

Vergaderjaar 2009–2010

30 196

Duurzame ontwikkeling en beleid

Nr. 108

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft mij verzocht (2010Z07011/2010D19652) een inhoudelijke reactie te geven op de visies die zijn ingebracht door de deelnemers aan het door uw Kamer georganiseerde rondetafelgesprek over «De Duurzame Weg» op 15 april jl. Met deze brief kom ik aan dit verzoek tegemoet.

Vooraleerst wil ik benadrukken groot voorstander te zijn van het vinden van innovatieve en duurzame oplossingen op het vlak van infrastructuur en mobiliteit. Dit is ook geheel in lijn met de Nota Mobiliteit, de kabinetsbrede aanpak duurzame ontwikkeling (KADO)¹ en het overheidsbeleid over duurzaam inkopen. Ik hecht er daarbij wel aan dat duurzame oplossingen samengaan met een snelle en zorgvuldige besluitvorming, en dat deze oplossingen toekomstvast, betaalbaar en kosteneffectief zijn.

Ik constateer met genoegen dat mijn ministerie zich de laatste jaren grote inspanningen getroost om mobiliteit en infrastructuur daadwerkelijk duurzamer te maken. Conform de Nota Mobiliteit zet Verkeer en Waterstaat vooral fors in op bronbeleid. In dat kader heeft het werkprogramma «Schoon & Zuinig» de afgelopen jaren al veel resultaten opgeleverd, zoals het verduurzamen van de logistiek, het stimuleren van biobrandstoffen, het in de markt zetten van Nederland als proeftuin voor de ontwikkeling van elektrische auto's en het stimuleren van stille banden. In het kader van het Innovatieprogramma Geluid zijn voor het spoor zowel voor de infrastructuur (raildempers, akoestisch slijpen van de rails) als het materieel (LL-remblokken) innovatieve oplossingen ontwikkeld. Via de prestatieregeling toename stille kilometers ontvangen vervoerders die hun lawaaiig materieel daadwerkelijk ombouwen korting op de gebruiksvergoeding van ProRail. Op deze manier wordt de ombouw gestimuleerd.

Waar het gaat om de inpassing van infrastructuur gaat Verkeer en Waterstaat op vele plaatsen verder dan de wettelijk wordt voorgescreven. Ik noem de voorbeelden van de innovatieve aanbesteding voor de A2 Passage Maastricht, en de inpassing van de A4 Delft – Schiedam.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 30 196, nr. 32.

De gekozen oplossingen vallen weliswaar vele malen duurder uit dan een maaiveldoplossing, maar daar staat een inpassing van de weg met een tot op heden ongekende kwaliteit tegenover.

Mijn organisatie heeft ook voor zichzelf grote ambities op het gebied van duurzaamheid en publieksgerichtheid. Rijkswaterstaat wil in 2012 dé toonaangevende uitvoeringsorganisatie van de rijksoverheid zijn op het gebied van innovatie en duurzaamheid. Op die ambitie ben ik trots. Het gaat RWS om vragen als: hoe kunnen we de uitstoot van CO₂ beperken, op welke wijze kunnen we onze organisatie minder energieafhankelijk maken, waar kan duurzamer worden ingekocht en op welke wijze kunnen infrastructuurprojecten bijdragen aan een duurzame gebiedsontwikkeling? Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden om infrastructuur en energiewinning met elkaar te verbinden, bijvoorbeeld door energie te winnen op het areaal van Rijkswaterstaat (warmtekrachtkoppeling, windenergie). Kortom, het creëren en benutten van kansen, niet alleen, maar samen met andere overheden en het bedrijfsleven.

De Duurzame Weg van Movares

Duurzaamheid en innovatie staan bij mij dus hoog in het vaandel waar het gaat om het ontwerpen en realiseren van een toekomstgericht mobiliteitsstelsel. Ik ben daarom steeds enthousiast op zoek naar innovatieve concepten om het verkeer efficiënter, veiliger en duurzamer te maken.

Het is daarbij evenwel geen automatisme dat elk innovatief idee ook wordt uitgevoerd; alle concepten dienen op hun merites te worden beoordeeld. Dat heb ik ook met het concept «De Duurzame Weg» van Movares gedaan. Ik heb goed gekeken naar alle beschikbare onderzoeken en heb op een aantal punten second opinions gevraagd. Daarnaast heb ik op meerdere locaties onderzocht of het overkappen van de weg de problemen op het gebied van geluidhinder en luchtverontreiniging kan oplossen, of deze oplossing kosteneffectief is en binnen de planning van de projecten te realiseren is. Op basis van al deze overwegingen ben ik tot een standpunt gekomen over de bruikbaarheid van het concept. Dat standpunt heb ik inmiddels in verschillende brieven aan uw Kamer uiteengezet¹.

Voor de volledigheid zet ik mijn belangrijkste overwegingen nogmaals op een rij:

- Voor zowel de luchtkwaliteit als de geluidhinder zijn reguliere middelen als (geluid)schermen op de onderzochte locaties afdoende gebleken om aan de wettelijke normen te voldoen. Verdergaande en fors duurdere maatregelen als een glazen overkapping zijn vervolgens niet kosteneffectief.
- De landschappelijke inpassing van een glazen overkapping vraagt een ontwerp- en locatiegebonden beoordeling. Door mij ingeschakelde Rijksadviseurs voor de Infrastructuur en voor het Landschap waarschuwden voor een te rooskleurig beeld op dit punt. Een glazen overkapping gaat meer lijken op een tunnel en scoort uiteindelijk negatiever dan geluidschermen, waar het gaat om inpassing en barrièrewerking. De overkapping leidt door reflectie, afmetingen (hoe breder de weg, hoe hoger de overkapping) en de daaruit voortvloeiende schaalverschillen met omliggende bebouwing tot nadelige visuele effecten. De overkapping roept daarenboven eerder associaties op van een sterk milieubelaste omgeving dan van een «milieu-icoon».
- Op het punt van de zuivering van de lucht en het afvangen van fijnstof onder de overkapping is zeker geen sprake van bewezen technologie.
- Het plan is nog omgeven met grote onzekerheden op het terrein van technische uitwerking en levensduur. Daarnaast zijn de kosten van

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, Aanhangsel, nummers 558 (4 november 2009), 1068 (22 december 2009) en 2109 (1 april 2010). Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, Kamerstuk 32 123-A, nr. 70 (2 december 2009). Mijn brief met nummer VENW/DGMO-2010/848 (2 maart 2010).

- beheer en onderhoud (schoonhouden) van de overkapping zelf en de luchtfiltering- en energiesystemen allerm minst hard onderbouwd.
- Het voldoen aan eisen van de Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels leidt niet alleen tot hogere kosten dan door Movares ingeschat, maar maakt ook bepaalde oplossingen als op- en afritten onmogelijk. Movares onderschat de benodigde veiligheidsvoorzieningen sterk.
 - Als bron voor warmtewinning zijn kanttekeningen te plaatsen bij het concept. Het asfaltwarmtesysteem levert niet genoeg warmte om rendabel te gebruiken voor (stads)verwarming.
 - Uit de MKBA blijkt dat een stevige bijdrage in de kosten uit de grondexploitatie alleen op zeer specifieke locaties aan de orde zal zijn. Generieke conclusies zijn op dit punt derhalve niet te trekken.

De inbreng van de deelnemers aan het rondetafelgesprek, voor zover die specifiek betrekking heeft op het concept «De Duurzame Weg», heeft mij niet tot andere inzichten gebracht ten aanzien van de haalbaarheid ervan.

Duurzaamheid en innovatie in bredere zin

De deelnemers aan het rondetafelgesprek hebben ook breder suggesties gedaan ten aanzien van de thematiek van duurzaamheid en innovatie rond de aanleg en het gebruik van weginfrastructuur. Deze inbreng is divers van aard en uitwerking, maar biedt niettemin interessante aanknopingspunten voor de toekomst. Ik ga hieronder kort in op de volgende punten uit de ingebrachte visies:

1. De vermeende weerstand tegen de toepassing van duurzame en innovatieve oplossingen door Rijkswaterstaat. Gerelateerd daaraan is de suggestie gedaan het initiatief voor toepassing van innovatieve en duurzame oplossingen vanwege locatiespecifieke factoren bij decentrale overheden te beleggen.
2. De noodzaak voor meer pilots of proeftuinen en het versterken van kennisuitwisseling op gebied van duurzaamheid en innovatie.
3. De duurzame snelweg als ontwerpogave, waarbij locatiespecifiek wordt gekeken naar de relatie tussen snelweg, omgeving en omwonenden. In samenhang daarmee is aandacht gevraagd voor het (beter) betrekken van de omgeving bij het ontwerpen van de snelweg.
4. De mogelijkheden voor winning van duurzame energie uit/rond de weg. In relatie daarmee is onder meer de suggestie gedaan om «lokale duurzame energiebedrijven» op te zetten door wegbeheerders en omwonenden.

1. Vermeende weerstand tegen duurzame en innovatieve oplossingen

Dit beeld berust naar mijn overtuiging op een misverstand. Rijkswaterstaat daagt de ondernemers in de grond-, weg- en waterbouwsector (GWW) juist nadrukkelijk uit om innovatieve en duurzame oplossingen aan te bieden bij inschrijvingen voor de realisatie van infrastructuur. Duurzame en innovatieve oplossingen krijgen in het kader van de Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI) een hogere waardering. Hiertoe is de Duurzaam Bouwen Calculator ontwikkeld, een instrument om naast de kosten ook duurzaamheidsaspecten mee te wegen in de besluitvorming.

Om de innovatieve aanbestedingspraktijk van RWS en andere grote GWW-opdrachtgevers binnen de overheid verder te ondersteunen, heeft RWS het initiatief genomen voor de doorontwikkeling van inkoopcriteria die eerder door het ministerie van VROM en het Agentschap NL zijn

opgesteld. Samen met marktpartijen wordt gewerkt aan rijksbrede minimumeisen voor duurzaam inkopen. Dit is in lijn met de derde voortgangsrapportage Duurzaam Inkopen¹, waarin «de weg van de toekomst» als een van de mogelijkheden wordt gezien om door middel van aanbesteding innovatie te bevorderen.

Verkeer en Waterstaat heeft dus een positieve grondhouding ten aanzien van het toepassen van innovatieve en duurzame oplossingen en een werkwijze die deze grondhouding weerspiegelt. Ik onderschrijf wel het belang van een goede samenwerking met decentrale overheden, in alle fasen van het proces. In eerste instantie bij het bepalen van de doelstellingen en opgaven voor een regio in de zogenoemde gebiedsagenda's en vervolgens bij de uitwerking van oplossingen in verkenningen en planstudies. Duurzaamheid en innovatie hebben daarin een plek. Daarop ga ik onder punt 3 nader in.

2. Pilots en kennisuitwisseling

Rijkswaterstaat onderzoekt continu de mogelijkheden om technologische vooruitgang een plaats te geven in de praktijk van de uitvoering. Het Programma Wegen naar de Toekomst (WndT) heeft als doel om door middel van pilots en proefprojecten innovatieve ideeën, zowel voor infrastructuur als gebruikers, te testen op hun haalbaarheid. Vervolgens kunnen ze in de praktijk van RWS worden toegepast. Een voorbeeld hiervan is de brede toepassing van dubbellaags ZOAB; de ontwikkeling en toepassing van snel te leggen, hoogkwalitatief asfalt heeft een grote impuls gekregen door de WndT-pilot «asfalt op de rol»². RWS werkt op het gebied van kennisontwikkeling actief samen met buitenlandse partners en participeert in gezamenlijke onderzoeksprogramma's.

Ook duurzaamheid is een belangrijke invalshoek voor pilots, bijvoorbeeld rond de toepassing van het «cradle-to-cradle» (C2C) concept en het ontwerpen van energieneutrale infrastructuur (Ramspolbrug). Rijkswaterstaat heeft in 2009 een fonds gecreëerd om duurzame en innovatieve projecten met een terugverdientijd van minder dan tien jaar van startkapitaal te voorzien. Uit het fonds is onder meer het gebruik van LED-verlichting in de Vlaketunnel gefinancierd. Ook voor 2010 zijn door regionale directies diverse business cases ingediend.

Andere wegbeheerders en marktpartijen voeren eveneens experimenten en pilots uit. Het belang van uitwisseling van kennis en ervaring over innovatieve concepten is boven elke discussie verheven. We moeten voorkomen dat het wiel meerdere malen moet worden uitgevonden. Om voor de hand liggende redenen zijn marktpartijen echter niet altijd bereid de opgedane kennis te delen³.

Ik zal bezien hoe binnen de reguliere overlegplatforms en bestaande structuren, zoals het Kennisplatform Verkeer en Vervoer en CROW, de uitwisseling van kennis tussen overheden, wegbeheerders en marktpartijen geïntensiveerd en geoptimaliseerd kan worden.

3. De duurzame snelweg als ontwerpogave, samen met betrokkenen

Het is evident dat het betrekken van de omgeving en het inbrengen van innovatieve duurzame concepten de meeste kans van slagen hebben als dit vroeg in het (ontwerp)proces gebeurt. Deze benadering sluit mijns inziens naadloos aan bij de manier van werken die vanuit het gedachtegoed van Sneller en Beter in verkenningen wordt toegepast. Met alle betrokkenen wordt in een vroeg stadium in een integrale gebiedsgerichte benadering gekeken hoe de verschillende doelstellingen op het gebied van ruimte, economie, mobiliteit en leefbaarheid met elkaar in

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 30 196, nr. 95.

² Voorbeelden zijn terug te vinden in het boekje «De oogst van Wegen naar de Toekomst – over het gebruik van 10 jaar pilotresultaten binnen Rijkswaterstaat» (2007).

³ Een belangrijke reden hiervoor is de huidige toe-eigening van intellectueel eigendom door de opdrachtgever. In de tweede helft van 2010 wordt de contractuele uitwerking van het convenant Intellectueel Eigendom verwacht. Het doel hiervan is met behulp van open licenties het innoveren voor ondernemingen lonender te maken, evenwel zonder de belangen van de opdrachtgever uit het oog te verliezen.

samenhang kunnen worden nagestreefd. Duurzaamheid en de beleving van de infrastructuur aspecten die daarbij aandacht verdienen. Er wordt in de praktijk ook veel aandacht en geld gestoken in de inpassing van de infrastructuur, ten behoeve van de leefbaarheid en het voorkomen van barrièrewerking.

In het kader van het Programma Duurzaam en het Programma Wegen naar de Toekomst wordt onderzocht of de weg een andere, grotere waarde kan krijgen voor gebruikers en omwonenden door de infrastructuur en de schaarse ruimte eromheen duurzamer vorm te geven. Het gaat dan niet langer over het inpassen van een weg in de omgeving, maar over het integraal ontwerpen ervan in samenhang met de omgeving. Doel is aan de infrastructuur een meer positieve associatie te koppelen. Operatie Atlantis is een pilot waarin wordt onderzocht hoe een snelweg in de beleving van de mensen waardevoller kan worden gemaakt. Mensen van allerlei achtergrond worden betrokken: van kunstenaar tot specialist, van wethouder tot directeur en van innovator tot omwonende. Momenteel worden vooral concepten en ideeën ontwikkeld. De komende periode zal duidelijk moeten worden of, en zo ja hoe, de resultaten van de pilots kunnen worden doorvertaald naar een generiek toepasbare werkwijze.

4. Winning van duurzame energie, lokale duurzame energiebedrijven

Het Programma Duurzaam en het Programma Wegen naar de Toekomst bezien nadrukkelijk de mogelijkheden voor duurzame energiewinning (zon, wind, waterkracht) op en rond het netwerk van droge en natte infrastructuur. Dit kan leiden tot beter ruimtegebruik, minder CO₂-uitstoot, energieneutrale infrastructuur en mogelijk ook een hogere acceptatie door omwonenden. Het is een bewuste keuze om als overheid niet zelf de markt voor energiewinning te betreden. De nadruk ligt daarom op het onderzoeken van de mogelijkheden voor derden – marktpartijen én omwonenden – om op het areaal van RWS op duurzame wijze energie te winnen. De suggestie om «lokale duurzame energiebedrijven» als vehikel te gebruiken voor het van de grond krijgen en vormgeven van initiatieven lijkt daarbij waardevol en bruikbaar.

In dit verband is het goed te vermelden dat Verkeer en Waterstaat in het kader van de ambitie van het Kabinet om hoeveelheid windenergie op land te verdubbelen, samen met de ministeries van VROM, EZ en LNV actief de mogelijkheden onderzoekt voor de plaatsing van windturbines langs natte en droge rijksinfrastructuur.

Resumerend

Ik ben een voorstander van het vinden en implementeren van duurzame en innovatieve oplossingen voor vraagstukken op het gebied van mobiliteit en infrastructuur. Die positieve grondhouding wordt weerspiegeld in de aanpak en werkwijze van Verkeer en Waterstaat, zowel in het kerndepartement als bij Rijkswaterstaat. Innovatieve concepten moeten wel voldoen aan voorwaarden als noodzakelijkheid, haalbaarheid, betaalbaarheid, kosteneffectiviteit en toekomst-vastheid. Dit betekent derhalve dat niet alle innovatieve concepten zonder meer geïmplementeerd worden. De inbreng van de deelnemers aan het door uw Kamer georganiseerde rondetafelgesprek biedt interessante aanknopingspunten voor de toekomst en sluit, zoals in deze brief uiteengezet, in belangrijke mate aan bij programma's en ontwikkelingen die reeds in gang zijn gezet.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings