Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum 23 januari 2003	Bijlage(n) 1
Ons kenmerk DBS 2003/611	Uw kenmerk -

Onderwerp
Werkprogramma 2003 Raad voor Verkeer en Waterstaat

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u het werkprogramma 2003 van de Raad voor Verkeer en Waterstaat aan. Het werkprogramma 2003 omvat de volgende onderwerpen:

- Lopende projecten: Perspectief op mobiliteit, Externe veiligheid, Integrale goederen logistiek, voorstudie Transportinfrastructuren
- Nieuwe projecten gevraagd: Europa, Locatiebereikbaarheid
- Nieuwe projecten ongevraagd: Transportinfrastructuren, Noordzee
- Consultaties: Betrokkenheid van de burger bij V&W, Internationale strategie water

Conform de Kaderwet adviescolleges zendt de minister het werkprogramma jaarlijks op de derde dinsdag van september aan de beide kamers der Staten-Generaal. Per brief (kenmerk vw02000627) bent u reeds geïnformeerd over het later toesturen van het werkprogramma.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Roelf H. de Boer

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Werkprogramma 2003

0. Inleiding

Voor u ligt het werkprogramma van de Raad voor Verkeer en Waterstaat voor 2003. Dit werkprogramma is in goed overleg tussen de Raad en het ministerie tot stand gekomen. Ondanks de inhoudelijke afstemming lopen de ideeën over noodzaak en wenselijkheid van de adviesonderwerpen bij de Raad en het ministerie niet helemaal parallel. Dat kan ook aangezien de Raad uit eigen beweging adviezen uit kan te brengen.

Normaliter biedt de Raad het werkprogramma voor 1 september aan de Minister aan. In verband met de kabinetswisseling is in overleg met de Minister in september 2002 besloten het programma voor 1 januari 2003 aan te bieden. Destijds kon niet worden voorzien dat er begin 2003 verkiezingen voor de Tweede Kamer zouden worden gehouden. Met het aantreden van een nieuw Kabinet als gevolg. In overleg met het ministerie is besloten vast te houden aan het afgesproken tijdschema. Het aantreden van een nieuw kabinet kan uiteraard wel betekenen dat na overleg met de nieuwe bewindslieden de planning en prioriteitstelling wordt aangepast. Wellicht dat er zelfs nieuwe onderwerpen op de agenda verschijnen als gevolg van het nieuwe regeerakkoord.

1. Lopende projecten

De adviesprojecten *Perspectief op mobiliteit* en *Externe veiligheid* zullen naar verwachting in februari respectievelijk maart 2003 verschijnen. Het advies *Integraal goederen logistiek beleid* zal doorlopen tot juli 2003.

Na het uitbrengen van deze adviezen zal de Raad nog de nodige energie steken in het communicatietraject teneinde deze adviezen optimaal te laten landen. De Raad heeft immers bij de start in december 2001 afgesproken dat het voor het voetlicht brengen van de adviezen even belangrijk is als de (inhoudelijke) voorbereiding. Ten tijde van deze communicatietrajecten is zowel van de raadsleden als van het secretariaat een substantiële inzet nodig.

Naast voornoemde drie adviestrajecten heeft de Raad op eigen initiatief maar wel in overleg met het ministerie in het najaar van 2002 een voorstudie gestart naar verschillen en overeenkomsten in de ordening en ontwikkeling van markten op diverse transportinfrastructuren. Doel van die studie is te komen tot een analysekader waarmee de Raad een robuust advies over de toekomst van marktordening op de transportinfrastructuren kan opstellen.
De voorstudie, waarvoor de Raad zich heeft laten bijstaan door Mark van Twist en anderen, zal in januari 2003 gereed zijn en vervolgens gepubliceerd worden.

2. Ruimte voor nieuwe adviesprojecten

In 2003 is er rekening houdend met de bezuinigingen op personeel en budget in het kader van het Strategisch Akkoord ruimte voor drie à vier nieuwe adviestrajecten en enkele consultaties. Bij de grotere projecten gaat de Raad uit van een doorlooptijd van zo'n acht maanden. Een consultatie bestaat uit enkele gesprekken van de Raad met vertegenwoordigers van het departement bijvoorbeeld projectteam of managementteam. De Raad reflecteert daarbij op de door het departement ontwikkelde gedachtevorming. De resultaten van de consultatie kunnen worden neergelegd in een briefadvies.

3. Het programma voor 2003

Het overleg met Verkeer en Waterstaat over het werkprogramma voor 2003 heeft geresulteerd in 6 nieuwe adviesonderwerpen. Bij de prioritering van deze onderwerpen en bij de keuze voor uitgebreider adviestraject òf consultatie hebben de volgende aspecten een rol gespeeld:

- De mate van concreetheid van de vraagstelling
- De plaats in de beleidscyclus
- De bij de Raad aanwezige kennis en belangstelling

Dit heeft geresulteerd in het onderstaande adviesprogramma voor 2003.

	Adviesonderwerp	**Start**	**Gereed**
Lopende projecten	Perspectief op mobiliteit		Februari 2003

	Externe veiligheid		Maart 2003
	Integrale goederen logistiek		Juli 2003
	Voorstudie transportinfrastructuren		Januari 2003
Nieuwe projecten gevraagd	Europa	Juni 2003	December 2003
	Locatiebereikbaarheid	September 2003	April 2004
Nieuwe projecten ongevraagd	Transportinfrastructuren	Februari 2003	September 2003
	Noordzee	Maart 2003	Oktober 2003
Consultaties	Betrokkenheid van de burger bij V&W	Medio 2003	Medio 2003
	Internationale strategie water	Voorjaar 2003	Voorjaar 2003

De in het programma vermelde planning is indicatief. Na uitwerking van de adviesvraag in een plan van aanpak ontstaat een scherp zicht op bijvoorbeeld de doorlooptijd.

4. Toelichting op de nieuwe adviesonderwerpen

Adviezen

Europa als toenemende invloedsfactor: Draagvlak voor draagbare regels

Relevantie

In het kader van het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie in de tweede helft van 2004 zijn drie prioritaire thema's gedefinieerd. Een van deze thema's is "draagvlak voor draagbare regels". Dit thema richt zich met name op de regellast en de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van Europese wetgeving.

Het geheel aan Europese regelgeving op het gebied van transport heeft een enorme omvang genomen. Deze wetgeving dient echter wel handhaafbaar te zijn (de regellast dient zo klein mogelijk gehouden te worden). De uitvoerbaarheid van de Europese wetgeving wordt ook beperkt door een gebrek aan integraliteit c.q.verkokering. Daarnaast dient er tussen de lidstaten een level playing field aanwezig te zijn bij de handhaving van de wetgeving om concurrentieverschillen te voorkomen. Dit laatste zou bijvoorbeeld mogelijk zijn door een betere samenwerking tussen de nationale inspectie- en handhavingsdiensten en harmonisatie van het inspectieniveau van de lidstaten.

Deze problematiek is met name actueel in verband met de toetreding van nieuwe lidstaten, waarbij vaak de vraag gesteld wordt of zij in staat zullen zijn zorg te dragen voor adequate handhaving. Een voor-vraag daarbij is immers of de huidige lidstaten voldoende handhaven en hoe groot de verschillen daarbij zijn.

De Raad wil niet alleen kijken naar de doorwerking van de Europese regelgeving maar ook uitdrukkelijk naar de invloed van Nederland op de totstandkoming ervan. De Raad is immers van mening dat Nederland in het algemeen te weinig invloed heeft en verwerft op het Europese beleid.

Vraagstelling
Aan de Raad wordt gevraagd een onderzoek te doen om inzichten te verwerven over de effectiviteit van de huidige Europese wetgeving (implementatie-handhaving-sancties maar ook integraliteit) en over de eventuele concurrentieverstorende effecten van de verschillen in aanpak tussen de lidstaten. Daaruit kunnen aanbevelingen en discussiepunten voortkomen ten aanzien van het proces van de voorbereiding van de EU wetgeving en ten aanzien van samenwerking en monitoring/aansturing van de handhaving.

Het onderzoek valt uiteen in tweede etappes. In eerste instantie zal de Raad inventariseren wat voor initiatieven al op EU niveau en binnen de Rijksoverheid worden ontplooid op het gebied van het verbeteren van de effectiviteit van Europese wetgeving en het harmoniseren van de implementatie en handhaving van deze wetgeving. Daarnaast wordt gekeken naar lopende onderzoeken (zowel extern als binnen V&W) over de verschillen in implementatie en regellast voor specifieke sectoren (hierbij valt te denken aan het onderzoek dat DGG heeft uitgezet over de concurrentiepositie van havens). Naar aanleiding van de uitkomsten van de eerste etappe beziet de Raad of het opportuun is om de tweede etappe te starten. Uit de eerste etappe zou namelijk kunnen blijken dat er voldoende gegeven voorhanden zijn om algemene conclusies en aanbevelingen te trekken.

Een eventuele tweede etappe zou bestaan uit een vergelijkend onderzoek op een aantal specifieke terreinen. Mogelijke aanpak hiervan zou zijn:

- Prealabel is een goed begrippenkader met betrekking tot het traject van implementatie, handhaving en sanctionering dat kan worden toegepast in verschillende casus.
- Vervolgens zouden twee of drie EU richtlijnen moeten worden gekozen, op verschillende vervoer-terreinen (bijv: scheepvaart-luchtvaart-wegvervoer), waarbij de lidstaat zorg moet dragen voor implementatie in nationale regelgeving en voor handhaving. Per casus wordt een aantal lidstaten gekozen
- Voor die lidstaten wordt beschreven:
    - Hoe is de richtlijn geïmplementeerd?
    - Hoe is de inspectie van wetgeving op dit deelgebied van verkeer en vervoer geregeld in de gekozen EU-lidstaten?
    - Hoe wordt de richtlijn gehandhaafd? Voor dit onderdeel zou een steekproef per gekozen land uitgevoerd moeten worden.
    - Analyse van de verschillen
    - In hoeverre werken verschillen in handhaving tussen de lidstaten concurrentieverstorend?

De mogelijkheid de Europese Commissie te betrekken als onderzoekspartners , zal worden bezien . Afstemming met de Commissie is in ieder geval voorzien.

Mogelijke uitkomst
Adviesrapport waarin zijn opgenomen aanbevelingen en discussiepunten ten aanzien van het proces van de voorbereiding van de EU wetgeving en ten aanzien van samenwerking en monitoring/aansturing van de handhaving.
De uitkomsten van het advies zouden voorts kunnen dienen als input voor het Nederlands voorzitterschap, bijvoorbeeld door uit te monden in een Europese workshop.

Planning
Het advies moet in verband met het Nederlandse voorzitterschap in de tweede helft van 2004 eind 2003 gereed zijn.

Locatiebereikbaarheid

Relevantie
Met de bereikbaarheid van (grote) kantorenlocaties, winkellocaties en ook woongebieden (w.o nieuwe bouwlocaties) wordt op dit ogenblik doorgaans weinig creatief omgegaan. Op het gebied van vervoermanagement is de laatste jaren wel het een en ander gaande geweest, de indruk is echter dat ook hier enigszins de klad in is gekomen. De uitdaging is om met alle tijd, energie en geld (denk alleen al aan de reiskosten- en leaseregelingen) die nu door verschillende spelers wordt gestoken in de bereikbaarheid van locaties creatievere en effectievere oplossingen te bedenken. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor de direct betrokkenen in casu vastgoedontwikkelaars, bedrijven en winkels, die op een locatie zijn gevestigd.

Bereikbaarheid kan worden gezien als een belangrijke concurrentiefactor. Gebieden concurreren op de bezoekersmarkt om zoveel mogelijk bezoekers te trekken (winkelgebieden) of op de arbeidsmarkt om het gebied uit een oogpunt van bereikbaarheid zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor (potentiële) werknemers (bedrijvengebieden). Locatie-exploitanten kunnen bereikbaarheid dus zien als marketinginstrument. Vanuit dat perspectief is bereikbaarheid niet langer de exclusieve verantwoordelijkheid van de overheid. Locatie-exploitanten hebben direct baat bij investeringen in verbetering van de bereikbaarheid. Naast het principe “de gebruiker betaalt” kunnen we een ander principe plaatsen namelijk de belanghebbende of klant (= vastgoedontwikkelaars, bedrijven, winkeleigenaren) betaalt.
Het introduceren van een (gemeentelijke) heffing voor bedrijven die profiteren van de infrastructuurinvesteringen (bereikbaarheidstoeslag) of een heffing voor vastgoedeigenaren op de waardevermeerdering van de grond (baatbelasting) zou ervoor kunnen zorgen dat de overheid niet alleen alle kosten draagt en het bedrijfsleven alleen de baten incasseert. Een dergelijke heffing zou kunnen dienen als nieuw instrument voor locatiebeleid van decentrale overheden en voor de decentrale bekostiging van infrastructuur (als aanvulling op of onderdeel van de GDU). De SER brengt de in het NVVP geïntroduceerde regionale mobiliteitsfondsen nadrukkelijk in verband met de koppeling tussen regionale ruimtelijke ontwikkeling en opbrengsten uit infrastructuurontwikkeling.

Het doorbelasten van de kosten van aanleg van infrastructuur aan bedrijven heeft effecten op het vestigingsklimaat van gemeenten en regio's. Doorbelasten zou de concurrentiepositie kunnen verslechteren t.o.v. andere gemeenten bij het binnenhalen

van bedrijven. Het betrekken van locatie-exploitanten bij investeringen in verbetering van bereikbaarheid bijvoorbeeld in PPS-verband kan dit nadeel ondervangen.

Begin 2003 komt een door Nyfer in opdracht van het ministerie van V&W uitgevoerd onderzoek gereed naar lange-termijn perspectieven op decentralisatie. In deze studie worden op basis van internationale voorbeelden verschillende varianten van decentralisatie beschreven met daaraan gekoppeld vormen van lokale financiering/heffingen. In deze studie wordt ook de huidige decentralisatie van infrastructuurbeleid beschreven en de thans toegepaste vormen van baatbelasting.

In dit verband zijn voorts twee voorgenomen adviezen van de SER relevant. In de adviesaanvraag "Private financieringswijze van stedelijke netwerken luidt de vraag aan de SER: "welke vernieuwende financieringsmogelijkheden ziet de SER voor de dekking van de ruimtelijke investeringsopgaven". In de adviesaanvraag "Verplaatsingen in verband met arbeid" wordt de SER gevraagd welke actie sociale partners en rijk moeten nemen om vervoersmanagement te stimuleren.

Vraagstelling
Het advies zal antwoord moeten geven op de volgende vragen:

1. Welke initiatieven kunnen locatie-exploitanten (vastgoedontwikkelaars, bedrijven, winkeleigenaren) nemen c.q. welke bijdrage kunnen zij leveren om de bereikbaarheid van een locatie te verbeteren er van uitgaande dat bereikbaarheid voor die locatie-exploitanten een belangrijke concurrentiefactor is en als marketinginstrument kan worden gehanteerd?
2. Op welke wijze kunnen belanghebbende locatie-exploitanten bijdragen in investeringen in infrastructuur? Hierbij kan worden gedacht aan vormen van PPS maar ook aan heffingen zoals baatbelasting of bereikbaarheidstoeslag.
   Wat kunnen we leren van buitenlandse ervaringen met name uit de VS en Frankrijk?
3. Wat zijn de succes- en faalfactoren bij de implementatie?

Het onderwerp locatiebereikbaarheid komt in het lopende advies *Perspectief op mobiliteit* reeds kort aan de orde. Het voorgenomen advies is te beschouwen als een uitwerking daarvan.

Planning
Het advies zal na de zomer van 2003 starten.

Het advies zal gezamenlijk met de VROMraad opgesteld moeten/kunnen worden.

Transportinfrastructuren

Relevantie
In de historische ontwikkeling van transportinfrastructuren zagen we tot enkele decennia terug een toenemende overheidsinvloed. Zoals de Raad in zijn voorstudie stelt heeft die toenemende overheidsinvloed vele verworvenheden met zich meegebracht. Het is niet gewaagd te veronderstellen dat het railnet, het snelwegennet, maar ook het telefoon- en elektriciteitsnet, veel minder uitgebreid zouden zijn zonder publieke inmenging.

Maar de publieke inmenging heeft ook nadelen met zich meegebracht. Velen waren van mening dat de kosten onnodig hoog waren, dat er een gebrek aan kwaliteit was en dat productinnovatie onvoldoende tot stand kwam, zo betogen ze verder.

Toename van concurrentie (liberalisering) en inschakeling van private partijen (privatisering) zouden tot efficiencyverbetering en het beter luisteren naar de klant moeten leiden. De kosten zouden dan dalen en de dienstverlening zou omhoog gaan. De liberalisering heeft met flinke stimulansen vanuit Brussel in onder meer de telecomsector, de spoorsector en in de luchtvaart in meer of mindere mate zijn beslag gekregen.

In de voorstudie is een analysekader ontwikkeld dat inzicht biedt in de marktordening in de transportinfrastructuren. Het analysekader is opgebouwd uit een drietal elementen:

1. lagenmodel: vraagt aandacht voor de gelaagdheid van markten
2. dimensioneringsmodel: vraagt aandacht voor de dimensies van marktordening publiek-privaat, monopolie-concurrentie en autonomie-regulering.
3. praktijktoets: vraagt aandacht voor effecten van tactisch handelen op markten.

Een belangrijke conclusie uit de studie is dat de mate en wijze van vervlechting of verbinding tussen de lagen – fysieke infrastructuur, verkeersdiensten, vervoersdiensten, toegevoegde waarde diensten - grote invloed heeft op de dienstverlening aan de gebruikers en/of de borging van publieke belangen.

Vraagstelling

Op basis van de voorstudie ziet de Raad voor Verkeer en Waterstaat voor het advies over Transportinfrastructuren de volgende kernvraag:

Stel aanbevelingen op voor de gewenste mate en wijze van vervlechting en verbinding tussen de lagen bij transportinfrastructuren.
Houdt daarbij rekening met de bereikte, voorziene en gewenste ontwikkelingen m.b.t. concurrentie, privatisering en regulering.
Bezie hierbij in het bijzonder de positie van de overheidsbedrijven.
Houdt bij de aanbevelingen terdege rekening met de internationale strategie.

Wat “gewenst” is wordt bepaald door de mate van dienstverlening aan de gebruiker (lage kosten en hoge kwaliteit) en borging van publieke belangen (veiligheid, duurzaamheid, toegankelijkheid, betaalbaarheid e.d.).

Bij de positie van overheidsbedrijven zijn vragen aan de orde als: moeten we doorgaan op het pad van privatisering (Schiphol), is een structuur NV wel een geëigende vorm (NS).

Bij de internationale strategie spelen vraagstukken als afscherming van de binnenlandse markt, reciprociteit e.d..

Planning

De Raad start met het advies in februari 2003. Naar verwachting zal het advies vlak na de zomer gereed zijn.

Noordzee

Relevantie
De Noordzee wordt al heel intensief gebruikt. Denk aan scheepvaart, visserij, kabels, winning van olie en gas, winning van zand en grind. De ruimtedruk neemt niet alleen toe door intensivering van bestaande functies maar ook door de ruimtebehoefte van nieuwe functies zoals grootschalige toepassing van windenergie, verschuiving van zandwinning van land naar zee en meer short sea shipping. Er is grote behoefte aan een integrale beleidsvisie voor de Noordzee die als basis kan dienen voor afweging van bestaande en nieuwe activiteiten op de Noordzee. De Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, die overigens nog niet is vastgesteld, geeft een aanzet voor een ruimtelijke visie.

Momenteel loopt een interdepartementale actie over het Noordzeebeleid (V&W, LNV, VROM en EZ). Het gaat daarbij om een Oriëntatienota, waarin zal worden weergegeven waar en over welke aspecten ten aanzien van de Noordzee beleid is vastgelegd, wat daarbij de samenhang is en waar aanpassing, verdere invulling en/of verbetering wenselijk is. De Oriëntatienota zal moeten leiden tot een voorstel voor een door het kabinet te nemen besluit over de verdere vormgeving van het Noordzeebeleid in de komende jaren. Dit kan een besluit inhouden tot de opstelling van een integrale Noordzeebeleidsnotitie of beleidsvisie, maar dat hoeft niet. Het is ook mogelijk dat besloten wordt tot een aantal specifieke acties, zonder dat een proces wordt gestart voor het uitbrengen van een integrale Noordzeebeleidsnota.
Planning is dat in januari 2003 een voorstel bij de RPC ligt, besluitvorming zou dan in de Ministerraad van februari kunnen plaatsvinden, mede in relatie tot besluitvorming over de Nota Ruimte (waarin een hoofdstuk over de Noordzee staat).

De Raad is van mening dat een samenhangende visie op de gebruiks- en ontwikkelingsmogelijkheden van de Noordzee gewenst is en zal als bouwsteen daarvoor een advies opstellen.

Vraagstelling
De Raad wil in het advies vanuit een samenhangende visie op de Noordzee komen tot een toetsingskader voor de gebruiks- en ontwikkelingsmogelijkheden op zee. Daarbinnen moeten zowel de huidige activiteiten (voorzover zij van blijvende aard zijn) als mogelijke nieuwe activiteiten op een evenwichtige en duurzame wijze een plaats krijgen.

Planning
De Raad zal begin 2003 met de voorbereiding van het advies starten.

De VROMraad overweegt ook over de Noordzee een advies op te stellen, maar heeft een mogelijk advies nog niet in het werkprogramma 2003 opgenomen. De Raad voor Verkeer en Waterstaat zal samen met de VROMraad bezien of samenwerking mogelijk is en hoe die gestalte kan krijgen.

Consultaties

Betrokkenheid van de burger bij V&W

Relevantie
Het strategisch akkoord van het Kabinet benadrukt sterk dat de (rijks)overheid een nieuwe rol moet krijgen, waarbij de maatschappij en met name de burger ook zijn eigen

verantwoordelijkheid moet nemen en krijgen. Het is belangrijk steeds in het oog te houden dat de overheid er is voor de burger. Betrokkenheid van de burger bij beleid, uitvoering en toezicht werkt het beste als die burger op een directe manier een rol speelt. In concreto worden aan de Raad twee items voor advies voorgelegd:

1. RWS als publieksgerichte dienstverlener
2. Betrokkenheid burger bij V&W, met name toezicht

Ad 1 RWS als publieksgerichte dienstverlener

Relevantie
Opnieuw staat RWS voor de uitdaging om in te spelen op een veranderende omgeving. Politiek en samenleving stellen op een aantal gebieden nu andere, hogere eisen. Zo wordt van een moderne overheidsdienst geëist dat deze opener, toegankelijker en meer servicegericht is. Vandaar dat RWS een moderniseringstraject heeft ingezet waardoor het publiek RWS in 2005 ervaart als een publieksgerichte dienstverlener, die efficiënt werkt en helder wordt aangestuurd.
Als doelstelling voor de publieksgerichte dienstverlening is geformuleerd; op basis van behoeften van gebruikers, belanghebbenden en opdrachtgevers diensten en produkten leveren. Deze ambitie gaat ingevuld worden door onder andere te werken aan een publiekshandvest, publieksraad e.d..
Als RWS een goede invulling geeft aan publieksgerichte dienstverlener moet ze natuurlijk op basis van de behoefte van de gebruikers haar produkten en diensten kunnen aanpassen. Hier gaat de schoen wringen want als RWS zich dus laat sturen door de burger kan dit in conflict komen met het primaat van de politiek (minister – Tweede Kamer).

Vraagstelling
In welke mate kan RWS zich laten sturen door de wensen en behoeften van publieksgroepen zonder in conflict te komen met het politieke primaat? Het organiseren van de feedback van gebruikers en belanghebbenden (horizontale communicatie en feedback met de burger) is goed mogelijk, maar de mate van sturing (responsiviteit) maakt dat RWS in conflict kan komen met het politieke primaat (zg verticale sturing via Tweede Kamer-Minister).
Dit is het dilemma of spanningsveld waar RWS, zijnde onderdeel van het ministerie van V&W zich in bevindt. Het dilemma heeft betrekking op alle terreinen, zowel nat als droog, van het ministerie.

Kernvragen
- Kan de Raad ons een eerste verkenning, inzichten geven over de reikwijdte van deze problematiek?
- Kan de Raad ons een aantal suggesties doen over mogelijke oplossingsrichtingen om uit dit dilemma of spanningsveld te geraken?

Vorm
De Raad kan voor dit onderwerp als klankbord fungeren voor de RWS. In enkele consultatiegesprekken kan de Raad reflecteren op de gedachte-ontwikkeling

dienaangaande bij RWS. De resultaten van die reflectie kunnen vervolgens hun neerslag vinden in een briefadvies.

Planning
De consultatie zal rond de zomer 2003 gehouden moeten worden.

Ad 2 Betrokkenheid van de burger bij V&W, met name toezicht

Relevantie
Transparantie is een belangrijk middel om het vertrouwen van de burger in de overheid te vergroten. Openbaarheid van inspectieresultaten kan daarin een belangrijke schakel zijn. Anderzijds zou de burger naast zijn/haar rol als consument van informatie ook een actieve rol kunnen spelen in het toezicht. Denk bijvoorbeeld aan de geluidsbelasting rond de luchthaven Schiphol. IVW zoekt naar mogelijkheden om de burger daartoe in staat te stellen.

Vraagstelling
De Raad zou de Inspectie daarbij van advies kunnen dienen op de volgende punten:

1. Is het een zinvolle gedachte om de burger op deze manier te betrekken (als consument en als medetoezichthouder); is het verstandig om dit na te streven?
2. Past dit in de rol van V&W? Wat betekent dit voor thema's als openbaarheid en onafhankelijkheid of eigenstandigheid? Om welke informatie gaat het van IVW naar de burger en op welke punten zou de burger informatie of andersoortige inbreng moeten kunnen leveren aan IVW?

Vorm
De Raad kan voor dit onderwerp als klankbord fungeren voor de Inspectie V&W. In enkele consultatiegesprekken kan de Raad reflecteren op de gedachte-ontwikkeling dienaangaande bij de Inspectie. De resultaten van die reflectie kunnen vervolgens hun neerslag vinden in een briefadvies.

Internationale strategie waterbeleid

Relevantie
In het project "Internationale strategie voor water" formuleert DG Water samen met andere betrokken partijen binnen en buiten V&W een internationale strategie, met als beoogde uitkomst een agenda voor het internationale waterbeleid voor de periode 2003 – 2007 met heldere speerpunten en werkwijze. Aandachtspunten zijn prioriteitsstelling; de samenwerking binnen V&W tussen beleid, uitvoering en inspectie met de nieuwe positie van DGW als beleidskern; effectief en efficiënt inzetten op samenwerking met andere ministeries en stakeholders; de core business volgens de buitenwereld; knelpunten en bestuurlijk-politieke risico's; samenhang internationaal en nationaal; een geografische scope van de buurlanden tot de mondiale wateragenda; de witte vlekken in inhoud en aanpak.
Alle taken van V&W in het internationale werk komen aan de orde:

- Regels en afspraken maken, implementeren en toetsen
- Kennis opdoen en uitwisselen
- Kennis brengen en concurrentiekracht bevorderen
- Bijdragen aan kabinetsbeleid

De gewenste externe oriëntatie en commitment van betrokkenen heeft vanaf het begin een actieve inbreng betekend van externe partners van DGW in het proces, d.m.v. interviews en een werkconferentie.

Vraagstelling
Reflectie op de internationale strategie voor water, qua inhoud en proces, m.n. de externe oriëntatie. De actiepunten zijn wellicht ook aanleiding voor een concrete vraag aan de Raad. Bijvoorbeeld op het terrein van de Europese Unie.

Vorm
De Raad kan voor dit onderwerp als klankbord fungeren voor de DGW. In enkele consultatiegesprekken kan de Raad reflecteren op de gedachte-ontwikkeling dienaangaande bij DGW. De resultaten van die reflectie kunnen vervolgens hun neerslag vinden in een briefadvies.

Planning
Het project van DG Water is na de zomer 2002 van start gegaan (interviews, workshops). De strategie wordt de komende maanden geschreven en in februari 2003 afgerond in de vorm van een agenda plus nader uit te werken actiepunten.