
**Deltaplan duurzame economische
structuurversterking**

VNO-NCW

VNO-NCW is de grootste centrale ondernemingsorganisatie van Nederland. Zij behartigt de gemeenschappelijke belangen van 175 brancheverenigingen met hun ruim 115.000 aangesloten ondernemingen. De vijf bij VNO-NCW aangesloten regionale werkgeversverenigingen en Jong Management vertegenwoordigen 10.000 persoonlijke leden. VNO-NCW representeert 90 procent van de werkgelegenheid in de marktsector.

Postbus 93002, 2509 AA Den Haag
Telefoon 070 349 03 49
Fax 070 349 03 00
Antwoordnummer VNO-NCW 070 349 03 66
(telefonische vraagbaak voor leden)
Internet <http://www.vno-ncw.nl>

MKB-Nederland

Met ruim 186.000 bedrijven en instellingen uit 135 brancheorganisaties en 250 regionale en lokale ondernemersverenigingen is de Koninklijke Vereniging MKB-Nederland dé centrale werkgeversorganisatie voor het midden- en kleinbedrijf. MKB-Nederland bundelt de belangen van ondernemers en ondernemersorganisaties in het mkb en (publieke) instellingen die zich met ondernemerschap identificeren met als doel het ondernemerschap in al zijn facetten te versterken.

Postbus 5096, 2600 GB Delft
Telefoon 015 219 12 12
Fax 015 219 14 14
Internet: <http://www.mkb.nl>

INHOUD

Voorwoord.....	4
Inleiding en samenvatting.....	5
Basisdocument Deltaplan Duurzame Economische Structuurversterking	11
1. Met aardgasbaten investeren voor de toekomst van Nederland	11
2. Bescherming tegen het water.....	12
3. Duurzame mobiliteit en ruimte voor bedrijvigheid	14
3.1 Duurzame mobiliteit	14
3.2 Ruimte voor economische activiteiten.....	17
3.3 Totaal benodigde middelen in Deltaplan voor duurzame mobiliteit en ruimte voor bedrijvigheid.....	19
3.4 Ruimtelijke investeringsagenda vraagt ook versterking bestuurlijke slagkracht	20
4. Transitie naar duurzame energievoorziening.....	20
5. Kennis en innovatie	22
6. Financiering uit de nog resterende aardgasbaten.....	23
 Bijlage 1 Kaart van Nederland 'Investeren in de economische hoofdstructuur	
Bijlage 2 Hoeveel aardgasbaten zijn nog te verwachten	
Bijlage 3 Toelichting op groei mobiliteit en ruimtevraag tot 2040	

Voorwoord

In 1959 werd bij Slochteren een grote aardgasbel gevonden. Sindsdien profiteert de Nederlandse schatkist van flinke extra inkomsten, waarover de meeste andere landen niet beschikken. Met dat geld hebben we niet altijd de meest verstandige dingen gedaan. Vooral in de eerste tientallen jaren is een veel te groot deel van dit 'staatsvermogen' besteed aan consumptieve uitgaven.

Rond 2040 komt een einde aan onze aardgasvoorraad in de bodem. De ondernemingsorganisaties VNO-NCW en MKB-Nederland vinden dat we op een verstandige manier moeten omgaan met het geld dat dit gas nog opbrengt. In dit 'Deltaplan duurzame economische structuurversterking' pleiten zij ervoor de economie duurzaam en robuust te versterken en daarvoor de resterende aardgasbaten meer en beter gebruiken.

In het Deltaplan staan drie zaken voorop:

- Het gaat om een langjarig investeringsplan, dat veel verder reikt dan de gebruikelijke vierjarige politieke horizon.
- De financiering komt uit de gasbaten maar hangt niet af van de olieprijsontwikkeling.
- Het aardgasgeld gaat uitsluitend naar dit investeringsplan en voor de rest exclusief naar verminderen van de staatsschuld (dat wil zeggen dat het niet meer moet dienen als dekking van gewone collectieve uitgaven).

De extra investeringen moeten gaan naar gebieden waar een inhaalslag nodig is dan wel te weinig wordt geanticipeerd op komende veranderingen:

- Bescherming tegen het water (kust, dijken etcetera);
- Duurzame mobiliteit (wegen, spoorwegen, vaarwegen en schone vervoersmiddelen);
- Transitie naar concurrerende, CO₂-arme en betrouwbare energievoorziening;
- Kennis en Innovatie (inclusief aanjagen ICT-investeringen publieke sector).

Dit 'Deltaplan duurzame economische structuurversterking' is bedoeld voor een nieuw kabinet, dat een ambitieuze investeringsagenda zou moeten neerleggen. Ons land moet ook voor de toekomstige generaties een land zijn waarin met plezier en enthousiasme wordt geleefd en gewerkt. Straks moeten onze kleinkinderen kunnen zeggen: 'ze hebben het goed gedaan, we hebben wat gehad aan dat gasgeld'.

Inleiding en samenvatting

Een nieuw kabinet moet de ambitie van zijn bevolking ondersteunen om ook in de toekomst met succes te kunnen blijven deelnemen in het steeds verder voortschrijdende proces van globalisering en op een duurzame manier te groeien in welvaart. Ambitie als het gaat om economische groei van Nederland op lange termijn. Dat is de beste methode om banen te scheppen, kosten van de vergrijzing op te vangen, zorg en onderwijs te betalen en de omvorming naar een milieuvriendelijke economie te verzekeren. Die keuze heeft consequenties voor de investeringsagenda van de overheid op een aantal terreinen.

De voorwaarden voor groei en groeikracht moeten in orde zijn. Dat kan niet zonder investeringen in de 'harde' kant van de economie. Wereldwijd zijn landen daar mee bezig en die ontwikkeling gaat heus door. Als wij niets doen, houdt de wereld echt de pas niet in. Wie naar binnen wil blijven kijken moet het maar zeggen, maar dan zal veel van wat verworven is uit Nederland wegsluipen. Maar we willen het wel op een verantwoorde, duurzame manier doen. Daar moeten we dan ook geld voor uittrekken.

Het waarmaken van een ambitieus groeiscenario vraagt om een infrastructuur die ruimte biedt voor (schonere) mobiliteit en ondernemen, om een onderwijs- en onderzoeksbestel dat zorgt voor goed opgeleide mensen en nieuwe kennis voor ondernemingen, en om een energievoorziening die concurrerend, CO₂-vriendelijk en betrouwbaar is. En als basisvoorwaarde dient ons land beschermd te blijven tegen de dreiging van het water (stijgende zeespiegel, meer regenval in stroomgebied rivieren).

Op al die terreinen gebeurt nu te weinig. Er is enerzijds een inhaaloperatie nodig vanwege opgelopen achterstanden. Anderzijds wordt bij ongewijzigd beleid onvoldoende op de toekomst geanticipeerd. Een nieuw kabinet zal daarom een ambitieus aanvullend investeringsprogramma voor de komende decennia moeten inzetten.

In deze notitie wordt die investeringagenda geschetst, een veeljarig Deltaplan Duurzame Economische Structuurversterking voor extra investeringen in:

- kust- en dijkversterking tegen stijgend waterpeil (basisvoorwaarde bovenal voor een economische toekomst);
- duurzame mobiliteit en ruimte voor bedrijvigheid;
- energietransitie naar een duurzame energievoorziening;
- kennis en innovatie (incl. het aanjagen van ICT-investeringen in de publieke sector).

Dit Deltaplan omvat grosso modo een investeringsomvang tot en met 2020 van €40 miljard euro, met uiteraard nog een verdere doorloop na 2020. Voor de periode tot en met 2020 presenteren we een concrete invulling van het Deltaplan. Voor de periode na 2020 is dit nog niet goed qua omvang en inhoud in te vullen.

Voor de financiering van dat Deltaplan moet een nieuw kabinet gebruik maken van de aardgasbaten die we nog hebben te verwachten (zie bijlage 2). Nederland heeft nog een gasvoorraad van 1.600 miljard kubieke meter die over 25 à 35 jaar (rond 2040) nagenoeg

op zal zijn. Tot die tijd heeft Nederland nog gasbaten. Daarna is het op. De gasbaten vormen geen dekking voor de vergrijzingproblematiek.

Tot op dit moment worden de gasbaten voor ruim 1/3 aangewend voor investeringsuitgaven ter versterking van de economie (via het Fonds Economische Structuurversterking, het FES) en voor 2/3 voor het begrotingssaldo. Zolang er geen begrotingsoverschot is ter grootte van dit laatste 2/3 deel van de gasbaten worden feitelijk consumptieve uitgaven met tijdelijke gasbaten gefinancierd. Dit was de afgelopen jaren het geval, maar is op lange termijn natuurlijk niet houdbaar.

Wij stellen daarom voor:

- Een groter deel van de nog te verwachten gasbaten te besteden aan een investeringsprogramma (Deltaplan), om onze economie op de orde te brengen. Dit deel moet onafhankelijk zijn van de feitelijke olieprijsontwikkeling en daarmee van fluctuatie in gasbaten.
- Zo snel mogelijk (2011) een situatie te bereiken (qua begrotingsoverschot) waardoor de resterende gasbaten voortaan volledig ten goede komen aan aflossing van de staatsschuld en niet meer (feitelijk) aan financiering van lopende consumptieve uitgaven. Een lagere staatsschuld ontlast de toekomstige generaties.

Wanneer deze aanpak wordt gevolgd en dus verder wordt gekeken dan de gebruikelijke 4-jarige politieke horizon, dan worden de gasbaten die Nederland nog heeft (en vele andere landen niet) écht gebruikt om Nederland structureel te versterken. Ook de VROM raad pleitte recentelijk voor grote, ambitieuze strategische investeringen in onze economie. Ons land moet ook voor toekomstige generaties een land zijn waarin met plezier en enthousiasme wordt geleefd en gewerkt. Straks als het gasgeld op is, moeten onze kinderen en kleinkinderen kunnen zeggen: 'ze hebben het goed gedaan, we hebben wat gehad aan dat aardgasgeld.'

Kwantitatief komt een en ander op het volgende neer (zie tabel):

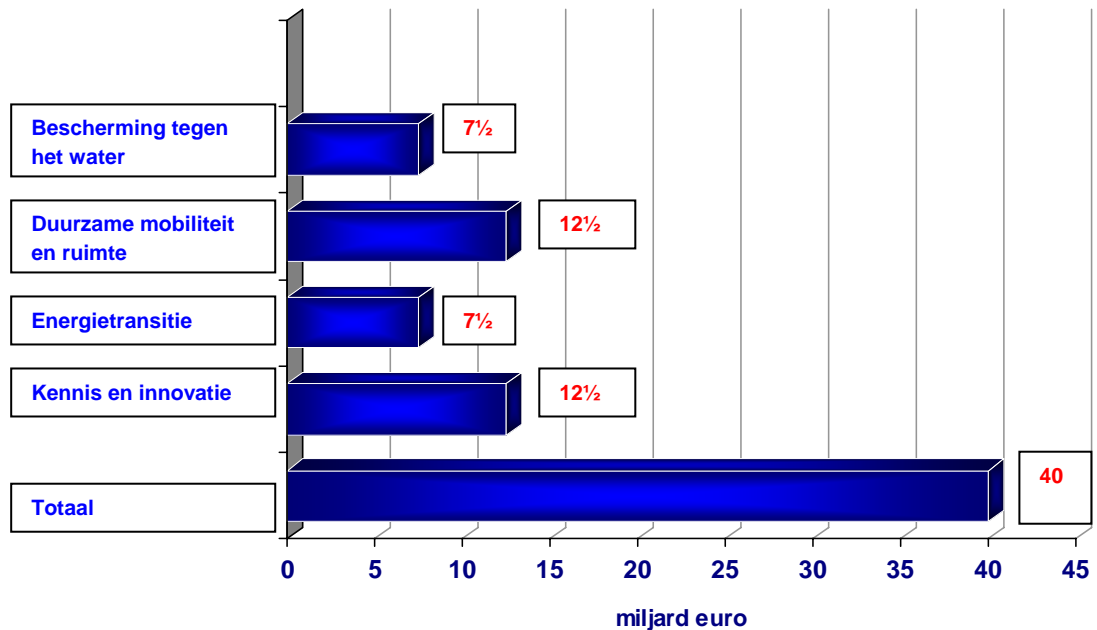
	2008-2020 (mld. €)	2008-2040 (mld. €)
1. Prognose nog te verwachten gasbaten (reëel) bij		
- olieprijs \$ 60 (reëel)	110	175
- olieprijs \$ 50 (reëel)	90	145
2. Daarvan bij huidige regels (ca. 1/3) naar FES		
- olieprijs \$ 60	35 à 40	60
- olieprijs \$ 50	30	50
3. Nodig voor investeringen:		
- reeds bestemd via FES	20	20
- Deltaplan (zie verder grafiek)	40	40 + p.m.
	-----	-----
	60	60 + p.m.

Bij de huidige FES-voedingsregels (ruim 1/3 van gasbaten) is de budgettaire ruimte te gering voor financiering van het Deltaplan (vergelijk de posten 2 en 3). Het benutten van een groter deel van de gasbaten hiervoor leidt er toe dat er minder middelen overblijven voor de rest van de begroting c.q. voor het begrotingssaldo/reductie staatsschuld. Over de periode tot 2020 zou dit neerkomen op ca. 20 miljard (bij olieprijsveronderstelling van \$ 60); ofwel ca. 1½ miljard per jaar dat budgettair moet worden ingepast. Dat is een alleszins overzienbaar bedrag.

Onderdelen Deltaplan

Hierna bespreken we de verschillende componenten van het voorgestelde noodzakelijke investeringsprogramma. In onderstaand staafdiagram zijn zij gerubriceerd. In totaal gaat het tot 2020 cumulatief om circa 40 mld. euro. Daarnaast rekenen we voor verbetering van de weginfrastructuur op een bijdrage door de inzet van PPS (dit maakt infraprojecten goedkoper) en de opbrengstgroei van de kilometerbeprijzing na 2012 door toenemend weggebruik (meer verkeer).

Investerings (in miljarden euro) tot 2020 van Deltaplan Duurzame Economische Structuurversterking



Toelichting op de verschillende posten

Bescherming tegen het water

Cruciaal bovenal is de fysieke bescherming van ons land en economie tegen het water. Om droge voeten te houden en om ons productiepotentieel te beschermen, maar ook cruciaal voor het behoud van het internationale imago van ons vestigingsklimaat op de lange termijn. We moeten de komende decennia fors extra investeren in de bescherming tegen het wassende water door een veranderend klimaat. Die investeringen zitten nog onvoldoende in de plannen van de overheid. Hoeveel extra hier precies onvoorwaardelijk nodig is en binnen welke termijn, is kijkend naar de fors verschillende uitkomsten van commissies hierover, nog onzeker. Het is tevens afhankelijk van inschatting tempo klimaatverandering, inschatting waar regionaal economische schaderisico's het grootst zijn en hoe we in de ruimtelijke ordening en in onze bouwwijze met innovatie de economische schaderisico's kunnen beperken. Dat zal ook meer op de agenda moeten komen. Voorshands gaan we voor de extra kosten cumulatief tot 2020 die nodig zijn voor het verbeteren van primaire waterkeringen uit van tenminste 1½ miljard. Maar dat meer nodig zal zijn moet niet worden uitgesloten. Daarnaast zijn extra investeringen nodig voor het opvangen van wateroverlast en het vergroten van de capaciteit van rioolssystemen. In totaal is voor bescherming tegen het water naar globale schatting tot 2020 ca. 7½ miljard extra nodig.

Duurzame mobiliteit en ruimte voor bedrijvigheid

Mobiliteit

Eén van de grote zorgpunten is onze infrastructuur. De capaciteit schiet ernstig tekort en is verre van toekomstbestendig om een groeiambitie mogelijk te maken. Er moet daarom meer geïnvesteerd worden in verbetering en uitbreiding van onze vervoersinfrastructuur

(wegen, OV en vaarwegen). Wij vragen daarbij om een evenwichtige benadering: meer en betere benutting van capaciteit én schone voertuigen die daarvan gebruik maken.

Duurzame mobiliteit vereist een combinatie van schonere voertuigen, kilometer-beprijzing in een betrouwbare setting én extra wegcapaciteit. Het is niet óf-óf, maar én-én. Er is nu onvoldoende geld voor onze vervoersinfrastructuur in de meerjarenramingen van de overheid (Nota Mobiliteit) uitgetrokken. Daarnaast moeten er voldoende middelen zijn voor de (stijgende) inpassingskosten van infrastructuur in ons milieu en leefomgeving. Het budget tot en met 2020 uit de Nota Mobiliteit van circa 80 mld gaat voor een belangrijk deel op aan onderhoud van infrastructuur en subsidies voor het openbaar vervoer. Er resteert zo'n 30 mld voor verbetering van het wegennet en van spoor- en vaarwegen. Dat is te gering om onze achterstanden in te halen en nieuwe knelpunten te voorkomen. Wij schatten in dat tot en met 2020 tenminste ruim 15 miljard meer nodig zal zijn voor verbetering van weg- en OV-infrastructuur en vaarwegen en voor een betere milieu-inpassing van infrastructuur. Daarop is onze toekomstige *Kaart van Nederland* gebaseerd (zie bijlage 1).

Bedrijventerreinen

Een groeiende economie met meer mensen aan het werk vraagt ook om meer bedrijventerreinen via herstructurering van oude bedrijventerreinen en aanleg van nieuwe. Daarbij is de ontsluiting –kan het zijn trimodaal- van groot belang. Het grootste deel van de kosten voor de bedrijventerreinen moet gewoon uit de markt komen, maar het vraagt ook van de overheid om meer geld daarvoor. Geen majeure bedragen: ca. 100 miljoen per jaar extra ofwel cumulatief ca. 1 ½ miljard extra tot 2020.

Voor *duurzame mobiliteit en bedrijventerreinen* tezamen rekenen wij in het Deltaplan met een extra bijdrage uit de gasbaten van 12½ miljard tot 2020. Met de inzet van PPS en de groei van de opbrengsten uit de kilometerbeprijzing na 2012 (als gevolg van meer wegverkeer) kunnen de ontbrekende financiële middelen beschikbaar komen om de nieuwe Kaart van Nederland waar te maken.

Energietransitie

Voorts zullen we onze energievoorziening duurzaam en toekomstbestendig moeten maken met daarbij tegelijk een scherp oog voor het bewaken van de internationale concurrentiepositie van ons bedrijfsleven. Onze energievoorziening is nu qua kostprijs voor elektriciteit niet concurrerend en veel te sterk afhankelijk van fossiele brandstoffen met alle CO₂-gevolgen van dien. De omslag naar een schonere energievoorziening vraagt veel onderzoek en innovatie maar ook en snellere implementatie van energiebesparende maatregelen in bijvoorbeeld de bestaande woningvoorraad. Voor versterking van het onderzoek en stimulering van investeringen in energietransitie zal conform de aanbevelingen van de Taskforce Energietransitie het overheidsbudget hiervoor moeten toegroeien naar 1 miljard extra per jaar. Rekening houdend met een geleidelijk oplopen komt dit naar onze inschatting cumulatief tot 2020 neer op ca. 7½ miljard extra.

Daarnaast zal er snel meer kernenergie moeten komen om vooral onze energie-intensieve industrie binnen afzienbare termijn uitzicht te bieden op een internationaal concurrerende plek in Nederland.

Kennis en innovatie

Nederland investeert tevens te weinig in onderwijs, onderzoek en innovatiestimulering om ook op dit front daadwerkelijk groeiambitie waar te kunnen maken. Daartoe heeft het Innovatieplatform een goede agenda voor intensiveringen en institutionele hervormingen opgesteld (de Kennisinvesteringsagenda). Deze is onlangs door een groot aantal betrokken organisaties waaronder VNO-NCW en MKB Nederland onderschreven. Onderdeel daarvan zijn extra middelen voor innovatieprogramma's om de brug naar het bedrijfsleven te slaan. Voorts moet worden bedacht dat innovatie zonder de inzet van ICT nagenoeg niet meer denkbaar is. ICT moet als innovatie-as worden erkend. Met name in de publieke sector is de dienstverlening met de inzet van ICT nog aanzienlijk te verbeteren. Bij de uitwerking van het Deltaplan mag daarom de inzet van "aanjaaggeld" om de ICT-investeringen in de publieke sectoren op te voeren niet ontbreken. Voor de programma's uit de Kennisinvesteringsagenda met een duidelijk investeringskarakter (m.n. onderzoek en innovatie), aangevuld met de genoemde ICT-impuls is geschat tot 2020 cumulatief 12½ miljard nodig. De overige uitgaven (m.n. onderwijs) in de Kennisinvesteringsagenda betreffen verhoging van structurele lopende uitgaven waarvoor dekking in de lopende uitgaven zal moeten worden gevonden.

Basisdocument Deltaplan Duurzame Economische Structuurversterking

1. Met aardgasbaten investeren voor de toekomst van Nederland

De ondernemingsorganisaties in Nederland vinden dat een nieuw kabinet de ambitie van zijn bevolking en bedrijfsleven moet ondersteunen om ook in de toekomst met succes te kunnen blijven deelnemen in de steeds verder voortschrijdende globalisering en op duurzame wijze in welvaart te groeien. Ambitie als het gaat om economische groei op lange termijn op een ook in milieupzicht duurzame wijze is de beste garantie voor een samenleving met een hoge levensstandaard. Die ambitie heeft consequenties voor de investeringsagenda van de overheid de komende kabinetsperioden op een aantal terreinen: verkeers- en vervoersinfrastructuur, energievoorziening, bescherming van ons land tegen het water en het onderwijs-, onderzoeks- en innovatiebestel. Op al die terreinen zullen we grotere investeringen moeten doen. Dat zal meerde kabinetsperioden moeten beslaan.

Voor de financiering van deze door een nieuw kabinet in te zetten investeringsagenda voor de toekomst, moet gebruik worden gemaakt van de aardgasbaten die we nog ongeveer 30 jaar hebben te verwachten. Tegen 2040 zal onze aardgasbel nagenoeg leeg zijn en zal het gedaan zijn met gasbaten voor de schatkist. Er is daarom geen betere aanwending van de tijdelijke waarde van onze bodemschatten denkbaar dan die te investeren in duurzame welvaart voor onze toekomst. Door die tijdelijke gasbaten te investeren in enerzijds een investeringsprogramma (Deltaplan) om een aantal voor onze economie essentiële zaken op orde te brengen voor de toekomst en anderzijds in aflossing van onze staatsschuld via het zo snel mogelijk bereiken en vasthouden van een begrotingsoverschot. We moeten de gasbaten niet langer meer grotendeels gebruiken voor financiering van lopende overheidsuitgaven zoals we in de achterliggende jaren hebben gedaan.

Huidige investeringsvoornemens voor de waterhuishouding, infrastructuur, energie, kennis en innovatie onvoldoende

Een ambitieus groeiscenario komt niet vanzelf tot stand. Het wordt bereikt met groei van arbeidsparticipatie én groei van productiviteit. Groei van productiviteit vergt goede condities voor het ondernemen, voldoende capaciteit van onze vervoersinfrastructuur, goed opgeleide mensen, een hoog niveau van kennis en innovatie, dus goede opleidings-, kennis- en onderzoeksinstituten, een energievoorziening die concurrerend, duurzaam en betrouwbaar is, voldoende ruimte voor economische activiteiten en een goede kwaliteit van onze leefomgeving. En een basisvoorwaarde voor dit alles is dat we Nederland steeds afdoende weten te beschermen tegen de risico's van het wassende water, ook van groot belang ook voor behoud van het internationale imago van ons vestigingsklimaat op lange termijn.

De afgelopen jaren zijn op verschillende terreinen al belangrijke vorderingen gemaakt om de groeikracht van Nederland op lange termijn te versterken. Maar vooral op drie fronten –

infrastructuur, kennis en energievoorziening – is dat nog verre van voldoende gebeurd om een ambitieuze groei voor de toekomst te kunnen waarmaken. Daarnaast dient zich steeds duidelijker de noodzaak aan van meer fysieke bescherming van ons land tegen hoge waterstanden. Daarom is een extra langetermijn investeringsprogramma op die terreinen, een *Deltaplan*, nodig, door een nieuw kabinet in te zetten. In deze notitie schetsen wij de inhoud van dat door ons bepleite programma. Daarbij richten wij ons op de in onze visie benodigde extra investeringen tot en met 2020, omdat tot die tijd goed is aan te geven waar en voor hoeveel er extra moet gebeuren. Dat Deltaplan zal uiteraard ook na 2020 moeten doorlopen. Alleen is dat voor na 2020 op dit moment nog niet goed qua omvang en inhoud in te vullen. Hierna behandelen we achtereenvolgens de in het Deltaplan op te nemen investeringen in:

- Kust- en dijkversterking : bescherming tegen het water
- Duurzame mobiliteit en ruimte voor bedrijvigheid
- Energietransitie
- Kennis en Innovatie (incl. aanjagen ICT publieke sector)

2. Bescherming tegen het water

Door de waarschijnlijke klimaatverandering met als gevolg stijging van de zeespiegel, meer regenval en hogere pieken daarin, dient zich een nieuwe uitdaging aan bij de bescherming van ons land tegen het wassende water. Dijken moeten worden opgehoogd en er is meer ruimte nodig voor opvang en afvoer van water. Dat heeft niet alleen gevolgen voor de kustverdediging en het rivierengebied maar ook voor de inrichting van de ruimte elders. Met de PKB Ruimte voor de Rivier zijn belangrijke stappen gezet voor het omgaan met de grote rivieren. Vooral in de laag gelegen Randstad dient goed bekeken te worden wat een voor de toekomst robuuste ruimtelijke ontwikkeling is en welke voorwaarden dat stelt. In het kader van een ruimtelijke investeringsagenda mogen de benodigde investeringen om Nederland duurzaam te beschermen tegen het water daarom niet ontbreken.

In de planning (Infrastructuurfonds, MIT en MIT/SNIP) zit nu voor onderhoud en verbetering van onze nationale waterkeringen tot 2020 een bedrag van ca. 7 miljard. Volgens diverse signalen is dat niet langer voldoende om de groeiende gevolgen van de "vernatting" van Nederland veilig te kunnen opvangen. De investeringen daarvoor zullen omhoog moeten.

Hoeveel meer is nodig? Diverse recente verkenningen (Unie van Waterschappen, VNG, de Adviescommissie Water en zeer recentelijk de Commissie Primaire Waterkeringen) wijzen erop dat er de komende decennia vele miljarden extra aan investeringen nodig zijn om in dit land droge voeten te houden en Nederland ook economisch optimaal veilig te laten zijn tegen de bedreigingen van het water. Dat is ook van groot belang voor het voorkomen van lange termijn imagoschade voor ons investering- en vestigingsklimaat met grote gevolgen bij overstroming.

De kostenramingen van de benodigde dijkverbeteringen (primaire waterkeringen) in die verschillende verkenningen laten echter brede marges zien¹. Die zijn mede afhankelijk van de termijn waarbinnen de benodigde investeringen moeten en uitvoeringstechnisch kunnen gebeuren, wat weer mede afhankelijk is van de inschatting van het tempo van klimaatverandering en waar de economische schaderisico's het grootst zijn. Ook zijn de ramingen van wat aan dijkverzwaring extra nodig is niet los te zien van de wijze waarop we in de ruimtelijke ordening en in het bouwen (via innovatie) de economische schaderisico's van wateroverlast voor de toekomst weten te beperken. Over al die punten zal meer moeten worden nagedacht. Niettemin is duidelijk dat de extra benodigde investeringen voor dijkverhoging de komende decennia flink omhoog zullen moeten. Vooralsnog gaan wij voor de extra kosten tot 2020 van dijkverhoging (kust en grote rivieren) veiligheidshalve uit van 1½ à 2 miljard tot 2020. Maar dat meer nodig zal zijn moet niet worden uitgesloten.

Daarnaast zijn extra investeringen nodig voor het opvangen van wateroverlast en het vergroten van rioleringscapaciteit.

Al met al lijkt de komende jaren tot 2020 ca. 7½ miljard meer nodig dan nu is voorzien.

Benodigde extra investeringen voor bescherming tegen het water

	tot 2020 (mld.)
- primaire waterkeringen	1½ à 2
- opvangen wateroverlast	2½ 5
- vergroting rioleringscapaciteit	3

	7 à 7 ½

Daarmee is niet gezegd dat al die extra investeringen geheel voor rekening van het Rijk zullen moeten komen, c.q. gefinancierd moeten worden uit aardgasbaten via het FES. De bestuurlijke en financiële verantwoordelijkheid voor een groot deel van die investeringen ligt nu bij de gemeenten en de waterschappen (met de aanleg van primaire waterkeringen bij het Rijk en beheer en onderhoud van de meeste daarvan bij waterschappen). Bij onveranderde Rijksbijdragen zal een groot deel van de extra kosten in principe neerslaan in ongetwijfeld stevige verhogingen van lokale belastingen en waterschapslasten voor burgers en bedrijven. Die zullen bovendien regionaal zeer verschillend uitpakken. Om die lokale lastenstijgingen voor het opvangen van wat in wezen een nationaal probleem is te dempen en recht te doen aan het feit dat externe effecten voor de hele economie in het geding zijn, zouden de nationale gasbaten kunnen worden ingezet voor gedeeltelijke nationale financiering van die extra waterinvesteringen van lokale overheden.

¹ De Adviescommissie Water kwam vorig jaar zomer uit op een minimumbedrag van 1,2 mld. tot 2020 voor extra investeringen in primaire waterkeringen. De Adviescommissie Financiering Primaire Waterkeringen, die moest adviseren over de beste wijze van financiering (via het Rijk, de waterschappen of PPS?), komt tot een veel hoger bedrag voor noodzakelijke extra investeringen tot 2020 (ca. 7 mld.) door andere veronderstellingen en uitgangspunten (o.a. veel snellere uitvoering, hogere veiligheidsnormen/ inschatting economische risico's).

Niet alleen om droge voeten te houden zal Nederland de komende decennia aanzienlijk meer moeten investeren in wateruitgaven. Ook met de kosten voor kwaliteitsverbetering van water die voortvloeien uit implementatie van de Kaderrichtlijn Water zullen cumulatief vele miljarden extra gemoeid zijn; kosten die eveneens voor rekening van lagere overheden en waterschappen komen en langs die weg zullen neerslaan in hogere lasten voor burgers en bedrijven (waterschapsheffing, rioolrechten). Die investeringen nemen wij in ons Deltaplan voor versterking van het groeivermogen van onze economie hier niet mee.

Conclusie: aanzienlijke extra investeringen (cumulatief tot 2020 ca. **7 ½ miljard**) zijn nodig voor het opvangen van de "vernating" van Nederland.

3. Duurzame mobiliteit en ruimte voor bedrijvigheid

3.1 Duurzame mobiliteit

Economische groei vraagt een infrastructuur die de daarbij horende vraag naar mobiliteit en transport kan bedienen. Ondernemend Nederland wijst al vele jaren op de hardnekkige achterstanden die zijn ontstaan en nog steeds toenemen, met alle schadelijke gevolgen van dien. Ook volgens de plannen van de Nota Mobiliteit zullen de files voorlopig alleen nog maar langer en pas na 2015 minder worden. Ons dichtslibbende wegennet begint ook in het buitenland op te vallen. Recent gaf de OESO uitdrukkelijk de waarschuwing dat de vervoersinfrastructuur in Nederland onder de maat is en ons land op achterstand zet in de internationale concurrentie. Alle vervoersinfrastructuren - weg, spoor, waterwegen, buisleidingen, havens en luchthavens - zijn economisch van belang, maar vooral op de wegen manifesteert zich dagelijks het tekort aan capaciteit. Daar worden de meeste verplaatsingskilometers voor personen en goederenvervoer gerealiseerd en daar ondervindt de economie de meeste schade door gebrek aan capaciteit². De files zijn een dagelijkse schadepost voor het vervoer en het zakelijke verkeer, bederven het investeringsklimaat, zijn een hindernis voor inkomend toerisme en vormen steeds vaker een obstakel voor mensen om te gaan of blijven deelnemen aan het arbeidsproces. Daarom moet de verbetering van het vervoersysteem en het met voorrang het aanpakken van de knelpunten op de wegen een prioriteit zijn voor het nieuwe kabinet.

De scenariostudie Welvaart en Leefomgeving van de planbureaus laat zien dat bij een economisch groeiscenario ook de groei van verkeer en vervoer doorzet en dat pas na 2020 een duidelijke groeivertraging te verwachten is. Het gevolg is dat de plannen van de Nota Mobiliteit waarschijnlijk ontoereikend zijn om, ondanks het invoeren van kilometerprijzen, zelfs de bescheiden doelen³ van de Nota voor verbetering van het wegverkeer in 2020 te

² De directe economische schade door files bedroeg in 2000 al ca. 1 miljard en bedraagt inclusief indirecte schade ca. 2 miljard per jaar, en is stijgend.

³ Op de hoofdwegen de reistijd in de spits niet meer dan 1,5 tot 2x de reistijd in de daluren en de verliesuren in files dalen naar 40% van het niveau in 2000.

realiseren. Gezien het vooruitzicht van nog voortgaande groei van verkeer en vervoer zijn alle investeringsplannen in de Nota Mobiliteit in feite slechts 'no-regret' maatregelen, voor zowel wegen als spoor- en vaarwegen.

Het bedrijfsleven vraagt daarom in de eerste plaats voortvarende uitvoering van de hele investeringsagenda van de Nota Mobiliteit, wat vooral neerkomt op versnelling van uitvoering van bestaande plannen. Daarmee worden achterstanden ingelopen en bestaande knelpunten verminderd.

In de tweede plaats vraagt het bedrijfsleven om te anticiperen op verdergaande groei van mobiliteit die hoort bij een economisch groeiscenario. Dat betekent dat op een aantal hoofdassen de gereserveerde uitbreidingsruimte eerder zal moeten worden benut en dat er gekozen moet worden voor realisatie van enkele structurele verbeteringen in het wegennetwerk in de vorm van kortsluitingen in het netwerk.

Op de *Kaart voor Nederland* (zie bijlage 1) staan de bestaande en in de Nota Mobiliteit geplande hoofdinfrastructuren van weg, water en spoor in Nederland en is aangegeven op welke verbindingen (versnelde) uitbreiding nodig is voor het accommoderen van de groei van transport en mobiliteit. Voorts is aangegeven welke nieuwe tracés in de visie van het bedrijfsleven dringend gewenst zijn om het netwerk robuust te maken en verkeersdruk in stedelijke omgeving te verminderen. Met realisatie van deze voorstellen worden achterstanden ingelopen en kunnen de doelstellingen van de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte voor bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving eerder worden gerealiseerd.

Benodigde financiële middelen voor infrastructuur

De Nota Mobiliteit stelt vanaf 2011 tot 2020 80,5 miljard in het vooruitzicht voor mobiliteit. Dat budget is voor het grootste deel bestemd voor onderhoud van infrastructuur en subsidies openbaar vervoer; ca. 30 miljard. is bestemd voor verbetering van het hoofdwegennet en van spoor- en vaarwegen. De Nota Mobiliteit gaat uit van het invoeren van naar tijd en plaats gedifferentieerde kilometerprijzen voor het gebruik van de weg, in plaats van vaste belastingen. Dit leidt tot een lager verkeersvolume dan bij ongewijzigd beleid, wat dus in de ramingen is verwerkt. De schatting van het extra benodigde budget is gebaseerd op:

- een hogere raming van de mobiliteit bij een hoger economisch groeiscenario (zie bijlage 3);
- ook voor oplossing van knelpunten bij de spoorwegen en de verbetering van enkele hoofdvaarwegen en sluizen is extra geld nodig;
- de kosten van geplande infrastructuur zijn te laag geraamd door onderschatting van de trend van stijgende inpassingskosten en kosten van additionele maatregelen voor luchtkwaliteit. Meer geld is nodig om de infrastructuur ook maatschappelijk verantwoord in het milieu en leefomgeving in te passen (zie hierna).

In aanvulling op de middelen uit de Nota Mobiliteit zal voor verruiming en verbetering van de capaciteit van het wegennet, het spoor en de vaarwegen, inclusief inpassingskosten 15 miljard extra nodig zijn tot 2020. Inclusief de middelen uit de Nota Mobiliteit (ad. 30 miljard.) kan *een nieuwe Kaart van Nederland* met voldoende ruimte voor mobiliteit

worden gerealiseerd. Wij houden er rekening mee dat met inzet van PPS en extra middelen uit hoofde van de kilometerbeprijzing na 2012 (de opbrengstgroei door een hoger verkeersvolume) enige financiële ruimte kan worden gevonden (circa 10 % van de totale investeringen ad. 30 miljard. uit de Nota Mobiliteit plus de door ons bepleite 15 miljard extra). Het overgrote deel van de financiering zal echter uit publieke middelen moeten komen (zie ook paragraaf 3.3).

Anders betalen voor mobiliteit en financiering van infrastructuur

"Hanteer prijzen in plaats van belastingen" is het eerste element in het advies van het nationale platform 'Anders Betalen voor Mobiliteit' (platform Nouwen). Betalen van een prijs in plaats van een belasting betekent dat de opbrengsten niet naar de schatkist gaan maar naar de wegbeheerders ter dekking van kosten van aanleg, onderhoud en beheer van het wegennet, zodat de weggebruiker betaalt voor wat hij krijgt en krijgt waarvoor hij betaalt. Dat is vergelijkbaar met betaling door gebruikers voor publieke diensten zoals de telefoon, energie, water. Dat cruciale element van het advies is gegrond op de overtuiging dat alleen dan de invoering van kilometerbeprijzing zal worden ervaren als eerlijk en kan rekenen op brede acceptatie onder weggebruikers. Ook is de overtuiging dat een dergelijk systeem kan bijdragen aan een betere aansluiting tussen vraag en aanbod, omdat het gebruik meer prijsbewust zal geschieden en er bij groei van verkeer ook vanzelf extra middelen beschikbaar komen. Betere bereikbaarheid en draagvlak voor een eerlijker verdeling van de lasten zijn voor ons de motieven om deze veranderingen te bepleiten.

Invoering van kilometerprijzen betekent ook dat de extra kosten voor uitbreiding van het wegennet niet ten laste van de algemene middelen hoeven te komen maar gedekt kunnen worden uit de stijgende inkomsten bij volumegroei van het wegverkeer. Voorts maakt het benutten van vormen van publiek-private samenwerking (pps) het mogelijk met de investeringen niet te wachten op beschikbare begrotingsmiddelen maar vooruit te lopen op de toekomstige opbrengsten van het verkeer. De kost gaat voor de baat uit, en het bedrijfsleven is gewend en bereid om te investeren in het zicht van kostendekkende opbrengsten.

De gewenste koppeling tussen betalen voor en besteden aan wegen vereist verandering in de organisatie van inning en besteding van opbrengsten. Niet alleen is een onafhankelijke nationale inningorganisatie nodig zodat de weggebruikers maar één rekening krijgen van één instantie. Ook is cruciaal dat er een grote mate van onafhankelijkheid komt voor de taakorganisatie(s) van het wegenbeheer.

Het invoeren van kilometerprijzen is een hoeksteen van het mobiliteitsbeleid, maar het vorige kabinet nam het advies van het platform (nog) niet over op het punt van de bepleite institutionele veranderingen. Het kabinet moet bereid zijn om gezamenlijk met andere overheden en het bedrijfsleven de uitwerking te verkennen van verzelfstandiging van wegbeheerders die, onder toezicht van de overheid, voor het uitvoeren van hun taak beschikken over de opbrengst van betalingen van de weggebruikers. Het gaat dus om een nieuwe financierings- en beheersstructuur, tenminste voor de hoofdwegen. Het bedrijfsleven wil hiervoor graag ideeën aanreiken en daarbij aansluiten bij concepten die de overheid al ontwikkelt voor "Rechtspersonen met een wettelijke taak".

Tol als extra financiering?

Het kabinet heeft voorgesteld om vooruitlopend op het invoeren van een algemeen systeem van kilometerprijzen ook het invoeren van tol of "versnellingsprijzen" mogelijk te maken op specifieke trajecten om zodoende uitbreiding van wegcapaciteit eerder mogelijk te maken. Het bedrijfsleven vindt dit in uitzonderingssituaties acceptabel, mits de opbrengst uitsluitend bestemd is om extra kosten van het (eerder) realiseren van deze weginfrastructuur te dekken.

Mobiliteit en leefbaarheid

Het bedrijfsleven onderkent ten volle dat het tegemoet komen aan de vraag naar mobiliteit niet kan zonder tevens rekening te houden met duurzaamheid: de kwaliteit van de leefomgeving en het broeikaseffect als gevolg van het gebruik van fossiele brandstoffen. Bij verbetering en uitbreiding van onze weginfrastructuur is een evenwichtige benutting nodig: meer en betere benutting van wegcapaciteit én transitie naar schone voertuigen die daarvan gebruik maken. Onze visie is dat mobiliteit in principe schoon, stil en zuinig moet zijn en dat infrastructuur ruimtelijk goed ingepast in de omgeving moet zijn. Zonder het één kan het andere niet plaatsvinden. Europees beleid voor emissies en luchtkwaliteit en schone technologie zullen Nederland en de mobiliteitssector in staat stellen om aan de eisen voor luchtkwaliteit te voldoen en mobiliteit en kwaliteit van de leefomgeving met elkaar te verzoenen. Dat vereist ook nationaal krachtige inzet op het toepassen van schone technieken, alsook een zorgvuldig ruimtelijk beleid. Die inzet moet gepleegd over het hele front van mobiliteit, voor alle vervoerwijzen. Er zijn (buiten fiets en lopen) geen vervoerwijzen die per definitie "schoon" zijn. Er zijn wel schone technieken die in diverse modaliteiten toepasbaar zijn. Milieubeleid voor mobiliteit komt dus neer op bronbeleid en op het stimuleren van schone, stille en zuinige vervoermiddelen in alle vervoertakken. In deze visie past toepassing van het beginsel "de gebruiker betaalt" en "de vervuiler betaalt". Dat is ook de voor het bedrijfsleven acceptabele benadering bij "Anders betalen voor mobiliteit". Die benadering zal in toenemende mate, waar nodig in internationaal verband, uitgangspunt moeten worden bij alle takken van vervoer, te land, ter zee en in de lucht. In dat perspectief is het verantwoord tegemoet te komen aan de maatschappelijke behoefte aan mobiliteit en de wensen van gebruikers over hoe zij zich willen verplaatsen te respecteren.

3.2 Ruimte voor economische activiteiten

Met de Nota Ruimte en de Nota Pieken in de Delta kiest de overheid in principe voor het geven van voldoende ruimte voor economie, voor het maximaal benutten van potenties en het geven van ruimte aan ontwikkelingskansen in alle landsdelen. De rijksoverheid ziet zich terecht verantwoordelijk voor de ruimtelijke hoofdstructuur waarin ruimte wordt verzekerd voor zaken van nationaal belang. Daartoe horen de mainports Schiphol en Rotterdam, de nationale hoofdinfrastructuren en ook zaken als greenports en ruimte voor energieopwekking. Het komt nu aan op de uitvoering, waarbij de rijksoverheid moet laten zien dat zij aanspreekbaar is op de realisatie van zaken van nationaal belang.

Mainports Schiphol en Rotterdam

De ruimte voor mainport Schiphol is met de Nota Ruimte voorlopig voldoende verzekerd. Het komt er nu op aan dat de invulling van de regelgeving optimaal gebruik mogelijk maakt van de fysieke ruimte en de milieugebruiksruimte. Het eventueel benutten van luchthaven Lelystad als overloop vergt enige extra ruimtelijke reservering in Flevoland. Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte zal ook de ruimte voor mainport Rotterdam voorlopig voldoende zijn verzekerd.

Bedrijventerreinen

Voor de ontwikkeling van het benodigde areaal bedrijventerreinen laten de scenario's van de planbureaus (zie bijlage 3) grote variatie zien, van -2% in het krimpscenario tot + 45% in het hoogste groeiscenario. In alle scenario's doet zich vooral na 2020 een omslag voor naar vermindering van de (groei van de) behoefte. Om te voorkomen dat ruimtegebrek een potentieel economisch groeiscenario bij voorbaat gaat frustreren is het nodig in alle landsdelen voldoende ruimte te reserveren. De groei van de ruimtebehoefte zal relatief groot blijven voor de logistieke sector, samenhangend met de trends van schaalvergroting en globalisering in de wereldhandel. Dit onderstreept het onverminderde belang van reservering van voldoende ruimte voor de mainports en de daaraan gekoppelde logistieke functies in de nabijheid.

Het beschikbaar zijn van ruimte voor economische activiteiten is primair een verantwoordelijkheid van regionale overheden. Die moeten zorgen dat in alle landsdelen voldoende ruimte beschikbaar is. Het gaat bij het voorzien in kwalitatief goede locaties niet alleen om nieuwe locaties, maar ook, en vaak bij voorkeur, om de herstructurering van bestaande terreinen. Naarmate intensivering van benutting van bestaand areaal mogelijk is, is er minder extra ruimtebeslag. Daarnaast vraagt de landschappelijke inpassing en de ontsluiting van bedrijventerreinen steeds meer aandacht. Bij de keuze van locaties moeten de aspecten bereikbaarheid en leefbaarheid zwaar wegen. Ontsluiting van bedrijventerreinen moet bij voorkeur "multimodaal" zijn zodat bedrijven en werkzame personen niet uitsluitend op vervoer per auto zijn aangewezen. Nederland kent bijvoorbeeld vele binnenhavens die zich lenen voor herontwikkeling met benutting van transport over water. Minstens zo belangrijk is de nabijheid van wonen en werken zodat werkplekken makkelijk te bereiken zijn.

De provincies hebben een taak om het aanbod van ruimte te coördineren, op regionaal niveau de keuze van de beste locaties te bevorderen, versnippering tegen te gaan en voldoende schaalgrootte te waarborgen.

Grootschalige haven- en bedrijventerreinen waarvoor het rijk verantwoordelijkheid heeft, zijn, behalve de Tweede Maasvlakte, de mede voor de logistieke sector van belang zijnde terreinen in Hoekse Waard en Moerdijkse Hoek. Het bedrijfsleven in Midden Nederland ziet veel potentie in een grootschalig bedrijventerrein bij de kruising van de A2 met de A15 en de Betuweroute en wil die potentie ontwikkelen.

Bij de energievoorziening is een nationaal belang in het geding. Terecht neemt de rijksoverheid ook verantwoordelijkheid voor het beschikbaar zijn van locaties voor nieuwe energiecentrales.

Ruimte voor natuur: zoek synergie met economie

Vanzelfsprekend moet de overheid ook verantwoordelijkheid nemen voor kwaliteit van de leefomgeving en ruimte voor natuur, zeker in een dicht bevolkt land. Daarin voorziet de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet en de uitwerking daarvan in o.a. de ecologische hoofdstructuur en in Natura 2000. Onderscheid in gebieden waar normale spelregels gelden ten aanzien van milieu en gebieden met extra bescherming voor natuur is van belang voor een effectief beleid. In beide soorten gebieden moeten burgers en bedrijven weten waar zij aan toe zijn. Ook in natuurgebieden betekent een zorgvuldige aanpak niet dat er helemaal geen ruimte is voor economische activiteiten die toegevoegde waarde creëren. Goed gekeken moet worden naar mogelijkheden om activiteiten met toegevoegde maatschappelijk-economische waarde te verenigen met natuurbescherming. De aangekondigde leefgebiedenbenadering moet ertoe leiden dat flora en fauna effectief bescherming krijgen. Het gaat er bij soortenbescherming dan niet om dat elk individueel exemplaar van een soort beschermd wordt, wat immers kan leiden tot bizarre situaties als het stilleggen van bouwplannen wegens het aantreffen van een enkel exemplaar van een soort. Het gaat om bescherming van voldoende habitats om vitale populaties van inheemse soorten te behouden in nationale en Europese samenhang, zodat diversiteit van flora en fauna effectief wordt verzekerd. De komende jaren moeten provincies beheerplannen van de Natura 2000 gebieden opstellen. Het Rijk stelt in samenwerking met de provincies een beleidskader op en in de maak is een databank natuurgegevens. Een en ander moet de uitvoering van het natuurbeleid voor bedrijven voorspelbaar en hanteerbaar maken.

3.3 Totaal benodigde middelen in Deltaplan voor duurzame mobiliteit en ruimte voor bedrijvigheid

De komende decennia zijn dus vele miljarden meer nodig voor een ambitieuzere investeringsagenda voor uitbreiding van onze weginfrastructuur, versnelling van projecten en nieuwe plannen, verbetering van het spoor, faciliteiten voor vervoer over water en goede inpassing van die investeringen in onze leefomgeving. Wat wij gerealiseerd willen zien is aangegeven op de kaart voor Nederland "Investeringen in de economische hoofdstructuur" (bijlage 1). De benodigde extra investeringen (in aanvulling op de Nota Mobiliteit) komen neer op cumulatief 15 miljard tot 2020. Bij de wegen is uitgangspunt het invoeren van kilometerbeprijzing in 2012 in plaats van vaste belastingen. Een deel van de kosten van het extra investeringsprogramma tot 2020 voor wegen kan na 2012 gedekt worden uit de stijgende opbrengsten van kilometerbeprijzing bij groei van het wegverkeer na 2012. Daarnaast kan de inzet van PPS tot besparingen en daarmee meer middelen voor de projecten leiden. Om voldoende ruimte voor bedrijfsterreinen te realiseren is naar verwachting op jaarbasis een extra overheidsbudget nodig van tenminste 100 miljoen euro ofwel cumulatief tot 2020 afgerond 1½ miljard.

Conclusie: Rekening houdend met PPS en de kilometerbeprijzing na 2012 moet in het Deltaplan rekening worden gehouden met een bijdrage uit de gasbaten van **12 ½ miljard tot 2020 voor duurzame mobiliteit en ruimte voor bedrijvigheid.**

3.4 Ruimtelijke investeringsagenda vraagt ook versterking bestuurlijke slagkracht

Een heldere beleidsvisie en financiële middelen zijn belangrijk, maar er moet ook een slagvaardig openbaar bestuur en geschikt gereedschap zijn om ruimtelijk beleid uit te voeren.

VNO-NCW meent dat voor een efficiënt en besluitvaardig bestuur het mes gezet moet worden in de 'bestuurlijke drukte' en in overvloedige bureaucratie en ziet met instemming dat dit prominent op de politieke agenda staat. De richting moet zijn vermindering van betrokken bestuurslagen, schaalvergroting en heldere taakverdeling zonder doublures. De Rijksoverheid moet steviger regie nemen voor realisatie van alles wat nodig is om de Ruimtelijke Hoofdstructuur in te richten, inclusief wat op nationale schaal nodig is voor bescherming tegen water. Voorts ondersteunen wij het advies van de commissie Kok voor de totstandkoming van één krachtig en effectief Randstadbestuur door samenvoeging van de bestaande vier Randstadprovincies. Dat vergt echter nog wel 3 á 4 jaar. Daarop kunnen de investeringen niet wachten. De bestuurders in de Randstad moeten nu al de handen in één slaan en -overeenkomstig het advies van de commissie Kok- laten zien dat zij binnen een half jaar tot een Urgentieprogramma kunnen komen. Voor implementatie daarvan moet een beroep kunnen worden gedaan op de middelen uit het Deltaplan.

VNO-NCW verwacht dat de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (WRO) de provincies en de rijksoverheid beter in staat zullen stellen beslissingen over uitbreiding van de infrastructuur door te zetten en realisatie te bespoedigen. De mogelijkheden die zogenaamde inpassingsplannen van het Rijk dan wel provincies bieden om lokale bestuurlijke impasses ter zijde te schuiven moeten waar nodig veelvuldig worden benut. Helaas is deze wet al een jaar vertraagd. De wet moet nu zo snel mogelijk in werking treden. Daarnaast is het goed de ook met de nieuwe WRO nog altijd langdurige processen tussen beleidsvoornemens en realisatie te herzien. VNO-NCW steunt daarom van harte de voorstellen in de Tweede Kamer om daar nog eens fundamenteel naar te kijken, met de intentie om verantwoorde besluitvorming te versnellen.

De omgevingsvergunning moet de vergunningverlening voor bedrijven(terreinen) vereenvoudigen en versnellen. Het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf moet meer samenhang en slagvaardigheid brengen in de inzet van de Rijksoverheid bij grote projecten, vooral daar waar het Rijk grondposities heeft. De nieuwe Wet luchtkwaliteit moet het mogelijk maken de uitvoering van veel bouwplannen door te zetten dank zij een integrale aanpak met maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en de Europese normen te halen.

4. Transitie naar duurzame energievoorziening

Op het gebied van energievoorziening staat Nederland eveneens voor de nodige extra investeringen. Nederland zal de slag (transitie) moeten maken naar een duurzame en internationaal concurrerende energievoorziening in de toekomst: duurzaam, zowel CO₂-vriendelijk als economisch rendabel. De omslag naar een duurzame energiehuishouding zal alleen echt zijn te bereiken met innovatie op basis van nieuwe technologische

ontwikkelingen. Dat vraagt veel (toegepast) onderzoek en ontwikkeling, gericht op enerzijds energiebesparing van fossiele brandstoffen en anderzijds ontwikkeling van economisch rendabel te exploiteren nieuwe energiebronnen. Dergelijk onderzoek zal voor Nederland in de meeste gevallen alleen in internationaal verband effectief en economisch zinvol zijn. Nederland zal daaraan prominent moeten meedoen. Energie-innovatie zal het hoofdspoor van het nieuwe energiebeleid moeten worden, nationaal en internationaal. Daarnaast is echter evenzeer wezenlijk dat nieuwe mogelijkheden ook daadwerkelijk worden benut. Zo worden de mogelijkheden voor energiebesparing bij de bestaande woningvoorraad nog onderbenut.

Voor energie-innovatie en snelle implementatie moet meer overheidsgeld op tafel moeten komen. Daarbij is een zekere specialisatie geboden om extra kansen voor onze economie te scheppen. De inzet van middelen zal in het bijzonder gericht moeten worden op die onderdelen van energietransitie waar ons bedrijfsleven ook een specifieke competitieve sterkte in heeft of mee kan opbouwen.

Energietransitie vergt uiteindelijk toepassing van de nieuwe innovaties. Daarom is het zinvol om naast extra geld voor energie-onderzoek tevens de marktintroductie en opschaling van nieuwe energie- en milieutechnologie een stukje op weg te helpen met tijdelijke stimulansen. Zonder daarbij opnieuw te vervallen in kostbare langdurige exploitatiesubsidies (zoals bij de oude MEP). Het bevorderen van de marktintroductie bij bedrijven van steeds de nieuwste generaties technologisch geavanceerde energie- en milieu-investeringen gebeurde tot voor kort met succes via de fiscale energie-investeringsaftrek (EIA) en milieu-investeringsaftrek (MIA). Helaas zijn die twee stimulansen in 2006 opgeschort, omdat het budget voor die twee regelingen was overschreden (inmiddels zijn ze weer hervat). Het budget voor EIA en MIA als logisch verlengstuk van de transitie-inspanningen zal structureel omhoog moeten.

Hoeveel is nodig voor een majeure versterking van energie-onderzoek en het op peil houden van voldoende stimulansen voor technologische geavanceerde energie- en milieu-investeringen? De Taskforce Energietransitie komt tot een bedrag van uiteindelijk 1 miljard extra op jaarbasis. Dit betekent dat het budget voor onderzoek en marktintroductie (nu 250 miljoen per jaar) moet toegroeien naar 1,25 miljard per jaar hiervoor. Rekening houdend met een geleidelijk oplopen schatten wij dit in op cumulatief ca. 7 ½ miljard extra kosten tot 2020.

Tevens kernenergie

Met het boeken van resultaten die een significante energietransitie mogelijk maken, is een lange tijd gemoeid. Te lang voor vooral onze energie-intensieve industrie. Die kampt nu met forse niet-concurrerende elektriciteitskosten, waardoor hun voortbestaan in Nederland wordt bedreigd (vertrek of loodje leggen). Daarom zal ons bedrijfsleven binnen afzienbare termijn uitzicht moeten worden geboden op concurrerende en redelijk stabiele elektriciteitskosten. Dat uitzicht zal in het kader van de overgang naar een CO₂-vriendelijke bredere energietransitie snel moeten komen van nieuwe kernenergiecentrales. Van de overheid wordt politieke rugdekking, ondersteunende regelgeving en reservering voor ruimtelijke inpassing gevraagd.

Conclusie: een bedrag geleidelijk oplopend tot 1 miljard extra is nodig voor onderzoek voor energietransitie en het op peil houden van de stimulansen voor introductie van investeringen in technologisch geavanceerde energie- en milieuapparatuur. Gerekend tot 2020 betekent dat cumulatief ca. **7 ½ miljard** meer publieke uitgaven.

5. Kennis en innovatie

Een ander investeringsgebied waar Nederland te weinig doet om zijn groeiambitie waar te kunnen maken betreft ons kennisbestel (onderwijs, onderzoek en innovatie). Over hoeveel extra publiek geld hier precies nodig is en waaraan dat het beste kan worden uitgegeven, valt ongetwijfeld te twisten. Buiten kijf staat dat er aanzienlijk meer zal moeten gebeuren dan nu.

Voor de benodigde intensiveringen én institutionele hervormingen heeft het Innovatieplatform samen met vele anderen waaronder VNO-NCW en MKB Nederland (zie de ondertekening van de Kennisinvesteringsagenda op 1 november 2006 door een groot aantal maatschappelijke partijen) voor de middellange termijn (2016) een goede agenda neergelegd. De boodschap daarin is dat in samenhang met de nodige institutionele hervormingen een extra publieke investering in ons kennisbestel geboden is die in tien jaar moet oplopen tot ongeveer 1,2% BBP.

Die intensivering vult het IP in zijn publicatie over de KIA (in “Nederland hét land van talenten”) in met allerlei specifieke voorstellen die hier in deze notitie door ons niet verder meer worden besproken. Met name het onderzoeksdeel van de KIA leent zich door zijn aard (onderzoeksprogramma's met een duidelijk investeringskarakter) voor financiering uit aardgasbaten. Extra middelen voor innovatieprogramma's om de brug naar het bedrijfsleven te slaan mogen hierbij niet ontbreken.

Voorts moet worden bedacht dat innovatie zonder de inzet van ICT niet meer denkbaar is. ICT als innovatie-as moet daarom worden erkend. Met name in de publieke sector is de dienstverlening met de inzet van ICT nog aanzienlijk te verbeteren. Bij de uitwerking van het Deltaplan moeten daarom middelen worden gereserveerd om de ICT-investeringen in de publieke sectoren te kunnen "aanjagen".

Voor de programma's uit de Kennisinvesteringsagenda met een duidelijk investeringskarakter (met name onderzoek en innovatie), aangevuld met de genoemde ICT-impuls, is naar schatting een bedrag van cumulatief 12½ miljard gemoeid tot 2020. De overige uitgaven (onderwijs en innovatiestimulansen) van de KIA betreffen verhoging van structurele Onderwijs- en EZ-uitgaven en zullen op een andere manier moeten worden gefinancierd.

De KIA is slechts een investeringsagenda voor het extra en geen integrale agenda zoals de overheid wel kent voor de infrastructuur (in het MIT). De lopende kennisinvesteringsagenda is nu versnipperd over afzonderlijke begrotingen (OCW, EZ en LNV). Voor het overzicht, de samenwerking tussen departementen en een scherpere politieke bewaking van de diverse prioriteiten zou ook voor kennis een dergelijke integrale kennisinvesteringsagenda moeten komen.

Conclusie: de Nederlandse overheid staat voor een stevige blijvende verhoging van haar publieke kennisuitgaven. De echte investeringscomponent daarvan (voor onderzoek en innovatie) leent zich voor financiering uit het Deltaplan aardgasbaten. Voor het stimuleren van innovatie in de publieke dienstverlening door middel van ICT zullen ook middelen ter beschikking moeten komen. Op grond van de Kennisinvesteringsagenda van het Innovatieplatform rekenen wij met een totale investeringsopgave voor kennis en innovatie tot 2020 van grosso modo **12 ½ miljard**.

6. Financiering uit de nog resterende aardgasbaten

In hoeverre kunnen de aardgasbaten die we als Nederland nog ongeveer 30 jaar te verwachten hebben als extra financieringsbron voor de benodigde additionele investeringsagenda een rol spelen? Zonder daarbij de fout te maken van een strikte voorwaardelijke koppeling aan de gasbaten? Want bij een dergelijke koppeling zouden we ons economisch wel eens zeer in de vingers kunnen snijden. De grootte van het nog te verwachten bedrag is immers altijd onzeker (afhankelijk van olieprijs en dollar). Wat nodig is voor onze economie en bescherming van ons land moet linksom of rechtsom worden gerealiseerd, ongeacht of er nu nog veel of weinig aardgasbaten aankomen. Niettemin kan het verstandig zijn om voor de financiering van de benodigde additionele investeringsagenda een expliciete relatie te leggen met de nog te verwachten tijdelijke aardgasbaten. Al is het alleen maar om zo sterker te helpen verankeren dat die bijzondere baten in de resterende periode in ieder geval zo goed mogelijk worden aangewend voor het op orde brengen van de verdien capaciteit van onze economie voor de tijd straks zonder aardgasinkomstenbron.

De komende aardgasbaten zijn niet zoals wel eens wordt gedacht een financieringsbron die nog voor 100% vrij beschikbaar is. De complicatie is namelijk dat de toekomstige baten, gebaseerd op de olieprijs die nu in de budgettaire overheidsmeerjarenramingen voor de volgende kabinetsperiode en de CPB-berekeningen voor de verkiezingsprogramma's zijn verondersteld,⁴ in feite al voor een groot deel min of meer zijn vergeven voor financiering van allerlei bestaande overheidsuitgaven en voorgenomen plannen.

Op dit moment gaat van de jaarlijkse aardgasbaten ruim 1/3 naar het FES. Alleen dat deel van de toekomstige aardgasbaten is in principe nog vrij voor additionele uitgaven. De rest (2/3) gaat nu naar de rijksbegroting als algemeen middel, ook al zijn die baten tijdelijk, voor financiering van allerlei bestaande uitgaven en plannen en zit nu in het budgettaire beeld verwerkt. Dat deel van de aardgasbaten buiten het FES is alleen aan te spreken voor financiering van de extra investeringsagenda, indien daarvoor op andere uitgaven wordt

⁴ In de meerjarenramingen van de rijksbegroting tot en met 2011 wordt weliswaar na 2007 nog gerekend met een olieprijs van \$26, maar in de CPB-boekhoudsomsom voor de budgettaire ruimte voor de volgende kabinetsperiode, resp. in de budgettaire meerjarenramingen t.b.v. de verkiezingsprogramma's tot 2011 is voor financiering van uitgaven en plannen en voor het te bereiken EMU-saldo al gerekend met een veel hogere olieprijs: van \$70 in 2007 aflopend tot \$60 in 2011. De aardgasopbrengsten daaruit zijn in die meerjarenramingen en programma's budgettair derhalve al verdisconteerd. In de CPB-sommen zijn aan olieprijs verondersteld: \$50 (2006), \$32 (2011), \$50 (2030) en \$80 (2050).

omgebogen (oud voor nieuw). We concentreren ons daarom eerst op wat de komende jaren bij de huidige regels nog aan gasbaten zal binnenkomen in het FES.

Hoeveel gasbaten nog te verwachten als financieringsbron?

Hoeveel gasbaten zijn nog te verwachten? Onze aardgasbel zal afhankelijk van de veronderstelde olieprijs (\$ 50, resp. \$ 60) en dollar/eurokoers (1,40) tot ca. 2040, wanneer de bel nagenoeg leeg zal zijn, naar ruwe schatting in totaal nog ongeveer 145 tot 175 miljard (in prijzen 2007) kunnen opleveren voor de schatkist (zie bijlage 2). Dit is echter bepaald geen harde schatting, want olieprijsen en dollar/eurokoers, zo leert de geschiedenis, zijn altijd zeer onzeker.

Van die 145 tot 175 miljard opbrengst zal tot 2040, wanneer de gasbel nagenoeg op is, bij continuering van de huidige FES-voedingsregels en een hoge olieprijsvariant voor de toekomst (\$ 60 reëel) ongeveer 60 miljard in het FES stromen. Bij een lagere olieprijsvariant (\$ 50) is dat 50 miljard (zie onderstaande tabel). In die tabel is tevens globaal aangegeven hoe veel dat is tot 2020, uitgaande van een bepaald verloop van het jaarlijkse afzetvolume ten laste van onze gasbel.

Die tabel leert tevens dat die investeringsruimte bij die huidige regels en gegeven het deel van de te verwachten FES-gasbaten tot 2020 dat al is gereserveerd voor uitvoering van lopende of geplande projecten (20 miljard)⁵ te weinig is.⁶

⁵ In Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Infrastructuurfonds.

⁶ Daarbij abstraheren we van de complicatie dat, in lijn met wat het CPB heeft verondersteld, in alle verkiezingsprogramma's feitelijk de formeel nog vrije FES-baten tot 2011 feitelijk zijn benut voor verbetering van het financieringssaldo en daarmee eigenlijk ook al hun aanwending hebben gekregen. Zie blz. 34 van de CPB-doorrekening verkiezingsprogramma's.

Tabel 2: *Gasbaten en investeringen Deltaplan*

	2008-2020 (mld.€)	2008-2040 (mld. €)
1.Prognose nog te verwachten gasbaten (in prijzen 2007) bij		
- olieprijs \$ 60 (reëel)	110	175
- olieprijs \$ 50 (reëel)	90	145
2.Daarvan bij huidige regels (ca. 1/3) naar FES bij		
- olieprijs \$ 60	35 à 40	60
- olieprijs \$ 50	30	50
3.Nodig voor investeringen:		
- reeds bestemd via FES	20	20
- Deltaplan	40	40 + p.m.
	-----	-----
	60	60 + p.m.

De tabel (regel 3 versus regel 2) laat zien dat in ieder geval de FES-ruimte bij huidige regels en veronderstelde olieprijsen te gering is voor een ambitieus Deltaplan. Van de totale te verwachten gasbaten zal daarom een groter deel moeten worden gereserveerd voor het Deltaplan. Wij stellen (evenals de Studiegroep Begrotingsruimte) bij vaststelling van het Deltaplan te bepalen om hoeveel geld dat gaat (in bovenstaande opstelling spreken we over 40 miljard voor het Deltaplan t/m 2020 en 20 miljard al bestemde FES-middelen). Dit wordt verder niet afhankelijk gesteld van de ontwikkeling van de olieprijs. De resterende gasbaten moeten volledig ten goede komen aan staatsschuldreductie. De omvang hiervan is wél afhankelijk van de ontwikkeling van de olieprijs.

FES-procedures moeten beter

Een andere kwestie is verbetering van de huidige regels en procedures voor besteding van FES-aardgasbaten. Nu is de voordracht van projecten soms tamelijk ondoorzichtig (sterk intern ambtelijk) en – waar dat wel samen met het kennisveld en bedrijfsleven gebeurde (bij de Bsik-projecten) – vrij omslachtig en tijdrovend.

Voorts was de afgelopen paar jaar door de onverwacht sterke stijging van de aardgasbaten als gevolg van de snelle majeure olieprijsstijging het selectieproces van FES-projecten voor besteding van die extra baten niet optimaal. Een geld-zoekt-beleid-gedrag werd in de hand gewerkt.

De REA (de adviesclub van economen voor de Tweede Kamer) gaat in zijn kritiek op de huidige gang van zaken verder. Die stelt het FES als zodanig ter discussie. Volgens de REA is het onzin om noodzakelijke structuurversterkende investeringen via het FES afhankelijk te maken van aardgasbaten. Bovendien staat fondsvorming integrale afweging van middelen en uitgaven in de weg.

In theorie mag in beide kritiekpunten een grote kern van waarheid zitten. Praktisch lijkt het ons verstandig om toch vast te houden aan het FES. Het FES lijkt ons nog altijd de beste

politieke garantie dat een groot deel van de nog resterende aardgasbaten wordt ingezet voor structuurversterking van onze economie. Maar het mag er nooit toe leiden dat noodzakelijke investeringen achterwege blijven, als de aardgasbaten tekortschieten of door lagere olieprijs zouden tegenvallen. Daarin heeft de REA volkomen gelijk.

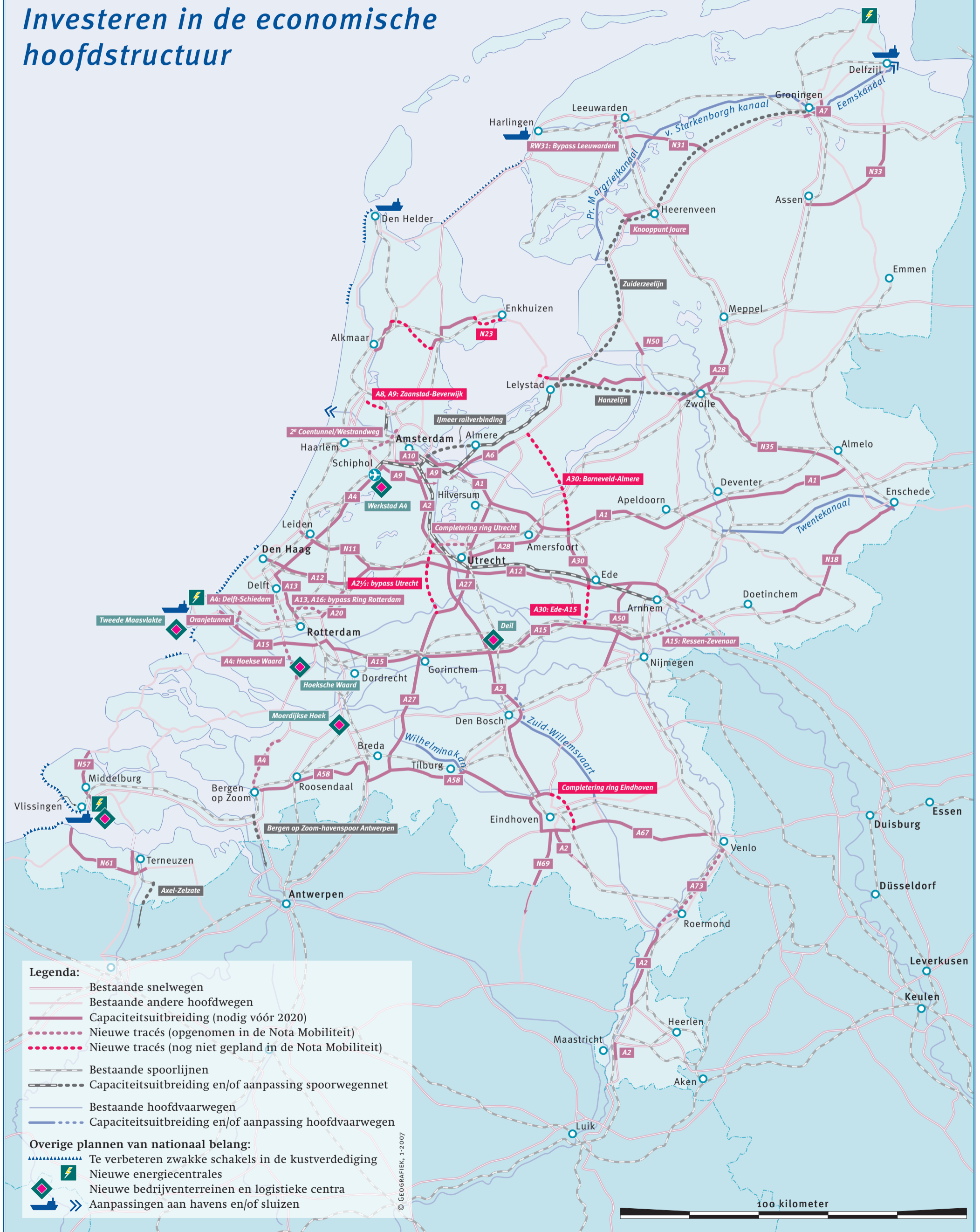
Ook de kosten-baten-afweging (KBA) voor het FES is soms onevenwichtig, althans als je die vergelijkt met de gang van zaken bij intensiveringen binnen de reguliere begrotingen die niet altijd langs de meetlat van een KBA gaan. Uiteraard blijft een kosten/baten-analyse bij beslissingen over overheidsuitgaven, zeker bij majeure, belangrijk, maar dat moet niet beperkt worden tot alleen die voor het FES.

Voorts is het de vraag of het CPB altijd de meest gerede partij is om FES-projecten via een KB te beoordelen (bijv. bij de beoordeling van de economische merites van allerlei wetenschappelijke onderzoeksprojecten).

Ter verbetering van de voorbereiding- en afwegingsprocedures moet daarom conform het voorstel van de Studiegroep Begrotingsruimte voortaan worden uitgegaan van een vaste, meer structurele raming van FES-middelen. En projecten moeten passen in een mlt-investeringsagenda op de diverse domeinen (infra, kennis, milieu/energie).

Ook zullen de kosten/baten-analyse en de rol van het CPB evenwichtiger moeten. Er moet meer aangesloten worden bij bestaande instituties zoals NWO en Senternovem voor beoordeling van nut en noodzaak van projecten.

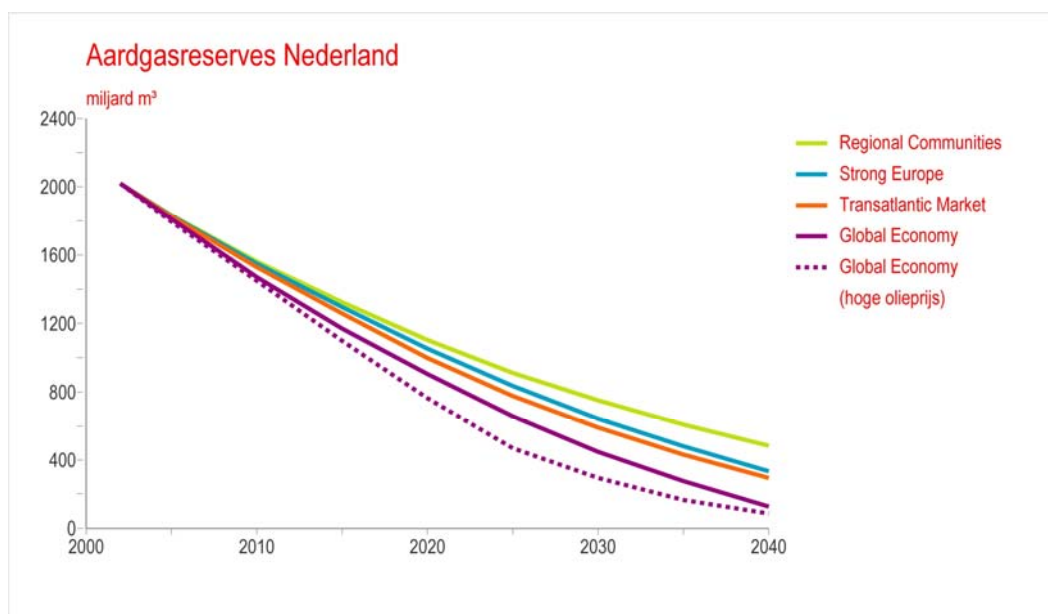
Investeren in de economische hoofdstructuur



Bijlage 2

Hoeveel aardgasbaten zijn nog te verwachten?

- De huidige aardgasreserves van Nederland bedragen nog ca. 1600 miljard m³. De jaarlijkse afzet schommelt rond de 75 miljard m³. Als de afzet constant zou blijven zou tegen 2030 de aardgasbel leeg zijn. In werkelijkheid zal het opsouperen van onze aardgasbel waarschijnlijk iets trager gaan, mede afhankelijk van de economische omstandigheden. In de scenariostudie die het CPB samen met o.a. het Milieu- en Natuurplanbureau over Nederland tot 2040 bij verschillende groeiscenario's recentelijk heeft gemaakt (Welvaart en Leefomgeving) wordt ervan uitgegaan dat rond 2040 nog ongeveer 10 tot 25% van de huidige aardgasbel over zal zijn (zie grafiek).



- Op hoeveel baten uit die langzaam maar zeker oprakende aardgasbel van nu nog 1600 m³ kan de schatkist de komende decennia nog rekenen? Dat is voor een groot deel speculatie, afhankelijk van de olieprijs en de euro/dollar koers. Ook daarover laten de prognoses ruime variatiebreedtes zien waardoor ook de te verwachten gasbatenopbrengst kan variëren. Volgens de ramingen in de Miljoenennota 2007 is bij een afzetvolume van 80 miljard m³, een veronderstelde olieprijs van gemiddeld \$ 70 en euro/dollar koers van 1,25 de opbrengst voor de schatkist ongeveer 12 miljard op jaarbasis aan gasbaten (inmiddels is die raming al weer met 1 miljard verlaagd door de lagere olieprijs). Voor 2011 wordt volgens het CPB, uitgaande van zowel een iets lager afzetvolume als een lagere olieprijs (\$ 60) en een hogere euro/dollar koers (1,40) een gasbatenopbrengst verwacht van ca. 9 miljard. Daarvan gaat op basis van de huidige FES-regels (40,9% van de niet-belastingmiddelen aardgas) voor 2007 en latere jaren 3,1 miljard naar het FES.

Tabel 1: Jaarlijkse aardgasbaten

Jaarlijkse overheidsaardgasbaten	2007	2011
	(miljard)	
- niet-belastingmiddelen aardgas t.b.v. FES	4,1	3,1
- overige niet-belastingmiddelen aardgas	6,0	4,5
- Vpb uit aardgas	1,9	1,3
totaal	12,0	8,9

- Voor een globale berekening van de in totaal nog te verwachten resterende gasbaten wordt door ons uitgegaan van twee varianten. De één is dat de voor 2011 geraamde olieprijs in de jaren daarna op \$ 60 reëel (d.w.z. jaarlijks nominaal alleen met de inflatie¹ omhoog gaat) blijft en de dollar/eurokoers op 1,40. Dan zouden er tot 2040 nominaal nog ruim 200 miljard aardgasbaten (inclusief Vpb) zijn te verwachten. Bij handhaving van de huidige FES-voedingsregels gaat daarvan dan ca. 70 miljard naar het FES. De andere rekenvariant is gebaseerd op een lagere reële olieprijs (\$ 50). Bij die olieprijsvariant is nominaal nog tot 2040 een totaalbedrag van 170 miljard te verwachten waarvan 60 miljard voor het FES. Door de jaarlijkse inflatie (1,5% p.j. verondersteld) is het gecumuleerde bedrag in reële termen voor de schatkist uiteraard een stuk minder dan 170 à 205 miljard. Het reële bedrag is relevant, omdat ook de investeringsagenda in reële termen is opgesteld. De volgende tabel vat een en ander samen.

Opbrengst bij 2 verschillende olieprijsen	nominaal				Reëel			
	Totaal		FES		Totaal		FES	
	\$ 60	\$ 50	\$ 60	\$ 50	\$ 60	\$ 50	\$ 60	\$ 50
2008 - 2020	120	100	40	35	110	90	40	30
2020 - 2040	85	70	30	25	65	55	20	20
	205	170	70	60	175	145	60	50

¹ Het CPB gaat daarbij uit van inflatie van 2% bij de grootste economieën (G3).

Toelichting op groei mobiliteit en ruimtevraag tot 2040

De vier nieuwe scenariooverkenningen van de Planbureaus tot 2040, eind 2006 gepubliceerd onder de titel "Welvaart en Leefomgeving", bevatten vooruitzichten voor bevolking, arbeidsmarkt, transport en mobiliteit en voor de vraag naar ruimte voor wonen en werken. De verkenningen laten zien dat in drie van de vier scenario's de mobiliteit meer groeit dan voorzien in de Nota Mobiliteit, waardoor de beoogde vermindering van de files (- 40 % ten opzichte van 2000) op langere termijn bij verre niet zou worden gehaald. Onderstaande tabel laat dit zien.

Tabel: Ruimte- en mobiliteitsvraag in scenario's 'Welvaart en leefomgeving' tot 2040

	Regional Communities	Transatlantic market	Strong Europe	Global Economy
economische groei 2002-2040 p.j.	0,7%	1,9%	1,6%	2,6%
aantal inwoners in 2040 (mln.)	15,8	17,1	18,9	19,7
participatiegraad (% beroepsbevolking)	68%	72%	69%	74%
banengroei 2002-2040 p.j.	-0,5%	0%	0,1%	0,4%
aantal werkzame personen in 2040 (mln.)	6,1	7,2	7,5	8,6
groei aantal woningen (mln.) 2002-2040	0,4	1,5	1,7	3,1
groei areaal bedrijventerrein 2002-2040	-3%	23%	18%	43%
aantal personenauto's in 2040 (mln.)	7,7	9,5	9,7	11,8
groei reizigerskilometers 2002-2040	5%	20%	30%	40%
groei goederenvervoer 2002-2040	-5%	65%	40%	120%
congestie hoofdwegen (index 2002=100; doel Nota Mobiliteit is - 40% t.o.v. 2000)	30	90	100	170

De scenario's worden als volgt gekenmerkt:

- Regional communities: Nationaal gericht beleid in EU-landen; geen internationale handelsliberalisatie; handelsblokken, handel vooral binnen Europa; nauwelijks hervorming collectieve sector/verzorgingsstaat, streng immigratiebeleid; milieueffingen; accent op nationaal milieubeleid
- Transatlantic market: Uitbreiding EU geen succes; national gericht beleid; handelsblokken en importheffingen ter bescherming nationale productie; wel vrijhandel tussen EU en Noord-Amerika; strikt immigratiebeleid
- Strong Europe: Internationale samenwerking; enige verdere hervorming verzorgingsstaten;soepel immigratiebeleid; mondiale handel met voortgaand Europees milieubeleid
- Global Economy Verdere uitbreiding EU; mondiale handelsliberalisatie; hervorming verzorgingsstaten;open immigratiebeleid; huidige EU milieunormen continueren

Voor de ontwikkeling van mobiliteit en transport zijn, meer dan de bevolkingsgroei op zichzelf, van belang de ontwikkeling van het aantal huishoudens, de omvang van de

beroepsbevolking, de economische groei (productie, handel, welvaart) en de ruimtelijke spreiding. In de scenario's is pas na 2020 een afvlakking te verwachten van de groei van mobiliteit.

Door gezinsverduunning groeit het aantal huishoudens sterker dan de bevolking. Dit vertaalt zich in een groei van de woningbehoefte die hoger is dan die van de bevolking. De scenario's voor de woningvoorraad in 2040 variëren van + 0,4 (scenario 'Regional Communities', dit is het scenario met de geringste economische groei en krimp van de bevolking) tot + 3,1 mln. meer woningen (scenario 'Global Economy')

De beroepsbevolking groeit door vergrijzing in principe relatief minder dan de bevolking, maar afhankelijk van de veronderstelde participatiegraad variëren de uitkomsten per scenario sterk, van -17% tot + 18%.

De voortgaande groei van het BBP per hoofd leidt tot voortgaande groei van welvaart en daarmee van het autobezit per huishouden en de mobiliteit. In combinatie met de groei van het aantal huishoudens resulteert dit in alle scenario's in een relatief forse toename van het totale wagenpark (+1 tot +5 mln.) en van het aandeel van de auto in de mobiliteit (van 70% nu naar 72 tot 80%).

De groeiende welvaart, de ruimtelijke verduunning die het gevolg is van kleinere huishoudens en de lange termijn trend van meer ruimtevraag per persoon voor wonen en werken leiden tezamen tot een structurele trend naar grotere verplaatsingsafstanden. Door de trend van ruimtelijke spreiding zijn daarbij collectieve vervoerssystemen relatief in het nadeel. In het krimpscenario groeit het aantal reizigerskilometers toch nog met ca 5% en in de andere scenario's met 20 tot 40%. De meeste groei van personenverkeer wordt, afgezien van de luchtvaart, verwacht bij het autoverkeer. Het openbaar vervoer in en tussen stedelijke gebieden houdt het beste stand en kan daar groeien.

Voor het goederenvervoer wordt, met uitzondering van het 'krimpscenario', gerekend op sterk doorzettende groei van 40% tot mogelijk 120% in het hoogste scenario. De drijvers zijn de steeds verdergaande integratie van de economieën in Europa, de met voortgaande globalisering samenhangende groei van de wereldhandel en de verdergaande specialisatie en differentiatie in producten. Het aandeel van het wegvervoer neemt in alle scenario's toe, maar ook de kustvaart en binnenvaart groeien en blijven met bijna 50% van het volume zeer belangrijk. Het aandeel van het spoor blijft 4 á 6%, van buisleidingen ca 9%.