

Op verzoek van het programma wegvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) een second opinion uitgevoerd op de PRC/NEA-studie Toekomstverkenning Vrachtvervoer over de Weg. De PRC/NEA-studie heeft als doel bouwstenen te verzamelen voor het herijken van het huidige beleid en de rolopvatting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op het vlak van vrachtverkeer over de weg en aanverwante logistieke en zakelijke dienstverlening. Het PRC/NEA-rapport (november 2007) benoemt de issues in het wegvervoer op basis van een analyse van de huidige situatie en ontwikkelingen tot en met 2020, waardeert deze en koppelt daar beleidsacties aan op het terrein van bereikbaarheid, economie & marktordening en milieu & veiligheid. De beleidsacties zijn onder andere de files aan te pakken, het tekort aan chauffeurs op te lossen, lokale regelgeving te verbeteren, innovaties stimuleren, stimuleren van het gebruik van stillere voertuigen en het stimuleren van de Euro-6-norm.

In deze second opinion kijkt het KiM naar de onderbouwing (aanpak en methoden) van de conclusies uit het eindrapport en beoordeelt het KiM of de voor de herijking relevante vragen voldoende zijn beantwoord. Het KiM heeft waardering voor de wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd. De analyse is breed uitgevoerd. Wel plaatst het KiM enkele opmerkingen.

Hoofdboodschappen uit deze second opinion:

- De beschrijving van de ontwikkelingen in het wegvervoer is vrij volledig en controleerbaar. Wel moet worden opgemerkt dat in de analyse onvoldoende aandacht is voor mogelijke verbanden tussen ontwikkelingen, met name als het gaat om de consequenties voor de rentabiliteit en de internationale concurrentiepositie van het Nederlandse wegvervoer.
- In het rapport wordt onderscheid gemaakt tussen belangrijke en minder belangrijke aandachtsgebieden. De studie gaat niet in op de mate van urgentie van deze aandachtsgebieden. Dit maakt het voor de herijking lastig te bepalen welke van de aandachtsgebieden prioritair zijn (belangrijk én urgent).
- Bij de selectie van de aandachtsgebieden en voorstellen tot beleidsacties komt niet tot uitdrukking waar nu de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid ligt (het 'publieke belang') en wat de rol van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kan zijn.
- De beleidsopties zijn nog onvoldoende breed verkend. Het is daardoor niet duidelijk welke mogelijkheden ('beleidsknoppen') de overheid heeft en welke daarvan effectief zijn om problemen aan te pakken.

---

Het KiM beveelt aan om in de volgende fase van de herijking als vervolg op deze studie kritisch te bekijken waar een rol van de overheid echt noodzakelijk is en waar niet. Daarbij spelen vragen als: is een probleem voldoende urgent, spelen er publieke belangen en welke beleidsopties heeft de overheid ter beschikking?