



# Meer dynamiek, beter bereikbaar

Reactie op de Nota Mobiliteit



januari 2005



**Raad** voor Verkeer en Waterstaat

# Meer dynamiek, beter bereikbaar

Reactie op de Nota Mobiliteit



# Inhoudsopgave

	<b>Voorwoord</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>Visie</b>	<b>11</b>
2.1	De visie van de Raad op transport en logistiek van goederen en mobiliteit van personen	11
2.2	De visie van de Raad op de Nota Mobiliteit	12
2.3	Hoofdlijn van het advies: een dynamischer mobiliteitsbeleid	13
<b>3</b>	<b>Voorstellen</b>	<b>15</b>
3.1	Algemeen	15
3.2	Transport en logistiek	16
3.3	Mobiliteit van personen	23
<b>4</b>	<b>Slot</b>	<b>29</b>
	<b>Commissie en projectteam</b>	<b>31</b>



# Voorwoord

De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft de afgelopen jaren een aantal adviezen uitgebracht die de Minister van Verkeer en Waterstaat kon gebruiken als bouwstenen voor de Nota Mobiliteit. De adviezen gaan zowel over logistiek en transport van goederen als over mobiliteit van personen. In de reacties op de adviezen heeft de minister meermalen aangegeven de suggesties van de Raad in de Nota Mobiliteit verder uit te werken. De Raad heeft dan ook met belangstelling gewacht op de publicatie van de Nota Mobiliteit. Nu de Nota Mobiliteit is verschenen gaat de Raad graag in op het verzoek van de minister een reactie te geven op de Nota.

De ontwikkeling van transport en mobiliteit kan niet los worden gezien van de ruimtelijke en economische ontwikkeling van ons land. De Raad heeft veel waardering voor de gecoördineerde rijksaanpak zoals die in de Nota Ruimte, de nota Pieken in de Delta en de Nota Mobiliteit vorm heeft gekregen. Het Rijk maakt volgens de Raad terecht scherpe keuzes om de in het slop geraakte Nederlandse economie weer vlot te trekken zodat Nederland in internationaal opzicht weer een vooraanstaande rol kan spelen. Tegelijkertijd moet de Raad helaas constateren dat de middelen om de bereikbaarheid drastisch te verbeteren krap zijn. De Raad heeft zich daarom afgevraagd of er gegeven de beperkte middelen bij de rijksoverheid meer dynamiek mogelijk is zodat de ambities die de Raad met het kabinet deelt toch binnen handbereik komen. Meer dynamiek is volgens de Raad mogelijk als het kabinet naast de omvangrijke investeringen in onderhoud, verbetering en uitbreiding van infrastructuur krachtig inzet op versterking van het *organiserend vermogen*.

De kritiek van de Raad op de Nota Mobiliteit richt zich niet zozeer op wat er in de Nota staat maar juist op wat er niet of te weinig prominent staat. De Raad doet in voorliggend advies daarom concrete voorstellen die als inspiratiebron voor het kabinet kunnen dienen bij de verdere concretisering van het beleid in deel 3 van de Nota Mobiliteit en de bijbehorende Uitvoeringsagenda.

**RAAD VOOR VERKEER EN WATERSTAAT**

mr F. de Zeeuw, Voorzitter









SCANCARGO S.A.  
LUXEMBOURG

VOLVO

FH12

L

SC 136

SCANIA

# Samenvatting 1

Versterking van de economie staat in de 'grote' nota's die het kabinet het afgelopen jaar heeft uitgebracht centraal. Een samenhangend economisch, ruimtelijk en verkeers- en vervoersbeleid moet de concurrentiekracht van de Nederlandse economie vergroten. Ook in de Nota Mobiliteit heeft dit uitgangspunt een centrale plaats.

De visie om de economie te versterken vertaalt het kabinet in de Nota Mobiliteit vooral in infrastructuurbeleid. Het kabinet beschrijft hoe met onderhoud en verbetering van de verschillende infrastructuren de bereikbaarheid vergroot zal worden.

De Raad pleit in dit advies voor een focus op transport en logistiek van goederen en mobiliteit van personen in plaats van op infrastructuur. Om de bereikbaarheid substantieel te verbeteren zijn de infrastructuurmaatregelen die het kabinet voorstelt bovendien ontoereikend. Om de bereikbaarheidsproblemen, die zo langzamerhand onoplosbaar dreigen te worden, effectief aan te pakken zou veel meer geld nodig zijn. Dat geld is er echter niet.

Toch ziet de Raad zeker mogelijkheden om met de huidige beperkte middelen de bereikbaarheid te verbeteren. Dat kan alleen als we, vanuit een door alle betrokkenen gedeeld gevoel van urgentie, bereid zijn de zaken anders aan te pakken en slimmer te organiseren. Het besef dat niet alleen de rijksoverheid (financieel) in staat is en hoeft te zijn om de bereikbaarheid te verbeteren zal handen en voeten moeten krijgen. Zo zullen we maximaal gebruik moeten maken van Europese regelingen. Ook het bedrijfsleven zal zijn verantwoordelijkheid moeten nemen. Provincies en gemeenten moeten, ook in financieel opzicht, de ruimte krijgen effectief verkeers- en vervoersbeleid te voeren. Tot slot kunnen gebruikers meer betalen op momenten dat en plaatsen waar de capaciteit schaars is.

De Raad mist in de Nota Mobiliteit dynamiek. Er zijn wel aanzetten om tot een andere verdeling van verantwoordelijkheden te komen. Deze blijven echter nog te veel steken in goede voornemens of gaan niet ver genoeg. De Raad heeft een aantal concrete voorstellen om *meer dynamiek te genereren*. Hieronder staat een aantal aanbevelingen, die in het advies verder zijn uitgewerkt.

- Probeer verladers via financiële prikkels te bewegen om meer gebruik te maken van de capaciteit van de binnenvaart, de korte vaart en het spoor.
- Maak meer gebruik van Europese regelingen om geld te genereren voor logistieke projecten.
- Schep een nationaal kader voor stedelijke distributie en maak een einde aan de lappendeken van lokale regels.
- Begin nog in deze kabinetsperiode met het beprijzen van het wegverkeer.
- Laat bedrijven mee betalen aan verbeteringen van de infrastructuur. Dit bijvoorbeeld door de overheid te laten delen in de winsten van grondwaardestijgingen als gevolg van deze verbeteringen.
- Voer op termijn een Brede Regionale Belasting in als vervanging van de Brede Doeluitkering.

- Stuur de NS aan op publieke doelen in plaats van operationele aspecten en pas de concessie hierop aan.
- Geef de vervoerder en reizigers de ruimte om met elkaar te onderhandelen over operationele aspecten van het openbaar vervoer.

## 2.1 DE VISIE VAN DE RAAD OP TRANSPORT EN LOGISTIEK VAN GOEDEREN EN MOBILITEIT VAN PERSONEN

De Raad is van mening dat het versterken van de economie en het tegemoet komen aan de wensen van reizigers en bedrijven centraal moeten staan in het toekomstige mobiliteitsbeleid. Het nastreven van de deze doelen moet plaatsvinden binnen duurzame kaders.

### Versterken van de economie

De Nederlandse economie staat onder druk van een steeds grotere concurrentie uit het buitenland. Economische groei is in Nederland niet langer vanzelfsprekend. Om de economie weer te laten groeien is een proactief en integraal overheidsbeleid noodzakelijk. Economische groei leidt op zijn beurt tot meer transport en meer mobiliteit. De bereikbaarheid, nu al een groot probleem, zal verder onder druk komen te staan.

Om de concurrentiekracht van de Nederlandse economie te versterken en Nederland een aantrekkelijke vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven te maken is een goede bereikbaarheid essentieel. De belangrijke economische centra dienen goed bereikbaar te zijn voor het woon-werkverkeer en tevens onderling goed verbonden te zijn. Bereikbaarheid is niet alleen een levensvoorwaarde voor economische centra van internationale betekenis maar ook voor de andere economische centra in ons land.

In een sterk verstedelijkt land als Nederland is een grote rol voor het openbaar vervoer weggelegd. Hoge dichtheden en de concentratie van economische activiteiten zijn alleen mogelijk als het openbaar vervoer een groot aandeel in het totale vervoer heeft. Omgekeerd biedt ruimtelijke concentratie juist mogelijkheden voor hoogwaardig openbaar vervoer.

### Tegemoet komen aan de mobiliteitswensen van reizigers en bedrijven

Vanuit het perspectief van de burger is mobiliteit een belangrijke voorwaarde voor deelname aan maatschappelijke activiteiten. Het gaat dan om economische, sociale, recreatieve, educatieve, medische en culturele activiteiten. Voor de mensen op het platteland die niet een auto kunnen of willen gebruiken is een basisvoorziening per openbaar vervoer noodzakelijk om naar werk, school, ziekenhuis of schouwburg te kunnen gaan.

Voor bedrijven is een goede bereikbaarheid van vitaal belang. Een slechte bereikbaarheid leidt tot hogere bedrijfskosten. De kwaliteit van bereikbaarheid voor zowel de aan- en afvoer van goederen als voor werknemers en zakelijke dienstverleners is van directe invloed op de vestigingsplaatskeuze van bedrijven.

De Raad vindt dat aan de vraag naar mobiliteit en transport moet worden tegemoetgekomen. Gelet op de nog te verwachten enorme groei van de vraag naar mobiliteit zal met die vraag wel zo efficiënt mogelijk moeten worden omgegaan.

### **Duurzame kaders**

De groei van de economie en de daarmee gepaard gaande groei van transport en mobiliteit zal wel binnen duurzame kaders moeten plaatsvinden. Om toekomstige generaties niet met een ongewilde erfenis op te zadelen is een permanent streven naar een meer duurzame economie en meer duurzaam transport noodzakelijk. Een andere manier van beprijzen van mobiliteit en het optimaal gebruik maken van alle transportwijzen leiden tot een meer duurzame mobiliteit en een meer duurzaam transport van goederen. Dynamisch beprijzen stelt de gebruiker in staat vervoersalternatieven goed af te wegen en zo ook een in maatschappelijk opzicht gewenste keuze te maken. Het optimaal benutten van de vervoerscapaciteit van de korte vaart, de binnenvaart en het spoor als alternatief voor het wegvervoer voorkomt onnodige aantasting van ruimte en verspilling van energie.

Dit streven naar duurzaamheid vereist een internationale aanpak. Nederland dient zich daartoe in de internationale gremia zoals de EU maximaal in te zetten. Vanwege de hoge bevolkingsdichtheid heeft Nederland een kwetsbare positie. De recente onderzoekresultaten over de luchtkwaliteit getuigen daarvan. Nederland zal zich dus extra moeten inspannen om tenminste aan de EU-regels te voldoen.

## **2.2 DE VISIE VAN DE RAAD OP DE NOTA MOBILITEIT**

### **Samenhang economie, ruimte en mobiliteit grote stap voorwaarts**

Met de nota 'Pieken in de Delta', de 'Nota Ruimte', de 'Nota Mobiliteit' en de 'Nota Zeehavens: ankers voor de economie' geeft het kabinet een goede aanzet voor een gecoördineerde beleidsaanpak om de Nederlandse economie te versterken. In deze nota's staat concentratie van economische activiteiten om zo de infrastructuur optimaal te benutten centraal. De Raad ondersteunt dit uitgangspunt. Overigens zou ook de woningbouw geconcentreerd moeten plaatsvinden.

Het door het kabinet gekozen uitgangspunt dat transport en mobiliteit in goede banen moet worden geleid en niet moet worden bestreden, onderschrijft de Raad eveneens.

### **Duurzame mobiliteit verdient meer prominente plaats**

Zoals uit de titel van het visiehoofdstuk uit de Nota Mobiliteit al blijkt kiest het kabinet in de Nota vooral voor versterken van de economie. De Raad is het daarmee eens, maar vindt tegelijkertijd dat groei van de economie en van transport en mobiliteit binnen duurzame kaders moeten plaatsvinden. De Raad pleit ervoor 'duurzame mobiliteit' niet pas in het laatste hoofdstuk van de Nota te behandelen, maar een duidelijke plek in de visie op verkeer en vervoer te geven.

### **Teveel focus op infrastructuur en te weinig samenhang tussen vervoerwijzen**

De Raad constateert dat de Nota Mobiliteit sterk focust op de infrastructuur. Was er in het verleden veel aandacht voor de samenhang tussen de diverse vervoerswijzen, in de Nota Mobiliteit kiest het kabinet er expliciet voor de verschillende vervoerswijzen afzonderlijk te beschouwen. Door de sterke focus op infrastructuur

en het niet in samenhang bezien van de afzonderlijke vervoerwijzen mist de Raad een evenwichtig beleid om de ambities voor logistiek en transport van goederen en mobiliteit te verwezenlijken.

### **2.3 HOOFDLIJN VAN HET ADVIES: EEN DYNAMISCHER MOBILITEITSBELEID**

Het kabinet maakt in de Nota duidelijk dat de financiële middelen om de ambities te realiseren beperkt zijn. Weliswaar trekt het kabinet na 2010 – tot dat jaar liggen de middelen al vast – € 80 miljard uit. Dat bedrag komt echter overeen met het doortrekken van het gemiddelde uitgavenniveau en een reële verhoging van 2,8% per jaar in de periode tot 2010.

Extra middelen zijn er niet. Het kabinet kiest – in de ogen van de Raad terecht – voor een scherpe prioriteitsstelling. De investeringen van het Rijk zullen vooral ten goede komen aan de verbindingen tussen de belangrijke economische centra. Dat is echter niet genoeg. Gegeven de beperkte middelen zou het kabinet volgens de Raad daarnaast veel zwaarder moeten inzetten op maatregelen die het *organiserend vermogen* versterken. De Raad denkt dan bijvoorbeeld aan beter gebruik maken van Europese regelingen, een betere benutting van de verkeers- en vervoerscapaciteit van alle vervoerwijzen, een evenwichtige verdeling van verantwoordelijkheden tussen centrale en decentrale overheden en het aanspreken van het bedrijfsleven op de eigen verantwoordelijkheid. Soms vereisen dat soort maatregelen ook investeringen. Het gaat dan echter in verhouding tot de investeringen in infrastructuur om kleine bedragen. Denk bijvoorbeeld aan fiscale stimulering van het gebruik van de korte vaart, de binnenvaart en het spoor of aan de financiering van pilots en experimenten.

In het volgende hoofdstuk zal de Raad concrete aanbevelingen doen voor maatregelen, anders dan investeringen in infrastructuur, zowel voor transport en logistiek van goederen als voor mobiliteit van personen.



# Voorstellen 3

## 3.1 ALGEMEEN

Volgens de Raad verdienen vier thema's in de Nota Mobiliteit meer aandacht en uitwerking:

- De gebruiker centraal
- Beter benutten van de verkeers- en vervoerscapaciteit
- Beter inspelen op Europese ontwikkelingen
- Een effectievere verdeling van rollen en verantwoordelijkheden van centrale en decentrale overheden en van het bedrijfsleven

### De gebruiker centraal

De gebruiker moet centraal staan, vindt de Raad. De behoeften van reizigers en verladers en ontvangers van goederen moeten leidend zijn bij het vormgeven en uitvoeren van verkeers- en vervoersbeleid. Dit betekent meer vraagsturing. Een manier om vraag en aanbod goed op elkaar af te stemmen is via marktwerking. Als het om mobiliteit gaat zijn er nauwelijks mogelijkheden om verschillende aanbieders met elkaar te laten concurreren. Vaak is er maar één aanbieder en heeft de gebruiker weinig te kiezen. In sommige gevallen bestaat er wel enige vorm van marktwerking. Private partijen die wegen aanleggen en beheren, concurreren met elkaar door aanbesteding. Hetzelfde geldt voor regionale openbaarvervoerbedrijven. In paragraaf 3.3.1 en 3.3.2 komen maatregelen aan de orde die de positie van de reiziger versterken.

### Beter benutten van de verkeers- en vervoerscapaciteit

Vooraf bij het goederenvervoer kunnen de korte vaart, de binnenvaart en het spoor met vaak relatief eenvoudige maatregelen veel meer vervoer voor hun rekening nemen. Zo kunnen de wegen worden ontlast en neemt de totale bereikbaarheid voor goederenvervoer toe.

Een andere maatregel om de beschikbare verkeerscapaciteit beter te benutten is het in rekening brengen van de juiste prijs voor het gebruik van infrastructuur. Dat is een prijs waarin schaarste en vervuiling verdisconteerd zijn.

### Beter inspelen op Europese ontwikkelingen

Europa komt er in de Nota Mobiliteit volgens de Raad bekaaid af. Doordat in de Nota geen expliciete aandacht is voor logistiek en goederentransport, blijft onderbelicht dat deze in internationaal perspectief moeten worden gezien. Op internationale en Europese ontwikkelingen op het terrein van vestiging van bedrijven en logistiek gaat het kabinet niet in. Het oplossen van knelpunten op de verschillende infrastructures is erg belangrijk, maar niet voldoende om Nederland als vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven aantrekkelijk te laten blijven.

### Een effectievere verdeling van rollen en verantwoordelijkheden van centrale en decentrale overheden en van het bedrijfsleven

De Raad is van mening dat de verantwoordelijkheden tussen overheden onderling en tussen de overheid en het bedrijfsleven slimmer kunnen worden verdeeld.



Hij is net als het kabinet voorstander van de decentralisatie van taken naar regio's en gemeenten. 'Decentralisatie' is echter geen synoniem voor het over de schutting gooien van verantwoordelijkheden.

Een heldere formulering van de taken van het Rijk is voorwaarde voor decentralisatie. Zo moet het Rijk in de rol van regisseur heldere kaders scheppen voor andere overheden. In de Planwet Verkeer en Vervoer is de regierol van het Rijk wettelijk geregeld. De Raad is van mening dat de Planwet in de praktijk te weinig leidt tot een duidelijke regierol van de rijksoverheid. De Raad adviseert daarom de regierol per geval expliciet in te vullen. Wel zal het Rijk selectief moeten omgaan met sturing. Op sommige punten is meer sturing nodig en op andere punten kan meer worden losgelaten. Er moet gezocht worden naar het juiste evenwicht.

Verder is de Raad voorstander van het betrekken van private organisaties en maatschappelijke organisaties bij het maken en uitvoeren van beleid. Zij zullen minder op de overheid moeten gaan leunen.

In 3.2 geven we voor transport en logistiek en in 3.3 voor mobiliteit van personen concrete maatregelen voor ieder van de thema's.

## 3.2 TRANSPORT EN LOGISTIEK

### 3.2.1 'DE VERLADER CENTRAAL'

In het goederenvervoer dienen de verladers en de ontvangers van goederen centraal te staan. Traditioneel was het beleid van de overheid gericht op het versterken van de positie van de transportsector. Dit vanuit de gedachte dat wat goed is voor transport ook goed is voor producerende en distribuerende bedrijven. Volgens de Raad dienen echter de behoeften van verladers en ontvangers van goederen leidend te zijn bij het maken en uitvoeren van logistiek beleid. Deze bedrijven hebben te maken met een logistieke keten, waarvan vervoer een onderdeel vormt. Aansluiting op internationale *supply chain* ontwikkelingen in het bedrijfsleven is cruciaal voor de Nederlandse concurrentiepositie.

### 3.2.2 BETER BENUTTEN VAN DE VERKEERS- EN VERVOERSCAPACITEIT

#### **Maak optimaal gebruik van de capaciteit van binnenvaart, spoor en korte vaart**

De Raad betreurt het dat het kabinet in de Nota Mobiliteit doelbewust afscheid lijkt te nemen van het modal-shiftbeleid. De binnenvaart, het spoor en de korte vaart (short sea shipping) bieden zonder grote investeringen ruime mogelijkheden voor het overnemen van een deel van het wegvervoer. Deze groei vindt nu ook al plaats in bijvoorbeeld de Rotterdamse haven. Nu Europa de verschuiving van de weg naar andere transportwijzen krachtig propageert, lijkt Nederland het te laten afweten. Zoals in het advies 'Logistieke uitdagingen voor de Nederlandse economie'

is voorgesteld, adviseert de Raad het kabinet in de Nota Mobiliteit een actief modal-shiftbeleid te voeren. Niet zozeer omdat de alternatieven voor het wegverkeer milieuvriendelijker zijn – in de toekomst zullen de milieuverschillen immers steeds kleiner worden – maar vooral omdat de alternatieven nog veel ruimte bieden. Zo kan de totale bereikbaarheid op een efficiënte manier aanzienlijk worden vergroot en kan de aanleg van nieuwe wegen en wegstroken in bepaalde gevallen verantwoord achterwege blijven. In het genoemd advies doet de Raad de suggestie om verladers en ontvangers een nominale korting op de vennootschapsbelasting te geven voor iedere tonkilometer die van de weg naar de binnenvaart, de korte vaart of het spoor gaat.

#### **HET BEÏNVLOEDEN VAN DE KEUZE VAN DE VERVOERSWIJZE VAN VERLADERS EN ONTVANGERS VIA FINANCIËLE PRIKKELS**

De beïnvloeding van de keuze van een vervoerswijze door verladers en ontvangers kan in de fiscale sfeer plaatsvinden. Het voordeel bestaat uit een nominale korting op de verschuldigde vennootschapsbelasting van diegene die het vervoer betaalt. Dit zijn verladers of ontvangers die hun effectieve vestigingsplaats hebben in Nederland. Het voordeel wordt uitgedrukt in een vast bedrag per tonkilometer (of TEU-kilometer lading) die van het wegvervoer wordt verplaatst naar de binnenvaart, het spoor of de korte vaart. De regeling zou voor een periode van 5 jaar gelden, waarna evaluatie plaatsvindt. De maatregel geldt voor het binnenlands en grensoverschrijdend vervoer van het in Nederland gevestigde bedrijfsleven. Een rekenvoorbeeld kan het concept verduidelijken.

Een verlader 'produceert' in 2003 in totaal 250 miljoen tonkilometer, waarvan 75 miljoen over water. In 2004 haalt hij additioneel 25 miljoen tonkilometer van de weg naar het water. Gegeven een fiscaal voordeel van bijvoorbeeld 1 eurocent per tonkilometer, levert hem dit over 2004 een fiscaal voordeel op van € 250.000. Dit bedrag kan in mindering worden gebracht op de te betalen vennootschapsbelasting.

Indien hij deze verschuiving ook in het daarop volgende jaar weet vast te houden, blijft hij zijn korting op zijn belastbare winst behouden. Zo niet, dan wordt het proportioneel verminderd.

#### **Inkomstenderving overheid**

In 2001 bedroeg de vervoersproductie voor het binnenlands wegvervoer ruim 30 miljard tonkilometer en voor het grensoverschrijdend wegvervoer bijna 48 miljard tonkilometer. In totaal komt dit neer op 78 miljard tonkilometer. Een verschuiving (modal shift) van 1 procent van de weg naar het spoor, de binnenvaart of de korte vaart, betekent dus een reductie van 780 miljoen tonkilometer.

Indien verladers en ontvangers een fiscale prikkel van 1 eurocent per tonkilometer<sup>1</sup> krijgen om deze verschuiving daadwerkelijk te doen plaatsvinden, dan vertaalt zich dat in een verlaging van de af te dragen vennootschapsbelasting van de verladers en ontvangers met € 7,8 miljoen.

Het ambitieniveau zou moeten zijn om over een periode van 5 jaar, 10 procent van de vervoersproductie van het wegvervoer, zowel binnenlands als grensover-

<sup>1</sup> Ter vergelijking: de kosten voor een transporteur van de Duitse LKW-Maut per kilometer zullen voor vrachtwagens boven de 12 ton tussen 9 en 14 eurocent bedragen, afhankelijk van het aantal assen en de emissieklasse. Dit komt ruwweg overeen met 1 eurocent per tonkilometer.

schrijdend, naar de andere modaliteiten over te hevelen. Dit zou maximaal € 78 miljoen aan gedeelde belastingopbrengsten per jaar tot gevolg hebben. Er zijn weinig maatregelen te bedenken die voor een dergelijk relatief laag bedrag 7,8 miljard tonkilometer van de weg kunnen te halen.

*Bron: Raad voor Verkeer en Waterstaat, Logistieke uitdagingen voor de Nederlandse economie.*

### **Maak gebruik van Europese regelingen**

Om de korte vaart te stimuleren kan Nederland ook aansluiten bij Europese regelingen zoals 'Motorways of the Sea' en 'Marco Polo'. Nederland zal dan uiteraard zelf wel moeten investeren in projecten die passen in de Europese netwerken.

#### **MOTORWAYS OF THE SEA**

De Europese Commissie heeft voor het versterken van het Trans European Network (TEN) over de periode 2007–2013 ruim € 20 miljard bestemd voor een 30-tal sleutelprojecten, waaronder shortsea projecten onder het kopje Motorways of the Sea. Projecten moeten door minimaal twee lidstaten die hierbij publiek-private consortia vertegenwoordigen, worden ingediend. Deze consortia worden opgericht na een tenderprocedure in de twee lidstaten, waarin bedrijven uit de logistieke keten voorstellen kunnen indienen voor het uitvoeren van hoogwaardige shortsea diensten binnen Europa. De vooraanstaande Nederlandse maritieme en logistieke sectoren zouden een proactieve rol moeten gaan spelen bij het formuleren en organiseren van voorstellen die passen binnen het concept van de Motorways of the Sea.

#### **MARCO POLO**

De Europese Commissie heeft voor de periode 2003–2006 € 100 miljoen beschikbaar gesteld om de modal shift van het landvervoer naar de korte vaart, de binnenvaart en het spoor te bevorderen. De Commissie heeft de eerste 13 projecten die door consortia van bedrijven zijn ingediend inmiddels toegekend. Ook Nederlandse bedrijven hebben met succes hieraan deelgenomen. Gegeven de concrete impulsen van dit Marco Polo programma stelt de Europese Commissie voor om het budget voor de periode 2007–2013 te verhogen tot € 740 miljoen. Dit biedt grote kansen voor de Nederlandse shortsea reders, havens, binnenvaart en het spoor.

### **Eerlijker doorrekening van kosten**

In 'Bewust mobiel, beter bereikbaar' heeft de Raad zijn visie op beprijzen gegeven. Betalen voor mobiliteit, draagt er volgens de Raad aan bij dat de gebruiker (de individuele reiziger en de verlader) zowel voor zichzelf als maatschappelijk gezien tot een goede keuze komt. Een voorwaarde voor beprijzen is het leggen van een directe relatie tussen het gebruik en de te betalen kosten. De Raad vindt verder dat op tijden en plaatsen van schaarste de prijs van gebruik hoger mag zijn en dat schone auto's minder moeten betalen dan vervuilende. De opbrengst van beprijzen moet wel gebruikt worden om de knelpunten in het wegennet versneld op te lossen.

Voor het goederenvervoer pleit de Raad voor een eerlijke doorrekening van de kosten van beheer en onderhoud van alle vervoerwijzen. Uitgangspunt daarbij is een efficiënt gebruik van de totale verkeers- en vervoerscapaciteit. Om de vervoerssectoren in ons land niet in een slechte concurrentiepositie te brengen moeten wijzigingen in de doorrekening van kosten uiteraard wel afgestemd zijn op wat elders in de EU op dit vlak gebeurt.

De Raad dringt er bij het kabinet op aan in deel 3 van de Nota Mobiliteit met concrete voorstellen te komen.

### 3.2.3 BETER INSPELEN OP EUROPESE ONTWIKKELINGEN

#### Speel in op internationale, logistieke ontwikkelingen

Hiervoor hebben we al aangegeven dat een betere benutting van alle transportwijzen en een verschuiving van weg naar de binnenvaart, de korte vaart en het spoor noodzakelijk zijn. Nederland moet daarbij ook beter gebruik maken van regelingen die de EU biedt. De noodzaak tot ruimtelijke clustering van activiteiten, bedrijven en waardeketens is een voorwaarde voor de handhaving van de positie van het Nederlands bedrijfsleven in de EU. De Raad adviseert het kabinet dan ook in deel 3 van de Nota Mobiliteit expliciet in te gaan op logistiek en transport van goederen en daarbij aan te geven hoe de positie van het Nederlandse bedrijfsleven in de EU gehandhaafd en versterkt kan worden. Dit met meer dan alleen verbeteringen in de infrastructuur, hoe belangrijk deze op zich ook zijn.

De bovenstaande aanbeveling past in de algemene lijn die de Raad schetst in zijn binnenkort te verschijnen advies over duurzaam, effectief en efficiënt opereren van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat binnen Europa. In dat advies stelt de Raad dat Verkeer en Waterstaat de EU steeds meer als sturende factor moet gaan zien, in een vroeg stadium de strategische doelstellingen voor Nederland moet bepalen en de daarbij passende beïnvloedingsstrategie dient te kiezen. Daarnaast moet Verkeer en Waterstaat het elan, de kracht en de dynamiek die zij tijdens het EU-voorzitterschap heeft getoond structureel in de organisatie verankeren.

#### Ga beter om met Europese milieuregels

Onlangs was markant in het nieuws dat satellietwaarnemingen de hoge concentraties luchtvervuiling door NO<sub>2</sub> in Nederland bevestigen. Nederland blijkt tezamen met aangrenzende gebieden in Noordwest-Europa tot de meest vervuilde regio's in de wereld te behoren.

#### VERVUILING DOOR STIKSTOFDIOXIDE

Waarnemingen van het satellietinstrument Sciamachy geven op mondiale schaal een beeld van de vervuiling door stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). De satellietwaarnemingen laten zien dat de vervuiling door stikstofdioxide met name hoog is in stedelijke gebieden. Stikstofoxiden komen vrij bij alle verbrandingsprocessen. Het verkeer is de grootste bron met 65% van de Nederlandse uitstoot.

De satellietwaarnemingen geven globaal hetzelfde beeld als de grondwaarnemingen van het Landelijk Meetnet Luchtvervuiling (LML) en van de meetnetten in de ons omringende landen in dezelfde periode. Hoge concentraties worden gevonden in

het Ruhr-gebied, boven Vlaanderen en de Randstad tot aan Londen. Binnen Europa zijn verder duidelijke 'hotspots' te zien in andere grote stedelijke gebieden, zoals de Po-vlakte, Parijs en Madrid. Buiten Europa zijn er hoge concentraties gevonden in grote gebieden in Zuidoost Azië en in Noord-Amerika. Megasteden in India, Zuid-Afrika, en Midden-Amerika zijn duidelijk herkenbaar als vervuilde gebieden.

*Bron: RIVM*

Volgens schattingen zijn in 2001 ongeveer 5000 mensen vervroegd overleden door blootstelling aan luchtverontreiniging. Dit is overigens niet alleen te wijten aan NO<sub>2</sub> maar ook aan blootstelling aan fijn stof en ozon.

Als Nederland niet adequaat inspeelt op het vraagstuk van de lokale luchtkwaliteit zouden noodzakelijke verbredingen van wegen en verstedelijkingsplannen rond infrastructuurknooppunten wel eens op losse schroeven kunnen komen te staan. De Raad adviseert het kabinet de knelpunten op het gebied van de lokale luchtkwaliteit samen met de lokale overheden snel in beeld te brengen en in deel 3 van de Nota Mobiliteit concrete plannen te presenteren om het vraagstuk aan te pakken. In ieder geval dringt de Raad erop aan de fiscale vergroeningsmaatregelen die het kabinet in de Beleidsnota Verkeersemmissies heeft gepresenteerd uit te voeren.

#### **SLOOPPREMIE OM NOX-UITSTOOT TERUG TE DRINGEN**

'Nederland heeft de meest vervuilde lucht ter wereld', schrijft Peter Janssen, directeur van Rijwiel en Automobiel Industrie (RAI) in RAIVoorrang. Volgens Janssen kan de overheid meer doen aan het terugdringen van de uitstoot van NO<sub>x</sub> dan nu gebeurt. Een concreet voorstel om te komen tot minder NO<sub>x</sub> is het introduceren van een slooppremie voor oude benzine- en dieselauto's. Juist deze auto's zijn namelijk erg vervuilend.

Volgens RAI kan met een slooppremie van 1.000 euro voor auto's van voor 1990 de uitstoot met 3500 ton omlaag worden gebracht. Dit zou een flinke stap zijn in de richting van de vermindering van 8000 ton die wordt voorgesteld in de Beleidsnotitie Verkeersemmissies. Met de premie moeten zo'n 140.000 verouderde auto's van de weg verdwijnen. De kosten voor de overheid bedragen in eerste instantie 140 miljoen euro plus de kosten voor het uitvoeren van de regeling.

Volgens RAI zal de overheid dit bedrag op termijn weer terugverdienen. Mensen gaan immers weer een nieuwe auto aanschaffen en dat levert extra inkomsten op uit BPM en BTW.

Een tweede voorstel van RAI om de NO<sub>x</sub> emissies te verminderen, is om de versnelde introductie van schonere EURO IV en V motoren voor zware bedrijfsauto's, trekkers en bussen te stimuleren. Een eenmalige premie van 5000 euro voor EURO IV motoren en van 3000 of 2000 euro voor EURO V motoren moet hiertoe leiden. De verwachte NO<sub>x</sub> reductie is 3900 ton tot 2010. Dit tegen kosten van ongeveer 130 miljoen euro.

*Bron: RAI*

### 3.2.4 EEN EFFECTIEVERE VERDELING VAN ROLLEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN CENTRALE EN DECENTRALE OVERHEDEN EN VAN HET BEDRIJFSLEVEN

#### Ruimtelijke clustering van activiteiten, bedrijven en waardeketens

Ruimtelijke clustering van activiteiten, bedrijven en waardeketens is een voorwaarde voor handhaving van de positie van het Nederlandse bedrijfsleven in de EU. Het Rijk zal er voor moeten zorgen dat deze logistieke centra op een beperkt aantal plekken in het land kunnen ontstaan. Om versnippering en het ontstaan van allerlei kleine centra te voorkomen zal het Rijk harde afspraken met de provincies moeten maken.

#### Stedelijke distributie: een sterkere rol voor het Rijk

De Raad ziet de grote verschillen in regels voor stedelijke distributie tussen lokale overheden als een groot probleem. Vooral de eis om in de ochtend te bevoorraden, zorgt voor extra congestie en een lagere distributie-efficiëntie. Om dit probleem op te lossen pleit de Raad voor het scheppen van een nationaal kader voor stedelijke distributie, dat verruiming van de venstertijden mogelijk maakt en daar waar mogelijk om 24 uur per dag te bevoorraden. Voorwaarden zijn het gebruik van duurzame en aangepaste transportmiddelen die aan de hoogste milieunormen voldoen en de flexibiliteit bezitten om zich aan te passen aan de uiteenlopende lokale eisen. Op die manier kunnen de negatieve gevolgen van het uitbreiden van de bevoorradingsperiode worden tegengegaan. Met deze maatregelen neemt de distributie-efficiëntie toe, de congestie neemt af en het milieu verbetert.

#### Publiek-Private Samenwerking

Het kabinet geeft aan de mogelijkheden van publiek-private samenwerking maximaal te willen benutten. De Raad ziet vooral mogelijkheden voor integrale gebiedsontwikkeling. Al in het raadsadvies 'Ambities bundelen' uit 1998 heeft de Raad aanbevelingen gedaan over de mogelijkheden hiervan. Naast integrale gebiedsontwikkeling ziet de Raad ook veel perspectief in vormen van innovatieve aanbesteding zoals design, build, finance en maintain-contracten. Door dit type contracten kunnen creativiteit, organisatietalent en gevoeligheid voor financiële prikkels van het bedrijfsleven optimaal worden benut. De Raad dringt er bij het kabinet op aan integrale gebiedsontwikkeling en innovatief aanbesteden op korte termijn structureel toe te passen.

#### ZEETOEGANG IJMUIDEN

Een succesvol voorbeeld van publiek-private samenwerking is het project Zeetoeegang IJmuiden.

Dit project is een samenwerkingsverband van de *gemeente Amsterdam*, de *provincie Noord-Holland*, *Rijkswaterstaat*, de *Kamer van Koophandel Amsterdam* en de *Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM)*. Het doel van het project is om de zeetoeegang via de sluisen bij IJmuiden te verbeteren. Het sluisencomplex bij IJmuiden vormt de toegang tot de Zeehavens van Amsterdam, een economisch gezien belangrijk havengebied. Zo bedroeg de indirecte werkgelegenheid in het jaar 2002 67.000 (projectorganisatie zeetoeegang IJmuiden).

Een voorstel van regiobestuurders om een nieuwe grote sluis te bouwen werd

afgewezen door Verkeer en Waterstaat wegens te hoge kosten. De aanleg van de sluis zou 700 miljoen euro hebben gekost.

De projectorganisatie zocht op verzoek van minister Peijs naar goedkopere oplossingen. Via een ideeënprijsvraag voor marktpartijen kwamen ruim 20 nieuwe ideeën boven tafel. Op basis van deze prijsvraag heeft het bureau een alternatieve oplossingsrichting ontwikkeld, namelijk het aanpakken van het huidige sluisencomplex. Met dit alternatief kan 150 tot 250 miljoen euro worden bespaard ten opzichte van het oude voorstel en daardoor wordt het haalbaar de zeetoegang te verbeteren. Kortom, de projectorganisatie is in staat gebleken om kennis en innovativiteit uit de markt aan te boren.

#### **KENNISALLIANTIE ZUID-HOLLAND**

De kennisalliantie Zuid-Holland is een voorbeeld van publiek-private samenwerking. Bedrijven, overheden en onderwijs- en onderzoeksinstituten zetten zich gezamenlijk in voor het verbeteren van de regionale kenniseconomie. De alliantie is gericht om kennisontwikkeling en innovatie te stimuleren. Op dit moment lopen er vier projecten:

##### **Kennis naar de Markt**

Het doel van dit project is het stimuleren van samenwerking tussen ondernemers en kennisdragers binnen kenniskolommen. Deze verbeterde samenwerking moet leiden tot het realiseren van nieuwe Product-Markt-Combinaties. Voorbeelden van kenniskolommen zijn ICT & Telecom, Glastuinbouw en Life Sciences.

##### **MKBmatch**

De project is gericht op het bevorderen van innovatie in de provincie Zuid-Holland door het inzetten van stagiairs en afstuderende studenten uit het hoger en universitair onderwijs in het Midden- en Kleinbedrijf. Het gaat om HBO-ers en academici met een technische of bedrijfskundige opleiding.

##### **InformatiePunt Technostarters (IPTS)**

Startende ondernemers in de technische sector kunnen bij dit onafhankelijke informatiepunt terecht voor advies. Specialisten die al lange tijd actief zijn in de markt bemannen het IPTS. Doel van het project is om het vestigingsklimaat voor technostarters in Zuid-Holland te verbeteren.

##### **Denktank**

In dit project wordt een visie ontwikkeld op innovatie binnen de Zuid-Hollandse economie. Op basis van literatuurstudie en interviews met experts brengen onderzoekers in kaart wat de meest recente inzichten zijn op dit gebied. Het project moet uitmonden in strategische acties voor de toekomst van de regionale kenniseconomie.

## 3.3 MOBILITEIT VAN PERSONEN

### 3.3.1 DE REIZIGER CENTRAAL

De reiziger moet centraal staan. De behoefte aan mobiliteit moet leidend zijn bij het vormgeven en uitvoeren van verkeers- en vervoersbeleid. Bij het centraal stellen van de gebruiker past een ketenbenadering. Overheden dienen zich bezig te houden met de reis van 'deur tot deur' in plaats van zich te focussen op afzonderlijke onderdelen van de mobiliteitsketen. Dit voorkomt situaties waarin bijvoorbeeld treinen en bussen niet op elkaar aansluiten en de reiziger daardoor onnodig met een langere reistijd wordt geconfronteerd. De Raad pleit voor een integrale ketenbenadering waarin oog is voor de samenhang tussen verschillende vervoerswijzen en verschillende schaalniveaus. Daarnaast is een goede informatievoorziening van groot belang voor reizigers. Betrouwbare en makkelijk verkrijgbare informatie stelt de gebruiker in staat om te kiezen voor de verplaatsingsmogelijkheid die het beste aan zijn of haar wensen tegemoet komt. De Raad pleit voor actuele en samenhangende informatie die is toegespitst op de behoeften van de individuele gebruiker.

### 3.3.2 BETER BENUTTEN VAN DE VERKEERS- EN VERVOERSCAPACITEIT

#### Beprijzen

Betalen voor mobiliteit, waarbij een directe relatie wordt gelegd tussen gebruik en werkelijke kosten, draagt er volgens de Raad aan bij dat de gebruiker zowel voor zichzelf als maatschappelijk gezien tot een goede keuze komt. De Raad vindt verder dat op tijden en plaatsen van schaarste de prijs van gebruik hoger mag zijn en dat schone auto's minder moeten betalen dan vervuilende. Transparantie naar de weggebruiker is hierbij erg belangrijk. De automobilist wil graag weten waarvoor hij nou eigenlijk betaalt en wat er met de opbrengst gebeurt. De opbrengsten moeten volgens de Raad ten goede komen aan mobiliteitsfondsen op nationaal en regionaal niveau. Het uitgangspunt moet zijn dat de opbrengsten vooral gebruikt worden om de grootste knelpunten op te lossen. Dat zijn immers ook de punten waar de congestieheffing het meeste geld opgeleverd. Het oplossen van knelpunten hoeft overigens niet altijd uitbreiding van de wegcapaciteit op het hoofdwegennet te betekenen. Ook investeringen in regionale verbindingen of in openbaar vervoer kunnen een adequate oplossing zijn voor een knelpunt in het hoofdwegennet. Financiering uit een regionaal mobiliteitsfonds vergemakkelijkt dat type oplossingen.

Naast transparantie is maatschappelijk draagvlak een kritische succesfactor voor de invoering van een nieuw beprijzingssysteem. De Raad onderschrijft de instelling van het Platform Betalen voor Mobiliteit door het kabinet. De Raad had hier eerder al op aangedrongen bij de minister van Verkeer en Waterstaat. De Raad bepleit nog in deze kabinetsperiode een besluit te nemen over beprijzen en 'anders betalen' zo snel als mogelijk in te voeren. Het nemen van een beslissing



moet deze regering niet doorschuiven naar een volgend kabinet. De Raad constateert immers dat de roep uit de samenleving om beprijzen in te voeren van alle kanten klinkt. Er bestaat een breed draagvlak tot in de Kamer. Het Platform moet dan ook in staat zijn komend voorjaar met een concrete invoeringsstrategie te komen.

### **3.3.3 EEN EFFECTIEVERE VERDELING VAN ROLLEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN CENTRALE EN DECENTRALE OVERHEDEN EN VAN HET BEDRIJFSLEVEN**

#### **Bedrijven aanspreken op hun verantwoordelijkheden**

De Raad is van mening dat de overheid het bedrijfsleven moet aanspreken op haar financiële verantwoordelijkheden. Daar waar bedrijven baat hebben bij overheidshandelen kunnen zij daar iets tegenover stellen. Een manier om bedrijven te bewegen hun steentje bij te dragen is via 'value capturing'. 'De term 'value capturing' verwijst naar instrumenten waarmee overheden kunnen meeprofiteren van waardevermeerdering. Het gaat hierbij om waardetoeename die het gevolg is van het handelen van de overheid. Op deze manier kunnen naast de overheid en de directe gebruiker ook begunstigde derden bijdragen aan de aanleg van infrastructuur. Er bestaan verschillende 'value capturing' instrumenten. Het kan gaan om bijdragen van projectontwikkelaars aan infrastructurele projecten of winstdeling bij grondwaardestijgingen. Door financiële, fiscale, juridische, sociaal-politieke en organisatorische belemmeringen wordt in Nederland slechts een beperkt aantal instrumenten toegepast. De Raad adviseert de rijksoverheid om te onderzoeken wat de toekomstige mogelijkheden zijn van value-capturing-instrumenten en hoe belemmeringen kunnen worden weggenomen.

#### **Regionale belasting: meer financiële ruimte voor de regio**

Vanaf 1 januari 2005 ontvangen regio's een Brede Doeluitkering (BDU). De scheiding tussen gelden voor infrastructuur en exploitatie wordt met de introductie van deze uitkering opgeheven. Dit vergroot de ruimte voor regio's om af te wegen waaraan zij hun geld willen besteden. De BDU past goed bij het idee van de Raad om regionale mobiliteitsfondsen in het leven te roepen. Dergelijke fondsen maken een integrale afweging op regionaal niveau mogelijk en vergroten de transparantie richting burgers. De BDU kan in het mobiliteitsfonds worden gestort. Naast de BDU kunnen ook opbrengsten die voortvloeien uit het inzetten van 'value capturing' instrumenten ten goede komen aan het fonds. Hetzelfde geldt voor de motorrijtuigenbelasting. Het gaat hier om gelden die aan de sector mobiliteit zijn onttrokken en het is daarom logisch deze via een mobiliteitsfonds weer in de sector te investeren. De Raad wil een stap verder gaan met decentralisatie dan de introductie van de BDU door regio's meer mogelijkheden te geven om hun mobiliteitsbudget te verruimen. De Raad adviseert om de BDU te vervangen of aan te vullen met opbrengsten uit een Brede Provinciale Belasting. Hierdoor wordt de regionale afwegingsruimte nog verder vergroot. De opbrengsten uit de provinciale belasting kunnen ten goede komen aan regionale mobiliteitsfondsen.

### Meer samenwerking in de regio

De Raad pleit voor het verbeteren van de samenwerking op regionaal niveau, zowel publiek-publiek als publiek-privaat. De Raad onderschrijft het belang van de rol van het Rijk. Naast een regisseursfunctie zou de rijksoverheid echter ook moeten deelnemen aan de regionale samenwerking. Hoofdverbindingen en onderliggende verbindingen zijn namelijk sterk met elkaar verweven. Deze rol als deelnemer en partner van regio's komt in de Nota Mobiliteit te weinig naar voren. De Raad is ook van mening dat verschillende partijen op regionaal niveau moeten samenwerken en staat daarom positief tegenover de gebiedsgerichte aanpak. Deze samenwerking zou kunnen uitgroeien tot een soort vervoersautoriteit, waarin vertegenwoordigers van verschillende publieke en private partijen zitting hebben. Deze autoriteit heeft gedelegeerde bevoegdheden, zoals de voorbereiding van beleid en uitvoeringstaken. De Raad wil bedrijven medeverantwoordelijk maken voor hun bereikbaarheid. Een concrete maatregel die kan bijdragen aan deze doelstelling is het invoeren van prestatiecontracten. De overheid investeert in voorzieningen die de locatiebereikbaarheid van bedrijven verbeteren onder de voorwaarde dat bedrijven zorgen voor vervoersmanagement.

In de nota mobiliteit wordt veel geschreven over de regionale verantwoordelijkheid, maar instrumenten, bevoegdheden en inkomsten ontbreken. Desondanks putten de regio's zich uit in regionale visies op bereikbaarheid, extra bereikbaarheid, economische ontwikkeling door betere bereikbaarheid, enz. Daarbij wordt door alle partijen samengewerkt, zijn convenanten afgesloten, keuzes gemaakt. Alleen ontbreekt meestal het geld voor alle investeringen en wordt een beroep gedaan op rijksbudgetten.

De plannen, die nu regionaal gemaakt zijn<sup>2</sup>, zijn nog niet overgenomen of 'erkend' in de Nota Mobiliteit of de Nota Ruimte. De Raad denkt, dat het geen recht doet aan de vele inspanningen, die door gemeenten, regio's provincies en andere betrokkenen zijn gepleegd om de regionale voorstellen niet van een reactie te voorzien. Het is duidelijk, dat er onvoldoende geld is om alle plannen te honoreren, en dat de vorming van regionale mobiliteitsfondsen nodig zal zijn. Vooruitlopend op de invoering van beprijzing kan vanaf 1 januari 2005 de BDU als regionaal fonds fungeren, maar deze middelen zijn ontoereikend voor de nu in de regio's ontwikkelde plannen. Of het nu gaat om ketenmobiliteit, regionaal parkeerbeleid, dynamisch verkeersmanagement of bundeling van vervoersstromen, er zijn zeer veel goede ideeën ontwikkeld om de bereikbaarheid te verbeteren. Die lopen ook tegen de grenzen van wet- en regelgeving op. De Raad pleit daarom analoog aan de experimenten Stad en Milieu voor een experimenteerstatus voor die regio's, die aantoonbaar goede plannen hebben ontwikkeld. Hierdoor kan de gegroeide bestuurlijke overeenstemming en betrokkenheid van maatschappelijke partners in stand blijven. Bij deze plannen zijn de regionale directies van Rijkswaterstaat vaak mede-ondertekenaar. Toch stagneert de uitvoering of gaat veel minder snel dan noodzakelijk. Het Rijk wordt een onbetrouwbare partner, als de Nota Mobiliteit niet wat bredere beoordelingskaders voor deze regionale plannen verschaft dan de te beperkte financiële middelen.

<sup>2</sup> Voorbeelden van dergelijke plannen zijn:  
'Stedenbaan, platform Zuidvleugel, nov. 2003  
'Van beleid naar uitvoering: 2005-2009'  
Beter bereikbaar KAN!, juli 2004  
'Regionaal Verkeer en Vervoerplan voor de stadsregio Amsterdam', aug. 2004  
en 'Regio Amsterdam bereikbaar', Platform Bereikbaarheid Noordvleugel, november 2004  
'Samenwerkingsagenda SWINGH', Groot-Haaglanden, december 2004.

### Slimmer sturing geven aan NS

Volgens de Raad is het hoofddoel van het hoofdrailnet de nationale ruimtelijke en economische ontwikkeling te versterken. Dit doel dient centraal te staan in de vervoersconcessie voor de NS. Publieke belangen die daarbij met name aandacht verdienen zijn de vervoerscapaciteit tijdens de spits en investeringen in nieuwe lijnen met ontwikkelingspotentie. De in de concessie gestelde eisen dienen gerelateerd te zijn aan deze publieke belangen. Voorbeelden van prestatie-eisen die een plaats kunnen krijgen in de concessie zijn: het vergroten van het aandeel van het OV in het spitsvervoer en het realiseren van een acceptabele bereikbaarheidstijd in de spits.

Eisen van operationele aard, zoals zitplaatsgarantie, punctualiteit en tarieven zijn volgens de Raad *consumentenbelangen*. Vervoerders en gebruikers kunnen hierover in onderling overleg afspraken maken. De Concessiewet personenvervoer per trein moet spelregels bevatten voor het overleg van NS met de gebruikers over kwaliteit en tarieven. De NS zou verplicht moeten worden om *consumentenorganisaties*, die nu reeds een gekwalificeerd adviesrecht hebben, jaarlijks te consulteren over de plannen voor verbetering van de kwaliteit en de tarieven. De reizigers kunnen dan hun specifieke wensen over de kwaliteit van de dienstverlening aan NS voorleggen. NS kunnen slechts gemotiveerd afwijken van deze wensen. De consumentenorganisaties dienen wel een goede afspiegeling te vormen van de reizigers. Om de reizigers te beschermen tegen eventueel misbruik van marktmacht door NS pleit de Raad ervoor in de Concessiewet sectorspecifiek toezicht op te nemen. De toezichthouder, de Vervoerkamer van de NMa, kan zich terughoudend opstellen en komt alleen in beeld als NS en consumentenorganisaties er niet uitkomen.

Deze vorm van regulering sluit sterk aan bij de door de Raad in het advies 'Hoezo marktwerking...?' bepleite vorm van zelfregulering en vraagsturing.

### Meer vrijheid voor de regionale vervoerder

In zijn advies De waarde van het openbaar vervoer pleit de Raad ervoor om regio's de mogelijkheid te geven te experimenteren met alternatieven voor het aanbesteden van concessies. Zij zouden kunnen kiezen voor een echte vrije vervoersmarkt. De reden hiervoor is dat overheden in het huidige aanbestedingsstelsel de neiging hebben om op detailniveau eisen te stellen aan de vervoerders, bijvoorbeeld over de schoonmaakroosters. Het speelveld van de vervoerder en de klanten is hierdoor ingeperkt. Vrije marktwerking geeft de vervoerder meer ruimte om in te spelen op de wensen van de klant en geeft de reizigers meer keuzemogelijkheden. Regionale overheden zouden ook kunnen kiezen voor het *Vlaamse model*: uitvoering van het openbaar vervoer door een overheidsbedrijf met verplichte onderaanbesteding.

Overigens biedt de Nederlandse concessiesystematiek ruimte voor een meer functionele vorm van aanbesteding. De regionale overheden zullen die mogelijkheden meer moeten gaan benutten.

Mocht het kabinet besluiten vast te houden aan de aanbestedingsystematiek dan adviseert de Raad om de ruimte voor onderhandeling tussen vervoerders en overheden te vergroten. De Wp2000 laat onderhandelingen in het proces van gunning

van de concessie niet toe. Om de concurrentie transparant te houden, heeft de overheid namelijk de EU-richtlijn Diensten van toepassing verklaard op de Nederlandse situatie. Onderhandelingsmogelijkheden zijn hierdoor beperkt. Overheden kunnen dus niet samen met de vervoerder op zoek gaan naar de met oog op de publieke belangen meest ideale invulling van het openbaar vervoer.



# Slot 4

De Raad onderschrijft in hoofdlijnen de ambities die het kabinet nastreeft met de Nota Mobiliteit in samenhang met de Nota Ruimte en de nota Pieken in de Delta. De ambities voor logistiek en transport van goederen en voor mobiliteit van personen dreigen echter met het concrete beleid, zoals het kabinet dat in de Nota Mobiliteit schetst, niet gerealiseerd te worden.

Het kabinet maakt het zich in de Nota Mobiliteit onnodig moeilijk. Het wil de bereikbaarheidsproblemen vooral met infrastructuurmaatregelen te lijf gaan. Het kabinet moet echter tegelijkertijd constateren dat de financiële middelen daartoe absoluut ontoereikend zijn. De enige manier om uit deze spagaat te komen is andere partijen – Europa, bedrijfsleven, andere overheden en gebruikers – veel meer te betrekken bij de oplossing van de bereikbaarheidsproblemen. Dat vereist doorbraken. De Raad mist in de Nota Mobiliteit het gevoel van urgentie om echt door te pakken.

De Raad adviseert het kabinet om in deel 3 van de Nota en in de bijbehorende uitvoeringsagenda de in dit advies gepresenteerde voorstellen concreet handen en voeten te geven.



# Commissie en projectteam

Dit advies is in de periode oktober 2004 – januari 2005 voorbereid door een commissie uit de Raad, ondersteund door een projectteam. De commissie en het projectteam waren als volgt samengesteld.

## COMMISSIE

- De heer J. van Dijk
- De heer ir G.A. Kaper, commissievoorzitter
- Mevrouw drs A.M.J. Rijckenberg
- De heer dr N. de Voogd
- De heer prof dr ir N. Wijmolst
- De heer mr F. de Zeeuw, raadsvoorzitter

## PROJECTTEAM

- De heer ir H.J.M. Verkooijen, projectsecretaris
- Mevrouw drs K. Nieuwenhuis, projectmedewerker
- Mevrouw J.D. Parag, projectassistente



## **COLOFON**

Meer dynamiek, beter bereikbaar

### **UITGAVE**

Raad voor Verkeer en Waterstaat, januari 2005  
ISBN 90-77323-07-4

### **ONTWERP**

TelDesign, Den Haag

### **DRUK**

Veenman drukkers, Rotterdam

### **FOTOGRAFIE**

D. Schütte, Rotterdam

Dit advies is verkrijgbaar bij het secretariaat van de  
**Raad voor Verkeer en Waterstaat**

Jan van Nassastraat 125

2596 BS Den Haag

Postbus 90653

2509 LR Den Haag

**Telefoon** 070 351 96 25

**Telefax** 070 351 96 26

**E-mail** [secretariaat@raadvenw.nl](mailto:secretariaat@raadvenw.nl)

[www.raadvenw.nl](http://www.raadvenw.nl)

An English summary of this recommendation is available at  
the Council's secretariat

**Advisory Council for Transport Public Works and  
Water Management**

P.O. Box 90653

2509 LR The Hague

**Telephone** +31 70 351 96 25

**Telefax** + 31 70 351 96 26

**E-mail** [secretariaat@raadvenw.nl](mailto:secretariaat@raadvenw.nl)

[www.raadvenw.nl](http://www.raadvenw.nl)