

abcdefgh

Aan
De voorzitter van de Tweede Kamer der
Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
29 oktober 2001	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
BSG 2001/5563	-
Onderwerp	
Werkprogramma Raad voor verkeer en waterstaat	

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u het werkprogramma van de Raad voor verkeer en waterstaat voor het jaar 2002 aan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171
Telefax +31 70 3517895

BIJLAGE

Raad voor verkeer en waterstaat

Werkprogramma Raad Verkeer&Waterstaat 2002

Opzet en procedure

In de Kaderwet adviescolleges is opgenomen dat een adviescollege jaarlijks voor 1 september een ontwerp voor een werkprogramma voor het volgende kalenderjaar aan de minister zendt. De minister verstrekt het adviescollege daartoe tijdig een overzicht van de voornemens om advies te vragen.

In dit werkprogramma voor de Raad van Verkeer en Waterstaat 2002 (werkprogramma) wordt aangesloten bij de bevindingen uit de 'evaluatie kaderwet adviescommissies'. Deze hielden in dat werkprogramma's minder rigide zouden moeten worden gehanteerd en er meer ruimte zou moeten zijn om flexibel op onvoorziene adviesverzoeken te reageren. Tevens zou meer gezamenlijke advisering van 2 adviescollega's van belang zijn. Dit betekent dat in het werkprogramma voor 2002 vier 'grotere' strategische adviesaanvragen over belangrijke beleidsvraagstukken een plek hebben gekregen. In de loop van het jaar kunnen dan vervolgvragen vanuit de thema's worden geformuleerd en aan de Raad worden voorgelegd. Dit biedt de nieuw samengestelde Raad ruimte om uit eigen beweging te adviseren en het departement om actuele onderwerpen voor te leggen.

In het gezamenlijk overleg van de Raad en het ministerie zijn nog enkele andere onderwerpen aan de orde geweest die in de loop van het jaar in het werkprogramma opgenomen kunnen worden.

Dit betreft de onderwerpen:

1. mobiliteit, technologische vernieuwing en milieugevolgen van mobiliteit op de (middel-)lange termijn
2. verwachtingen met betrekking tot de toekomst van de luchtvaart
3. maritieme vraagstukken van de 21^e eeuw
4. ontwikkeling van de logistieke markt in relatie tot de ontwikkeling van e-commerce
5. uitwerking nieuwe waterbeleid

Deze onderwerpen worden de komende maanden door het Ministerie en de nieuwe Raad verder uitgediept en bij de bespreking van het definitieve werkprogramma tussen bewindslieden en de nieuwe Raad meegenomen. Dan zal tevens een prioriteitsstelling plaatsvinden.

In het werkprogramma 2002 wordt voorgesteld om de thema's mobiliteitsmarkt en externe veiligheid in nauwe samenwerking met de VROM-raad op te pakken. Tot slot wordt ook gewerkt aan het verbeteren van de landing van uitgebrachte adviezen binnen het departement, conform de lijnen van de evaluatie. Hiertoe zijn een aantal praktische werkafspraken gemaakt gericht op verbetering van de communicatie en gebruik van de adviezen.

Normaliter wordt het programma voor 1 september aan de minister aangeboden en vervolgens door haar op de derde dinsdag van september aan de beide kamers der

Staten-Generaal gezonden. De aanbieding van het werkprogramma is dit jaar enigszins vertraagd vanwege het einde van de vierjarige zittingstermijn van de Raad in augustus 2001. Weliswaar heeft de oude Raad voor de zomer de voorbereiding van het programma reeds ter hand genomen. De afrondende gesprekken met de nieuwe Raad konden echter niet eerder dan in oktober plaatsvinden.

Het programma

Hieronder volgen de nieuwe adviesonderwerpen. Waarom is gekozen voor deze onderwerpen? De reden daarvoor is dat deze onderwerpen het meest aansluiten bij de veranderende rol van V&W en de vernieuwingsagenda van het departement. Voorts sluiten enkele van die onderwerpen mooi aan bij eerder door de Raad uitgebrachte adviezen.

Perspectief mobiliteitsmarkt

Een betere afstemming van vraag en aanbod op de mobiliteitsmarkt is van belang om te komen tot een integraal verkeer- en vervoersbeleid. Als de overheid zaken aan de markt wil overlaten, dient zij de publieke belangen helder vast te stellen. Indien de publieke belangen om welke reden dan ook niet worden gewaarborgd op de markt dan dient de overheid in te kunnen grijpen. In het advies zal de Raad de contouren van de belangen die de overheid dient te behartigen, moeten schetsen en tevens moeten aangeven op welke wijze die belangen het beste kunnen worden veiliggesteld.

In de bespreking van de Raad voor verkeer en waterstaat en de VROM-raad met de ministers Pronk en Netelenbos over het advies van de VROM-raad over mobiliteit en het advies van de Raad over markt en overheid kwam het idee op voor een operatie-Oort achtige aanpak om te komen tot een nieuw stelsel van heffingen en investeringen in verkeer en vervoer. Samen met de VROM-raad en de SER zou de RVW de uitgangspunten of het raamwerk voor zo'n stelsel kunnen neerzetten. Daarbij zal aandacht worden besteed aan de verschillende schaalniveaus (noordwest Europa, nationaal, regionaal).

Voorts wordt ingegaan op de vraag hoe maatschappelijk wenselijk geachte vormen van vervoer die in de markt onvoldoende tot stand komen, het beste kunnen worden gestimuleerd. Bij het openbaar vervoer is bijvoorbeeld sprake van subsidiëring van het aanbod. De vraag is of vraagstimulering (bijvoorbeeld in de vorm van vouchers) niet effectiever is. Het gaat hier echter niet alleen om openbaar vervoer maar om de hele vervoerketen. De aanleg van lijn- en knooppuntinfrastructuur zou bijvoorbeeld ook veel meer gekoppeld moeten zijn aan de reële vraag (zakelijkheid). Nu nog zijn investeringen sterk politiek gestuurd.

Maar je kunt ook denken aan de verschillende vormen waarop de overheid kan participeren in door de overheid op de markt gezette privaatrechterlijke vennootschappen. De vraag daarbij is of een structuur NV dan het juiste middel is om de publieke belangen te borgen?

Bij het schetsen van perspectieven voor de mobiliteitsmarkt zal ook witboek over verkeer en vervoer dat inmiddels door de EU is uitgebracht moeten worden betrokken

Samengevat richt dit advies zich primair op het personenvervoer, maar zullen de consequenties voor het goederenvervoer worden aangegeven. De kernvragen bij dit onderwerp zijn:

- Hoe ziet een vraaggestuurd stelsel van heffingen en investeringen er op hoofdlijnen uit?
- Hoe bescherm je publieke belangen in de mobiliteitsmarkt en welke vorm van overheidsparticipatie is daarvoor het meest geschikt (structuur NV?)
- Hoe bereik je als overheid maatschappelijk wenselijk gedrag van burgers en acceptatie van een dergelijk nieuw stelsel?

Externe veiligheid

Er lijkt een spanning te zijn tussen intensief en meervoudig ruimtegebruik (bundeling infrastructuur en bebouwing) en de externe veiligheid. Het blijkt moeilijk een goed inzicht te krijgen in de risico's die hieruit voortvloeien voor de omgeving. Denk aan knooppunten van rail en weg maar ook spooreplacements en LPG-stations. Daarnaast zijn de percepties van burgers ten aanzien van de rol van de overheid en de wijze waarop de overheid met deze risico's om kan gaan nog grotendeels onbekend terrein.

Vragen die de Raad zou kunnen oppakken zijn:

- Welke risico's spelen er op het snijvlak van knooppunten van infrastructuur en bebouwing?
- Hoe hebben andere Europese landen dit geregeld?
- Welke rol heeft de overheid met betrekking tot zowel beleid als toezicht en wat zijn de verwachtingen bij burgers?
- Welke verantwoordelijkheden liggen waar (rijk/provincie/gemeente/bedrijfsleven)?

Samenwerking met de VROM-raad lijkt bij dit onderwerp voor de hand te liggen.

Vervoerconcepten en ruimtelijke inrichting

Op verschillende niveaus is een goede afstemming tussen ruimtelijke inrichting enerzijds en bijbehorende vervoerconcepten anderzijds noodzakelijk.

Zo introduceert het kabinet in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening het begrip netwerksteden. Dit ruimtelijk concept vraagt om een visie op het daarbij passende vervoerconcept. Hierbij is ook aandacht vereist voor het goederenvervoer en voor ICT (virtueel vervoer).

Verder kan worden geconstateerd dat knooppunten van fysieke infrastructuur (water, rail, weg) maar ook van ICT zeer aantrekkelijke plekken voor clustervorming van bedrijvigheid zijn. Binnen V&W loopt al een traject inzake 'Verbonden netwerken' waarbij de samenhang tussen de verschillende netwerken en het ontstaan van knooppunten centraal staat. In dergelijke netwerksteden en knooppunten ontstaat echter vaak ook een spanning met de kwaliteit van de leefomgeving. Ambities ten aanzien van de ontwikkeling van dergelijke knooppunten kunnen botsen met kwaliteitsdoelstellingen t.a.v. (sociale) veiligheid, leefomgeving en ruimtereserveringen (vrijwaring).

Mogelijke onderzoeksvragen hierbij zouden kunnen zijn:

- Moet V&W een visie ontwikkelen ten aanzien van het soort vervoersconcepten binnen netwerksteden, gelet op de verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk en regio's? en zo ja, hoe ziet die visie er dan uit?

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

- Welke rol moet de overheid kiezen ten aanzien van het ontwikkelen en stimuleren van knooppunten in relatie tot de markt? Hoe worden de verantwoordelijkheden tussen de verschillende departementen ingevuld?
- Welke consequentie heeft meer ruimtedruk met bijbehorende interventies voor de kwaliteit van de leefomgeving?
- Volstaat kaderstellend generiek beleid of is behoefte aan maatwerk?
- Wie pakt dit maatwerk op: rijk of lagere overheden? (met name i.r.t. tot V&W *corporate* doelstellingen t.a.v. (sociale) veiligheid en leefbaarheid)

Externe sturing en samenwerking

Door veranderingen in de samenleving zoals individualisering, sterkere issue-gebondenheid van burgers, de toenemende internationale dimensie maar ook door de tendens naar verdere decentralisatie verandert de rol en positie van de rijksoverheid.

Ook de wensen en de eisen die de burger stelt, veranderen. Of het nu gaat om de verzelfstandiging van de NS, de privatisering van Schiphol, de verzelfstandiging van Rijkswaterstaat of uitvoering van projecten door private partijen in de vorm van PPS, in geval van problemen of calamiteiten wijst de burger direct in de richting van de politiek en in het bijzonder de minister van Verkeer en Waterstaat.

Deels in aansluiting op deze veranderingen heeft het ministerie zich ook nieuwe beleidsambities gesteld. In nota's als het waterbeleid van de 21^e eeuw, het NVVP en netwerken in de delta staan forse beleidsambities opgenomen die in de veranderende maatschappelijke context gerealiseerd moeten worden.

Dat alles roept de vraag op hoe het ministerie in deze nieuwe context kan en wil sturen? Hoe ze haar beleidsambities kan waarmaken? Ook intern is het ministerie daar volop mee bezig. Dan gaat het om de vraag hoe de interne sturing moet worden vorm gegeven in een situatie van ontvlechting van beleid, uitvoering en inspectie.

De Raad wordt gevraagd mee te denken over:

- Wat bovenstaande maatschappelijke veranderingen en beleidsambities betekenen voor de externe sturingsfilosofie richting burgers, private partijen (w.o. bedrijfsleven) en medeoverheden (internationaal, andere departementen, provincies en gemeenten). Daarbij zal worden ingegaan op de mogelijkheden en grenzen van vraagsturing.
- Of er in de sturingsfilosofie verschillen zijn voor beleid, uitvoering en inspectie?
- Welke concrete sturing- of toezichtsarrangementen het meest aansluiten bij deze hierboven beschreven filosofie?

Den Haag, 18 oktober 2001