

Inventarisatiedocument voor Nederlandse inbreng Greenpaper on Urban Transport

Inleiding

Nederland kent met haar grote achterland en krachtige mainports een rijke vervoerstraditie. Mobiliteit is daarbij een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling. Als gevolg van het groeiende verkeer en vervoer, heeft een dichtbevolkt en verstedelijkt gebied als Nederland, ook te kampen met de nadelige effecten van mobiliteit: congestie, onveiligheid, beslag op de ruimte, geluidsoverlast, gezondheid- en milieuproblemen zoals de uitstoot van schadelijke gassen en stoffen.

Ten aanzien van deze negatieve effecten van mobiliteit kan Europa, daar waar problemen een grensoverschrijdend karakter hebben, duidelijk toegevoegde waarde hebben. Met name via bronbeleid en ten aanzien van overwegingen met betrekking tot de interne markt ziet Nederland voor Europa een rol in het creëren van duurzame mobiliteit.

Subsidiariteit

Tegelijkertijd is iedere stad weer anders en verschillen lokale oplossingen omdat deze gerelateerd zijn aan specifieke lokale omstandigheden. Nederland is met de Europese Commissie van mening dat duurzaam stedelijk verkeer- en vervoersbeleid baat heeft bij een heldere verdeling van verantwoordelijkheden en taken en is tegen Europese planverplichtingen. Uitgangspunt is het *subsidiariteitsbeginsel*. In Nederland is deze gedachte de basis van het nationale mobiliteitsbeleid, zoals in samenwerking met de decentrale overheden vastgelegd in de Nota Mobiliteit.

Vanuit Europees perspectief betekent subsidiariteit: 'europees wat moet, decentraal (rijk, provincie en gemeente) wat kan'. Daarom verwelkomt Nederland het initiatief van de Commissie tot een brede consultatie. Wij grijpen dit initiatief aan om in overleg met de decentrale overheden inbreng te leveren voor het *Greenpaper on Urban Transport*.

Hieronder volgt een Nederlandse reactie op de vragen van de Commissie. Het overzicht is *niet uitsluitend*.

Waar hebben Europese maatregelen meerwaarde

BRONBELEID

Bronbeleid is de meest effectieve manier om verkeersemisssies te beperken. Op nationaal en lokaal niveau zijn de mogelijkheden hiertoe zeer beperkt omdat sommige problemen, zoals luchtkwaliteit, grensoverschrijdend zijn. De baten van bronmaatregelen overtreffen de kosten op nationaal niveau. Bovendien is het lidstaten niet toegestaan zelfstandig de Europese normen aan te scherpen (lucht- en geluid).

Nederland pleit bij de EC voor:

- Mogelijkheden voor versnelde invoering door lidstaten van de toekomstige Euro-5 en Euro-6 emissie-eisen voor personenvervoer;
- aanscherping van EURO normering en tijdschema van uitfasering vieze motoren/ stimulering '0-emission';
- vervroegde verplichtstelling van schone (voertuig)technieken door strengere eisen aan de automobieliindustrie ten aanzien van voertuigen (schoner, stiller, zuiniger).

Een voorbeeld is de toepassing van roetfilters voor het verbeteren van de luchtkwaliteit;

- aanscherpen van geluidseisen aan voertuigen – en banden en deze aanpassen op bestaande technische mogelijkheden. Regelgeving moet ook meer betrekking hebben op bestaand materieel;
- ruimere subsidiëringmogelijkheden van bronmaatregelen ten behoeve van duurzaamheid in plaats van de huidige 30% (stiller treinmaterieel zoals remblokken en fluistertreinen);
- voor het standaardiseren van certificeringeisen van emissiebeperkende technieken zoals roetfilters en de-N_x (SCR) systemen;
- het stellen van voorwaarden voor het tijdig onderhoud plegen aan voertuigelectronica.

TRANS EUROPESE NETWERKEN

Het is belangrijk dat de nationale ruimtelijke hoofdstructuur goed is aangesloten op de Trans-Europese Netwerken (TENS). Deze trans-Europese netwerken moeten dusdanig zijn ingericht dat zij de verbindingen tussen lidstaten, regio's en steden versterken.

Nederland pleit voor een coördinerende en stimulerende rol van de EC in het onderling goed op elkaar afstemmen van de netwerken. Nederland verzoekt daartoe om een versnelde aanpak van gemeenschappelijke projecten om belangrijke knelpunten in de netwerken op te lossen. Uitgangspunt bij de aanpak van knelpunten kan de Nederlandse filosofie van het *kwaliteitsnet* zijn. Hierbij wordt een economisch belangrijk deel van het netwerk met gerichte investeringen (doorvoer, veiligheid) aantrekkelijker gemaakt voor goederenvervoer. De betere doorstroming zorgt tegelijk voor een verbetering van de lokale leefbaarheid en het milieu.

MILIEUZONERING

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 EC voor:

- het uitwisselen van best practices om toepassing van milieuzonering op Europees niveau zo verantwoord mogelijk te laten verlopen;
- een uniforme aanduiding van milieuzones, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van een 'verkeersbord milieuzonering';
- het toegankelijk maken en standaardiseren van internationale dataregisters en gebruik van ICT (slimme camera's) voor voertuigherkenning ten behoeve van handhaving van voertuigen met buitenlands kenteken.

COMMUNICATIE & BEST PRACTICES

Naast hiervoor genoemde onderwerpen zijn er een aantal ontwikkelingen waarvoor Nederland op het Europese niveau een belangrijke rol ziet in de sfeer van agendering en uitwisseling van best practices. Nederland wil daarom goede ervaringen onder de aandacht brengen, zoals:

- Demonstratieprojecten schone voertuigen en schone brandstoffen;
- ervaringen op het terrein van LL-blokken, stille wegdekken, akoestisch slijpen, raildempers en pilots Innovatie Programma Lucht (IPL);
- de wijze waarop verladers in samenwerking met detailhandel, transporteurs en gemeenten stedelijke distributie duurzamer en efficiënter kunnen maken;
- ervaringen met *Het Nieuwe Rijden* (eco-driving);
- fysieke inactiviteit als belangrijke oorzaak van toekomstige gezondheidsproblemen. 'Active transport' (lopen&fietsen) kan dat voor een deel oplossen, het vraagt ook om een andere inrichting van Europese steden. Er zijn al voorbeelden van loop- en fietsvriendelijke steden met voorrang voor lopen en fietsen en ruimte voor sport- en speelruimte;
- de realisatie van een internetsite met goede voorbeelden van duurzame stedelijke mobiliteit in Europa.

ONDERZOEK & INNOVATIE

Een vitale en innovatieve economie is de basis van duurzame ontwikkeling. Nederland is bij uitstek geschikt voor innovatieve maatregelen van de EC gezien de bevolkingsdichtheid en de verstedelijkingsgraad. Het is daarom goed onderzoek en innovatieprojecten gericht op duurzame mobiliteit aan te laten sluiten bij Europese onderzoeksprogramma's zoals het Framework Programme 7.

Nederland pleit bij de EC voor:

- Onderzoek ten behoeve van transitie naar duurzame mobiliteit; stimuleren van toepassingen van innovatieve duurzame voertuig- en brandstoftechnieken zodat hiervoor een markt op Europees niveau ontstaat;
- Initiatief in onderzoek naar toepassing biogassen, 'hybrids' en vermindering CO2 uitstoot;
- standaardisatie van slimme systemen en ITS toepassingen;
- stimuleren van voertuigtechniek die de verkeersveiligheid van vrachtverkeer over de weg vergroot, zeker waar het gaat om stedelijke gebieden en kwetsbare verkeersdeelnemers;
- onderzoek naar gebruik verkeer en vervoerssysteem doelgroep ouderen in verband met vergrijzing in Europa;
- innovaties stimuleren van betere (veiliger, milieuvriendelijker, goedkoper) bouwmaterialen/technieken voor weg- en railinfrastructuur.

INTEGRAAL BELEID

Betere afstemming en coördinatie van de eigen EU regelgeving en- beleid zal meer ruimte bieden aan innovatieve maatregelen op stedelijk en regionaal niveau. Dit komt een duurzamer mobiliteitsbeleid ten goede. Stedelijke besluitvorming is in toenemende mate complex en vereist goede coördinatie. Voor het vraagstuk van duurzame stedelijke mobiliteit betekent dit naast aandacht voor vervoer, ook het betrekken van ruimtelijke ordening, milieu, veiligheid en het gelijkheidsbeginsel m.b.t. bereikbaarheid. Dit noopt tot het leggen van dwarsverbanden tussen verschillende relevante beleidsterreinen.

Nederland pleit bij de EC voor:

- een integrale benadering van het vraagstuk stedelijke mobiliteit; Naast industrieel/economisch belang ook aandacht voor belangen van gezondheid en milieu;
- Een eenduidige en positieve opstelling ten aanzien van de instelling van milieuzones. Bij het sluiten en notificeren van het Nederlandse convenant voor milieuzones is opgemerkt dat de Europese Commissie enerzijds (DG ENV) het instellen van milieuzones toejuicht, maar zich anderzijds (DG Enterprise) zeer afhoudend en kritisch opstelt;
- Verkeersveiligheid: afstemming/verbetering van Europese/landelijke regelgeving en onderlinge uitwisseling van gegevens. Bijvoorbeeld bij intrekking van het rijbewijs door drankmisbruik, kan het niet zo zijn dat de betreffende bestuurder in andere landen nog wel kan rijden;
- Uniforme toepassing van verkeersvoorzieningen qua veiligheid en gebruiksvriendelijkheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers;
- Afstemming en interoperabiliteit van prijssystemen.