



Vereniging van  
Nederlandse Gemeenten

# VNG standpunt

TEN AANZIEN VAN DE INTERNETCONSULTATIE DIE DE EUROPESE COMMISSIE  
HEEFT INGESTELD TER VOORBEREIDING VAN HET GROENBOEK STEDELIJK  
VERVOER

APRIL 2007



## **Inleiding**

De Europese Commissie werkt momenteel aan het groenboek stedelijk vervoer en heeft het voornemen deze in de herfst van 2007 te publiceren. Ter voorbereiding van het groenboek heeft de Europese Commissie een aantal consultatiemomenten met de lidstaten en belangenorganisaties ingesteld, waaronder een internetconsultatie. Het doel van deze consultaties is het verzamelen van standpunten met betrekking tot de vraag of en op welke wijze de Europese Unie (EU) een bijdrage kan leveren aan de verbetering van transport en mobiliteit in stedelijke gebieden.

De Nederlandse gemeenten werken volop mee aan duurzame mobiliteit in de stedelijke gebieden door middel van de reductie van negatieve effecten van mobiliteit, zoals bijvoorbeeld vermindering van de overlast van congestie, luchtverontreiniging, geluid, stank en verkeers(on)veiligheid. De gemeenten zijn van mening dat ten aanzien van de bijdrage van de EU het accent op aanscherping van het bronbeleid moet liggen, om zo duurzame mobiliteit in steden te bevorderen. Dit standpunt wordt in dit paper verder uitgewerkt.

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is de vertegenwoordiger van de 443 gemeenten in Nederland. De VNG stelt het op prijs dat de Europese Commissie een consultatieperiode heeft ingesteld en maakt met genoegen van deze uitnodiging gebruik om haar visie op duurzame mobiliteit te presenteren. In september 2005 hebben wij gereageerd op de internetconsultatie rond de Thematische Strategie stedelijke omgeving. In dit perspectief willen wij graag ook verwijzen naar ons position paper "Europese aanpak luchtkwaliteit gewenst" van september 2005 en ons standpunt naar aanleiding van de Thematische Strategie luchtverontreiniging en de richtlijn luchtkwaliteit van november 2005. Ook bij die gelegenheden hebben wij gepleit voor aanscherping van het bronbeleid. Hieronder zetten wij ons standpunt verder uiteen.

## **1. Mobiliteit in Nederlandse steden**

Het stedelijk vervoer in Nederland is goed georganiseerd. Zowel op nationaal, regionaal als lokaal niveau wordt beleid voor verkeer en vervoer ontwikkeld. De samenwerking tussen deze partijen is goed. Dit uit zich in het feit dat van de problemen die de Europese Commissie in haar internetconsultatie beschrijft (zoals kwalitatief slecht en duur openbaar vervoer, onvoldoende rechten voor reizigers, het niet kunnen omgaan met de vergrijzing en gebrek aan planning, afstemming en samenwerking) in Nederland reeds zijn vertaald in concreet beleid en concrete oplossingen.

### *Problemen*

Een aantal problemen die de Europese Commissie onderscheidt komen ook voor in Nederland. Door demografische, economische, ruimtelijke en internationale ontwikkelingen is er sprake van een groeiend verkeer en vervoer in Nederland, met name in de stedelijke gebieden. Het zijn vooral de steden die worden geconfronteerd met de negatieve effecten van deze groeiende mobiliteit. De belangrijkste negatieve effecten zijn congestie, veiligheid, (lucht)vervuiling, druk op het stedelijk gebied en geluidhinder. Ook vraagstukken als het bieden van alternatieven voor het autogebruik, zoals goed toegankelijk openbaar vervoer en gebrek aan financiële middelen voor maatregelen op het gebied van stedelijk vervoer, zijn onderwerpen waar Nederlandse steden mee te maken hebben.

### *Nederlandse aanpak*

Om problemen op het gebied van verkeer en vervoer aan te pakken, voeren alle overheden in Nederland een verkeer- en vervoerbeleid. De basis voor dit beleid is te vinden in de Nota Mobiliteit. Deze nationale nota is totstandgekomen in samenwerking met alle overheden. De Nota Mobiliteit geeft via kaders aan welke nationale belangen moeten doorwerken in het decentrale verkeer- en vervoerbeleid.

Inzet van de Nota Mobiliteit is de groei van het verkeer, vanwege het maatschappelijke en economische belang, niet te remmen, maar zo veel mogelijk in goede banen te leiden. Hierbij dient rekening te worden gehouden met milieu, veiligheid en leefomgeving. Omwille van bereikbaarheid en leefbaarheid van de steden krijgen congestie, vervuiling, verkeersveiligheid en geluidshinder de hoogste prioriteit in de aanpak om te komen tot een duurzaam mobiliteitsbeleid.

## **2. De rol van gemeenten in gemeentelijke mobiliteit**

### *Maatwerk*

Iedere stad is anders. Dat betekent dat, ondanks dat zich vaak dezelfde problemen manifesteren in steden, de oplossingen vaak verschillen omdat deze gerelateerd zijn aan de specifieke lokale omstandigheden. Maatwerk is dus noodzakelijk. Nederlandse gemeenten geven invulling aan dit principe door op lokaal niveau integraal verkeer- en vervoerbeleid te ontwikkelen. Dit gebeurt op basis van de Nota Mobiliteit en het geldende regionale of provinciale verkeer- en vervoerplan.

Nederlandse steden werken samen met andere partijen om de negatieve effecten van mobiliteit zoveel mogelijk teniet te doen. Het beter benutten van bestaande wegen, het aanleggen van extra wegen, mobiliteitsmanagement (inclusief parkeerbeleid), het verbeteren van het openbaar vervoer 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.

### *Barrières*

De belangrijkste barrière voor steden om zelfstandig de problemen adequaat te kunnen aanpakken is dikwijls een gebrek aan voldoende financiële middelen. De Nederlandse steden vormen hierop geen uitzondering. Nederlandse gemeenten zijn voor een belangrijk deel afhankelijk van de rijksoverheid voor de financiering van infrastructuur op lokaal en regionaal niveau.

De overige barrières die de Europese Commissie in haar internetconsultatie vermeldt, zoals onvoldoende kennis, gebrek aan (voldoende gekwalificeerd) personeel, technische beperkingen en onvoldoende samenwerking tussen steden, spelen in Nederland niet of nauwelijks een rol.

Een belangrijke barrière die de Europese Commissie niet vermeldt, maar waar Nederlandse steden wel mee geconfronteerd worden, is het voeren van een bronbeleid inzake luchtkwaliteit. Gemeenten kunnen maar een beperkt lokaal bronbeleid voeren, omdat luchtverontreiniging een grensoverschrijdend proces is. Een verdergaand Europees bronbeleid en de bijbehorende bronmaatregelen zijn noodzakelijk om de gewenste leefbaarheid in Nederlandse steden te bereiken.

## **3. De rol van de Europese Unie**

### *Subsidiariteit*

De VNG steunt het in de internetconsultatie beschreven uitgangspunt van de Europese Commissie dat verkeer- en vervoerbeleid gebaat is bij een heldere verdeling van verantwoordelijkheden en taken. Het respecteren van het subsidiariteitsbeginsel door de EU is hierin een eerste voorwaarde. Steden hebben een grote rol en verantwoordelijkheid inzake stedelijk verkeer- en vervoerbeleid. Dit moet, mede vanwege het benodigde maatwerk, ook zo blijven. De VNG is van mening dat EU-beleid flexibel dient te zijn en voldoende beleidsruimte moet bieden voor gemeenten. Wij zijn dan ook tegen Europese planverplichtingen.

### *Bronbeleid*

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. Een ambitieus Europees bronbeleid is nodig, omdat de auto-industrie een internationale industrie is. Bovendien is een groot deel van emissies als gevolg van mobiliteit grensoverschrijdend.

Voorbeelden van bronmaatregelen waar wij om vragen zijn een snelle introductie van de Euro 5 en Euro 6-normen voor personenauto's, het stimuleren van de toepassing van roetfilters bij bestaande dieselauto's en de introductie van strenge emissienormen voor NO<sub>x</sub> voor de scheepvaart (zee- en binnenvaart).

### *Aansluiten steden op HST-netwerk*

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 steden, vergroot de ruimtelijke (internationale) samenhang tussen steden en verkort de reistijd. Het is daarbij belangrijk dat de nationale ruimtelijke hoofdstructuur goed aangesloten is op de trans-Europese netwerken. Deze trans-Europese netwerken moeten dusdanig zijn ingericht dat zij de verbindingen tussen de lidstaten versterken. De netwerken moeten hiertoe verder worden uitgebouwd en onderling goed op elkaar worden afgestemd. Het is evident dat de EU hierin een belangrijke coördinerende en stimulerende rol heeft te vervullen. Uit een rapport van de Europese Commissie van maart 2007<sup>1</sup> blijkt dat de implementatie van met name de gemeenschappelijke projecten versneld dient te worden.

### *Milieuzonering: verkeersbord en voertuigherkenning*

Veel steden in Nederland, maar ook in de rest van Europa, werken aan de invoering van milieuzones. Een uniform verkeersbord voor de aanduiding van deze milieuzones is gewenst, zodat weggebruikers niet met verschillende borden worden geconfronteerd, maar in alle lidstaten hetzelfde verkeersbord kunnen herkennen. Het verkeersbord moet daarbij inspelen op de verschillende definities die in verschillende landen worden gehanteerd voor een milieuzonering. De VNG verzoekt de EU een dergelijk verkeersbord te ontwikkelen. Daarnaast verzoekt de VNG de EU om een vignet te ontwikkelen om visuele voertuigherkenning mogelijk te maken. Dit is nodig in verband met de handhaving van de milieuzonering.

### *Uitwisseling best practices*

Kennis over verschillende methodes en best practices is cruciaal in de ontwikkeling van een duurzame stedelijke leefomgeving. De verzameling en uitwisseling van deze kennis kan het beste op het Europese niveau plaatsvinden. De VNG is van mening dat de EU een belangrijke rol heeft in de uitwisseling van best-practices, bijvoorbeeld op het gebied van de aanpak van de stedelijke luchtkwaliteit, milieuzones en stedelijke distributie.

### *Technologie*

De EU speelt een belangrijke rol in technologische innovaties. Een belangrijk voorbeeld is het satellietstelsel Galileo. Dit systeem vormt een belangrijke schakel bij de invoering van het geplande Nederlandse prijsbeleid. De EU moet de voortgang van de ontwikkeling bevorderen en nauwlettend in de gaten houden.

---

<sup>1</sup> Report from de European Commission, 'Trans-European transport network Report on the implementation of the guidelines 2002-2003 pursuant to article 18 of Decision 1692/96/EC' (COM(2007)94)

## **VNG**

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is de koepelorganisatie van de Nederlandse gemeenten. De VNG is de vereniging van en voor alle mensen, die bestuurlijk en ambtelijk in de Nederlandse Gemeenten werken. Samen met alle gemeenten stáát de VNG voor kracht en kwaliteit van het lokale bestuur. De VNG heeft in Brussel een ambtelijke voorpost. Daarnaast werkt de VNG samen met veel andere organisaties en is lid van o.a. de *Europese koepel van verenigingen*, de *Council of European Municipalities and Regions (CEMR)* en de internationale koepel *United Cities and Local Governments (UCLG)*.

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

Postbus 30435

2500 GK den Haag

Tel. +31 (0)70 3738200

[www.vng.nl](http://www.vng.nl)

### **Contactpersonen:**

Lucas Bokhove

Beleidsveld Milieu & Mobiliteit

[lucas.bokhove@vng.nl](mailto:lucas.bokhove@vng.nl)

Simone Goedings

Directie Europa & Internationaal

[simone.goedings@vng.nl](mailto:simone.goedings@vng.nl)



