



Raad voor Verkeer en Waterstaat

Werkprogramma 2008

Uitgave

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
E-mail secretariaat@raadvenw.nl
www.raadvenw.nl

Datum

21 september 2007

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Drie majeure opgaven	4
3	Strategische adviesthema's voor 2008 en de jaren daarna	6
4	Planning vanaf najaar 2007	8
5	Samenwerking met andere raden	10

1 Inleiding

Infrastructuur speelt in de inrichting van ons land een cruciale rol. Verkeersinfrastructuur verbindt plekken waar mensen wonen, werken en recreëren; de “natte” infrastructuur bepaalt in belangrijke mate de inrichting en het gebruik van het land.

De Raad voor Verkeer en Waterstaat beschouwt de infrastructuur als kern-element van zijn advisering. Het betreft verkeersinfrastructuur zoals wegen, spoorwegen, vaarwegen, luchthavens en luchtwegen, zeehavens en ICT en “natte” infrastructuur zoals rivieren, kanalen en andere waterwegen, dijken, duinen, meren, zee. Het gaat om aanleg en beheer van infrastructuur maar zeker ook om het gebruik ervan. Infrastructuur is de fysieke neerslag van maatschappelijke behoeften, bijvoorbeeld de behoefte om je van A naar B te verplaatsen of je ergens veilig en zonder overlast van water te vestigen. De Raad zal bij zijn visie op infrastructuur zich ook uitdrukkelijk bezig houden met de vraag naar mobiliteit en veiligheid. Zo zijn er bij mobiliteit soms goede alternatieven voor fysieke verplaatsingen en infrastructuur. Denk aan telewerken. Hierbij speelt ICT vaak een belangrijke rol.

We kijken verder naar het belang van infrastructuur voor de economie en naar de impact op ruimte, natuur en milieu. De Raad kijkt uitdrukkelijk met een integrale blik naar infrastructuur. De Raad wil een samenhangende visie op infrastructuur ontwikkelen. Het gaat daarbij om samenhang tussen bijvoorbeeld weg en spoor of lucht en spoor, maar ook om samenhang tussen de verkeersinfrastructuur en de natte infrastructuur. Verder kijkt de Raad naar infrastructuur vanuit een samenhangende en duurzame ontwikkeling van onze samenleving volgens het people-planet-profitmodel.

Nederland maakt steeds meer onderdeel uit van internationale verbanden op Europese alsook op mondiale schaal. Dat geldt zeker ook voor de infrastructuren. Verkeersnetwerken houden niet op aan de grens, sommige zoals luchtvaart en zeescheepvaart beginnen daar pas. Maar zelfs voor meer lokale infrastructuur is Europa voor wat bijvoorbeeld de regelgeving betreft van grote invloed. De internationale dimensie is dan ook voor de Raad een vanzelfsprekendheid.

2 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.

3 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 mobiliteitsbehoefte 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.

4 Planning vanaf najaar 2007

De Raad zal in het najaar de adviezen over *CO₂ en mobiliteit*, *Anders organiseren wegbeheer* en *Locatiebereikbaarheid* afronden. Over de start van de adviezen *Bereikbaarheid Randstad* en *achterwaartse knooppunten* en *Langetermijnverkenning Schiphol* zijn reeds afspraken met het departement gemaakt. Beide adviezen zullen in september van start gaan.

Bereikbaarheid Randstad en achterwaartse knooppunten

In het advies over de bereikbaarheid van de Randstad en achterwaartse knooppunten zal het niet alleen gaan om infrastructuur maar ook om technologie en innovatie in het logistieke management. Verder zal de relatie en synergie tussen de twee mainports, Rotterdam en Schiphol, bijzondere aandacht krijgen. Het advies over de bereikbaarheid van de Randstad zou een belangrijke rol kunnen spelen bij de midterm-review van het Urgentieprogramma Randstad.

Langetermijnverkenning Schiphol

Het advies over Schiphol zal twee fasen kennen. In de eerste fase zal de Raad een bijdrage leveren aan het go/no go-besluit dat eind 2007 zal worden genomen.

Gelet op de beperkte tijd zal de Raad zich in deze fase beperken tot het "signaleren" van een aantal overwegingen die bij een besluit over of er een probleem op de lange termijn is en welke opties verder in studie genomen moeten worden van belang kunnen zijn. In de tweede fase in 2008 zal de Raad zijn visie geven over de in beschouwing te nemen opties.

Vanaf eind 2007 kan de Raad twee nieuwe adviezen oppakken. De Raad stelt voor dan de adviezen over het *regionaal openbaar vervoer* en over de *adaptatie klimaatverandering* te starten.

Kwaliteit en organisatie regionaal openbaar vervoer

In het advies over het regionaal openbaar vervoer zal de Raad in het bijzonder ingaan op de vraag hoe in de Randstad een openbaarvervoersautoriteit tot stand kan komen en hoe die er in hoofdlijnen zal moeten uitzien. In het Urgentieprogramma Randstad heeft het kabinet één openbaarvervoersautoriteit in de Randstad als verkenningproject opgenomen.

Adaptatie klimaatverandering

Het advies zal kunnen bijdragen aan een denkkader voor de klimaatbestendigheid van infrastructuur. In het advies zal het accent liggen op de verbinding tussen de droge en natte infrastructuur bij adaptatie.

Mobiliteit en kwaliteit leefomgeving

Een advies over mobiliteit en kwaliteit van de leefomgeving komt in de loop van 2008 aan bod. Over de meer precieze vraagstelling bij dit advies zal de Raad te zijner tijd overleg hebben met het ministerie.

De planning van de adviezen ziet er dan globaal als volgt uit.

Advies	Start	Gereed
Lopende adviezen		
CO ₂ en mobiliteit		Oktober 2007
Anders organiseren wegbeheer		Oktober 2007
Locatiebereikbaarheid		November 2007
Nieuwe adviezen		
Bereikbaarheid Randstad en achterwaartse knooppunten	September 2007	December 2008
Langetermijnverkenning Schiphol	September 2007	September 2008
Kwaliteit regionaal openbaar vervoer	November 2007	Juli 2008
Adaptatie klimaatverandering	November 2007	November 2008
Mobiliteit en kwaliteit leefomgeving	Juli 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.

5 Samenwerking met andere raden

Bij alle adviesthema's spelen ruimtelijke ordening en natuur en landschap in meer of mindere mate een rol. Bij de adviezen bereikbaarheid Randstad, Schiphol, adaptatie en mobiliteit en kwaliteit leefomgeving zal de Raad naar afstemming zoeken met vooral de VROM-raad en waar relevant met de Raad voor het Landelijk Gebied. De precieze invulling van die afstemming zal van geval tot geval worden gezien. Dat kan variëren van het actief betrekken van het secretariaat en enkele leden van een andere raad tot een volledig gezamenlijk advies.