



## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 22  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	-	Doorkiesnummer	-
Datum	<b>12 FEB 2008</b>	Bijlage(n)	1
Ons kenmerk	VENW/DGP-2008/555	Uw kenmerk	139282.01u
Onderwerp	Bijdrage van kabinet en koepelorganisaties van decentrale overheden aan raadpleging Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur'		

Geachte voorzitter,

Naar aanleiding van uw verzoek van 30 oktober 2007 zenden wij u de gezamenlijke reactie van het kabinet en de koepelorganisaties van decentrale overheden op het Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur' van de Europese Commissie. Deze reactie is op 13 december 2007 in het Nationale Mobiliteits Beraad door ons afgestemd met de koepelorganisaties van de decentrale overheden en vervolgens door de Ministerraad vastgesteld.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER  
EN WATERSTAAT,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER  
EN WATERSTAAT,

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

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

## Reactie van kabinet en koepels van de decentrale overheden (IPO, SkVV, VNG en Unie van Waterschappen) op het Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur'.

### Inleiding

Het kabinet en de koepels van de decentrale overheden (het Interprovinciaal Overleg, de Stadsregio's Verkeer en Vervoer, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen) reageren gezamenlijk op het Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur'. Inhoudelijk sluiten de ideeën van de Europese Commissie in belangrijke mate aan bij het Nederlandse integrale verkeer- en vervoer-, milieu- en ruimtelijke beleid. Nederland neemt daarnaast in eigen land ook maatregelen op het gebied van 'Beter geregeld', e-government en reductie van administratieve lasten voor bedrijven en burgers.

De voornemens die de Europese Commissie heeft, zoals het bevorderen van kennisontwikkeling en -verspreiding, het stimuleren van het benutten van Europese fondsen en het versterken van de samenhang in de uitvoering van Europees beleid op lokaal en regionaal niveau zijn wat Nederland betreft positief te noemen. Congestie, luchtvervuiling, geluidsoverlast, (verkeers)onveiligheid en onbereikbaarheid raken met name kwetsbare groepen in de samenleving, zoals kinderen. Nederland vindt de aandacht van de Europese Commissie voor de negatieve gevolgen van mobiliteit in stedelijk gebied en de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving positief.

Conform de inzet van Nederland in het voortraject lijkt de Europese Commissie af te zien van haar eerdere voornemen om aan lidstaten dwingende verplichtingen op het lokale en regionale niveau op te leggen in de vorm van geïntegreerde milieumanagementplannen en duurzame wegtransportplannen. Door decentrale overheden geen planverplichtingen op te leggen ontstaat ruimte voor eigen initiatieven op regionaal/lokaal niveau die beter aansluiten bij de beoogde doelstelling van een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur.

De nieuwe subtitel 'urban mobility culture' in plaats van 'urban transport' is een verbetering die beter aansluit bij de problematiek en in de Nederlandse versie wordt nu het woord 'stedelijke mobiliteitscultuur' gehanteerd. Bij mobiliteit spelen onder meer vraagstukken op het gebied van milieu, verkeer en vervoer, verkeersveiligheid, ruimtelijke ordening, demografie (vergrijzing), kindvriendelijke leefomgeving en het gelijkheidsbeginsel met betrekking tot bereikbaarheid, waardoor een geïntegreerde aanpak door en met de verschillende daarvoor verantwoordelijke beleidsterreinen een eerste voorwaarde is voor een effectieve en efficiënte aanpak. In het Groenboek zelf komt deze integrale aanpak niet in de uitwerking van de verschillende uitdagingen herkenbaar naar voren. Nederland vindt dat wel wenselijk.

Het gaat inderdaad om een geïntegreerde benadering die alle vervoersbewegingen in en rond stedelijk gebied (woon-werkverkeer, distributie, recreatie, gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd, openbaar vervoer, particulier, verschillende modaliteiten) betreft voor de ontwikkeling van middellange- en lange termijn visies op stedelijk vervoer, en waarbij het begrip 'milieu' breed wordt opgevat door er gezondheid, leefbaarheid, natuur/groen en de ruimtelijke inrichting van de gebouwde omgeving bij te betrekken.

Veel van de standpunten die van Nederlandse zijde tijdens de internetconsultatie zijn ingebracht met het *'Inventarisatiedocument voor Nederlandse inbreng Greenpaper on Urban Transport'* zijn in het Groenboek terug te vinden, behalve waar het gaat om de echte 'knelpunten' waar Nederland meer van de Europese Commissie nodig heeft. Om deze knelpunten op te lossen is een vergaand bronbeleid nodig. Het gaat dan om zowel schonere technieken als schonere brandstoffen. Hier verwacht Nederland actief beleid van de Europese Commissie om bronbeleid mogelijk te maken. De notie dat mobiliteit in stedelijk gebied alleen daadwerkelijk schoner, stiller en zuiniger te krijgen is met bronbeleid ontbreekt in dit Groenboek. Strenger bronbeleid is noodzakelijk: het is de meest effectieve manier om verkeersemissies te beperken. Daarvoor verwacht Nederland voortgaande initiatieven van Europese Commissie om tot stringenter bronbeleid te komen en roept Nederland de Europese Commissie dan ook op om snel met stringenter bronbeleid te komen. Op nationaal en regionaal/lokaal niveau zijn de mogelijkheden hiertoe zeer beperkt, omdat sommige problemen, zoals luchtkwaliteit, grensoverschrijdend zijn. Hier zijn EU-regels zoals

Op nationaal en regionaal/lokaal niveau zijn de mogelijkheden hiertoe zeer beperkt, omdat sommige problemen, zoals luchtkwaliteit, grensoverschrijdend zijn. Hier zijn EU-regels zoals voor de interne markt en staatssteun de barrières waardoor effectieve maatregelen niet ontwikkeld kunnen worden. Europese actie op dit gebied is nodig om decentrale overheden slagvaardig te laten zijn. Daarbij is een belangrijke rol voor de Europese Commissie weggelegd richting de (vracht)auto industrie: vanuit Europa dienen fabrikanten meer gestimuleerd of zelfs verplicht te worden om schoner, stiller, zuiniger én verkeersveiliger voertuigen te ontwikkelen. De invloed van de decentrale en zelfs nationale overheden op de fabrikanten is marginaal; deze rol is derhalve bij uitstek weggelegd voor de Europese Unie.

Naast bronmaatregelen kan de Europese Commissie ook een rol spelen bij toekomstgericht benutten van energiebronnen, met name met onderzoek naar vervangers van fossiele brandstoffen.

### **Leeswijzer**

Hieronder worden over het Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur' eerst een aantal algemene opmerkingen gemaakt, waarbij voornamelijk in wordt gegaan op gebieden waar Nederland meerwaarde ziet in Europese maatregelen. Daarna zal worden ingegaan op de door de Europese Commissie geformuleerde uitdagingen. Tot slot worden de 25 open vragen van de Europese Commissie beantwoord.

### **Subsidiariteit**

De Europese Commissie stelt dat er een noodzaak is voor samenwerking en coördinatie op Europees niveau om de problemen op het gebied van stedelijk vervoer adequaat aan te kunnen pakken. Deels is Nederland het daarmee eens. Nederland meent dat voor bovengenoemde maatregelen inderdaad actie op Europees niveau van belang is en soms noodzakelijk (bronbeleid), maar wil benadrukken dat de verbetering van de mobiliteit in stedelijk gebied een primaire verantwoordelijkheid is van de nationale- en decentrale overheden. Bovendien zijn verschillen tussen steden groot en erg afhankelijk van regionale/lokale omstandigheden, waardoor generiek beleid niet effectief is. Bij de verdere uitwerking van het Groenboek dient – zoals de Commissie zelf ook benadrukt – het subsidiariteitsbeginsel dan ook centraal te staan. Ook het uitstippelen van een beleidsstrategie door de Europese Commissie dient hier binnen te passen.

Vanuit Europees perspectief betekent subsidiariteit: 'Regel alleen op Europees niveau wat je Europees moet regelen', ofwel 'Europees wat moet, decentraal (rijk, provincie, waterschap, regio en gemeente) wat kan'. Daarom verwelkomt Nederland het initiatief van de Europese Commissie tot een brede consultatie. Nederland grijpt dit initiatief aan om in overleg met de decentrale overheden inbreng te leveren voor het vervolg op het Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur'.

### **Waar hebben Europese maatregelen meerwaarde**

Vanuit het Groenboek dient er, met verwijzing naar het subsidiariteitsbeginsel, geen discussie gestart te worden over organisatiestructuren van overheden binnen de lidstaten zoals bijvoorbeeld bij het thema collectief vervoer gesuggereerd wordt. De Europese Commissie kan vooral een motiverende en stimulerende rol spelen, onder meer door het vergaren en uitwisselen van kennis (ontsluiten en niet standaardiseren), ondersteunen van demonstratieprojecten en inzet op innovaties, en uitwisseling van best practices. Bij best practices gaat het om hoe innovatieve ontwikkelingen (o.a. techniek), diensten en producten in de praktijk werken, en om goede opzetplannen of aanpakken in de vorm van integrale checklists/handreikingen waaraan je moet denken bij duurzaam stedelijk mobiliteitsbeleid.

### ***Aanscherping Europees bronbeleid noodzakelijk***

Er bestaat in het dichtbevolkte Nederland – zoals hiervoor al vermeld – vooral behoefte aan Europees beleid dat gericht is op schonere, stillere en zuinigere voertuigen. Dit is een typische bevoegdheid van de Europese Unie, die benut moet worden. Het is lidstaten niet toegestaan zelfstandig de Europese normen aan te scherpen (lucht en geluid), daarom is aanscherping van Europees bronbeleid noodzakelijk. Een belangrijke barrière waar Nederlandse steden mee geconfronteerd worden als het gaat om het lokale leefklimaat, is de beperkte mogelijkheid om lokaal bronbeleid te voeren. Zelfs na

toepassing van alle mogelijke maatregelen waartoe de lokale en nationale overheden op dit moment in staat zijn, blijven er in de grote stedelijke gebieden van Nederland knelpunten bestaan. Om deze reden zijn steden zeer gebaat bij een vergaand Europees bronbeleid en bevoegdheden voor steden om hier zelf uitwerking aan te geven. Een ambitieus Europees bronbeleid is nodig, omdat de (vracht)auto-industrie een internationale industrie is en de emissies gemeente- en landsgrens overschrijdend zijn. Ook de binnenvaart en de zeescheepvaart zijn grensoverschrijdende sectoren. Om die reden kijkt Nederland uit naar Europese voorstellen voor het schoner maken van de binnenvaart- en de zeevaartschepen (zowel schonere motoren als schonere brandstof). Dat is een zaak die individuele steden eveneens heel lastig afzonderlijk kunnen regelen omdat het een internationale kwestie is maar die wel de leefbaarheid en luchtkwaliteit van steden individueel ernstig raakt.

Een aanscherping van het Europese bronbeleid en het stimuleren van bronmaatregelen zal leiden tot schonere, stillere en zuinigere voertuigen. Dit heeft een leefbare en gezonde leefomgeving tot gevolg. Voorbeelden van Europees bronbeleid waar Nederland uitkijkt naar de binnenkort verwachte voorstellen van de Europese Commissie :

- aanscherping normstelling voor luchtmissies
- aanscherping normstelling voor geluid van banden en voertuigen
- introductie van normen voor CO2-emissies

#### *Verdisconteren externe kosten*

Naast bronbeleid kan het doorberekenen van de externe kosten van het gebruik van de verschillende vervoersmodaliteiten sterk bijdragen aan het schoner, stiller en zuiniger maken van het wagenpark en het leefbaarder maken van de stad. Het verdisconteren van de externe kosten van vervoer in de prijs moet gebeuren voor alle modaliteiten, zowel voor personen- als voor vrachtovervoer. Het consultatie document "Preparation of an impact assessment on the internalisation of External Costs" dat de Europese Commissie recentelijk heeft gepubliceerd, is in deze relevant, en een 1<sup>ste</sup> stap om naar de zo gewenste beleidsvorming op dit punt te komen.

Voorkomen moet worden dat doorberekening van externe kosten een breed scala aan methoden en instrumenten per stad met zich meebrengt. In Nederland wordt dit vraagstuk nationaal opgepakt zodat met één systeem zowel in steden als op snelwegen kan worden gewerkt. De Europese Commissie heeft hier een belangrijke rol om het ontstaan van een onduidelijke lappendeken te voorkomen: doorberekening van externe kosten zal niet alleen gericht moeten zijn op steden en stedelijke gebieden, maar moeten passen binnen de systematiek voor het gehele wegennet in Europa.

#### *Geen planverplichtingen*

Nederland is tegen Europese planverplichtingen. Decentrale overheden hebben een grote rol en verantwoordelijkheid inzake regionaal en stedelijk verkeer- en vervoerbeleid en het is van belang om dit, mede vanwege het benodigde maatwerk, ook zo te houden. Hier is het respecteren van het subsidiariteitsbeginsel door de Europese Commissie een eerste voorwaarde. Nederland is van mening dat Europees beleid flexibel dient te zijn en voldoende beleidsruimte moet bieden voor gemeenten.

#### *Maatwerk noodzakelijk*

Maatwerk is nodig omdat mobiliteitsbeleid om nationaal, regionaal en lokaal maatwerk vraagt. Iedere stad is anders. Dat betekent dat, ondanks dat zich vaak dezelfde soort problemen manifesteren in steden, de oplossingen vaak verschillen omdat deze gerelateerd zijn aan de specifieke lokale omstandigheden. Maatwerk op lokaal niveau is dus noodzakelijk voor succes. Het beleid op het gebied van mobiliteit in Nederland is vastgelegd in de Nota Mobiliteit, de regionale en provinciale verkeers- en vervoerplannen en het gemeentelijk beleid. Alles in wisselwerking met elkaar.

Nederlandse gemeenten geven invulling aan dit principe op basis van de Planwet Verkeer en Vervoer. Gemeenten zijn op basis hiervan verplicht zichtbaar samenhangend en uitvoeringsgericht beleid te voeren dat is afgestemd op de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit en de regionale en regionale plannen.

Tijdvensters, voertuigbeperkingen (afmetingen, gewichten, milieu) en ontheffingsbeleid lopen sterk uiteen, zowel binnen Nederland als grensoverschrijdend. Veel Nederlandse transporteurs zijn ook actief in stedelijke bevoorrading in buurlanden. In Nederland heeft de Commissie Stedelijke

Distributie een instrumentarium ontwikkeld waarmee een goede balans wordt gevonden tussen enerzijds uniformering van eisen, maar anderzijds ruimte voor lokaal maatwerk. Nederland is van mening dat de Europese Commissie deze aanpak – uitgaande van subsidiariteit - als één van de best practices op Europese schaal moet bevorderen.

#### *Betere bereikbaarheid en leefbaarheid*

In het Groenboek wordt een link gemist met oorzaken van veel bereikbaarheidsproblemen in stedelijk gebied die liggen op het gebied van de ruimtelijke ordening en de gebouwde omgeving. Nederlandse steden werken daarom samen met andere partijen om de negatieve effecten van mobiliteit zoveel mogelijk teniet te doen. Zo komt een gezamenlijk pakket aan maatregelen voor betere bereikbaarheid en leefbaarheid tot stand bestaande uit: afstemming met ruimtelijke ordening, het beter benutten van bestaande wegen, het aanleggen van extra wegen, mobiliteitsmanagement (inclusief parkeerbeleid), het verbeteren van het openbaar vervoer, milieuzoneringen en extra aandacht voor langzaam verkeer zijn slechts een greep uit de maatregelen die bijdragen aan een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederlandse steden. In toenemende mate is er ook aandacht voor het gebruik van schonere brandstoffen, energie-efficiëntere voertuigen en prijsbeleid.

In Nederland is een afwegingskader ontwikkeld voor het opstellen van regionale maatregelenpakketten voor het verbeteren van de bereikbaarheid, met daarin zeven stappen ( een ruimtelijke visie en programma *gericht op bundeling en verdichting*; prijsbeleid; maximale inzet van mobiliteits-management; optimalisatie van openbaar vervoer; zoveel mogelijk benutting van bestaande infrastructuur; aanpassing/ uitbreiding van bestaande infrastructuur en onderbouwing van de noodzaak van nieuwe infrastructuur). Nederland vraagt de Europese Commissie deze punten op te nemen in een voorbeeld-checklist voor stedelijke agglomeraties, en bij het uitwisselen van best practices ook onder de aandacht van andere lidstaten, regio's en gemeenten te brengen, die de checklist *vrijwillig* willen hanteren. De bedoeling is om een integrale aanpak van stedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken, het is uitdrukkelijk niet de bedoeling om op deze manier beperkingen op te leggen, of stilzwijgend in Europees verband bij voorbeeld prijsbeleid in te voeren.

#### *Trans Europese netwerken*

Wat betreft het grensoverschrijdend openbaar vervoer ziet Nederland een duidelijke rol weggelegd voor de Europese Unie. Het is van groot belang dat steden worden aangesloten op het HST-netwerk (Hogesnelheidstrein). Aansluiting van steden draagt bij aan de economische en culturele ontwikkelingen van stedelijke gebieden, vergroot de ruimtelijke (internationale) samenhang tussen steden en verkort de reistijd. In dit kader vraagt Nederland niet alleen aandacht voor HST, maar ook voor meer regionaal georiënteerde (internationale) lijnen, en expliciet aandacht voor de rol en capaciteit van het regionaal spoor.

Omdat de diverse TEN's (weg, spoor, lucht, et cetera) allemaal samenkomen in het stedelijk gebied zullen TEN-budgetten aangewend moeten worden voor de verknoping van deze netwerken in stedelijk gebied. Veelal zal dit betekenen dat 'missing links' meegefinancierd worden. Gerichte investeringen voor doorvoer en veiligheid komen de lokale leefbaarheid en het milieu ten goede. De effecten op de doorstroming van personen en goederen zullen naar verwachting meer opleveren dan nieuwe grootschalige infrastructuur.

### **De uitdagingen volgens het Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur' en de reactie van Nederland daarop**

#### *1. Vlotter verkeer in de stad*

De Europese Commissie vraagt zich af wat de rol van de Europese Commissie zal kunnen zijn op het gebied van het terugdringen van de congestie. Gedacht wordt aan maatregelen die wandelen en fietsen kunnen bevorderen en die het gebruik van duurzame modaliteiten promoten.

Nederland hecht grote waarde aan de aanpak van congestie. Met name de stedelijke gebieden hebben te maken met een afnemende bereikbaarheid en leefbaarheid als gevolg van congestie en beperkte capaciteit van het openbaar vervoer. In Nederland krijgt de aanpak van congestie dan ook veel

aandacht. Afhankelijk van de situatie worden maatregelen genomen die gericht zijn op beter benutten, bouwen of beprijzen. Ook mobiliteitsmanagement of P&R-faciliteiten kunnen regionaal/lokaal een deel van de oplossing vormen. Reis- en parkeerinformatie zijn ook van een groot belang voor het vlotter afwikkelen van het zoekgedrag. Informatie over de beste route, over afsluitingen en beschikbare parkeerplaatsen kunnen het zoekgedrag, en daarmee de overlast, flink beperken. Juist omdat de lokale omstandigheden bepalend zijn voor het beste pakket aan oplossingen, is de rol van de Europese Commissie op dit gebied beperkt. Nederland ziet hier wel een taak voor de Europese Commissie weggelegd om te komen tot uitwisseling van best practices op bijvoorbeeld het gebied van loop- en fietsbeleid dat ook een belangrijke bijdrage levert aan het bevorderen van de gezondheid in het algemeen en het tegengaan van overgewicht en obesitas in het bijzonder.

## *2. Groenere agglomeraties en steden*

De Europese Commissie ziet schonere en efficiëntere technieken in stedelijk transport, “groene zones” en “het nieuwe rijden” als mogelijkheden om te komen tot een reductie van lucht- en geluidsemissies.

Nederland onderkent deze maatregelen als mogelijke oplossingen voor lucht- en geluidproblemen. Wat betreft de schonere en efficiëntere technieken is er volgens Nederland een belangrijke rol weggelegd voor de Europese Unie. Aanscherping van het Europese bronbeleid kan immers een enorme bijdrage leveren aan schonere en stillere Nederlandse steden. Nederland vraagt de Europese Commissie daarom (zoals hiervoor gemeld) bronmaatregelen te nemen gericht op terugdringen van luchtverontreinigende emissies van land- en maritiem vervoer. Ook verdere aanscherping van bronmaatregelen (in het bijzonder strengere eisen aan auto- en scheepvaartmotoren) is nodig. Daarnaast vraagt Nederland de Europese Commissie demonstratieprojecten te ondersteunen voor schone en stille voertuigen en schone energiedragers, waaronder de marktintroductie van schone voertuigen in private en gemeentelijke wagenparken.

Ook specifieke maatregelen gericht op geluidshinder worden steeds belangrijker. Op basis van de EU-richtlijn ‘Omgevingslawaaï’ zijn agglomeraties met meer dan 250.000 inwoners verplicht om actieplannen te maken. In 2011 zal deze verplichting ook gelden voor alle agglomeraties boven de 100.000 inwoners. In de binnensteden geeft wegverkeer hoge geluidsniveaus bij aanzienlijke hoeveelheden woningen. De geluidsniveaus zijn zelfs zo hoog dat deze ook gezondheidseffecten hebben. Het terugdringen van geluidsniveaus in binnensteden is echter lastig en uit onderzoek in de vier grote steden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht blijkt dat gemeenten slechts marginaal iets kunnen doen. Gemeenten kunnen wel (kostbare) wegdekken aanleggen die minder geluid genereren, maar deze maatregel heeft slechts een beperkt effect als het bandengeluid dominant is. Nederland dringt er bij de Europese Commissie met klem op aan vaart te maken met substantiële aanscherpingen van normen voor stillere auto’s met stillere banden. Zo kunnen er door de combinatie van stil wegdek en stille banden significante geluidsreducties behaald worden. Daarmee kan naast gezondheidswinst een aanzienlijke kostenbesparing worden bereikt inzake geluidsremmende maatregelen.

De kennis op het gebied van lucht en geluid is momenteel versnipperd. Het zal goed zijn als de Europese Commissie best practices in dit kader op een centrale plaats beschikbaar stelt. Zie ons antwoord op vraag 20.

Nederland is van mening dat het vaststellen van criteria waaraan “groene zones” moeten voldoen een lokale aangelegenheid is. Wel nuttig in dit verband is de ontwikkeling van een uniform verkeersbord voor de aanduiding van milieuzones, zodat weggebruikers niet met verschillende borden worden geconfronteerd, maar in alle lidstaten hetzelfde verkeersbord kunnen herkennen. Veel steden in Nederland, maar ook in de rest van Europa, werken immers aan de invoering van milieuzones. Daarnaast verzoekt Nederland de Europese Commissie om uitwisseling van best practices op het gebied van technieken voor visuele voertuigherkenning t.b.v. handhaving van milieuzonering.

## *3. Intelligentere stedelijk vervoer*

De Europese Commissie signaleert dat steden geconfronteerd worden met een groeiende mobiliteit, terwijl de mogelijkheid om deze groei op te vangen tegen zijn fysieke grenzen loopt (zowel qua milieu als qua ruimte). De Europese Commissie ziet prijsbeleid, dynamisch verkeersmanagement en betere

informatievoorziening voor reizigers als mogelijke oplossingen. Volgens de Europese Commissie zal standaardisatie omwille van de interoperabiliteit gewenst zijn.

Nederland heeft de ervaring dat toepassing van geavanceerde verkeersregeltechnieken niet alleen veel mogelijkheden biedt om verkeersdoelstellingen te bereiken, maar ook bijdraagt aan het behalen van milieudoelstellingen. Er moet volgens Nederland echter terughoudend worden omgegaan met standaardisatie van dit soort technieken; standaardisatie zal namelijk belemmerend kunnen werken voor maatwerkoplossingen.

Nederland ziet naast deze ICT-gerichte oplossingen in dit kader ook een rol voor het openbaar vervoer weggelegd. De vraag is wederom wat een stimulerende rol van de Europese Commissie kan zijn. Aangezien in Nederland en andere landen voldoende geëxperimenteerd wordt met deze technieken, zal de Commissie deze experimenten financieel kunnen ondersteunen en voor uitwisseling van best practices kunnen zorgen.

Ook vervoer over water biedt kansen zowel voor goederenvervoer als voor personenvervoer. Nederland wil graag dat de Europese Commissie doorgaat met de binnenvaart krachtig te stimuleren, bijvoorbeeld door het bevorderen van investeren in "natte" infrastructuur. Tegelijkertijd wijst Nederland er met nadruk op dat op Europees niveau ook ingezet moet worden op het verbeteren van de milieuprestaties van de binnenvaart door het aanscherpen van normen voor luchtmissies en brandstoffen ook voor de bestaande vloot.

Uitwisseling van best practices op het gebied van prijsbeleid zal interessant zijn om meer te leren van de mogelijkheden en toepassingen hiervan. Ook het belang van vooraf investeren in een goed openbaar vervoer-systeem zal hierin meegenomen moeten worden. Steden met een actief prijsbeleid, zoals Londen en Stockholm, boeken hiermee goede resultaten.

#### *4. Toegankelijker stedelijk vervoer*

De Europese Commissie schenkt in het Groenboek aandacht aan de toegankelijkheid van (openbaar) vervoer. Het gaat daarbij om onder meer goede infrastructuur (denk aan toegankelijke bushaltes) en frequent openbaar vervoer van een hoge kwaliteit. Regionale mobiliteitsplannen zullen een bijdrage moeten leveren aan de verbinding tussen steden en het omliggende gebied.

In Nederland wordt reeds volop gewerkt aan deze doelen. Nederland onderschrijft het belang van toegankelijk openbaar vervoer, als middel om mobiliteit van burgers met een functiebeperking te accommoderen. Dit uitgangspunt geldt voor vervoermaterieel, voor openbaar vervoer-infrastructuur alsook voor reisinformatie. Tegelijk erkent Nederland dat er grenzen zijn aan het toegankelijk maken van het openbaar vervoer, met name vanwege het veronderstelde vermogen om zelfstandig te reizen per openbaar vervoer alsook het gewicht en de maatvoering van hulpmiddelen. Voor investeringen in toegankelijke openbaar vervoer-infrastructuur geldt bovendien als uitgangspunt dat het gebruik van voorzieningen (stations/haltes) meeweegt bij de beslissing om te investeren in verbetering van toegankelijkheid. Prioriteit wordt gegeven aan investeringen waarmee zoveel mogelijk mensen bereikt kunnen worden. Kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer neemt in de Nederlandse visie een belangrijke plaats in, vooral van belang in stedelijke gebieden.

De haalbaarheid van internationale acceptatie van een openbaar vervoer-begeleiderskaart, die in NL recht geeft op het - om niet - meereizen van een persoonlijke begeleider (is dus iets anders dan assistentieverlening door functionarissen van vervoerbedrijven) is een punt waarvoor Nederland in Brussel aandacht wil vragen.

Nederland werkt ook aan het versterken van een goede 'ketenmobiliteit', zoals die tussen de fiets en de trein. Een ideale combinatie die lichaamsbeweging bevordert en de congestie tegengaat. Bovendien is er in Nederland al sprake van verplichte regionale en lokale verkeer- en vervoerplannen. Nederland ziet dan ook geen aanleiding voor extra planverplichtingen opgelegd vanuit Europa.

#### *5. Veiligheid (en beveiliging) in het (openbaar) vervoer*

De Europese Commissie acht omwille van de verkeersveiligheid maatregelen nodig op het gebied van gedrag, voertuig en infrastructuur.

Het leefbaarder maken van de stad heeft ook alles te maken met verkeersveiligheid. Ouderen durven niet meer de deur uit, kinderen kunnen niet meer alleen naar school of veilig buiten spelen door het drukke verkeer. De verkeersveiligheid kan op diverse wijzen worden verbeterd. De rol van Europa ligt hier met name op het gebied van kennisuitwisseling en de aanscherping van veiligheidsnormen van voertuigen inzake de letselreductie van voetgangers en fietsers.

Nederland ziet ook op het gebied van gedrag en infrastructuur een nuttige rol voor de Europese Commissie als het gaat om het uitwisselen van best practices. Verder ziet Nederland een nadrukkelijke rol voor de Europese Commissie weggelegd op het gebied van (voertuig)technologie omwille van het veiliger maken van het verkeer.

---



**Nederlandse antwoorden op vragen 1 t/m 3 van de Europese Commissie behorende bij de 1<sup>ste</sup> uitdaging Vlotter verkeer in de stad (minder congestie).**

**Vraag 1.** Moet een label worden ingevoerd voor steden die bijzondere inspanningen leveren om congestie tegen te gaan en de leefomstandigheden te verbeteren?

**Antwoord op vraag 1.**

De Europese Commissie zal jaarlijks een prijs kunnen uitreiken aan de stad met de meest groene, gezonde en duurzame stedelijk mobiliteit (labeling) of het meest innovatieve project op dat gebied.

**Vraag 2.** Welke maatregelen kunnen worden genomen om lopen en fietsen te stimuleren als volwaardige alternatieven voor de auto?

**Antwoord op vraag 2.**

- a. Lopen en fietsen als actief transport, en het spelen van kinderen, geïntegreerd in het dagelijkse leven, zijn het meest effectief om mensen meer te laten bewegen, wat belangrijk is om bijvoorbeeld de volksziekte overgewicht aan te pakken. In de sectoren als sport, onderwijs en gezondheid dient dat te worden erkend en daarop dient beleid te worden ontwikkeld. In Nederland wordt in het kader van een Nationaal Actieplan Sport en Bewegen op individueel niveau actief gedrag gestimuleerd in allerlei settings: wijk, school, werk, zorg en sport. Om mensen meer te laten bewegen is daarnaast een fysieke omgeving nodig die ook uitnodigt tot meer bewegen. Nederland voert op dat terrein actief lokaal beleid, zoals het aanleggen van loop- en fietspaden. Aan een effectief mobiliteitsbeleid kunnen en moeten daarom andere sectoren als volksgezondheid een belangrijke bijdrage leveren.
- b. De rol van Europa zal vooral liggen op vlak van kennisuitwisseling en stimulering. Zo vraagt het nieuwe thema van de relatie tussen gezondheid, milieu en verkeer nu de aandacht van de Europese Commissie om de aanbevelingen uit de WHO-ECE toe te passen. Niet alleen wat betreft mogelijke maatregelen maar ook wat betreft de effectiviteit ervan. Ervaringen in Nederland wijzen uit dat er veel voor nodig is om mensen te verleiden om gebruik te maken van het openbaar vervoer of van 'actief transport' (lopen en fietsen).
- c. Er zijn binnen de Europese Unie grote verschillen in de mate waarin het 'actief transport' (lopen en fietsen) op dit moment gebruikt wordt als alternatief voor de auto. Naast fietslanden als Nederland en Denemarken zijn er ook landen waar het fietsgebruik nihil is zoals Portugal en Spanje. De grote verschillen in fietsgebruik en fietsbeleid vragen ook om verschillende aanpak. In landen waar het fietsgebruik heel laag, is zal een aantal jaren stevige stimulering op nationaal niveau (zoals ons Masterplan Fiets) kunnen helpen. In niet-fietslanden zie je dat een fietsverhuurconcept zoals Parijs, Barcelona en Lyon hebben geïntroduceerd enorm aanslaat. Dat zal een concept zijn om verder te verspreiden. Maar ook een concept dat in Nederland waarschijnlijk veel minder werkt omdat veel mensen een eigen fiets hebben.
- d. Steden die met bijvoorbeeld een fietsverhuurconcept aan de gang willen, lopen al snel op tegen de staatssteunregels. In Nederland speelt dat nu bij provincies/stadsregio's die een bijdrage willen leveren aan niet-rendabele openbaar vervoer-fiets locaties (fietsen die op een station kunnen worden gehuurd).
- e. Voor niet-loop- en -fietslanden geldt als eerste uitdaging om iets aan het imago van de wandelaar en de fiets te doen. Hoe krijg je mensen die de fiets zien als kinderspeelgoed of sportartikel zo ver dat ze de fiets als serieus dagelijks vervoermiddel beschouwen? De beste slaagkans heb je in grote steden met veel congestie. Voor landen die hun fietsbeleid nog moeten opstarten is investeren in veilige infrastructuur van groot belang. Fietsen in Parijs, Londen of Madrid is voor onze begrippen levensgevaarlijk. Nederland biedt aan de Europese Commissie te helpen om in niet-fietslanden het imago van de fiets te verbeteren. Bijvoorbeeld bij het opzetten van (een) goede marketingcampagne(s), gericht op een betere populariteit van de fiets, hierbij in acht nemend de positieve aspecten van gezondheid, milieu en leefbaarheid. Daarnaast kan Nederland ook dienen als voorbeeld voor veilige fietsinfrastructuur (lees: vrijliggende fietspaden).

**Vraag 3.** Hoe kan in onze steden een modal shift naar duurzame vervoerswijzen op gang worden gebracht?

**Antwoord op vraag 3.**

- a. De wijze waarop de Europese Commissie aan de totstandkoming van een modal shift kan bijdragen is door te zorgen voor/het (financieel) ondersteunen van uitwisseling van kennis en best practices; en het stimuleren van schone technologie met vliegwieleffect die ervoor zorgen dat de markt innoveert (voorbeeld: extra stimulans voor openbaar vervoer-bussen die op waterstof rijden kan uitbreiding van het aantal tappenpunten noodzaken, waardoor anderen er ook gebruik van gaan maken).
- b. Er moet in de stedelijke gebieden een meersporen-beleid worden gevolgd: verleiden tot openbaar vervoer-gebruik en stimuleren van fietsen en lopen. Het aanbieden van accurate en persoonlijke multi-modale reisinfo kan mensen verleiden om voor het openbaar vervoer te kiezen in plaats van in de auto te stappen. Dit vraagt reisinformatie van hoge kwaliteit en actualiteit, toegesneden op de persoonlijke voorkeuren. Daarnaast blijft het noodzakelijk te investeren in innovaties om auto's en het gebruik van auto's duurzamer en schoner te maken. Het gaat immers niet zozeer om of het via boot, spoor of weg gaat maar of het energie-efficiënt gaat en bereikbaarheid van steden niet in het geding komt.
- c. Nederland vraagt de Europese Commissie om het toepassen van mobiliteitsmanagement en het uitwisselen van best practices en kennis op dit gebied te stimuleren, en werkgevers te stimuleren aan mobiliteitsmanagement te doen bijv. met extra verplaatsingsvergoedingen voor carpoolers en gebruikers van het openbaar vervoer. Dit helpt om werknemers, op zijn minst in het woon-werkverkeer, te bewegen voor duurzame vervoerswijzen te kiezen.
- d. Mobiliteitsmanagement bestrijkt een veel breder terrein dan fietsen alleen. Mobiliteitsmanagement biedt concrete mogelijkheden om mensen te stimuleren meer voor duurzame vervoerswijzen te kiezen (zoals de fiets). Het bieden van openbaar vervoer-abonnementen, carpoolregelingen en verhuisvergoedingen naast fietsvergoedingen, fiets-van-de-zaak regelingen, bewaakte, overdekte stallingen, fietsparkeerplaatsen bij bestemmingen en Hoogwaardig openbaar vervoer-haltes, diefstalpreventie e.d. beweegt mensen om van duurzame vervoerswijzen gebruik te maken.
- e. Voorlichting over fietsen en lopen: het 'actieve transport' heeft voordelen voor de gezondheid. Juist in stedelijke gebieden zijn afstanden overbrugbaar voor deze modaliteiten, en in werkelijkheid korter dan in de perceptie van mensen, zo blijkt uit onderzoek.
- f. Het expliciet aandacht geven aan langzaam verkeer in de plannen voor (her)structurering van (binnen)steden is een belangrijke maatregel, naast fiscale prikkels en milieuzonering. In Nederland hebben de gemeentelijke gezondheidsdiensten de wettelijke taak (op grond van de Wet collectieve preventie volksgezondheid) om te adviseren over gemeentelijke plannen die niet op het directe terrein van de volksgezondheid liggen maar wel gevolgen voor de volksgezondheid kunnen hebben, zoals bij mobiliteit en verkeer.
- g. Voor het fijnmazige vrachtverkeer in steden is er overigens nauwelijks een alternatief, en als het er is dan hooguit voor een segment. Wel zijn er steeds meer initiatieven op dit vlak, waarvan de kennis uitgewisseld kan worden. Dergelijke initiatieven zijn maatwerk en afhankelijk van bijvoorbeeld nog aanwezige kanalen of transporen. Eventueel kan in nieuw ontwikkelde gebieden iets dergelijks worden opgepakt.

**Nederlandse antwoorden op vragen 4 t/m 7 van de Europese Commissie behorende bij de 2<sup>de</sup> uitdaging Groenere agglomeraties en steden (minder luchtvervuiling, geluidhinder)**

*Vraag 4.* Hoe kan het gebruik van schone en energie-efficiënte technologieën in het stedelijk vervoer verder worden verhoogd?

**Antwoord op vraag 4.**

Nederland vindt dat het ruimtelijke beleid van stedelijke bundeling en verdichting in combinatie met goed openbaar vervoer en flankerend beleid om de steden bereikbaar te houden, een belangrijke aandachtspunt van beleid zal moeten zijn. Bronbeleid blijft echter noodzakelijk en is daarbij bij

uitstek een zaak die niet op nationaal niveau geregeld kan worden, en waar Nederland dus een expliciet verzoek heeft aan de Europese Commissie.

Nederland vraagt de Europese Commissie hier om het stellen van normen, initiatieven van de markt te bevorderen en extra subsidie voor waterstofbussen, vanwege het vliegwieleffect voor breder gebruik in het stedelijk vervoer. Ook goede, pakkende, voorlichting vanuit Europa kan de vraag er naar beïnvloeden.

Nederland is van mening dat door de Europese Commissie wetgeving moet worden geïntroduceerd met betrekking tot CO<sub>2</sub> emissies van nieuwe voertuigen van maximaal 120 g CO<sub>2</sub>/km (= 130 – 10 CO<sub>2</sub>/km) in 2012 en een aanscherping hiervan in 2016 (100 gr CO<sub>2</sub>/km) en in 2020 (80 gr CO<sub>2</sub>/km). De door de Europese Commissie vermelde doelstelling van 130 g CO<sub>2</sub> /km (=130 -10 gr CO<sub>2</sub>/km) is daarmee onvoldoende.

Stimuleren moet plaatsvinden op uitstoot(normen) niet op technologie. Het gaat tenslotte om het voorgestane doel, niet om het middel. Het is minder zinvol een bepaalde technologie te subsidiëren. Overheden hebben geen of onvoldoende kennis van technologieën (in vergelijking tot de markt), technologieën raken achterhaald en het blijkt lastig voor overheden om op de ontwikkelingen in te spelen. Het gevaar (te) veel in de verkeerde technologie te investeren ligt op de loer.

Europa zal de ontwikkeling en het gebruik van schone technologie kunnen stimuleren door strenge (uitstoot) normen te stellen; en het maken van afspraken tussen bedrijfsleven en decentrale overheden stimuleren voor schoon en efficiënt vervoer.

Nederland kijkt dan ook met spanning uit naar de op handen zijnde acties van de Europese Commissie op het gebied van CO<sub>2</sub>-emissies, geluidsnormen en Euro VI, en roept op tot maatregelen op het vlak van subsidies, standaardisering certificeringseisen en onderhoud aan voertuigelectronica (zoals hieronder genoemd):

- a. aanscherpen normen luchtmissies
- b. vaststellen CO<sub>2</sub>-normen voor auto's
- c. aanscherpen geluidsnormen voor banden en voertuigen
- d. aanscherping van Euro-normering en tijdschema van uitfasering vrachtwagens (Euro VI)
- e. aanscherpen van geluidseisen aan voertuigen – en banden en deze aanpassen op bestaande technische mogelijkheden. Regelgeving moet ook meer betrekking hebben op bestaand materieel. Het Nederlandse Innovatieprogramma Geluid en het meerjarenprogramma PIEK met regels en normen voor stil laden en lossen kunnen als voorbeeld dienen.
- f. ruimere subsidiëringmogelijkheden van bronmaatregelen ten behoeve van duurzaamheid in plaats van de huidige 30% (stiller treinmaterieel zoals remblokken en fluisterreinen);
- g. standaardiseren van certificeringeisen van emissiebeperkende technieken zoals roetfilters en de-Nox (SCR) systemen;
- h. stellen van voorwaarden voor het tijdig onderhoud plegen aan voertuigelectronica.

**Vraag 5.** Op welke manier kan een gezamenlijk groen aankoopbeleid worden aangemoedigd?

**Antwoord op vraag 5.**

- a. Nederland is van mening dat de Europese Commissie een (niet-verplichte) checklist (voorbeeld format) zal moeten ontwikkelen voor de eisen aan groen aanbesteden van grote werken en wagenparken zodat nationale, regionale en lokale partijen een leidraad hebben voor *groen* aanbesteden.
- b. De Europese Commissie zal innovaties in het openbaar busvervoer door fabrikanten en vervoerders kunnen promoten (bussen innoveren) zodat decentrale overheden hun concessie verder kunnen ‘‘vergroenen’’ .

**Vraag 6.** Moeten er criteria of richtsnoeren worden vastgesteld voor de afbakeningsdefinitie van groene zones en de daaraan gekoppelde beperkingen? Hoe kunnen deze zones het best worden gecombineerd met vrij verkeer? Is het een probleem om lokale regels inzake groene zones grensoverschrijdend te handhaven?

**Antwoord op vraag 6.**

Nederland is van mening dat het vaststellen van criteria waaraan “groene zones” moeten voldoen een lokale aangelegenheid is, maar ziet wel een belangrijke rol voor de Europese Commissie ten aanzien van minimum eisen aan milieuzones en bepleit dat de Europese Commissie een voorbeeld format van minimum eisen aan milieuzones opstelt.

Veel steden in Europa werken aan de invoering van milieuzones. Dit is in Nederland onderdeel van de gemeentelijke autonomie. Door de ministeries van VROM en V&W, de transportsector en een tiental gemeentes is in Nederland een convenant afgesloten over de inrichting van milieuzones. Het convenant is een kans om overlast van vrachtwagens door emissie van schadelijke gassen en stoffen te bestrijden en tegelijkertijd de binnensteden bereikbaar te houden voor distributie van goederen.

Nederland pleit bij de Europese Commissie voor:

- a. het uitwisselen van best practices om toepassing van milieuzonering op Europees niveau zo verantwoord mogelijk te laten verlopen;
- b. een uniforme aanduiding van milieuzones, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van een ‘verkeersbord milieuzonering’;
- c. het toegankelijk maken en standaardiseren van internationale dataregisters (specificatie is nodig zie onderstaand) en gebruik van ICT (slimme camera’s) voor voertuigherkenning ten behoeve van handhaving van voertuigen met buitenlands kenteken.
- d. een rol van de Europese Commissie in het toegankelijk maken en standaardiseren van de kentekenregisters. In Nederland vormt de handhaving voor de buitenlandse voertuigen een probleem bij milieuzones en andere lokale luchtkwaliteitmaatregelen die zich baseren op de milieuprestatie (Euro-klasse) van een voertuig. Het is zeer lastig om na te gaan aan welke emissie-eisen een buitenlands voertuig voldoet, doordat gegevens uit het kentekenregister van het land van herkomst niet toegankelijk of toereikend zijn.
- e. Hetzelfde geldt voor het standaardiseren van certificeringseisen van emissiebeperkende technieken zoals roetfilters en de-Nox (SCR) systemen. Hierdoor kan een voertuig dat in het ene land een goedgekeurd (gecertificeerd) roetfilter heeft gemonteerd ook eenvoudig in de milieuzone in een ander land worden toegelaten, in het geval zo’n roetfilter voor toegang vereist is.
- f. Een eensluidende, positieve opstelling van de Europese Commissie ten aanzien van milieuzones. Bij het sluiten en notificeren van het Nederlandse convenant voor milieuzones heeft Nederland gemerkt dat de Europese Commissie enerzijds (DG ENV) het instellen van milieuzones toejuicht, maar zich anderzijds (DG Enterprise) zeer afhoudend en kritisch opstelt. Dit maakt het treffen van dergelijke lokale luchtkwaliteitmaatregelen lastig. Het zal goed zijn als de Europese Commissie op dit gebied zich eensluidend en positief opstelt.
- g. Het opstellen van guidelines waarin staat waar lidstaten rekening mee moeten houden bij het instellen van een milieuzone. Dit zal voor lidstaten meer duidelijkheid scheppen.

**Vraag 7.** Hoe kan milieubewust rijden verder worden gepromoot?

**Antwoord op vraag 7.**

- a. De Europese Commissie zal lidstaten op de mogelijkheid kunnen wijzen Ecodriving in de reguliere rijopleiding op te laten nemen. Ecodriving is een betrekkelijk ‘softe’ maatregel. Wel is duidelijk dat zij, mits consequent toegepast, tot 10 % brandstof kan besparen. De resultaten van deze beleids optie zijn echter niet hard te maken, zoals de resultaten van bronbeleid dat wel zijn. Deze beleids optie zal dan ook niet te zwaar mogen wegen binnen het scala van mogelijke beleids opties.
- b. De Europese Commissie zal verdere lidstaatoverschrijdende communicatiecampagnes kunnen ondersteunen.
- c. De Europese Commissie zal verdere maatregelen kunnen nemen om ‘in car apparatuur’ te bevorderen. Bijvoorbeeld door hierover actief in contact te treden met autofabrikanten en importeurs, en hier meer over te communiceren richting lidstaten.

*Nederlandse antwoorden op vragen 8 t/m 10 van de Europese Commissie behorende bij de 3<sup>de</sup> uitdaging Intelligentier stedelijk vervoer (minder infrastructureel ruimtegebruik)*

**Vraag 8.** Moet werk worden gemaakt van de ontwikkeling en bevordering van betere reizigersinformatie?

**Antwoord op vraag 8.**

- a. Nederland heeft goede ervaringen met reizigersinformatie. Goede informatie helpt om een bewuste keuze tussen modaliteiten te maken. Omdat Nederland hier al ver mee gevorderd is, is er geen behoefte aan EU-regelgeving.
- b. Planning (weten waar wat rijdt), kaartverkoop en reisinfo tijdens de reis zijn niet altijd onmiddellijk begrijpelijk voor de internationale reiziger en steeds verschillend van opzet (internetsites en reisplanners zien er totaal verschillend uit, kaartautomaten idem dito). Een EU-checklist zal kunnen helpen uit te denken hoe de informatievoorziening het beste gestructureerd kan worden voor de reiziger. Een soort default oplossing dus, niet dwingend maar als advies met de bedoeling dat de systemen een beetje naar elkaar toe gaan groeien.
- c. Nederland werkt al zeer actief aan de ontwikkeling van betere reisinfo auto en openbaar vervoer (het is een Nederlandse beleidsprioriteit voor 2008). Hierbij blijft financiële ondersteuning vanuit de Europese Commissie welkom.

**Vraag 9.** Moeten er extra inspanningen worden geleverd om te zorgen voor standaardisering van interfaces en interoperabiliteit van ITS-toepassingen in steden? Welke toepassingen verdienen prioriteit wanneer er actie wordt ondernomen?

**Antwoord op vraag 9.**

- a. Daar de Nederlandse ontwikkeling van de openbaar vervoer-chipkaart in een eindfase verkeert, is er geen behoefte aan mogelijk verstorende EU-richtlijnen. Een andere standaard brengt heel erg veel kosten met zich mee en het nuttig effect van één standaard is laag. Om kosten te besparen kun je wel een ITS systeem door anderen ook laten gebruiken. Maar zoiets blijft altijd maatwerk.
- b. In de CEN commissie TC-278 zijn de standaardiseringsactiviteiten voor ITS ondergebracht. Deze zijn voldoende en vergen geen additionele actie van de Europese Commissie.

**Vraag 10.** Hoe kan de uitwisseling van informatie en beste praktijken op het gebied van ITS tussen de betrokken partijen worden verbeterd?

**Antwoord op vraag 10.**

- a. Alleen volstaan met informeren (projecten, statistieken) van elkaar. Alle systemen aan elkaar knopen is echt onbegonnen werk.
- b. Laat ERTICO (ITS-Europa) in samenwerking met de nationale ITS-organisaties hierin een kennisplatform-rol vervullen. Ook is bij de kaderprogramma's ruime aandacht voor disseminatie van de resultaten belangrijk.

*Nederlandse antwoorden op vragen 11 t/m 15 van de Europese Commissie behorende bij de 4<sup>de</sup> uitdaging Toegankelijker stedelijk vervoer (voor mensen met beperkte mobiliteit, zoals mensen met beperkingen, ouderen, gezinnen met jonge kinderen, en de jonge kinderen zelf).*

**Vraag 11.** Hoe kan de kwaliteit van het collectief vervoer in Europese steden en agglomeraties worden verbeterd?

**Antwoord op vraag 11.**

- a. Op het gebied van toegankelijkheid zal uitwisseling van "good practices", zowel beleid als implementatie, op Europees niveau nuttig kunnen zijn. Met de reorganisatie van de CEMT is er nu geen enkel platform in Europa voor kennisuitwisseling op het gebied van toegankelijkheid. CIVITAS zal hier een platform voor kunnen bieden.
- b. Europa zal het voortouw kunnen nemen bij de ontwikkeling van een nieuw soort taxi(bus)voertuig, dat (ook) aan toegankelijkheidseisen voldoet en dat zowel in stedelijke

omgevingen als op het platteland een nuttige rol kan hebben in nieuwe vormen van vervoer tussen collectief openbaar vervoer en individueel taxivervoer in.

**Vraag 12.** Moeten er meer vrije bus- en trambanen worden aangelegd?

**Antwoord op vraag 12.**

Deze vraag betreft lokaal/regionaal maatwerk. Busbanen moeten geen doel op zich zijn, maar onderdeel vormen van een vervoersvisie. Hier kan vanuit de Europese Commissie geen uitspraak over gedaan worden, derhalve geen rol voor Europese Unie.

**Vraag 13.** Is er behoefte aan een Europees charter over de rechten en plichten van collectiefvervoergebruikers?

**Antwoord op vraag 13.**

Neen, met regelgeving waarin consumentenrechten verankerd worden, zal het aanbod van collectief vervoer niet direct veranderen.

**Vraag 14.** Hoe kunnen het personen- en het goederenvervoer beter worden geïntegreerd in onderzoeksprojecten en stedelijke mobiliteitsplanning?

**Antwoord op vraag 14**

De Europese Commissie kan financiering beschikbaar stellen voor onderzoek en promotie van best practices.

**Vraag 15.** Hoe kan de coördinatie tussen stads- en regionaal vervoer enerzijds en ruimtelijke ordening anderzijds worden verbeterd? Welke organisatiestructuur is daarvoor geschikt?

**Antwoord op vraag 15.**

Hier is duidelijk sprake van een terrein waar het subsidiariteitsvraagstuk speelt. Europa kan bijdragen aan nationale prioriteiten middels cofinanciering van grote projecten in de Nederlandse steden en het uitwisselingen van kennis. Nederland vindt dat een discussie over coördinatie en organisatiestructuren alleen past op lokaal of nationaal niveau.

Nederland mist in het Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur' de koppeling met de oorzaken van veel bereikbaarheidsproblemen in de stad (ruimtelijke ordening, vestigingsbeleid detailhandel).

- a. Juist door een integrale aanpak van het bereikbaarheidsvraagstuk in relatie tot de ruimtelijke ordening kan het samenspel tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer de verkeersstromen beïnvloeden (dit is iets anders dan op netwerkniveau). Dit vergt het inzicht dat er interactie nodig is tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. Dit inzicht verschilt per land, per cultuur. De Europese Commissie kan hier maatwerk leveren met subsidies voor kennis/ervaringen uitwisselen (scholing) en de wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer onder de aandacht te brengen. De Europese Commissie kan de aandacht richten op de noodzaak hiervan. Hoe deze scholing wordt ingevuld, kan dan per land worden toegesneden.
- b. Uitgangspunten voor coördinatie kunnen zijn:
  - Een optimum vinden in de stedelijke omgeving tussen comfortabel en doelmatig vervoer en het voorkomen van hinder. Wat betreft het laatste punt gaat het onder meer om het terugdringen van *geluidshinder*, het bevorderen van de *luchtkwaliteit*, het terugdringen van het *energiegebruik* en het opvangen van effecten van verkeer en vervoer op het *klimaat*. Al deze overwegingen hebben ook ruimtelijke implicaties (zoals zoning, verbod om te bouwen, bestemmingswijzigingen).
  - Daarnaast kunnen overwegingen van doelmatig ruimtegebruik worden toegevoegd. Op ieder schaalniveau kan een *optimale ruimtelijke kwaliteit* worden nagestreefd (optimale combinaties zoeken van gebruikswaarde, belevingswaarde, toekomstwaarde), voor het regionale en nationale niveau moeten verkeers- en vervoerssystemen ook passen in ruimtelijke strategieën in het kader van het *ruimtelijk-*

*economische beleid*; denk aan de Lissabon strategie.

- c. De Europese Commissie zal ook onderzoek kunnen doen naar overlastvrije bevoorrading bij nieuw te ontwikkelen gebieden en herontwikkeling in de steden. Welke effecten hebben weidewinkels of hypermarkten op de bereikbaarheid. Welke goede ervaringen kunnen worden overgenomen en welke slechte voorkomen?
- d. Stedelijk vrachtverkeer verdient meer aandacht van decentrale overheden, niet alleen in Nederland maar in heel Europa. Het betreft niet alleen de bevoorrading van horeca en detailhandel, maar ook bouwverkeer en afvalinzameling. Het gaat ook niet alleen om vrachtauto's, maar ook om bestelauto's. Juist omdat het in lokale beleidskaders weinig aandacht krijgt (buiten de beperkingen die worden opgelegd), vraagt Nederland er in Europa extra aandacht voor, zoals bij herontwikkeling en verdichting van stedelijke gebieden en bij het streven naar efficiënter bevoorraden (minder km, congestie, uitstoot, ongevallen en kosten). Naast bronmaatregelen kan lokaal veel bereikt worden door te komen tot bindende afspraken via publiek-private samenwerking, waarbij ook de thema's *modal shift* en *externe veiligheid* aan bod kunnen komen (om transport veiliger maken of om te voorkomen dat vervoer van gevaarlijke stoffen onveilige situaties oplevert of beperkingen voor ontwikkelingen). In Nederland heeft de Commissie Stedelijke Distributie een instrumentarium ontwikkeld waarmee een goede balans wordt gevonden tussen enerzijds uniformering van eisen, maar anderzijds ruimte voor lokaal maatwerk. Nederland is van mening dat de Europese Commissie deze aanpak – uitgaande van subsidiariteit - als één van de best practices op Europese schaal moet bevorderen.
- e. Vanuit de ruimtelijke ordening kan mogelijk worden bijgedragen aan de te ontwikkelen richtsnoeren voor duurzame mobiliteitsplannen in het kader van de Thematische strategie voor het stadsmilieu (TSUE) waar het Groenboek ook naar verwijst. Het is positief dat de Europese Commissie zich aan de Thematic Strategy for Urban Environment commiteert en de toezegging doet om met deze richtsnoeren te komen. Een deadline voor het moment waarop de Europese Commissie daarmee komt wordt gemist.

**Nederlandse antwoorden op vragen 16 t/m 19 van de Europese Commissie behorende bij de 5<sup>de</sup> uitdaging Veiligheid in het openbaar vervoer** (minimaal persoonlijk risico voor verkeersveiligheid en terrorisme). **Notabene in het Engels staat er Towards safe (veilig) and secure (beveiligd) urban transport (stedelijke mobiliteit).**

**Vraag 16.** Welke verdere maatregelen moeten worden genomen om steden en agglomeraties te helpen de verkeersveiligheid te verbeteren en de veiligheid in het 'openbaar vervoer' te verhogen?

**Antwoord op vraag 16.**

Verkeersveiligheid is een prioriteit voor Nederland. Hoewel Nederland internationaal gezien goed presteert, kan en moet het aantal slachtoffers nog flink naar beneden. De Europese Commissie moet een belangrijke rol spelen bij de verbetering van voertuigveiligheid (middels onderzoek, convenanten, wetgeving en andere instrumenten) en kennisuitwisseling. Het opleggen van veiligheidsnormen voor mobiliteit in stedelijk gebied is niet wenselijk. Het gaat hier om zowel de veiligheid van de inzittenden maar zeker ook de omgeving. De veiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, kinderen) is hier een prioriteit.

**Vraag 17. Hoe kunnen exploitanten en burgers beter worden geïnformeerd over de veiligheidsmogelijkheden van geavanceerde technologieën voor voertuigen en infrastructuurbeheer?**

**Antwoord op vraag 17.**

Voor voertuigen zijn eSafetyAware! en EuroNCAP belangrijke initiatieven om het publiek voor te lichten over de veiligheid van nieuwe voertuigen. Verder zijn er al diverse internationale samenwerkingsgremia. De support van de Europese Commissie bij deze initiatieven is belangrijk.

Daarnaast is er de nationale uitwisseling van informatie; hier kunnen o.a. nationale ITS organisaties een rol spelen.

**Vraag 18.** Moeten er automatische radarsystemen worden ontwikkeld die zijn aangepast aan de stedelijke omgeving en moet het gebruik daarvan worden gestimuleerd?

**Antwoord op vraag 18.**

Deze systemen zijn nog niet beschikbaar; ze komen in de komende jaren op de markt.

Dergelijke systemen kunnen significant bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Nederland vraagt aan de Europese Commissie waar mogelijk het onderzoek naar deze systemen te stimuleren en de introductie te versnellen. Bijzondere aandacht verdient ook hier weer de bescherming van de kwetsbare verkeersdeelnemers. Worden zij onvoldoende door dit soort radarsysteem gedetecteerd, dan zal het veiligheidseffect voor deze groep juist contraproductief kunnen zijn.

**Vraag 19.** Is camerabewaking een goed instrument om de veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren? NB in het Engels staat er 'safety and security' en 'urban transport'.

**Antwoord op vraag 19.**

- a. Welke maatregelen gepast en adequaat zijn is afhankelijk van analyses van eerste (grootste) risico's bij eventuele aanslagen/terrorisme in openbaar vervoer, en de daarna aan bepaalde maatregelen te geven prioriteiten. Camerasurveillance kan onderdeel zijn, in aanvulling op sociaal toezicht. Menging van functies in de openbare ruimte (zodat er altijd 'volk' om je heen is) is zeker na te streven.
- b. Agressie en criminaliteit komt meer voor dan terrorisme. Terrorisme-bestrijding en risico-beheersing in openbaar vervoer is relatief een nieuw begrip waar veel landen nog zoekende zijn naar zowel positie (waar moet verantwoordelijkheid voor aansturing, financiering etc. liggen) als naar feitelijke middelen (wat kan er gedaan worden om risico te beperken).
- c. Nederland denkt dat aangaande terrorisme wellicht een meer Europese benadering bijv. via uitbreiding/toevoeging van het Studiecentrum voor verkeersveiligheid zinvol kan zijn.
- d. Met name anti-terreur is hier potentieel winst te behalen. Rol Europese Commissie potentieel: uitwisselen en stimuleren.

*Nederlandse antwoorden op vraag 20 van de Europese Commissie behorende bij hoofdstuk 3. Een nieuwe mobiliteitscultuur tot stand brengen.*

**Vraag 20.** Moeten alle partijen samenwerken om in Europa een nieuwe mobiliteitscultuur tot stand te brengen? Bent u voorstander van een Europees waarnemingscentrum van stedelijke mobiliteit, naar analogie met het Europees studiecentrum voor de verkeersveiligheid om deze samenwerking te ondersteunen?

**Antwoord op vraag 20**

- a. Ja. In Nederland worden goede ervaringen opgedaan met een periodieke Bereikbaarheidsmonitor. Dit is een gezamenlijk instrument van rijk en decentrale overheden en wordt gehanteerd om de effecten van beleid te monitoren en vervolgens het beleid bij te sturen.
- b. Ja. Nederland is graag bereid de ervaringen met de bereikbaarheidsmonitor te delen om zo op pragmatische wijze de ontwikkeling van een "Observatory" te bevorderen.

*Nederlandse antwoorden op vragen 21 t/m 25 van de Europese Commissie behorende bij hoofdstuk 4. Financiële middelen.*



**Vraag 21.** Hoe kunnen de bestaande financiële instrumenten zoals de Structuurfondsen en het Cohesiefonds beter en coherenter worden benut om geïntegreerd en duurzaam stedelijk vervoer te ondersteunen?

**Antwoord op vraag 21.**

- a. In de opsomming ontbreekt opvallend de rol die de TEN-T fondsen kunnen spelen bij het verbeteren van de mobiliteit in stedelijk gebied. Juist omdat de TEN-T netwerken van wegen, spoor, luchtvaart en scheepvaart bijeen komen in stedelijke gebieden. En het daar vaak ontbreekt aan de verbindingen tussen die eindpunten van de TEN netwerken van de diverse modaliteiten. TEN fondsen zullen beschikbaar moeten zijn voor het meefinancieren van de "missing links" bijv. tussen vliegvelden, stations, stadscentra etc. Want uiteindelijk gaat het om van deur-tot-deur-mobiliteit voor reizigers en goederen. Door het oplossen van de "missing links" worden de Europese TEN netwerken met elkaar verknoopt en wordt co-modality bevorderd.
- b. De Europese Commissie kan mede m.b.v. financiële instrumenten een motiverende en stimulerende rol spelen, bijvoorbeeld door het ondersteunen van demonstratie-projecten en innovatieve experimenten. Van belang daarbij is dat subsidievoorwaarden niet te ver doorslaan in gedetailleerde verantwoordingen, waardoor partijen afgeschrikt worden om van de regelingen gebruik te maken.
- c. Bij financiële middelen ontbreken de regulerende heffingen en fiscale prikkels om te sturen; financieringsinstrumenten kunnen dan samen gaan met regulering/sturing (dit element zit ook in de geuite gedachte om externe kosten meer in rekening te brengen). Schone en zuinige technieken kun je bv. stimuleren door het onderdeel te laten zijn van eerlijk betalen door anders te laten betalen voor mobiliteit (in Nederland destijds de loodvrije benzine goedkoper geworden en de loodhoudende duurder).

**Vraag 22.** Hoe kan schoon en energiezuinig stedelijk vervoer worden ondersteund door middel van economische en (in particular) marktgestuurde instrumenten?

**Antwoord op vraag 22**

- a. Het verdisconteren van de externe kosten in de prijs van mobiliteit is een zeer belangrijke maatregel om stedelijk vervoer schoner, stiller en zuiniger te maken. Nederland is voorstander van het inzetten van financiële en economische instrumenten zoals heffingen en fiscale prikkels om te bereiken dat de milieukosten in de prijs van vervoer tot uitdrukking komen. De Europese commissie heeft aangekondigd in 2008 met een model te komen om de externe kosten van de verschillende vervoerswijzen te beoordelen. Nederland verzoek haar dit model zo spoedig mogelijk te presenteren.
- b. Nederland geeft in verkeer en vervoer voorkeur aan (Europese) normen boven emissiehandel, omdat die in deze sector een sterkere stimulans geven voor innovatie - en dus emissiereductie - dan emissiehandel.
- c. Door stimuleren van de ontwikkeling van schonere, stillere en zuinigere technieken. Door in aanbestedingsvoorschriften het kiezen van schone, stillere, energie-efficiënte aanbiedingen mogelijk te maken en dus niet vast te houden aan de keuze "de goedkoopste binnen de gestelde randvoorwaarden". Voor Nederland zijn duurzaamheid en kwaliteit de belangrijkste randvoorwaarden voor concessies zoals die door de decentrale overheden worden aanbesteed. Een bestekseis van milieuvriendelijk materieel kan als verplichte voorwaarde door de concessieverlenende overheid worden gesteld. Zo worden via de marktwerking milieueisen voor het materieel aan de bidders gesteld. In Nederland zijn hier goede ervaringen mee. Decentrale overheden vinden het belangrijk om met de laatste normen mee te gaan (zie vraag 5 onder a) voorbeeld document met criteria voor "groen" aanbesteden).
- d. Dit kan al heel veel effect hebben. Milieu scoort goed ook decentraal in Nederland, bijv. in Limburg rijden al dieselbussen die schoner zijn dan de nog niet verplichte Euro 5 norm. Roetfiltersubsidie is in Nederland niet uitgeput omdat dit niet nodig is bij nieuw materieel.
- e. Ook zal de markt zelf gaan investeren in alternatieven, innovaties wanneer huidige brandstoffen duurder/ schaarser worden. Deze alternatieven/ innovaties vanuit de markt moeten gestimuleerd worden door een klimaat te creëren waar er economisch voordeel mee te behalen valt.

- f. Risico-/aandachtspunt is interferentie met beprijzing op weggebruik, zoals voornemens in Nederland en België en zoals nu al voor vrachtwagens in Duitsland.

**Vraag 23.** Hoe kunnen doelgerichte onderzoeksactiviteiten bijdragen tot de integratie van stedelijke knelpunten en de ontwikkeling van stedelijke mobiliteit (**traffic**)?

**Antwoord op vraag 23.**

- a. Europees onderzoek zal zich vooral kunnen concentreren op het uitwisselen van ervaringen tussen steden (wat waren succes- en faalfactoren, hoe was de kosten/baten verhouding?) en het analyseren van overeenkomsten en verschillen in de problematiek van steden over heel Europa (welke steden hebben overeenkomstige problematiek en mogelijkheden?).
- b. Meerwaarde van Europa zit in het bundelen van resources voor onderzoek. Het betreft hier zowel bundeling op financieel vlak als van kennis. Slimme oplossingen kunnen in meerdere Europese regio's worden onderzocht, zodat er een representatief beeld komt voor verschillende stedelijke knelpunten.
- c. Op nationaal niveau kunnen sommige onderzoeken wellicht te duur zijn, vanwege beperkte draagkracht van individuele regio's.
- d. Uitwisseling van 'best practices' op Europese schaal voorkomt dubbelingen en het opnieuw uitvinden van het wiel. Deze uitwisseling kan bijv. plaatsvinden via CIVITAS, of een Europees kennis/monitoringscentrum van mobiliteit in stedelijk gebied.

**Vraag 24.** Moeten steden en agglomeraties worden aangemoedigd om een tolheffing in te voeren? Is er behoefte aan een algemeen kader en/of richtsnoeren voor een (**urban**) verkeersheffing? Moeten de inkomsten worden aangewend om het collectief (**urban**) vervoer te verbeteren? Moeten externe kosten worden geïnternaliseerd?

**Antwoord op vraag 24.**

Het stimuleren van de inzet van prijsbeleid - als gebleken effectief instrument - óók in stedelijke gebieden is een goede zaak.

In Nederland zijn de voorbereidingen voor een landelijke naar tijd, plaats en milieu-kenmerken gedifferentieerde kilometerprijs ver gevorderd. Het is voor Nederland van groot belang dat eventuele initiatieven vanuit de Europese Commissie op dit vlak vooral ondersteunend hieraan zijn bijvoorbeeld door kennisverspreiding, en niet belemmerend. De verdeling van de opbrengsten is een nationale aangelegenheid. De Europese Commissie zal een meerwaarde kunnen hebben door te bewaken dat harmonisatie en standaardisatie van technologie (zowel in-car als ex-car) in het kader van de interne markt wordt bewerkstelligd om lidstaten, bedrijfsleven en uiteindelijk de burger niet op te schepen met allerlei 'niet compatibele' technologie. Ook kan de Europese Commissie zich inspanssen om de technologie sneller te laten ontwikkelen tegen lagere kosten.

Er is geen reden om één oplossing vanuit een centraal Europees punt te stimuleren. Stedelijke problemen zijn te divers van regio tot regio en van land tot land, daarom is maatwerk op stedelijk niveau nodig. Europa kan wel door het uitwisselen en verstrekken van kennis, zie vraag 23, een rol spelen.

**Vraag 25.** Welke toegevoegde waarde kan gerichte Europese steun voor de financiering van schoon en energiezuinig stedelijk vervoer (**urban mobility**) op langere termijn bieden?

**Antwoord op vraag 25**

- a. Schoon, stil en zuinig vervoer is op de lange termijn zowel van belang voor de burgers van de steden alsook voor de toeleverende industrieën. Daarvoor is (een aanvullende) financiering vanuit Europa een belangrijk instrument. Afspraken over normen, waarden, uitwisselen van kennis, stimuleren van - via aanbesteden - kiezen voor schonere, zuinigere aanbieders kunnen daarin direct veel meer bewerkstelligen zonder veel bestuurlijke en ambtelijke drukte. Het is wel zo dat in verschillende Europese lidstaten verschillende normen gelden voor schoon, stil en energiezuinig stedelijk vervoer. Europese financiering zal op lange termijn voor een gelijkwaardige norm voor alle lidstaten kunnen zorgen. Risico hierbij is wel dat lidstaten die het nu (redelijk) goed voor elkaar hebben, meebetalen aan maatregelen voor lidstaten die maatregelen hadden kunnen nemen maar hiermee gewacht hebben.

- b. Nederland ziet meer in een Europese investering in projecten en innovaties, waar alle lidstaten van kunnen profiteren, zoals nu gebeurt.
- c. Voor technologische innovaties is er het zevende Kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling. De kans zit vooral in het stimuleren van deze ontwikkelingen en ze toepasbaar te maken voor de lidstaten. Een onderzoek in Spanje zal bruikbare resultaten voor een andere lidstaat kunnen hebben. Zo wordt er effectief omgegaan met Europese middelen.