

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat  
Mevrouw Drs. C. Van Nieuwenhuizen-Wijbenga  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

**datum:** 27 november 2019 **contactpersoon:** R. Hillebrand  
**kenmerk:** Rli-2019/2856 **telefoon:**  
**cc:** **email:**  
**bijlage(n):**  
**Betreft:** Werkprogramma Rli 2020-2021

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

In de afgelopen maanden sprak de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) enkele malen over mogelijke onderwerpen voor zijn werkprogramma 2020-2021. De raad betrok daarbij de interesses die vanuit de departementen en in de contacten met u en uw collega's kenbaar zijn gemaakt. De raad heeft de ambitie om in de komende jaren bij te dragen aan het versnellen van de noodzakelijke transities in het brede veld van de fysieke leefomgeving. Vanwege de sterke onderlinge verbondenheid van de uitdagingen in de fysieke leefomgeving zullen de meeste adviezen van de raad zich uitstrekken over de grenzen van de vier departementen in het fysieke domein.

Een aantal onderwerpen uit voorgaande werkprogramma's loopt door in 2020:

- Gevaarlijke stoffen (werkprogramma 2019-2020)
- Vitale bodem (werkprogramma 2019-2020)
- Digitalisering (werkprogramma 2018-2019)
- Conferentie inclusieve transities (werkprogramma 2019-2020)

Het adviesthema "verouderde bedrijfsmiddelen" uit het werkprogramma 2019-2020 is stopgezet nadat in de verkenningsfase is gebleken dat in de meeste economische sectoren vooralsnog voldoende perspectief wordt gezien voor ombouw in plaats van afbouw van bedrijfsmiddelen.

De raad stelt u voor om vijf nieuwe thema's op te pakken voor zijn programmering voor 2020-2021. Deze thema's worden in deze brief kort toegelicht:

- De sociale stad;
- Internationale bereikbaarheid per spoor;
- Veenweidegebied, de casus Groene Hart;
- Biodiversiteitsherstel in de openbare ruimte;
- Waterstofeconomie.



Hoogachtend,  
Raad voor de leefomgeving en infrastructuur,

ir. J.J. de Graeff  
voorzitter

dr. R. Hillebrand  
algemeen secretaris

### Adviesonderwerpen voor 2020-2021

Ter informatie hebben wij bij elk van de onderwerpen aangegeven welke *sustainable development goals* worden geadresseerd met het betreffende thema.

#### 1. De sociale stad



De Vrom-raad concludeerde in 2006 dat in de stedelijke vernieuwing de aandacht voor de wens van bewoners om vooruit te komen te veel uit het oog is verloren. Projecten zijn vooral gericht op opwaardering van de fysieke kant. De raad concludeerde in het advies dat hierdoor maatschappelijke én economische kansen worden gemist. Nog steeds lijkt het sociaal-ruimtelijke, culturele, economische en maatschappelijke perspectief op de stad nauwelijks te leven. Zo is bijvoorbeeld het grotestedenbeleid en het beleid voor stads- en dorpsvernieuwing afgebouwd.

De laatste tijd zijn er steeds vaker signalen dat het niet goed gaat in de stad. Segregatie en gettovorming liggen op de loer, leefbaarheid en veiligheid gaat in wijken met veel sociale huurwoningen achteruit, sommige stadswijken dreigen voor bepaalde groepen huishoudens onbetaalbaar te worden en sociale menging en diversiteit krijgen op die manier maar weinig kans.

De steden hebben echter niet meer de beschikking over de rigoureuze instrumenten om de bevolkingssamenstelling in wijken te beïnvloeden en tweedeling tegen te gaan. Door de herziening van de Woningwet (2015) zijn ook de mogelijkheden van woningcorporaties ingeperkt. Op dit moment staan we, mede vanwege de noodzaak 'van het gas af' te komen, aan de vooravond van de



volgende grote stedelijke vernieuwingsoperatie. In tegenstelling tot de periode van het grotestedenbeleid en het investeringsfonds stedelijke vernieuwing, moeten steden het dus doen zonder directe financiële geldstromen van de rijksoverheid. Via bijvoorbeeld de City/Woon Deals en de Agenda Stad is er overigens wel een rijksbijdrage aan stedelijke transitie- en innovatieprocessen. Deze gaan echter nauwelijks over de sociaalruimtelijke en maatschappelijke opgaven die er liggen.

Is er behoefte aan een herwaardering van de brede visie op de stad, de stad als plek om sociaal-maatschappelijk vooruit te komen en waar iedereen meedoet, de stad als sociaal-culturele broedplaats, de stad als ontmoetingsplaats, de diverse en inclusieve stad? Welke maatschappelijke winst is hier te behalen? Hoe past dit in de nieuwe omgevingswet en welke instrumenten zouden overheden aanvullend tot hun beschikking moeten hebben?

## 2. Internationale bereikbaarheid per spoor (een Europees advies)



Als het om duurzame mobiliteit gaat wordt ook naar het spoor gekeken. Nederland heeft een goed functionerend binnenlands spoorwegnetwerk maar, enkele uitzonderingen daargelaten, de treinverbindingen naar het buitenland laten nog te wensen over. De reistijden zijn te lang, de aansluitingen zijn slecht, de aanschaf van tickets is lastig en de prijzen zijn hoog. Terwijl juist deze internationale treinverbindingen het potentieel hebben de korte vluchten binnen Europa te vervangen, en daarmee grote klimaatwinst te behalen.

Ondanks de open Europese markt blijft de spoorwegsector achter in het realiseren van snelle, concurrerende verbindingen tussen de belangrijke centra op het continent. De vraag is wat de belemmeringen zijn. Gaat het om ontbrekende schakels in de infrastructuur, om organisatorische vraagstukken, of om een gebrek aan Europese sturing en samenwerking?

Wat is er nodig om de internationale bereikbaarheid vanuit Nederland via het spoor naar een substantieel hoger plan te trekken? Omdat dit vraagstuk een sterke internationale component heeft, verkent de raad of kan worden samengewerkt met de Europese zusterraden van de Rli. Het advies zal als dat lukt mede gericht kunnen zijn aan de Europese Unie, hetgeen vermoedelijk meer toegevoegde waarde heeft dan een nationaal advies.



### 3. Veenweidegebied, de casus Groene Hart



Het "Groene Hart" is sinds het ontstaan van de Ruimtelijke Ordening in Nederland een belangrijk structurend element geweest in het ruimtelijke beleid. Met de decentralisatie in dit beleidsdomein nam ook de aandacht van de rijksoverheid voor het Groene Hart af. Het belang van het Groene Hart voor economie en welvaart van de randstad is echter onverkort groot en de beleidsuitdagingen zijn zelfs groter dan ooit.

De verstedelijkingsdruk van de Randstad komt samen met de problematiek waarmee de agrarische sector kampt, waaronder zeer prominent de veenweideproblematiek. Veenoxidatie in het Groene Hart en de daarmee samenhangende bodemdaling en vrijkomende CO<sub>2</sub>, in combinatie met gespreid oprukkende verstedelijking in het gebied raakt de belangen van velen: boeren, bewoners, weg- en waterbeheerders.

Lange tijd is de dalende bodem vooral gezien als een technisch probleem, met een technische oplossing: ingrijpen op het waterpeil. Inmiddels wordt duidelijk dat dit perspectief te beperkt is: het is een maatschappelijk probleem, dat aan vele aspecten raakt, zowel in landelijk als in stedelijk gebied (bodem, landschap, waterbeheer, infrastructuur, gebouwbeheer). Is er een integrale kijk mogelijk waarin in een regionale aanpak met onder andere de veenweideproblematiek, de agrarische opgaven in het gebied en het verstedelijkingsvraagstuk met elkaar verbonden worden? Mede als gevolg van de decentralisatie is een van de moeilijkheden het ontbreken van een duidelijke probleemeigenaar. Welke rol heeft de rijksoverheid ten aanzien van de toekomst van het Groene Hart? En wat kunnen andere partijen doen (provincies, waterschappen, gemeenten, bedrijven, bewoners)?

### 4. Biodiversiteitsherstel in de openbare ruimte



In 2018 hebben boerenorganisaties, ketenpartijen, onderzoekers, natuur- en milieuorganisaties en een financier samen het *Deltaplan biodiversiteit* opgesteld. In dit plan wil men het biodiversiteitsverlies in Nederland ombuigen naar herstel. Naast werkroutes voor natuur- en landbouwgebieden benoemt het Deltaplan ook de werkroute openbare ruimte: de inrichting en het beheer van bestaande en nieuwe infrastructuur, bedrijventerreinen, waterbeheer en andere aspecten van de openbare ruimte.

Deze openbare ruimte draagt momenteel onvoldoende bij aan biodiversiteit. Kenmerkend voor de openbare ruimte is het multifunctioneel gebruik. Vele maatschappelijke functies moeten daar hun plek krijgen: wonen, recreëren, werken, transport en vervoer, energie, natuur, klimaat enzovoorts.



Hoe zorgen we dat al deze functies een plek krijgen in de openbare ruimte, waarbij de ene functie niet ten koste van de andere gaat en de biodiversiteit hersteld kan worden? Welke *roadmap* is nodig om een integrale oplossing voor de openbare ruimte tot stand te brengen? De politiek is bewust niet bij het Deltaplan biodiversiteit betrokken. Toch zal de overheid moeten zorgen dat de verschillende maatschappelijke functies in de openbare ruimte hun plek krijgen. Wat is de taak van de overheid hierbij?

## 5. Waterstofeconomie



Waterstof kan als energiedrager gebruikt worden in de mobiliteit (daar waar accu's ontoereikend zijn), in de gebouwde omgeving (daar waar verregaande isolatie onmogelijk is) én in de industrie (voor hoge temperatuurwarmte). Daarnaast kan het een belangrijke rol spelen in het systeem van energievoorziening (en het balanceren daarvan) omdat het goed opgeslagen en getransporteerd kan worden. De 'overtollige' elektriciteit van windparken kan hiermee worden verwerkt, bijvoorbeeld. Waterstof kan gemaakt worden uit 'overtollige' elektriciteit, maar ook uit de vergassing van biomassa, of als product van een 'carbon capture and storage'-proces.

Nederland heeft een goede uitgangspositie en een groot potentieel voor de toepassing van waterstof. Waterstof wordt nu al grootschalig gebruikt in de high tech chemische en petrochemische industrie in Nederland. Met de aardgas-oriëntatie van Nederland is veel kennis en infrastructuur aanwezig.

Verdere uitbouw vergt wel een aantal strategische keuzes. Voor de toepassing in de mobiliteit zijn een waterstofnet en tankstations nodig, een infrastructuur kortom bovenop die van elektrisch vervoer. Is hier synergie of afstemming nodig en mogelijk? Gaan we de aardgasinfrastructuur gebruiken voor de levering van aardgas aan de gebouwde omgeving, en wat is daar voor nodig? Wie is verantwoordelijk voor de aanleg en bekostiging van de waterstofinfrastructuur? Hoe verhouden publieke en private activiteiten zich als het gaat om deze infrastructuur met een publiek belang? Wie draagt de onrendabele top van de investeringen in de waterstofeconomie zolang de kritische massa in de toepassingen nog niet bereikt is? Kan Rotterdam, nu de eerste initiatieven zijn genomen voor een grote waterstoffabriek, een internationale waterstofhub worden? Is er voordeel te halen met afstemming binnen de Noordwest Europese markt, hoe past een Nederlandse pro-actieve waterstofrol in de 'European Energy Union'? Er zijn inmiddels grootschalige programma's op het gebied van waterstof aangekondigd, zie bijvoorbeeld het 'ontwerp van het klimaatakkoord', maar tal van strategische keuzes moeten nog gemaakt worden. Een Rli-advies, los van bestaande belangen, kan hierbij een rol spelen.

