



Jaarverslag 2007

Werkprogramma 2008



Raad voor Verkeer en Waterstaat

Jaarverslag 2007

Werkprogramma 2008



Voorwoord

Met genoegen bied ik u het jaarverslag 2007 en het werkprogramma 2008 aan. In het verslag zullen wij ook terugblikken op het laatste deel van 2006. In de zomer van 2006 ging een nieuwe raadsperiode in. Doorgaans is de belangrijkste verandering een andere samenstelling van de Raad. Een aantal raadsleden vertrekt en hun plaatsen worden ingenomen door nieuwe leden. Deze keer was er meer aan de hand. Vooruitlopend op een ingrijpende verandering van het adviesstelsel besloot de Minister van Verkeer en Waterstaat tot een andere opzet van de Raad. Om beter in te kunnen spelen op de grote verscheidenheid aan adviesvragen werd de opzet van de Raad flexibeler. Het aantal leden van de Raad ging terug van dertien naar zes. De commissies die de adviezen voorbereiden bestaan vanaf de nieuwe raadsperiode uit enkele leden van de vaste Raad aangevuld met enkele leden uit de zogenoemde Expertisegroep. Zijn de leden van de vaste Raad generalisten met een brede maatschappelijke en bestuurlijke ervaring, de leden van de Expertisegroep zijn vooral deskundigen op de diverse deelterreinen van Verkeer en Waterstaat of op voor Verkeer en Waterstaat relevante beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening, milieu en economie. In dit jaarverslag zullen we ingaan op de eerste ervaringen met deze nieuwe opzet. Een opzet die intussen model staat voor het gehele adviesstelsel zoals blijkt de plannen die het kabinet in het kader van de vernieuwing van de rijksdienst in september 2007 heeft bekendgemaakt.

In 2007 trad een nieuw kabinet aan. Een kabinet met grote ambities ook op het terrein van Verkeer en Waterstaat. Het beleidsprogramma van het nieuwe kabinet is uiteraard in belangrijke mate leidend voor het adviesprogramma van de Raad.

De voorzitter
Mr. G.J. Jansen



Inhoudsopgave

1	Jaarverslag	7
1.1	Belangrijke ontwikkelingen in 2007	7
1.2	Adviezen 2006/2007	10
1.3	Samenstelling Raad, Expertisegroep en secretariaat	22
2	Werkprogramma 2008	27



1 Jaarverslag

1.1 Belangrijke ontwikkelingen in 2007

Een nieuwe opzet van de Raad: brede maatschappelijke expertise en specifieke materiedeskundigheid maken de Raad flexibel

In de zomer van 2006 ging een nieuwe raadsperiode van vier jaar in. Zoals in het voorwoord reeds viel te lezen is de opzet van de Raad veranderd. De Raad bestaat vanaf 2006 uit een kleine kernraad van 6 leden. De kernraad wordt ondersteund door een externe schil van ongeveer 25 deskundigen, de zogenoemde Expertisegroep. De commissies die de adviezen voorbereiden bestaan uit enkele leden van de kernraad aangevuld met enkele deskundigen uit de Expertisegroep.

De ervaringen met de nieuwe opzet zijn overwegend positief. De vraagstukken op het terrein van verkeer en waterstaat zijn zeer gevarieerd. Door met een schil van externe deskundigen te werken kunnen we voorbereidingscommissies samenstellen met een goede mix van generalistische kennis en ervaring en specifieke deskundigheid over het adviesonderwerp. De inbreng van specifieke deskundigheid van de externe leden is een waardevolle aanvulling op de meer strategische inbreng van de kernleden. Door de kennisinbreng van de externe deskundigen blijven discussies in de commissies niet op een te abstract niveau steken.

De kernraad zorgt voor continuïteit in de advisering. De vaste leden hebben in het eerste jaar van de nieuwe periode een duidelijke advieslijn met elkaar ontwikkeld die doorklinkt in alle adviezen. Hier moeten we echter een kritische opmerking over de nieuwe opzet maken. De omvang van de kernraad met zes leden ervaren we als erg krap. Door allerlei oorzaken is het niet altijd mogelijk dat alle leden bij de raadsvergaderingen aanwezig zijn. De groep wordt dan te klein om waarde toe te voegen aan de voorstellen uit de voorbereidingscommissies. Het aantal leden zou daarom uitgebreid moeten worden van zes naar acht.

In september 2007 heeft het kabinet in de "Nota Vernieuwing Rijksdienst" voorstellen gedaan voor herinrichting van het adviesstelsel. Onderdeel van de voorstellen is om voor het domein van de fysieke leefomgeving een nieuwe raad in te stellen waarin de Raad voor Verkeer en Waterstaat samen met de VROM-raad en de Raad voor het Landelijk Gebied zal opgaan. De Raad voor Verkeer en Waterstaat staat positief tegenover deze voorstellen mits aan een aantal voorwaarden voldaan wordt. Het model kernraad met externe schil kan

voor de nieuwe raad worden toegepast. Wel zal de kernraad bij het brede beleidsveld dat deze nieuwe raad gaat bestrijken uit tenminste 12 leden moeten bestaan. Verder is van belang de relaties met de departementen en het parlement goed te doordenken. Zoals in het rapport “Spelen met doorwerking” uit 2006 heel goed is aangegeven laat de relatie van de raden met de (eigen) departementen het nodige te wensen over. Het zal duidelijk zijn dat de relatie van een raad met drie departementen nog complexer is.

Verkeer en Waterstaat neemt in het beleidsprogramma van het nieuwe kabinet een prominente plaats in



In het Coalitieakkoord en het Beleidsprogramma Kabinet Balkenende IV 2007-2011 nemen onderwerpen op het terrein van Verkeer en Waterstaat een belangrijke plaats in.

Voor een vitale en innovatieve economie is een goede bereikbaarheid van Nederland en binnen Nederland essentieel. De Randstad zal zich moeten ontwikkelen tot een internationaal concurrerende topregio. De mainports Schiphol en Rotterdam zullen daarbij een belangrijke rol spelen. Voor het vervoer binnen de Randstad zal de doorstroming op de weg moeten verbeteren en zal het openbaar vervoer een grotere rol moeten spelen.

Ook bij de realisering van een duurzame leefomgeving is een belangrijke rol weggelegd voor Verkeer en Waterstaat. Verkeer en vervoer is een van de lastigste sectoren als het om de reductie van de CO₂-uitstoot gaat. Klimaatverandering noopt tot een geheel nieuwe kijk op watermanagement. De aanpassing aan klimaatverandering zal daarnaast ook invloed hebben op hoe we omgaan met infrastructuur.

Bereikbaarheid in al zijn facetten en voorkomen van en aanpassing aan klimaatverandering zijn cruciale onderwerpen als het gaat om een duurzame inrichting van ons land. Hier ligt voor Verkeer en Waterstaat en dus ook voor de Raad voor Verkeer en Waterstaat een uitdagende opgave. In het werkprogramma van de Raad voor 2008, dat u aantreft in deel 2, ziet u dit uitgewerkt.

Adviezen in 2006/2007

In de tweede helft van 2006 en in 2007 heeft de Raad vijf adviezen afgerond:

1. Extra inzet voor de Zuidvleugel, advies over het programma Zuidvleugel
2. Duurzame ontwikkeling van het potentieel van de zee, advies over het Groenboek Maritiem beleid
3. Van wegbeheer naar netwerkbeheer, advies over het anders organiseren van wegbeheer
4. Einde aan vrijblijvendheid, advies over locatiebereikbaarheid¹
5. Een prijs voor elke reis, een beleidstrategie voor CO₂-reductie in verkeer en vervoer¹

Daarnaast heeft de Raad een bijdrage geleverd aan het advies van de VROM-raad "Slimmer investeren, advies over het besluitvormingsproces bij strategische rijksinvesteringen".

¹ "Einde aan vrijblijvendheid" en "Een prijs voor elke reis" zijn pas na de jaarwisseling in januari 2008 openbaar gemaakt.

1.2 Adviezen 2006/2007

Extra inzet voor de Zuidvleugel, advies over het programma Zuidvleugel



Voer bestaande programma met voorrang uit

In een gezamenlijk briefadvies constateren de VROM-raad, de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Raad voor het Landelijk Gebied dat de projecten uit het bestaande rijksprogramma voor de Zuidvleugel met voorrang moeten worden uitgevoerd. De projecten uit de zogenoemde Zuidvleugelbrief, die het kabinet in 2006 uitbracht, zijn gericht op de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Zuidvleugel. De raden erkennen het belang van deze projecten, maar er moet meer gebeuren.

Doe extra investeringen

Extra investeringen zijn noodzakelijk voor de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, de sociaaleconomische structuur en de bereikbaarheid van de Zuidvleugel. Ook is extra aandacht nodig voor de zwakkere gebieden: het zuidelijk deel van Rotterdam en de Drechtsteden.

Versterking van de groene ontwikkeling in het westelijk, oostelijk en zuidelijk deel van de Zuidvleugel is nodig om aan de behoeften van de bewoners te voldoen. Groen moet daarom niet alleen als compensatie voor nieuwbouw, maar ook onafhankelijk gefinancierd worden. Met voortvarendheid moet gewerkt worden aan de integrale kustontwikkeling en –verdediging. De bereikbaarheid is van wezenlijk belang: voltooiing van de corridor Schiphol – Antwerpen de A4, toewerken naar één vervoersautoriteit en verkeerssystemen op elkaar afstemmen.

Rijksoverheid: neem de regie

Het belang van al deze zaken ontstijgt dat van de lokale en regionale autoriteiten. Om die reden moet de rijksoverheid de regie over deze extra uitdagingen oppakken.

De raden zijn verheugd over het feit dat een urgentieprogramma voor de Randstad wordt gemaakt, zoals afgesproken in het regeerakkoord. Zeker wanneer in dat programma extra aandacht voor de Zuidvleugel wordt gerealiseerd. Er is immers op alle niveaus sprake van een gebrek aan coördinatie, slagvaardig-

heid en doorzettingsmacht. Bij de rijksoverheid is er nog onvoldoende besef dat sectorale programmering niet meer volstaat. De verkokering bij de rijksoverheid is nog onvoldoende doorbroken en de beoogde rijkscoördinatie moet daarom verbeterd worden. Ook de regio spreekt nog niet met één mond. De steden zijn meer in concurrentie dan dat strategisch gebruik wordt gemaakt van elkaars complementariteit.

Reacties

Het kabinet heeft niet expliciet op dit advies gereageerd.

In de pers is in beperkte mate aandacht aan het advies besteed.

Duurzame ontwikkeling van het potentieel van de zee, advies over het Groenboek Maritiem beleid



Ontwikkel het economische en ecologische potentieel van de Europese zeeën en oceanen

De Europese zeeën en oceanen, waaronder de Noordzee en Waddenzee, herbergen een groot economisch en ecologisch potentieel. Tegelijkertijd moet worden geconstateerd dat de druk ten gevolge van menselijke activiteiten op de zeeën groot is en toeneemt. De Europese Commissie wil een Europees Maritiem Beleid ontwikkelen waarmee het potentieel van de Europese oceanen en zeeën zich optimaal en duurzaam kan ontwikkelen. Dat beleid moet zorgen voor de juiste balans tussen economische, sociale en milieuaspecten.

De Raad voor de Wadden, de Raad voor het Landelijk Gebied, de Raad voor Verkeer en Waterstaat, en de VROM-raad achten dit een haalbare opgave. Daarvoor is dan wel een ingrijpende beleidsvernieuwing noodzakelijk, voor Nederland en voor Europa.

Werk een ontwikkelingsgerichte benadering uit

De raden bepleiten een programmatische uitwerking van de systeemgerichte ontwikkeling van het potentieel van de zee. De huidige op toelatingsplanologie geënte wijze van beheer zal namelijk op de langere termijn onvoldoende bijdragen aan de gewenste duurzame economische en ecologische ontwikkeling. Het feit dat het beleid hoofdzakelijk is gericht op beperking van schade (bijvoorbeeld visserij-

beleid, milieubeleid) in plaats van op de optimalisering van functies in de context van de werking van het systeem, staat duurzame ontwikkeling in de weg.

Zet voor maritiem beleid op verschillende bestuurlijke niveaus in

De raden zijn van mening dat bij het omgaan met de zeeën regionale verschillen tussen zeesystemen gerespecteerd dienen te worden. De boven genoemde ontwikkelingsgerichte benadering zal daarom op regionaal niveau, door alle betrokken staten gezamenlijk, uitgewerkt dienen te worden. De raden zien hierbij voor de EU een belangrijke rol, namelijk:

- het formuleren van een strategisch kader: uitwerking van de grondgedachte in een ontwikkelingsgerichte en op het integrale systeem gebaseerde benadering;
- het vaststellen van een richtlijn: voorschrijven van regionale uitwerking en implementatie van integrale maritieme programma's op grond van het strategisch kader;
- het ontwikkelen van sturingsinstrumenten: uitwerking van diverse sturingsinstrumenten die toepasbaar zijn bij een ontwikkelingsgerichte benadering.

Reacties

In de reactie van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op het advies wordt onderschreven dat duurzame economische en ecologische ontwikkeling de leidende gedachte van het beleid voor zeeën en oceanen zou moeten zijn. De door de raden bepleite *ontwikkelingsgerichte benadering* wordt echter niet overgenomen. De staatssecretaris stelt dat het initiatief voor maritieme ontwikkelingen bij de markt moet liggen en dat de voorstellen van de markt moeten passen binnen de door de overheid gestelde kaders.

De Raad constateert dat dit beleidsonderwerp in het parlement en ook in de media op weinig belangstelling kan rekenen.

Van wegbeheer naar netwerkbeheer, advies over het anders organiseren van wegbeheer



Stel doorstroming centraal

Nederland stevent af op een onaanvaardbare verslechtering van de doorstroming op het wegennet. Nederland slijbt dicht.

Er zijn twee oplossingsrichtingen om op relatief korte termijn (1-8 jaar) de doorstroming op het netwerk op peil te brengen en te houden:

- stel een urgentie-investeringsprogramma op dat gericht is op het robuust maken van het bestaande netwerk met een in omvang beperkte, selectieve capaciteitsvergroting;
- intensiveer en professionaliseer (pro)actief verkeersmanagement om de groeiende verkeersstromen in goede banen te leiden.

Beide oplossingsrichtingen dienen geconcentreerd te worden op die delen van het wegennetwerk waar de problemen zich voordoen: de rijkswegen, de belangrijkste provinciale wegen en de gemeentelijke aan- en afvoerwegen. Op dit hoofdnetwerk, dat een lengte heeft van zo'n 10.000 km, wordt ruim 60% van alle voertuigkilometers afgelegd en treedt 90% van de voertuigverliesuren op. Dit netwerk dient centraal dat wil zeggen als één geheel te worden aangestuurd. In andere netwerksectoren zoals telecom, gas en elektriciteit is zo'n centrale aansturing heel normaal. Rijk, provincies en gemeenten werken weliswaar steeds meer samen, maar de samenwerking tussen de diverse wegbeheerders is onvoldoende effectief om de doorstroming op het hoofdnet op peil te houden.

Creëer één beheerder voor het hoofdnet van belangrijke wegen

De Raad adviseert om één beheersbedrijf in overheidshanden op te richten dat alle rijkswegen, de belangrijkste provinciale wegen en de stedelijke aan- en afvoerwegen gaat beheren. Deze Nationale Wegenautoriteit wordt verantwoordelijk voor de uitvoering van drie taken: verkeersmanagement, beheer, onderhoud en aanleg en strategische capaciteitsplanning.

Richt Regionale Wegen Autoriteiten op als tussenstap

Als tussenstap op weg naar één Nationale Wegenautoriteit adviseert de Raad om zo spoedig mogelijk te starten met de oprichting van Regionale Wegen Autoriteiten die regionaal het verkeersmanagement voor hun rekening gaan nemen. Daartoe gaan Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten gebiedsgericht samenwerken in organisaties die op de leest van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen zijn geschoeid. Deze RWA's zijn een logische vervolgstap op de eerder door deze partijen uitgevoerde netwerkanalyses voor de elf stedelijke netwerken. Gezien de nauwe samenhang tussen beheer, onderhoud en verkeersmanagement, is het wenselijk dat aan deze regionale organisaties op termijn ook het beheer en onderhoud van de tot hun netwerk behorende wegen wordt overgedragen. Bij de start is dit niet strikt noodzakelijk, mits er verplichtende afspraken over de wijze van samenwerking worden gemaakt. Alle inspanning dient er op gericht te worden om zo snel mogelijk effectief verkeersmanagement te gaan verzorgen voor de grootstedelijke knooppunten van ons land.

De eveneens snel op te richten Nationale Wegen Autoriteit kan dan voorlopig als een paraplu boven de regionale autoriteiten fungeren en deze faciliteren en aansturen. Op deze manier kunnen snel resultaten worden geboekt zonder dat tijdrovende structuurdiscussies nodig zijn.

Voeg na invoering van de kilometerbeprijzing de RWA's samen tot één NWA

Invoering van de kilometerbeprijzing maakt een directe financiering van de wegenautoriteit uit het gebruik van de wegen mogelijk. Dat lijkt het geschikte moment om de regionale autoriteiten via fusies om te vormen tot regionale divisies van de Nationale Wegenautoriteit, die dan verder als holdingmaatschappij voor deze divisies kan opereren.

Reacties

De Minister van Verkeer en Waterstaat bereidt een reactie voor.

Provincies en gemeenten onderschrijven de analyse van de Raad op hoofdlijnen. Zij deinen echter terug voor structuurveranderingen die gepaard gaan met het opgeven van bevoegdheden, zelfs als het alleen uitvoerende bevoegdheden betreft. Zij geven de voorkeur aan een versterking van de samenwerking tussen rijk, provincies en gemeenten.

In de media is op beperkte schaal aandacht besteed aan het advies.

Einde aan vrijblijvendheid, advies over locatiebereikbaarheid



Rijk en provincies: bepaal waar regionale locaties voor bedrijven, kantoren en publieksvoorzieningen ontwikkeld mogen worden

Nog te vaak worden nieuwe bedrijventerreinen en publieke voorzieningen ontwikkeld op plaatsen die slecht bereikbaar zijn voor auto, openbaar vervoer of fiets. Rijk en provincies moeten daarom sterker sturen door vooraf in structuurvisies vast te leggen waar wel en waar niet ontwikkeld mag worden. De nieuwe Wet ruimtelijke ordening biedt provincies de mogelijkheid via provinciale verordeningen en inpassingsplannen de gewenste ontwikkeling af te dwingen. De provincies moeten van deze 'doorzettingsmacht' gebruik maken. De Raad wil een einde aan de gegroeide consensuscultuur.

Overheid en bedrijfsleven: maak een einde aan de vrijblijvendheid

Werklocaties en locaties van publieke voorzieningen zoals scholen en ziekenhuizen, hebben in toenemende mate te maken met een slechte bereikbaarheid. Gebruikers van bedrijventerreinen en publieke voorzieningen moeten bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid. Het bedrijfsleven kan een positieve bijdrage leveren door stimulering van openbaar vervoer en fiets en het mogelijk maken van telewerken.

Samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven en het nemen van ieders verantwoordelijkheid zijn noodzakelijk om tot effectieve maatregelen te komen. Vrijblijvendheid werkt averechts. Daarom adviseert de Raad om niet-vrijblijvende samenwerkingsverbanden zoals parkmanagement, verplicht te stellen en bereikbaarheid hierin op te nemen. Verder adviseert de Raad het puntensysteem mobiliteitsmanagement in het kader van de Wet Milieubeheer in te voeren. Dit systeem heeft tot doel de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit te verbeteren. In december 2007 is de 'Taskforce Mobiliteitsmanagement' van start gegaan. Mocht de 'Taskforce' met een alternatief voor het puntensysteem komen dan zal dat volgens de Raad even verplichtend en even effectief moeten zijn.

Reacties

De Minister van Verkeer en Waterstaat bereidt een reactie voor.

Van provincies, gemeenten en bedrijfsleven zijn nog geen reacties op het advies ontvangen.

In de media heeft het advies beperkte aandacht gekregen.

Een prijs voor elke reis, een beleidsstrategie voor CO₂-reductie in verkeer en vervoer



Voer een krachtig CO₂-beleid voor de transportsector

Om de Europese klimaatdoelen voor 2050² te halen, moet de overheid een veel krachtiger CO₂-beleid voor de transportsector voeren. Deze doelen zijn alleen haalbaar als een trendbreuk geforceerd wordt in de groei van CO₂-emissies van het verkeer en vervoer. Dat is de conclusie van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, de VROM-raad en de Algemene Energieraad in hun advies 'Een prijs voor elke reis'. In dit advies geven de raden antwoord op de vraag van het kabinet naar de wijze waarop de transportsector, inclusief de internationale lucht- en zeescheepvaart,

kan bijdragen aan de realisatie van CO₂-reductiedoelstellingen voor de langere termijn. De raden vragen aandacht voor de urgentie van dit vraagstuk. Zonder forse maatregelen zal de snel groeiende transportsector in 2050 namelijk de gehele Europese ruimte voor CO₂-emissie in beslag nemen. Ruimte voor andere sectoren zoals de industrie en huishoudens, is er dan niet meer. Het is daarmee overduidelijk dat de transportsector zélf een stevige bijdrage aan CO₂-reductie moet leveren.

Beprijs de uitstoot van CO₂

Krachtiger CO₂-beleid betekent concreet dat een prijs voor de uitstoot van CO₂ in de gehele transportsector, in de vorm van CO₂-heffingen of emissiehandel, zo snel mogelijk ingevoerd moet worden. Het is één van de belangrijkste conclusies van dit advies dat beprijzing van de CO₂-uitstoot onmisbaar is om de noodzakelijke CO₂-reductie te realiseren: de klimaatambities voor de langere termijn zijn anders niet haalbaar. Het aantrekkelijke van beprijzing is dat de samenleving (burgers en

² 60-80 procent reductie van broeikasgasemissies in 2050 ten opzichte van 1990.

bedrijfsleven) zelf kan bepalen hoe ze de reductie van de uitstoot het beste en tegen de laagste kosten kan realiseren. De industrie kan bijvoorbeeld, aangespoord door de consument, zuiniger auto's produceren. Diezelfde consument kan er echter ook voor kiezen minder per auto te reizen of vaker het openbaar vervoer te nemen.

Combineer prijsbeleid met specifiek reductiebeleid en ondersteunend beleid

Beprijzing van de CO₂-uitstoot zal bij voorkeur op mondiale, maar ten minste op Europese schaal tot stand moeten komen. En dat gaat tijd kosten. Naar verwachting kan het tientallen jaren duren voordat beprijzing daadwerkelijk tot reductie van CO₂ in de gehele transportsector leidt. Daarom is voor de korte en middellange termijn naast prijsbeleid versterking en verbreding van het specifieke CO₂-reductiebeleid voor alle vormen van transport nodig. Het accent moet daarbij liggen op de introductie van energie-efficiëntere aandrijftechnologieën en brandstoffen met een lagere CO₂-uitstoot. Voorbeelden zijn: CO₂-normen voor auto's, belastingvoordelen bij aanschaf van zuinige voertuigen en CO₂-eisen aan brandstoffen.

Ten slotte is en blijft het van belang via *ondersteunend beleid* voorwaarden te scheppen voor CO₂-reductie in transport en de pijn van vergaand klimaatbeleid te verzachten. Het gaat hier met name om het faciliteren van duurzame alternatieve keuzes en om innovatiebeleid. Een voorbeeld van het eerste is een betere ruimtelijke planning in combinatie met een goed openbaar vervoer. Innovatiebeleid is nodig daar waar de markt niet zelf komt met innovaties die leiden tot aantrekkelijke en betaalbare duurzame alternatieven. Dan gaat het vooral om radicale innovaties, zoals alternatieve aandrijftechnieken, nieuwe vliegtuigconcepten en duurzame alternatieve brandstoffen.

Het ene beleid komt niet in de plaats van het andere. Volgens de raden is de combinatie van deze drie beleidssporen essentieel, omdat met één enkel spoor de doelstellingen niet gehaald zullen worden.

Toon als Nederland leiderschap

Om een effectief klimaatbeleid voor de transportsector te ontwikkelen, zijn visie en politiek leiderschap nodig. Met de bovenstaande beleidsstrategie willen de raden bijdragen aan visievorming, het politieke leiderschap moet van Europa en landen zoals Nederland komen. Dit leiderschap is cruciaal om de huidige impasses rond het voeren van klimaatbeleid in de transportsector te doorbreken.

Europa is momenteel het enige machtsblok ter wereld dat leiderschap op het gebied van klimaatbeleid kan en wil tonen. Op het terrein van de internationale luchtvaart neemt de EU al de leiding door eenzijdig klimaatbeleid te ontwikkelen bijvoorbeeld met het voornemen de internationale luchtvaart in het Europese emissiehandelssysteem op te nemen. De Raden ondersteunen het initiatief om de luchtvaart in het ETS (het Europese emissiehandelssysteem) op te nemen van harte.

Nederland is als belangrijke speler op transportgebied in de positie om in Europa krachtig klimaatbeleid voor de transportsector op geloofwaardige en overtuigende manier voor te stellen. De raden adviseren Nederland om van die positie gebruik te maken en een aanjaagfunctie te vervullen op het gebied van strategie- en beleidsontwikkeling voor de transportsector. Daarnaast kan Nederland samen met gelijkgezinde landen beleidsinitiatieven ontwikkelen, zoals voor de grotere Europese luchthavens en de grote Noordwest Europese havens. Voor het wegverkeer kan Nederland een voortrekkersrol vervullen door een CO₂-gedifferentieerde kilometerprijs in te voeren.

Klimaatbeleid biedt ten slotte ook kansen voor Europese en Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen. Met nieuwe producten en diensten kunnen bedrijven een 'first mover' voordeel behalen op de wereldmarkt. Door slim in te spelen op de mogelijkheden die zich voordoen en actief de politieke ruimte te zoeken, kan Nederland een voorsprong nemen. En een duurzame voorsprong betekent winst, niet alleen bedrijfsmatig, maar ook voor het klimaat!

Reacties

Bij de aanbidding van het advies hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Economische Zaken positief op het advies gereageerd. Het kabinet bereidt een schriftelijke reactie voor.

De media hebben uitgebreid aandacht geschonken aan het advies. Uit reacties in de media en ook uit rechtstreekse reacties aan de raden blijkt dat uit alle hoeken van de samenleving veel waardering voor het advies bestaat. Zowel het bedrijfsleven als milieuorganisaties onderschrijven de hoofdlijnen van het advies.

Slimmer investeren, advies over het besluitvormingsproces bij strategische rijksinvesteringen³



Investeer slimmer

De grote problemen met water en mobiliteit zijn – ook op termijn – niet oplosbaar met de huidige investeringsaanpak.

De VROM-raad komt samen met de Raad voor Verkeer en Waterstaat tot deze conclusie op basis van een analyse van de ruimtelijke en infrastructuurele investeringen van de rijksoverheid. Alleen door nu nieuwe lijnen uit te zetten, kan worden voorkomen dat op lange termijn de problemen nog groter worden. Een nieuwe aanpak is niet alleen nodig voor het waterbeheer (mede als gevolg van klimaatverandering) en het vervoer maar ook voor de energievoorziening en regionale (stedelijke en landschappelijke) structuurvernieuwing. De VROM-raad bepleit een betere programmering van de besluitvorming en slimmere investeringsbeslissingen.

Richt rijksinvesteringen op lange termijn

Er is te weinig aandacht voor de nationale prioriteiten die op termijn urgent worden. Met een groot deel van de rijksinvesteringen worden (via het Fonds Economische Structuurversterking - FES) in de praktijk hoofdzakelijk bestaande knelpunten opgelost. Het merendeel van de FES-middelen wordt nu verdeeld over diverse infrastructurele projecten die 'bottom up' worden aangereikt. De besteding van FES-middelen wordt te weinig programmatisch aangestuurd op basis van een langetermijnvisie. Bovendien kent de verplichte maatschappelijke kosten-batenanalyse een aantal vooringenomenheden waardoor bij de (rendements)beoordeling van rijksinvesteringen langetermijninvesteringen per definitie slechter scoren dan knelpuntoplossende investeringen.

³ "Slimmer investeren" is een advies van de VROM-raad. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft geparticipeerd in het adviesproces en onderschrijft het advies.

Bereid investeringen beter voor

De VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat bevelen de rijksoverheid aan om verder vooruit te kijken aan de hand van toekomstverkenningen en -scenario's van de planbureaus. Dit betekent niet dat nu al van alles moet worden vastgelegd in (blauwdruk)plannen; evenmin dat financiële reserveringen voor een langere periode in beton moeten worden gegoten.

Ver vooruitkijken betekent: strategisch plannen en omgaan met onzekerheden. Maak de onzekerheden hanteerbaar door tijdig onderzoek, kennisontwikkeling, conceptvorming, maatschappelijk debat en een goede voorbereiding (met alternatieve maatregelpakketten). Maak daarbij sneller en meer gebruik van planologische reserveringen en organiseer de financiële reservering beter. Bereid plannen voor waarmee van de nood een deugd wordt gemaakt.

Reacties

Het kabinet is het op hoofdlijnen eens met het advies. In de schriftelijke reactie gaat de Minister van VROM uitgebreid op de in het advies voorgestelde verbeteringen in. De minister geeft aan reeds te onderzoeken hoe de voorgestelde verbeteringen uitgevoerd kunnen worden. Ze geeft ook voorbeelden waar reeds op de door de raden gewenste manier wordt gewerkt. Verder bood de minister aan om over de uitwerking van een aantal voorstellen met de VROM-raad verder in gesprek te gaan.



1.3 Samenstelling Raad, Expertisegroep en secretariaat

De Raad

Aan het eind van 2007 bestond de Raad uit de volgende leden:

Mr. G.J. Jansen
Ir. M.E. van Lier Lels
Dr. Ir. M.P.M. Ruijgh-van der Ploeg
Prof. dr. Th. A.J. Toonen
Dr. R.L. Vreeman
Mr. N.J. Westdijk

De Expertisegroep

De Expertisegroep was als volgt samengesteld:

Mr. H. van Brink, Waterschap Rijn en IJssel
Prof. dr. B.J.M. Ale, Technische Universiteit Delft
Mw. dr. L. Bertolini, Universiteit van Amsterdam
Mr. drs. B.J. Bruins, Randstad gezant minister Eurlings
Ir. J.P.M. Dijkman, WL / Delft Hydraulics
Ir. J.C. Huis in 't Veld, TNO
R.H.P.W. Kottman, Ballast Nedam N.V.
r. L.R. Lutje Schipholt, Inno-V
Drs. W.L. Moerman, Zelfstandig Adviseur
Prof. dr. J. Oosterhaven, Rijksuniversiteit Groningen
Prof. W. Ploos van Amstel, Koninklijke Militaire Academie
Mw. G. Prins, UWV
Mw. dr. O.A.W.T. van de Riet, Technische Universiteit Delft
Prof. dr. P. Rietveld, Vrije Universiteit Amsterdam
Mw. drs. A. Rijckenberg, Zelfstandig Adviseur
Mr. F.E. Schaake, Zelfstandig Adviseur
Drs. R.M. Smit, Vrije Universiteit Amsterdam
Prof.dr.ir. L.A. Tavasszy, TNO Bouw en Ondergrond
Prof. dr. ir. P. Vellinga, Vrije Universiteit Amsterdam
Ir. E. J. Verroen, Twynstra Gudde
Mw. A. van Vliet – Kuiper, Gemeente Amersfoort
Prof. dr. G.P. van Wee, Technische Universiteit Delft
Ir. F.C.M. Wegman, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
Prof. J.G. de Wit, SEO Economisch Onderzoek
Mr. F. de Zeeuw, Bouwfonds MAB Ontwikkeling B.V.

Het secretariaat

Het secretariaat bestaat sinds 2006 uit een kleine vaste groep van 5 medewerkers. Daarnaast kent het secretariaat tijdelijke medewerkers die voor de duur van een adviesproject door het ministerie bij het secretariaat worden gedetacheerd dan wel worden ingehuurd.

Op het secretariaat zijn in 2007 volgende personen werkzaam geweest:

Ir. H.J.M. Verkooijen, algemeen secretaris

Drs. W.M.M. Okkerse, plv. algemeen secretaris tot 1 augustus

Dr. N.W.M. van Buren, plv. algemeen secretaris vanaf 15 november

Ir. M.H. Feenstra, projectmedewerker

J.D. Parag, projectassistente

J. Wittentrop-Pardoen, projectassistente

Drs. D.D. van Iterson, tijdelijk projectsecretaris

Drs. T.U. Dander, tijdelijk projectsecretaris

Drs. B.A.F van de Ven, tijdelijk projectsecretaris

Drs. Ing. M.E.C. Emmen, tijdelijk projectsecretaris

Drs. S.M. Kansen, tijdelijk projectsecretaris

Ir. F.A. van Beek, tijdelijk projectsecretaris

R. de Bruin, tijdelijk projectmedewerker

P.W.M. Snoeren, tijdelijk projectmedewerker

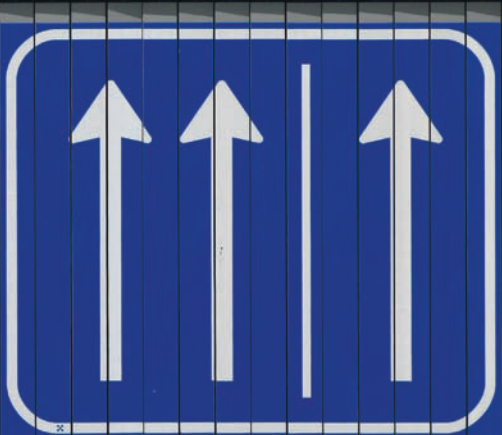
J. Hop, tijdelijk projectmedewerker

J.M.M. Wagenaar, tijdelijk projectmedewerker

Drs. J. van Peijpe, rijkstrainee

A. Hossieny, stagiaire managementassistente

N. Barova, stagiaire managementassistente



**spitsstrook
open**





2 Werkprogramma 2008

In dit hoofdstuk treft u een ingekorte versie van het werkprogramma zoals dat door de minister is vastgesteld. De planning is geactualiseerd.

Drie majeure opgaven

Bij het ontwerpen van een werkprogramma voor 2008 en volgende jaren laat de Raad zich vooral leiden door de strategische uitdagingen waar ons land op infrastructuurgebied, in de meest brede zin van het woord, de komende decennia voor gesteld staat:

- De bereikbaarheid van Nederland en in het bijzonder de Randstad in het licht van de internationale concurrentiepositie.
- Adaptatie of aanpassing van droge en natte infrastructuur aan de gevolgen van klimaatverandering.
- De spanning tussen fysieke infrastructuur en het gebruik ervan en de kwaliteit van de leefomgeving.

Deze thema's zijn op zich niet nieuw en hebben in het Coalitieakkoord van het huidige kabinet een markante plek. De Raad wil wel nieuwe perspectieven schetsen voor de aanpak van deze vraagstukken. Een succesvolle aanpak van de problemen en het benutten van nieuwe kansen vergt volgens de Raad immers meer dan het inzetten van beproefde maatregelen. Vanuit een langetermijnperspectief zal de Raad op zoek gaan naar nieuwe oplossingsstrategieën en onconventionele maatregelen.

De bereikbaarheid van Nederland en in het bijzonder de Randstad in het licht van de internationale concurrentiepositie

Om de internationale concurrentiepositie van Nederland en in het bijzonder van de Randstad te behouden en te versterken wordt bereikbaarheid in al zijn facetten als een van de belangrijkste factoren gezien. Denk aan de rapporten van de OESO, de commissies Kok en Burgmans. In een sterk verstedelijkt land als het onze is het een majeure uitdaging een balans te vinden tussen een hoge kwaliteit van bereikbaarheid en de infrastructuur die daarvoor nodig is en een goed leefklimaat. Een samenhangende visie op lucht- en zeehavens (mainports), wegen, spoorwegen en vaarwegen is daarvoor nodig. Strategische investeringen – dat zijn investeringen waarmee koerswijzigingen tot stand komen en systeeminnovaties de maatschappelijke ontwikkeling voor lange tijd bepalen – zijn nodig om bereikbaarheid op lange termijn te garanderen.

Adaptatie of aanpassing van droge en natte infrastructuur aan de gevolgen van klimaatverandering

Een tweede majeure opgave vloeit voort uit de verandering van het klimaat. Ook al lukt het op mondiale schaal de uitstoot van broeikasgassen te beteugelen dan nog zal er sprake zijn van blijvende effecten van de klimaatverandering. Adaptatie of aanpassing van de infrastructuren, vooral de natte maar ook de verkeersinfrastructuur aan de blijvende effecten van klimaatverandering zal eveneens strategische investeringen vergen. Adaptatie zal immers waarschijnlijk gepaard gaan met grote ingrepen in de ruimtelijke inrichting van ons land. Zoals ook in het verleden al verschillende keren is gebeurd zal ons land tenminste voor een deel weer op de tekentafel moeten voor een compleet nieuw ontwerp.

De spanning tussen fysieke infrastructuur en het gebruik ervan en de kwaliteit van de leefomgeving

De derde opgave is de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. De kwaliteit van de leefomgeving is erg van belang in strategische besluitvormingsprocessen over infrastructuur, het gaat niet alleen over welvaart ook over welzijn. Duurzaamheid vertaald naar kwaliteit leefomgeving in relatie met mobiliteit betekent ook dat je naar de samenhang tussen de diverse modaliteiten/infrastructuren moet kijken omdat ze complementair zijn maar ook soms elkaar verdringen.

Strategische adviesthema's voor 2008 en de jaren daarna

De Raad heeft de hiervoor geformuleerde opgaven vertaald in een aantal strategische adviesthema's. De thema's sluiten aan bij de opgaven die het nieuwe kabinet in het Coalitieakkoord en het Beleidsprogramma Kabinet Balkenende IV 2007-2011 heeft vastgelegd.

1. Bereikbaarheid en internationale concurrentiepositie

a. Bereikbaarheid Randstad

In het Coalitieakkoord is het Urgentieprogramma Randstad opgenomen. Bereikbaarheid speelt daarin een cruciale rol om de rol van de Randstad als aantrekkelijke metropool te behouden en te versterken. Het Urgentieprogramma is vooral gericht op (versnelling van) maatregelen op de korte termijn. In aansluiting daarop is een langetermijnvisie – voor de periode na 2020 – op de bereikbaarheid van de Randstad gewenst.

- b. *Mainport Rotterdam en achterlandverbindingen*
Het coalitieakkoord stelt dat het goederenvervoer over water en de innovatie van de binnenvaart zal worden gestimuleerd. Hoe kunnen we op langere termijn zorgen voor adequaat en duurzaam achterlandvervoer?
- c. *Groeimogelijkheden Schiphol op de lange termijn*
Het Rijk heeft Schiphol gevraagd om in het voorjaar van 2007 te komen met een visie op de langetermijnontwikkeling van Schiphol. Eind 2007 zal het Rijk langetermijnopties formuleren, in 2008 zullen nut en noodzaak van die opties afgewogen worden.
- d. *Bereikbaarheid knooppunten op achterlandassen*
De positie van de Randstad is voor de toekomstige welvaart van Nederland van groot belang. De ontwikkeling van de overige stedelijke netwerken is zowel op zichzelf als in relatie met de ontwikkeling van de Randstad van belang. Welke economisch-ruimtelijke ontwikkelingen zijn voor diverse knooppunten zoals Brabantstad, Arnhem-Nijmegen, Zwolle, Twente op termijn te verwachten en wat vraagt dat van de bereikbaarheid?
- e. *Bereikbaarheid in NW-Europa*
De Randstad en Nederland maken deel uit van het zogenoemde NW-Europese kerngebied. Welke kansen biedt een samenhangende visie op de bereikbaarheid in NW-Europa voor de economische rol die dat gebied en de onderdelen daarvan in de wereld kunnen spelen?

2. Rol openbaar vervoer

- a. *Toekomstvisie spoor*
Het Coalitieakkoord kent een stevige ambitie voor het spoor. De NS moet als maatschappelijke onderneming een zo groot mogelijk deel van de mobiliteits-behoefte accommoderen. Het akkoord gaat uit van een groei van het OV over het spoor van 5% per jaar. Welke toekomstvisie kan inhoud geven aan die ambitie?

b. *Kwaliteit regionaal OV, samenhangend stelsel en organisatie vooral in Randstad (relatie met 1a)*

De OESO constateert dat het regionaal OV in de Randstad erg versnipperd is en daardoor niet de kwaliteit biedt die bij een metropool als de Randstad wenselijk is. Voor de Randstad, maar ook voor belangrijke regio's elders in het land is een heldere visie op de (mogelijke) kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer nodig. Hoe moet het regionaal OV worden opgebouwd en wat betekent dat voor de (bestuurlijke) organisatie?

3. Adaptatie klimaatverandering

De verandering van het klimaat is voor een deel reeds onomkeerbaar. Dat betekent dat we de infrastructuren en de ruimtelijke inrichting van ons land moeten aanpassen aan hogere rivierafvoeren, hogere zeespiegel, drogere zomers met neerslag- en windpieken en nattere winters. Het Coalitieakkoord stelt dat water een dominant structurerend element is van de inrichting van Nederland en dat het watermanagement in ons land opnieuw wordt gezien in het licht van klimaatverandering. Wat betekent adaptatie aan klimaatverandering voor de planning, gebruik en financiering van droge en natte infrastructuur en de relatie tussen beide soorten infrastructuur in Nederland?

4. Mobiliteit en kwaliteit leefomgeving

De kwaliteit van de leefomgeving krijgt in het Coalitieakkoord veel aandacht. Onder het kopje mobiliteit en infrastructuur stelt men dat zal worden ingezet op het accommoderen van de mobiliteitsbehoeften op een zodanige wijze dat de kwaliteit van de leefomgeving in afnemende mate wordt belast. Over het terugdringen van de CO₂-uitstoot zijn inmiddels zowel in Europa als door het kabinet ambitieuze afspraken gemaakt.

De Raad bereidt nu samen met de VROM-raad en de Energieraad een advies voor over mobiliteit en CO₂. Het is zinvol om een breed advies te maken over de relatie tussen mobiliteit en de diverse milieuaspecten. Daarin kunnen luchtkwaliteit, geluid, ruimtelijke inpassing, externe veiligheid een plek krijgen. Nu er weer meer aandacht komt voor milieu en de kwaliteit van de leefomgeving is een fundamentele beschouwing over hoe mobiliteit en infrastructuur meer duurzaam zijn te verzoenen met allerlei milieu- en hinderaspecten actueel.

Programma 2008

Voor 2008 staan de volgende adviezen op het programma:

Advies	Start	Gereed
Bereikbaarheid Randstad en achterwaartse knooppunten	September 2007	December 2008
Langetermijnverkenning Schiphol	Oktober 2007	Maart 2008
Kwaliteit regionaal openbaar vervoer	December 2007	September 2008
Adaptatie klimaatverandering	Januari 2007	December 2008
Mobiliteit en kwaliteit leefomgeving	September 2008	April 2009

In de loop van 2008 zal de Raad met bewindslieden en departement bespreken welke nieuwe adviezen in het najaar van 2008 aangepakt gaan worden. Uiteraard is de Raad bereid om gedurende het jaar opkomende adviesvragen – in de regel betreft dat kortlopende adviezen – indien enigszins mogelijk in het programma in te passen.

Colofon

Jaarverslag 2007 en Werkprogramma 2008

Uitgave

Raad voor Verkeer en Waterstaat, april 2008

Ontwerp

2D3D

Druk

Drukkerij Damen, Werkendam

Fotografie

Pagina 2, Martijn Beekman / Hollandse Hoogte

Pagina 4, Maarten Hartman / Hollandse Hoogte

Pagina 6, Rob Huibers / Hollandse Hoogte

Pagina 21, Siebe Swart / Hollandse Hoogte

Pagina 24, Ger Loeffen / Hollandse Hoogte

Pagina 26, Michiel Wijnbergh / Hollandse Hoogte

Omslag voorzijde boven, Jan Boeve / Hollandse Hoogte

Omslag voorzijde onder, Mischa Keijser / Hollandse Hoogte

Omslag achterzijde, Chris Pennarts / Hollandse Hoogte



Raad voor Verkeer en Waterstaat

Koningskade 4
2596 AA Den Haag
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Telefoon 070 351 96 25
Fax 070 351 96 26
secretariaat@raadvenw.nl
www.raadvenw.nl