



Vereniging van
Nederlandse Gemeenten

Interprovinciaal Overleg **ip^o**

VNG-IPO standpunt

EU Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"

Mei 2011



Politieke uitgangspunten

De Europese Commissie heeft op 28 maart 2011 het Witboek Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem (COM(2011) 144 final) gepubliceerd.

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is de vertegenwoordiger van de 418 gemeenten in Nederland. Het Interprovinciaal Overleg (IPO) vertegenwoordigt de 12 Nederlandse provincies. In samenwerking met de Vereniging Openbaar Vervoer Centrumgemeenten (VOC) en de samenwerkende stadregio's in het kader van verkeer en vervoer (SkVV), gaan wij in dit position paper uitgebreid in op de voorstellen die de Europese Commissie in dit Witboek voorlegt.

De VNG en het IPO zijn verheugd over het ambitieniveau van het Witboek. Inhoudelijk sluiten de ideeën van de Europese Commissie in belangrijke mate aan bij het beleid van decentrale overheden.

Spanningsveld

Wij zien echter een grote uitdaging in het realiseren van de ambities gezien het spanningsveld tussen het terugdringen van de emissies door transport enerzijds, en het behouden en versterken van de economische concurrentiepositie van de steden, regio's en lidstaten, maar ook Europa anderzijds.

Vervuiler betaalt

VNG en IPO pleiten voor een verschuiving van de kosten van de belastingbetaler naar de gebruiker en producent. Wij zijn daarom een voorstander van een versterkt EU bronbeleid en het onderbrengen van de transportsector onder het Emission Trading System (ETS).

Europees bronbeleid

Een Europees bronbeleid voor voertuigen moet het uitgangspunt vormen van een duurzaam transportbeleid. Daartoe dienen op Europees niveau normen te worden gesteld voor de reductie van uitstoot van broeikasgassen en geluid. Op deze wijze investeren de industrie en de eindgebruiker in innovatieve oplossingen voor schonere vormen van transport.

Multilevel aanpak

Om de doelen te halen is een goede interbestuurlijke samenwerking noodzakelijk, waarbij ieder schaalniveau – lokaal, regionaal, nationaal, Europees en mondiaal - haar rol en taken actief oppakt.

Samenvatting

Ondanks dat VNG en IPO in beginsel positief zijn over het witboek, signaleren wij een aantal belangrijke aandachtspunten, die wij hier kort willen samenvatten:

Algemeen:

- Gezien het hoge ambitieniveau van het Witboek pleiten wij voor het opstellen van een actieplan met daarin tussendoelen, concrete maatregelen (zoals EU bronmaatregelen) en evaluatiemomenten.
- Graag zien wij meer aandacht, ondersteuning en middelen voor emissieloos vervoer zoals de wandelaar en fiets en transport via buisleidingen.
- Graag zien wij ook de gezondheidsvoordelen van fietsen en wandelen benoemd.

Bronbeleid:

- Wij benadrukken het belang van ambitieus Europees bronbeleid op het gebied van emissies van broeikasgassen, luchtverontreiniging en geluid, voor alle modaliteiten én voor brandstoffen.
- Bij de laatste zien wij graag de ILUC (indirect land-use change) factor meegenomen. Dan worden ook regionaal geproduceerde biobrandstoffen van reststromen rendabel.

Beprijzing - wegvervoer onderbrengen onder het ETS:

Wij pleiten voor een Europees normenkader voor energiebelasting van brandstoffen, maar zijn van mening dat door beprijzing alleen geen maximumuitstoot kan worden afgesproken die jaarlijks kan worden verlaagd. Hierdoor blijft het onzeker of de in het Witboek gestelde CO₂ doelen worden gehaald. Wij zien daarom graag dat het wegvervoer (auto en vrachtauto) vanaf 2015 (desnoods 2020) onder het Europese CO₂ emissie Handelssysteem (Emission Trading System, ofwel ETS) wordt gebracht.

Innovatie:

- Wij vragen om een snelle aanpak van knellende of ontbrekende Europese regelgeving die innovaties nu belemmert.
- Wij vragen de Europese Commissie nadrukkelijk innovaties te stimuleren die onnodig transport verminderen, of transport overbodig maken.

Subsidiariteit en planverplichtingen:

- Wij hechten waarde aan ondersteuning bij de opstelling van duurzame mobiliteitsplannen voor steden. Dit moet echter niet leiden tot planverplichtingen.

Connectiviteit, interoperabiliteit en harmonisatie:

- Wij pleiten voor snelle actie om de interoperabiliteit van verschillende systemen te waarborgen om hoge kosten achteraf te voorkomen
- Wij vragen nadrukkelijk de decentrale overheden te betrekken bij keuzes voor het TEN-T netwerk.

De gebruiker:

- Naast opname van gewonden in de doelstelling voor verkeersveiligheid, pleiten we voor een gedifferentieerde norm, afhankelijk van de nationale verkeersdruk.
- De kosten voor passagiersrechten moeten in verhouding staan tot de baten, om ook kleinschalig openbaar vervoer betaalbaar te houden.
- Stimuleer open data en ICT-ondersteuning zodat vraag een aanbod zo goed mogelijk kunnen worden afgestemd.
- Decentrale overheden worden graag ondersteund in mogelijkheden tot gedragsbeïnvloeding van de reiziger.

VNG-IPO standpunt

ten aanzien van het Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (COM(2011) 144 final).

Inleiding

De Europese Commissie heeft op 28 maart 2011 het Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem (COM(2011) 144 final) gepubliceerd.

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is de vertegenwoordiger van de 418 gemeenten in Nederland. Het Interprovinciaal Overleg (IPO) vertegenwoordigt de 12 Nederlandse provincies. In samenwerking met de Vereniging Openbaar Vervoer Centrumgemeenten (VOC) en de samenwerkende stadregio's in het kader van verkeer en vervoer (SkVV), gaan wij in dit position paper uitgebreid in op de voorstellen die de Europese Commissie in dit Witboek voorlegt.

De Nederlandse lokale overheden spelen een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid. In Nederland is dit beleid 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 provinciale en regionale plannen.

Alvorens in te gaan op de inhoud van het Witboek, willen wij ook graag onze eerdere reacties onder de aandacht brengen waar dit position paper op voortbouwt. Het betreft onder andere onze reactie op:

- het Witboek 'Een duurzame toekomst voor het vervoer: naar een geïntegreerd technologiebeleid en gebruikersvriendelijk systeem' (september 2009) ¹
- het Groenboek 'Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur' (februari 2008) ²
- het Groenboek 'Stedelijk vervoer' (april 2007) ³
- de 'Thematische Strategie stedelijke omgeving' (september 2005) ⁴
- VNG-IPO position paper 'Europese aanpak luchtkwaliteit gewenst' (september 2005) ⁵
- Thematische Strategie luchtverontreiniging en de richtlijn luchtkwaliteit van (november 2005) ⁶
- IPO position Paper: 'TEN-T: een beleidsevaluatie. Op weg naar een beter geïntegreerd Trans Europees Vervoersnetwerk ten dienste van het gemeenschappelijk vervoersbeleid' (april 2009).
- IPO reactie: '2e consultatie over het toekomstige beleid ten aanzien van het Trans Europees Transport netwerk' (september 2010).

VNG en IPO zijn verheugd over het ambitieniveau van het Witboek. Inhoudelijk sluiten de ideeën van de Europese Commissie in belangrijke mate aan bij het Nederlandse integrale beleid op het gebied van verkeer en vervoer, milieu en ruimte. Wij hebben een aantal belangrijke aandachtspunten, die wij hieronder puntsgewijs zullen toelichten.

1 http://www.vng.nl/Documenten/Extranet/Internationaal/2010%20Europa/Pospaper_duurzame_toekomst_vervoer_Ned.pdf

2 http://www.vng.nl/Documenten/Extranet/Internationaal/Groenboek_stedelijke_mobiliteitscultuur_eng0802.pdf

3 http://www.vng.nl/Documenten/Extranet/Internationaal/Paper_Groenboek_Stedelijk_vervoer.pdf

4 http://www.vng.nl/Documenten/Extranet/Internationaal/Paper_Stedelijke_omgeving.pdf

5 http://www.vng.nl/Documenten/Extranet/Internationaal/VNG_IPO_Position_Paper_Luchtkwaliteit_NL.pdf

6 <http://www.vng.nl/Documenten/Extranet/Internationaal/VNG-IPO%20Luchtkwaliteit%20NL.PDF>

1. Algemene opmerkingen

- **Directe actie**

Het Witboek formuleert hiertoe een aantal doelstellingen voor de lange termijn. Decentrale overheden worden echter ook nu al geconfronteerd met normen voor luchtkwaliteit en geluid. Mede gezien het ambitieniveau is directe actie naar onze mening noodzakelijk. Bronbeleid, innovatie en beprijzing zijn daarbij kernpunten.

Het gaat dan onder andere om:

1. Het stimuleren van innovatieve technologieën;
2. Het vervangen van de huidige vervuilende voertuigen door schonere;
3. Het verbeteren van de reeds bestaande voertuigen.

- **Een actieplan met concrete transitiepaden en maatregelen**

In dat kader en mede gezien het ambitieniveau van het Witboek vragen wij de Europese Commissie om een actieplan vast te stellen met concrete transitiepaden, milestones, maatregelen en evaluatiemomenten, zodat gelijk kan gestart met de verwezenlijking van de doelstellingen. De maatregelen worden nader toegelicht onder punt 2.

- **Aandacht voor uitstoot fijnstof en stikstof**

Daarbij willen wij opmerken dat het Witboek zich sterk richt op CO₂ emissies van het verkeer. Echter, voor het milieu en de volksgezondheid is het minstens zo belangrijk om de uitstoot van fijnstof en stikstof aan te pakken via een bronbeleid voor voertuigen. In dat kader zouden wij ook graag zien dat ook de meest schone vormen van transport, te weten de fiets en de voetganger, meer aandacht krijgen in het Witboek.

- **Betrek decentrale overheden**

Lokale overheden beschikken over uitgebreide kennis, ervaring en bevoegdheden inzake ruimtelijke ordening, mobiliteit, economische ontwikkeling en sociale en territoriale cohesie. Zij kennen de invloed van transport op de kwaliteit van leven van burgers en de concurrentiepositie van hun regio. Betrokkenheid, ondersteuning en beleidsruimte voor decentrale overheden zijn dan ook cruciaal voor het welslagen van een Europees transportbeleid.

- **Aansluiting EU-brede strategieën**

Voor een coherente uitwerking zijn daarnaast ook aansluiting bij de Lissabonstrategie en de EU 2020 strategie van groot belang, alsmede de opname van het transportbeleid in het EU-budget en het Cohesiebeleid.

2. Stringenter bronbeleid (punt 22 van Witboek)

2.1 Europees bronbeleid voertuigen

Een stringent bronbeleid voor voertuigen zou het uitgangspunt moeten zijn voor een duurzaam Europees transportbeleid. Waar de uitstoot van broeikasgassen een mondiale uitdaging is, is op lokaal niveau de luchtkwaliteit onvoldoende en is de geluidsbelasting te hoog. Deze moeten nog te vaak met kostbare end-of-pipe maatregelen worden opgelost om aan de normen te voldoen. Soms ontbreekt het zelfs aan emissienormen voor voertuigen terwijl daar op leefniveau wel aan moet worden voldaan, zoals bij NO₂.

Het Europees bronbeleid zou gebaseerd moeten zijn op Europese normen voor de reductie van uitstoot van broeikasgassen en geluid. Op deze manier investeren de industrie en de eindgebruiker in innovatieve oplossingen voor schonere vormen van transport. Hiermee wordt voldaan aan het uitgangspunt dat de vervuiler betaalt.

Wij zijn verheugd over goede stappen die de Europese Commissie in dit kader reeds heeft genomen. Bijvoorbeeld via het flagship "efficiënt gebruik van hulpbronnen" van de Europa 2020 strategie.⁷ Eén van de doelen van het flagship is de reductie van emissies, luchtverontreiniging en geluidsoverlast. Het Witboek is in dit flagship een belangrijk instrument om hieraan te voldoen. Het ambitieniveau van het witboek zal bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Wij voorzien echter twee problemen:

- De tijdspaden lopen niet synchroon. De lidstaten moeten eerder voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen dan het tijdstip waarop de ambitie voor een duurzaam transport van het Witboek moet worden gerealiseerd. De Europese Commissie heeft aangekondigd in 2013 een nieuw voorstel inzake luchtkwaliteit te presenteren. Hierdoor zullen de tijdspaden voor luchtkwaliteitsdoelstellingen en voor transportdoelstellingen wellicht nog verder uiteen gaan lopen.
- Tevens zijn wij van mening dat het in het Witboek beschreven bronbeleid onvoldoende is om de luchtverontreiniging en geluidsoverlast aan te pakken.

Wij zien een belangrijke rol voor de Europese Commissie om hier op ambitieuze wijze het initiatief te nemen en de totstandkoming van mondiale standaarden niet af te wachten.

Wij stellen de volgende maatregelen voor:

- **Emissienormen voor alle modaliteiten**

De Europese normen zouden gericht moeten zijn op reductie van de uitstoot van broeikasgassen, emissies naar de lucht én geluidsnormering voor alle modaliteiten, te weten:

- personenvervoer
- vrachtvervoer
- scheepvaart
- luchtvaart

- **Sturen op normen in plaats van op techniek**

Sturen op techniek brengt het risico met zich mee dat verdere innovaties stagneren. De Europese Commissie heeft wel een rol bij harmonisatie en het ondersteunen van de infrastructuur voor brandstoffen en energiedragers.

- **Versnelde toepassing EURO 6/VI normen**

Wij zijn verheugd dat de Commissie maatregelen wil treffen om de oude voertuigen te vervangen door schonere, meer efficiënte voertuigen. Graag horen wij in meer detail welke maatregelen daarbij worden voorzien. De Commissie zou dit kunnen stimuleren door de markt de EURO 6/VI reeds te laten opnemen voordat deze standaard van kracht wordt in 2014.

- **Uitbreiding EURO6/VI**

Hierbij zien wij graag de EURO 6/VI norm uitgebreid met een norm voor NO₂ (want op leefniveau moet worden voldaan aan de NO₂ norm) en CO₂.

- **Aanpassen testmethoden**

In deze context juichen wij de ontwikkeling voor nieuwe testmethoden uitgaande van de praktijksituatie toe. Dit is essentieel om de juiste maatregelen te nemen om lokaal aan de normen voor lucht en geluid te voldoen. Wij vragen dan ook de testmethoden met hoge urgentie aan te passen, en te introduceren voor alle type voertuigen (personenverkeer, vrachtverkeer, en scheepvaart en rail). Ook hier zou de EURO VI standaard kunnen worden meegenomen.

⁷ Commissievoorstel: COM (2011)21

- **Stimuleer innovatie via totale markt**

Wij willen voorkomen dat de innovatie naar emissieloze voertuigen afhankelijk wordt van het inkoopbeleid van (regionale) overheden die, zoals het Witboek schetst, de innovatie van schonere voertuigtechnieken moet stimuleren als launching customer. Dit is kostbaar en kwetsbaar. De oplossing ligt in goed bronbeleid met een focus op de gehele sector en alle consumenten.

VNG-IPO aanbevelingen:

- Europese emissienormen voor alle modaliteiten;
- sturen op normen in plaats van op techniek;
- versnelde toepassing EURO 6/VI normen;
- uitbreiding EURO 6/VI met NO₂ en CO₂;
- aanpassen testmethoden naar huidige praktijk voor alle type voertuigen Ook hier zou de EURO VI standaard kunnen worden meegenomen;
- stimuleer innovatie via totale markt.

2.2 Europees bronbeleid brandstoffen

De Europese bijmengverplichting voor biobrandstoffen heeft nog niet het gewenste effect op vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, en legt zware druk op landbouwgronden en natuur. Tevens creëert dit een ongelijk speelveld voor de verschillende biomassatoepassingen. Anderzijds heeft de productie van biomassa voor brandstoffen de potentie een belangrijke stimulans te worden voor de werkgelegenheid, waar regionale overheden mede verantwoordelijk voor zijn. Daarom pleiten wij voor onderstaande maatregelen.

- **Europees vaststellen van de ILUC factor (Indirect LandUse Change)**

Pas als bij de biobrandstoffenproductie in aanvulling op broeikasgasemissies, biodiversiteit en sociale omstandigheden ook rekening wordt gehouden met de ILUC factor kan duurzaamheid van biobrandstoffen worden gegarandeerd. Dan wordt het ook rendabel om regionaal afval als grondstof te gebruiken voor biobrandstoffen, wat een bijdrage kan leveren aan de regionale economie. Wij pleiten daarom voor het vaststellen van een minimum ILUC factor waar biobrandstoffen aan moeten voldoen.

- **Bepaling emissies van well-to-tank**

De emissies zouden moeten worden bepaald op basis van de totale productiecyclus (well-to-tank) van de brandstof. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de milieubelasting van eventueel restafval van bij energieproductie of van de energiedragers. Daarbij pleiten we voor een Europese techniekneutrale inzet gebaseerd op well-to-tank normen die moet leiden tot de duurzame productie van elektriciteit, waterstof en biobrandstoffen.

- **Europees normenkader energiebelasting van brandstoffen**

Via bovenstaand Europees normenkader wordt het eenvoudiger om accijnzen en energiebelasting van brandstoffen te koppelen aan energie inhoud en emissies. Dat voorkomt dat duurzame brandstoffen en technieken niet kunnen concurreren met fossiele brandstoffen, zoals bijvoorbeeld in het geval van goedkope accijnsloze rode diesel in de landbouw en bij de scheepvaart. In dit opzicht delen wij de mening van de Europese Commissie, zoals vermeld in het voorstel inzake de energiebelastingrichtlijn,⁸ dat de belasting van energieproducten, zoals brandstoffen, rekening moet houden met de energie-inhoud en de milieugevolgen van deze producten.

- **Tankinfrastructuur voor elektrisch vervoer, waterstof en biobrandstoffen**

Om het rijden op CO₂ arme brandstoffen en energiedragers te stimuleren pleiten we voor een Europese inzet om langs Europese hoofdwegen de tankinfrastructuur uit te rollen voor elektrisch vervoer, waterstof en biobrandstoffen.

8 Commissievoorstel COM(2011)169

VNG-IPO aanbevelingen:

- Europees vaststellen van minimum ILUC factor voor biobrandstoffen (Indirect LandUse Change);
- een Europese techniek neutrale inzet waarbij de emissies en milieubelasting van well tot tank worden meegenomen, inclusief restproducten na gebruik;
- Europees normenkader energiebelasting van brandstoffen;
- tankinfrastructuur voor elektrisch vervoer, waterstof en biobrandstoffen.

3. Internalisation of external costs (punt 39 van Witboek)

Wegvervoer onderbrengen onder het ETS

Wij verwelkomen het uitgangspunt dat de vervuiler betaalt. Wij zijn echter van mening dat door beprijzing alleen geen maximumuitstoot kan worden afgesproken die jaarlijks kan worden verlaagd. Hierdoor blijft het onzeker of de in het Witboek gestelde CO2 doelen worden gehaald.

Wij zien daarom graag dat het wegvervoer (auto en vrachtauto) vanaf 2015 (desnoods 2020) onder het Europese CO2 emissie Handelssysteem (Emission Trading System, ofwel ETS) wordt gebracht.

Een vooraf vastgestelde hoeveelheid CO2-emissierechten kan worden uitgegeven aan brandstofleveranciers. Elk jaar wordt het aantal CO2-rechten verminderd, totdat we in 2050 uitkomen op de in het Witboek opgegeven doelstelling van een 60% CO2-reductie ten opzichte van 1990. Op deze manier is het aannemelijk dat de gestelde doelen gehaald worden. Tevens biedt dit een duidelijk langetermijnperspectief op basis waarvan de industrie kan investeren en innoveren.

Het internationaal vliegverkeer valt vanaf 2012 onder ETS. Voor de (internationale) scheepvaart heeft de Europese Commissie ook al uitgewerkte plannen. Een logische stap is de nu ontbrekende wegsector toe te voegen. Hierbij willen we opmerken dat andere vormen van beprijzing, zoals bijvoorbeeld congestieheffingen noodzakelijk blijft en deze kunnen desgewenst nationaal en/of regionaal worden ingevoerd. De 27 regeringen zijn vrij hoe de inkomsten uit dit systeem besteed worden.

De keuze voor de heffingen in steden zou de verantwoordelijkheid moeten zijn van de lokale en regionale overheden, die ook de voordelen en invloed moeten beoordelen. Ook moeten zij zelf kunnen beslissen waar de opbrengsten uit heffingen voor worden gebruikt. De Europese Unie kan hierin een rol spelen door de uitwisseling van kennis en ervaring te stimuleren.

VNG-IPO aanbevelingen:

- breng het wegverkeer onder het Europese ETS systeem;
- keuze tot invoering van een aanvullende congestieheffing is aan de verantwoordelijke overheid.

4. Duurzaamheid en innovatie

Technologie stappenplan subpunt Schone vervoersmiddelen (punt 24 van Witboek)

Het is essentieel dat Europa sneller inspeelt op innovaties door proactief wet- en regelgeving aan te passen aan innovaties. Zo snel als mogelijk moeten ook Europese standaarden worden afgesproken, op een wijze die verdere innovatie niet belemmert. Dit speelt bijvoorbeeld bij het ontbreken van een Europese standaard voor (bio) LNG voertuigen, voor elektrische oplaadinfrastructuur, een standaard voor batterijen voor elektrische auto's om het wisselen van batterijen mogelijk te maken, waterstoftankstations etc.

Ook het ontbreken van regelgeving belemmert te vaak innovaties, en jaagt investeerders in nieuwe technologieën op hoge kosten. Wij zien graag een Europees plan van aanpak, bijvoorbeeld door het creëren van een laagdrempelig loket voor belemmerende Europese regelgeving voor duurzame (innovatieve) producten, alsmede een actieve inzet om zo spoedig als mogelijk Europese normen vast te stellen.

VNG-IPO aanbevelingen:

- proactieve aanpak om knellende Europese regelgeving ten aanzien van duurzame innovaties op te lossen;
- alsmede vroegtijdig opstellen van Europese standaarden zonder dat dit verdere innovaties belemmert.

5. Emissieloze steden: normen voor stedelijk verkeer (punt 33 van Witboek)

Wij zijn tegen het opstellen van gemeenschappelijke criteria, standaarden en harmonisering van normen voor stedelijk verkeer, inclusief groene zones. Hier moeten de subsidiariteitscriteria worden gerespecteerd.

Wel kan de Europese Commissie harmonisatie bewerkstelligen door het opstellen van verschillende normen op basis van de (uitgebreide) EURO normen waar stedelijk verkeer aan moet voldoen. Gezien de belangrijke rol van lokale en regionale overheden in het stedelijk vervoersbeleid, zouden zij in het geval van hieraan gerelateerde maatregelen altijd vooraf geconsulteerd moeten worden.

Tot slot zouden wij erop willen wijzen dat in het Witboek vaak wordt verwezen naar het mobiliteitsbeleid in steden. Daar waar steden wordt genoemd stellen we voor, in plaats van steden, regio's en/ of agglomeraties als uitgangspunt nemen. In Nederland is niet zozeer de gemeentegrens leidend voor het mobiliteitsbeleid, maar de stedelijke agglomeratie.

VNG-IPO aanbevelingen:

- geen algemene norm voor stedelijk verkeer;
- harmonisatie door opstellen van verschillende normen op basis van de (uitgebreide) EURO normen waar stedelijk verkeer aan moet voldoen. Steden kunnen vervolgens op basis van de lokale omstandigheden de passende norm kiezen;
- neem regio's en/of agglomeraties als uitgangspunt, in plaats van steden.

6. Transport via buisleidingen

Transport door buisleidingen (pijpleiding) ontbreekt in het Witboek. Wij vinden dit opmerkelijk omdat buisleidingen een zeer duurzame vorm van goederenvervoer voorstaan. Daarnaast is het een omvangrijke transportmodaliteit; zo werd bijvoorbeeld in Nederland in 2009 14,4 miljard ladingtonkilometer per buis vervoerd. Dit is ruim 2x zoveel als over spoor. Buisleidingen zijn (weliswaar onzichtbaar) na weg en water, de 3de transportmodaliteit. Buisleidingen worden hoofdzakelijk ingezet voor vervoer van (vloeibare) gassen en vloeistoffen. Gezien het vervoerd volume zijn buisleidingen essentieel voor de energievoorziening en de petrochemische industrie.

Toekomstige "ladingen" voor buisleidingen zijn CO₂ en mogelijk stukgoederen en containers. Zowel wat betreft transportvolume als vanwege het duurzame karakter van het vervoer, horen buisleidingen in dit Witboek. Buisleidingen bieden realistische mogelijkheden om transport emissies in het vervoer tussen de steden (inter urban freight) te verlagen, en horen naast fiets en voetganger als meest schone vorm van vervoer thuis in het Witboek.

VNG-IPO aanbeveling:

neem doelstellingen ten aanzien van transport via buisleidingen op in het Witboek als een van de vormen van duurzaam transport.

7. Subsidiariteit en duurzame mobiliteitsplannen (SUMP) (punt 31 van Witboek)

Decentrale overheden hebben een grote rol en verantwoordelijkheid inzake regionaal en stedelijk verkeer- en vervoerbeleid. Wij benadrukken dat maatwerk, flexibiliteit en voldoende beleidsruimte nodig zijn om veel van de doelen te verwezenlijken. Flexibiliteit is hierbij onmisbaar, zeker op lokaal niveau. Daarom zijn wij tegen eventuele planverplichtingen. Hier is het respecteren van het subsidiariteitsbeginsel door de Europese Commissie een eerste voorwaarde.

Dit betekent tevens dat wij tegen een eventuele koppeling zijn tussen mobiliteitsplannen en het in aanmerking komen voor subsidies. Wel is een systeem denkbaar dat plannen desgewenst opvraagbaar zijn.

Uiteraard ondersteunen wij de gedachte dat op sommige gebieden inderdaad actie op Europees niveau van belang is. We stellen het op prijs als duurzame mobiliteitsplannen voor gemeenten en regio's ondersteund en gestimuleerd worden. Dit moet echter niet leiden tot onnodige administratieve lasten en bureaucratie door monitorings- en rapportageverplichtingen e.d. Nederland heeft bijvoorbeeld reeds eigen maatregelen geïmplementeerd die hierin voorzien.

De EU kan lokale en regionale overheden ondersteunen door bijvoorbeeld:

- te zorgen voor wetgevingskaders voor gemeenschappelijke uitgangspunten, waarbij subsidiariteit gehandhaafd blijft;
- het stimuleren van onderzoek en uitwisseling van informatie;
- het stimuleren van acties die gericht zijn op verandering van mobiliteitsgedrag;
- het integreren van stedelijk transport in sectoraal EU-beleid;
- het op niet-bindende wijze bieden van begeleiding voor het opstellen van duurzame mobiliteitsplannen
- het bieden van ondersteuning bij transport demand management;
- te zorgen voor een sterk financieel kader voor stedelijk vervoer (structuurfondsen, EIB-leningen etc.) met de focus op openbaar vervoer en duurzaam transport.

VNG –IPO aanbevelingen:

- geen verplichting tot opstellen door steden en regio's van duurzame mobiliteitsplannen, wegens subsidiariteit, het voorkomen van onnodige bureaucratie en de toename van administratieve lasten;
- geen koppeling tussen mobiliteitsplannen en subsidies;
- wel ondersteuning door EU van decentrale overheden bij opstellen duurzame mobiliteitsplannen.

8. Interoperabiliteit en harmonisatie transportsystemen

Intelligente transportsystemen (punt 22 van Witboek) en interoperabiliteit (punt 26 van Witboek)

In Europees verband werken aan ITS is goede zaak. Hierbij is het wel van belang dat de inspanning en kosten in verhouding staan tot het aantal reizigers dat grensoverschrijdend reist, en die je met het systeem bedient. Momenteel wordt al volop geïnvesteerd in elektronische tickets. Indien er een Europese standaard komt, zal de EU daarom op korte termijn de standaard moeten vaststellen om hoge kosten door incompatibele nationale systemen te voorkomen, en om te voorkomen dat de Europese ontwikkeling vertragend werkt op de nationale innovaties. Het is van belang de Europese standaard in samenspel met koplopende overheden vast te stellen.

We pleiten voor het opnemen van doelstellingen voor open data richting 2020 en 2050. Het delen van data met iedereen is essentieel om interoperabiliteit te realiseren. Dit stimuleert ondernemers innovatieve producten te bouwen waarmee voorzien kan worden in de behoeften die wij als overheid mogelijk niet zien.

VNG-IPO aanbevelingen:

- snelle afstemming ITS noodzakelijk ter voorkoming van incompatibele systemen;
- stel reisdata beschikbaar voor iedereen ter stimulering van de productie van innovatieve reisproducten.

Mobiliteitsnetwerk subpunt TEN – T netwerken: belang onderliggend vervoersnetwerk (punt 34 en 5).

Het verbeteren van TEN-T zodat het Europese transportnetwerk een impuls krijgt, verdient ondersteuning. De decentrale overheden worden graag betrokken bij het bepalen van de criteria voor het vervolmaken van het (kern) netwerk.

Nadruk moet daarbij liggen op projecten met een duidelijke relevantie op Europees niveau, met de nadruk op knelpunten in de verbindingen.

Daarnaast verdienen ook de grensoverschrijdende (Eu)regionale verbindingen aandacht. In het bijzonder wijzen we daarbij op het openbaar vervoer. Wij ondersteunen van harte de doelstelling om het marktaandeel van de trein voor de middellange afstandverbindingen sterk te vergroten ten opzichte van het wegverkeer. Echter, ook bij het vervoer per spoor of bus mag het versterken van de middellange verbindingen niet ten koste gaan van de bestaande en potentiële verbindingen over de kortere afstanden. De decentrale overheden spelen een belangrijke rol de bereikbaarheid te optimaliseren.

Daarnaast vragen we aandacht voor de bestaande en geplande railverbindingen in grensregio's die wellicht niet primair in het vizier liggen als we van bovenaf kijken naar de kaart van Europa, maar weldegelijk een belangrijke bijdrage leveren aan de versterking van Europa. We moeten voorkomen dat door de komst van een hogesnelheidslijn de regionale grensoverschrijdende verbinding verdwijnt en in die gebieden de trein enkel dienst doet als streep in het landschap.

In deze grensregio's spelen tevens andere problemen die aandacht vragen. Zo kennen we de situatie dat wegverkeer een alternatieve route via een buurland kiest om heffingen of belastingen te omzeilen en komen we bij logistieke knooppunten, vaak de grenssteden, de problematiek tegen van verschillende vervoerders met verschillende systemen en verschillende wetgevingskaders. Denk daarbij in het openbaar vervoer aan verschillende betalingssystemen en -regimes die samenkomen, technische koppelingen, de moeizame afstemming van dienstregelingen en de daarmee samenhangende belemmeringen voor het doortrekken van lijnen. Het wegnemen van deze barrières en de ontwikkeling van stedelijke en regionale vervoersnetwerken kan alleen tot stand komen door samenwerking van Europa, de nationale overheden, en niet te vergeten de decentrale overheden.

VNG – IPO aanbevelingen:

- betrek decentrale overheden bij keuzes voor het TEN-T netwerk om te waarborgen dat het TEN-T netwerk aansluit op de regionale wensen ten aanzien van bereikbaarheid;
- werk op de korte termijn aan oplossingen van de technisch en juridische belemmeringen die grensoverschrijdend vervoer nog altijd kennen;
- verlies de regionale grensoverschrijdende spoorverbindingen niet uit het oog.

9. Reisinformatie (punt 27 van het Witboek)

We pleiten voor goede reisinformatie vanaf het huis van de reiziger. Onderweg is het reisgedrag nauwelijks meer te beïnvloeden. Reisinformatie onderweg is van belang voor informatie over overstapmogelijkheden, omleidingen in geval van calamiteiten etc. Met open data kan dit worden bereikt. De markt kan dit oppakken en verder vormgeven afhankelijk van de lokale behoeften.

Wij zien tevens een belangrijke rol voor ICT om vraag en aanbod van mobiliteit op elkaar af te stemmen, om zo een duurzaam en efficiënt OV-systeem in het landelijk gebied (het nieuwe OV of het nieuwe carpoolen) verder te ontwikkelen. Essentieel in dit concept is een ICT-systeem waarbij automobilisten makkelijk iemand kunnen vinden/op pikken die hetzelfde traject wil reizen.

Uiteraard vinden wij dat ook milieuvriendelijke alternatieven zoals het OV, fiets en wandelen standaard onderdeel moeten zijn van de reisinformatie.

VNG-IPO aanbevelingen:

- stimuleer open data zodat de markt gestimuleerd wordt om reisdata aantrekkelijk toegankelijk te maken voor de reiziger;
- ontwikkel goede ICT ondersteuning om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen.

10. Verkeersveiligheid (punt 16 van het Witboek)

Wij ondersteunen de ambitie in het Witboek om voertuigen veiliger te maken. De inzet van de EU zou zich ons inziens moeten richten op bronbeleid, in de vorm van effectieve normstelling voor de automotive sector.

De doelstelling ten aanzien van verkeersveiligheid vergt ons inziens een onevenredige hoge inspanning van landen die al stevig hebben geïnvesteerd in verkeersveiligheid en (mede daardoor) lage slachtoffercijfers hebben. Om tegemoet te komen aan de grote verschillen ten aanzien van verkeersveiligheid pleiten we niet voor een algemene norm zoals de beoogde halvering, maar een gedifferentieerde doelstelling door bijvoorbeeld een relatie aan te brengen tussen de verkeersdruk en het aantal verkeersslachtoffers. In aanvulling daarop zien we graag ook meer aandacht voor het verminderen van het aantal verkeersgewonden.

Aandachtspunt ten aanzien van veiligheid is dat de EU en veel lidstaten inzetten op elektrisch vervoer. Dit juichen wij toe. Wij pleiten hier echter ook voor voldoende aandacht voor het spanningsveld tussen stille elektrische voertuigen en de veiligheid voor kwetsbare medeweggebruikers.

VNG-IPO aanbevelingen:

- stel een gedifferentieerde doelstelling vast voor verkeersslachtoffers door een relatie aan te brengen met de verkeersdruk;
- neem ook een doelstelling op voor verkeersgewonden.

11. Spoorwegveiligheid (punt 19)

Het verder openen van de spoorwegmarkt in Europa moet ook leiden tot een bredere inzet van de implementatie van ERTMS. Nu wordt nog vooral een 'top-down' benadering gevolgd, waarbij vooral de hogere orde spoorverbindingen zoals hogesnelheidslijnen en speciale goederenlijnen (bijvoorbeeld de Betuwelijn) de aandacht hebben. De toepassing van ERTMS moet in een volledig geliberaliseerde markt echter op alle spoorlijnen gewoonte worden. Speciale aandacht is nodig voor grensoverschrijdende trajecten, waar de 'ontmoeting' van verschillende veiligheidstechnieken nu nog voor knelpunten zorgt bij de ontwikkeling van het spoorvervoer.

VNG-IPO aanbeveling:

Europese inzet op grensoverschrijdende spoortrajecten om knelpunten veroorzaakt door het gebruik van verschillende veiligheidstechnieken op te heffen.

12. Passagiersrechten (punt 21 van het Witboek)

In lijn met recente EU-wetgeving rond rechten voor buspassagiers, zouden lokale en regionale overheden gevrijwaard moeten worden van dure compensatieverplichtingen, die in het leven zijn geroepen voor interstedelijk en international vervoer.

VNG-IPO aanbeveling:

Zorg voor goede verhouding tussen kosten en baten in geval van passagiersrechten zodat kleinschalig openbaar vervoer betaalbaar blijft.

13. Gedragsverandering (punt 30 van het Witboek)

Het Witboek gaat uit van een radicale verandering van ons verplaatsingsgedrag. Uit de wet van behoud van reistijd blijkt dat door de eeuwen heen mensen dagelijks circa 70 minuten aan reizen besteden. Doordat we steeds sneller zijn gaan reizen is het energieverbruik sterk toegenomen. In het Witboek ontbreekt echter een beschouwing over het gedrag en hoe dit beïnvloedt kan worden: wat willen mensen, hoe willen ze zich verplaatsen, hoe krijg je draagvlak voor nieuwe vervoersconcepten? Hoe creëer je draagvlak en gedragsverandering bij deze transitie als (decentrale) overheid? De Europese Unie kan hierin een begeleidende rol spelen, bijvoorbeeld door het ondersteunen van informatiecampagnes naar de burger.

VNG-IPO aanbeveling:

Aandacht voor gedragsverandering en ondersteuning lokale overheden

IPO

Het Interprovinciaal Overleg (IPO) is de koepelorganisatie van de 12 Nederlandse provincies. Het heeft in Brussel een ambtelijke voorpost: het Huis van de Nederlandse Provincies (HNP). Vanuit het Huis van de Nederlandse Provincies worden bij de Europese instellingen in Brussel zowel de afzonderlijke als de gezamenlijke belangen van de provincies behartigd.

Interprovinciaal Overleg
Postbus 16107
2500 BC Den Haag
Tel: +31 (0)70 8881212
www.ipo.nl

Contactpersonen:

Mireille Wösten
Adviseur Mobiliteit, Klimaat en Energie
mwosten@IPO.nl

Marc Ommen
Provincie Limburg
Mek.ommen@prvlimburg.nl

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

Contactpersonen:

Arthur ter Weeme
Vereniging Openbaar Vervoer Centrumgemeenten (VOC)
arthur.terweeme@vng.nl

Simone Goedings
Directie Europa
Simone.goedings@vng.nl

Kim van Berlo
Directie Europa
kim.vanberlo@vng.nl

