

## Bijdrage rondetafelgesprek Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Delft, 23 september 2011

Aan : Vaste Kamercommissie Infrastructuur & Milieu (I&M)  
Betreft : Bijdrage CE Delft aan rondetafelgesprek Structuurvisie, 28 september 2011  
Van : Huib van Essen, sectorleider Verkeer en Vervoer CE Delft

---

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is een plan voor de lange termijn. De richting die we nu inslaan en investeringen die we nu doen hebben niet alleen invloed tot 2040 maar zelfs tot ver daarna. Ik beperk mij in deze reactie tot de thema's mobiliteit en economie, mijn vakgebied.

Mijn belangrijkste observaties zijn de volgende:

- De Structuurvisie gaat uit van een groei van personen- en goederenvervoer tot 50% in 2030. Met dergelijke groeicijfers zijn energie- en klimaatdoelen niet te halen. In het Witboek Transport van de Europese Commissie is tot 2050 een mobiliteitsgroei van 45% verondersteld. Daarmee kan met veel kunst en vliegwerk maar net 60% broeikasgasreductie in verkeer worden gehaald. De verkeersgroei waarop de Structuurvisie is gebaseerd geeft een vraag naar hernieuwbare energiebronnen die veel groter is dan wat realistisch gezien kan worden geproduceerd, zeker gezien de relatief beperkte technische mogelijkheden om het brandstofverbruik in het goederenvervoer en de luchtvaart te reduceren. Het als vanzelfsprekend uitgaan van zulke grote transportgroei betekent dat er sprake is van **zeer risicovolle investeringen**.
- De Structuurvisie spreekt herhaaldelijk over het faciliteren van mobiliteitsgroei. Wat hierbij ten onrecht buiten beschouwing blijft is dat de **mobiliteitsgroei geen autonoom verschijnsel** is maar juist wordt gestimuleerd door infrastructurele- en ruimtelijke ontwikkelingen. *Faciliteren* van mobiliteitsgroei betekent dus eigenlijk *stimuleren*. Met steeds maar meer asfalt versnipperd ons land steeds verder. 50% meer kilometers op de Nederlandse wegen, met een bevolking die nauwelijks groeit, betekent simpelweg dat we verder gaan reizen; naar ons werk, de school, het winkelcentrum of de sportclub. Dit heeft niet enkel economische effecten maar heeft ook invloed op onze sociale patronen en op de leefbaarheid van buurten en wijken. Al deze gevolgen blijven in de Structuurvisie buiten beeld.
- Het versterken van de economische groei staat centraal. De vraag is echter **welk type economisch groei wordt gestimuleerd**. Infrastructuur en ruimtelijk beleid zijn medebepalend voor de richting waarin de economie zich ontwikkelt. De Structuurvisie kiest voor een richting die ons nog afhankelijker maakt van fossiele brandstoffen. Er worden veel schaarse middelen geïnvesteerd in de meest CO<sub>2</sub>-intensieve sectoren. De vraag is of onze kinderen over dertig jaar, met hoge brandstofprijzen en strikte CO<sub>2</sub>-plafonds, daarmee ook nog geld kunnen verdienen. Het zijn vragen die in de Structuurvisie niet eens worden gesteld, laat staan beantwoord.

- De Structuurvisie spreekt over een *bereikbaarheidsindicator* maar eigenlijk is er sprake van een **mobiliteitsindicator**. Sneller reizen wordt centraal gesteld en niet datgene waarom we reizen: binnen redelijke tijd toegang hebben tot een goede school, een leuke baan of goede zorgvoorzieningen. Met een bereikbaarheidsindicator wordt bovendien onvoldoende rekening gehouden met andere doelen en effecten. De Europese Commissie stelt in het Witboek voor om infrastructurele projecten en ruimtelijke plannen te gaan **toetsen op de klimaateffecten**. Een dergelijke toets is een essentiële stap, die ook in Nederland ontbreekt bij de beoordeling van plannen en projecten. Juist nu veel bevoegdheden bij lokale en regionale overheden worden neergelegd, is het opnemen van een klimaattoets belangrijker dan de nu voorgestelde bereikbaarheidstoets (lees mobiliteitstoets). Nederland moet immers niet alleen in 2020 bereikbaar blijven, maar ook in 2040, als energie veel schaarser en duurder is en de Europese afspraken vragen om sterke vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.
- In de Structuurvisie wordt de OESO nogal selectief geciteerd, met haar aanbeveling dat geïnvesteerd moet worden in infrastructuur. Onvermeld blijft dat juist diezelfde OESO in vele publicaties pleit voor **beprijzing** van infrastructuur zodat schaarse capaciteit beter wordt benut en overconsumptie van mobiliteit wordt voorkomen. Sympathieke initiatieven zoals Beter Benutten en Het Nieuwe Werken blijven tadeloze pogingen de vraag te sturen als ze niet gecombineerd worden met prijsbeleid. Het bedrijfsleven heeft dit al lang door. De politiek heeft zichzelf op dit dossier echter de handen op de rug gebonden.
- Buitenlandse voorbeelden, zoals in Zwitserland, laten zien dat **een slimme combinatie van ruimtelijk beleid en prijsbeleid**, effect heeft op omvang en aard van de mobiliteitsgroei. Voor Nederland liggen de ruimtelijke en infrastructurele kansen onder meer in het mixen van functies (wonen, werken, recreatie) in steden, het verkleinen van (woon/werk-) afstanden en investeren in uitmuntende fietsinfrastructuur en regionaal en stedelijk openbaar vervoer.
- **Klimaat en energie** zijn de centrale thema's van deze eeuw. Daarnaast spelen schaarste aan investeringskapitaal en ruimte een cruciale rol. In de Structuurvisie wordt hier opvallend genoeg nauwelijks aandacht aan besteed. Adaptatie van de gevolgen van klimaatverandering en ruimte voor de productie van hernieuwbare energie komen aan de orde. Het beperken van de groeiende energievraag blijft geheel buiten beschouwing. Dat is op zijn zachtst gezegd vreemd voor een plan met een zeer lange tijdshorizon.
- Van de verschillende energievormen zal **elektriciteit** steeds belangrijker worden. Dit vergt een forse verzwaring van de kabels in de grond, maar ook van de hoogspanningslijnen. Het is niet mogelijk om deze over meer dan 20 km onder de grond te stoppen. Daarom is een infrastructuur voor nieuwe hoogspanningslijnen van de havens naar het achterland en ons omringende landen essentieel. En ook voor de ondergrondse infrastructuur voor warmtepijpen (van industrie naar stedelijke gebieden) is ruimte nodig, die er niet automatisch is, en die ook voor andere functies geclaimd wordt. Beide onderwerpen verdienen meer aandacht in de Structuurvisie.