingen niet worden gerealiseerd en er veel minder huizen zijn versterkt dan beloofd. Dat betekent dat heel veel Groningers in huizen wonen die niet aan de veiligheidsnormen voldoen. En dat wordt pijnlijk duidelijk bij elke beving. Maar ook de hersteloperatie na de toeslagenaffaire maakt duidelijk dat de overheid niet in staat is toezeggingen na te komen. Er wachten nog steeds duizenden burgers op de afwikkeling van hun schade. En er moet

De overheid: Ons streven is een wendbare overheid, die het bij elkaar brengen van mensen, het delen van kennis en het aanmoedigen van initiatieven als een manier van haar werken ziet. Een overheid met een passende dienstverlening voor iedereen. Een overheid die burgers én bedrijven ondersteunt gericht op de realisatie van kabinetsdoelen. Ambtenaren worden verbinders die dus partijen in de samenleving samenbrengen. Ook 't kabinet Rutte IV wil de burgers serieus nemen en meer betrekken bij de politiek. Een valse start is niet zo eenvoudig te realiseren. Verwijzing brief S.G's /referentie 3931249 d.d 28-3-2017.