

Nota Mobiliteit in Europese context



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Nota Mobiliteit in Europese context

**Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
oktober 2007**

Jaap Anne Korteweg

Meer weten over mobiliteit. Dat is waar het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) zich mee bezig houdt. Het KiM is opgericht op 1 september 2006. Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) maakt het KiM verkenningen en beleidsanalyses voor mobiliteitsbeleid waarmee de strategische basis voor dat beleid wordt versterkt.

© 2007, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Tekst:
J.A.C. Korteweg

Verzorging omslag: 2D3D, Den Haag/Arnhem
Verzorging binnenwerk: SSO Repro Ministerie van Verkeer en Waterstaat
ISBN: 978-90-8902-007-9

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Jan van Nassastraat 125
2596 BS Den Haag

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 351 1965
Fax : 070 351 7576

Website : www.kimnet.nl
E-mail : info@kimnet.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting 5

- 1. Inleiding 7**
- 2. Beleid in Nederland: Nota Mobiliteit 9**
- 3. Beleid in Europa 15**
- 4. Totaalbeeld 21**
 - 4.1 Vergelijking vervoerskenmerken 21
 - 4.2 Vergelijking beleidsaandachtspunten 22
 - 4.3 Conclusie 29

Summary 31

Bronnen 33

Samenvatting

Het doel van deze studie is het in kaart brengen van de verschillen en overeenkomsten tussen enerzijds de beleidsuitgangspunten uit de Nota Mobiliteit en anderzijds het beleid in een aantal andere landen in de Europese Unie (EU) en het beleid van de Europese Commissie (EC). Dit is gedaan op basis van beleidsnota's en enkele interviews.

Uit de vergelijking is gebleken dat op het gebied van personenvervoer België, Duitsland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk soortgelijke doelen hebben als Nederland. Zij willen de betrouwbaarheid en bereikbaarheid van het vervoerssysteem verbeteren. Naast Nederland willen ook Oostenrijk, België, Frankrijk, Slovenië en het Verenigd Koninkrijk groei in het openbaar vervoer (OV) faciliteren en stimuleren. Het beleid van de Commissie is met betrekking tot personenvervoer vooral gericht op bescherming en veiligheid van de passagiers en niet zo zeer op het (faciliteren en stimuleren van groei van) openbaar vervoer.

Het beleid voor goederenvervoer is in veel landen gericht op het betrouwbaar, veilig en duurzaam houden of maken ervan. Het EU-beleid is ook gericht om het transport duurzaam te houden. Hierbij zet de Commissie in op scheepvaart als alternatief voor het wegvervoer. De beleidsverschuiving van modal shift (actief inzetten op gebruik van andere modaliteiten dan wegvervoer) naar comodaliteit (kiezen voor die modaliteit die in zowel economisch opzicht als qua duurzaamheid het meest efficiënt is) wordt breed gedragen in Europa en komt overeen met de beleidswijziging die op dit punt is doorgevoerd in de Nota Mobiliteit.

Op het gebied van milieu zijn de meeste landen het er over eens dat er strengere regels moeten komen om de schadelijke effecten van transport op het milieu in te perken. Dit is ook het beleid van de Europese Commissie. Alleen België spreekt daarbij, net als Nederland, expliciet over bronbeleid in haar transportbeleidsnota's.

Op het gebied van verkeersveiligheid streven alle onderzochte landen naar een verbetering van de verkeersveiligheid. Dit gebeurt zowel via (strikttere handhaving van) regelgeving als via bewustwordingscampagnes. Het beleid van de Commissie is gericht op een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2010 ten opzichte van 2001.

Net als Nederland zijn Oostenrijk, België, Tsjechië, Frankrijk, Portugal, Slovenië en het Verenigd Koninkrijk voorstander van het internaliseren van externe kosten via prijsbeleid. Ook de Europese Commissie is bezig met het ontwikkelen van beleid op dit punt.

Uit het onderzoek blijkt dat België, Oostenrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden het meest overeenkomen met Nederland qua verkeer- en vervoerbeleid. Dit resultaat geeft een indicatie van de landen waarmee Nederland zou kunnen optrekken binnen Europa om bepaalde doelen te verwezenlijken. In hoeverre Nederland ook daadwerkelijk met deze landen optrekt en de vraag of dit het meest verstandig is vanuit het oogpunt van beïnvloeding, is geen onderwerp van deze studie geweest. Voor dat doel dient een uitgebreider krachtenveldanalyse te worden uitgevoerd waarbij specifiek op bepaalde onderwerpen kan worden ingezoomd.

1. Inleiding

Europa wordt steeds belangrijker. Ook op het gebied van transport speelt Europa een prominente rol. Naast het Europese beleid hebben de afzonderlijke landen in Europa hun eigen transport- en mobiliteitsbeleid. In dit rapport wordt gekeken welke inhoudelijke mede- en tegenstanders er zijn te identificeren als het Nederlandse beleid wordt vergeleken met dat van een aantal andere Europese landen. Op deze manier krijgt het ministerie zicht op de inhoudelijke mede- en tegenstanders in Europees verband bij het doorvoeren van maatregelen uit de Nota Mobiliteit die beter in EU-verband of tussen landen onderling kunnen plaatsvinden.

Allereerst wordt kort het Nederlandse beleid, beschreven in de Nota Mobiliteit, besproken. Na de Nota Mobiliteit komt het mobiliteitsbeleid in de Europese Unie aan de orde. Ten slotte wordt voor een beperkt aantal aspecten uit het Nederlandse beleid nagegaan of deze ook in de andere landen op de agenda staan. Door de beleidsdirecties van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) is een selectie gemaakt van de voor het Nederlandse beleid belangrijkste punten die in dit onderzoek internationaal worden vergeleken. Ook in het aantal landen is een selectie gemaakt: België, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk zijn beschouwd als buurlanden; met Polen en Tsjechië heeft Nederland "memoranda of understanding" (op het gebied van mobiliteit); Oostenrijk, Spanje en Zweden zijn in een aantal opzichten gelijk aan Nederland (veel aandacht voor duurzame mobiliteit en stedelijke problematiek); Portugal en Slovenië zijn als eerstvolgende voorzitters, en daarmee de 'agendabepalers', van de EU meegenomen in dit onderzoek.

Het gaat bij deze vergelijking van de landen in eerste instantie om de beleidsthema's en beleidsdoelen en in mindere mate om de beleidsmaatregelen en beleidsstrategieën. Het is niet de intentie van dit onderzoek om de Nota Mobiliteit te analyseren, te beoordelen of te toetsen. Deze aanpak leidt ertoe dat het mobiliteitsbeleid van de verschillende EU-landen in deze studie op een relatief hoog abstractieniveau in kaart is gebracht.

Voor dit onderzoek is er gebruik gemaakt van publieke bronnen over het nationale beleid van de verschillende landen op het gebied van transport en mobiliteit. Om deze beleidsstukken in perspectief te plaatsen is er vervolgens een (telefonisch) interview gehouden met de verkeersraden, dan wel attachés op de Nederlandse ambassades in deze landen.

Ondanks het hoge abstractieniveau kan dit document toegevoegde waarde hebben voor beleidsmedewerkers die zich willen oriënteren op het transport- en mobiliteitsbeleid in andere landen.

2. Beleid in Nederland: Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit legt voor de periode 2006-2021 de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoerbeleid vast. Uit de 'Uitvoeringsagenda van Nota naar Mobiliteit', 'Nota Mobiliteit Deel III – Kabinetstandpunt' en 'Nota Mobiliteit deel IV – Na parlementaire behandeling vastgestelde PKB' zijn de volgende beleidsdoelen en – thema's te onderscheiden.

Algemene doelstellingen Nota Mobiliteit

Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen is een essentiële voorwaarde voor de economische ontwikkeling. Het kabinet wil daarom de groei van mobiliteit, binnen de wettelijke kaders van onder meer veiligheid en leefomgeving, geen beperkingen opleggen en de bereikbaarheid verbeteren. De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis moeten toenemen.

De Nota Mobiliteit werkt de Nota Ruimte uit

De Nota Ruimte schetst de ruimtelijke strategie om te komen tot een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk land. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal, nationaal en Europees) vergroot. Het rijk, de provincies, stadsregio's en gemeenten gebruiken infrastructuur als structurerend principe in het ruimtelijk beleid. De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten uit de Nota Ruimte nader uit.

Sterkere economie door de bereikbaarheid te verbeteren

De economische structuur moet worden versterkt. Dit vereist goed functionerende infrastructuurnetwerken en gestroomlijnde overheidsinterventies. Het rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur.

Strategie:

- De hoofdverbindingssassen tussen de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden, waaronder de mainports, brainport Eindhoven en greenports, krijgen voorrang.
- De zeehaven Rotterdam wordt versterkt door te investeren in de ontwikkeling van de haven (Tweede Maasvlakte).

Groei van verkeer en vervoer mogelijk maken

Door demografische, economische, ruimtelijke en internationale ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – zo veel mogelijk in goede banen geleid.

Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur

De betrouwbaarheid verbetert, zodat reizigers weten hoe laat zij aankomen en vervoerders *just in time* kunnen leveren. Deze verbetering vindt over de hele reis plaats, van deur tot deur. Nationale, regionale en lokale netwerken van weg, water en openbaar vervoer hangen met elkaar samen. Daarom is een integrale netwerkbenadering noodzakelijk.

Decentraal wat kan, en centraal wat moet

Provincies en stadsregio's zijn de aangewezen partijen om in overleg met gemeenten regionale afwegingen te maken. Zij formuleren zelf ambities voor hun gebied met een samenhangend maatregelenpakket. De ontschotting van middelen in de brede doeluitkering verkeer en vervoer helpt hierbij.

Meer publiek-private samenwerking

Het bedrijfsleven levert via publiek-private samenwerking een actieve bijdrage aan de realisatie van projecten. Daarbij worden mogelijkheden van gebiedsontwikkeling en deelfinanciering via tol of innovatieve aanbestedingsvormen (ontwerp, bouw, financiering en onderhoud) optimaal benut.

Vernieuwing keihard nodig

Innovatie is de motor van de economische ontwikkeling en kan de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefomgeving verbeteren met een betere prijs-kwaliteitverhouding. De innovatieprestaties van de meeste mobiliteitssectoren blijven achter bij het Nederlandse gemiddelde.

Strategie:

- Het rijk zal zich met een inspirerend innovatiebeleid inspannen om de innovatieprestaties te verbeteren.

Kaders aan het decentrale beleid stellen

De Nota Mobiliteit geeft via kaders aan welke nationale belangen moeten doorwerken in het rijksbeleid en het decentrale verkeers- en vervoersbeleid. Deze centrale kaders gelden voor doorstroming op het rijkswegennet, verkeersveiligheid, transport van gevaarlijke stoffen en (internationale) kaders voor milieu en leefomgeving. Via monitoring en benchmarking worden de effecten van het decentrale beleid transparant gemaakt en gerapporteerd, zodat indien nodig bijsturing kan plaatsvinden.

Een daadkrachtige overheid

Het rijk maakt ontwikkeling mogelijk, schaft hinderlijke, niet-functionele en marktversturende regels af en vermindert administratieve lasten.

Strategie:

- Het rijk zorgt ervoor dat infrastructuurbesluiten sneller genomen kunnen worden.
- Het rijk stelt handhaafbare normen voor veiligheid en milieu.
- Het Rijk houdt het toezicht en grijpt in als nationale publieke belangen worden geschaad.

Actief en zelfbewust op internationaal beleid inzetten

Nederland is gebaat bij een goede Europese infrastructuur en goed Europees beleid. Nederland is direct en vroegtijdig betrokken bij de besluitvorming in Brussel op alle relevante verkeers- en vervoersonderwerpen en intensiveert de relatie met de buurlanden.

Strategie:

- In mondiale organisaties werkt Nederland aan het bevorderen van goede internationale concurrentieverhoudingen, scherpe milieuafspraken en samenwerking.
- Het rijk spant zich in om binnen de EU prioriteit te krijgen voor opheffing van knelpunten in de hoofdinfrastructuur in Europa, wanneer dit de bereikbaarheid van/voor Nederland verbetert.
- Nederland maakt zich sterk voor invoering van scherpere milieumaatregelen voor verkeersmiddelen in Europees verband.
- Daarnaast streeft Nederland naar een internationaal *level playingfield* dat eerlijke concurrentie mogelijk maakt.

Op de korte termijn onderhoudsachterstanden inhalen

De afgelopen jaren is te weinig geïnvesteerd in het beheer en onderhoud van alle infrastructuurnetten. Deze achterstand wordt aangepakt. Het doel is zo laag mogelijke kosten over de gehele levensduur. Het rijk onderzoekt of vanuit het oogpunt van kosteneffectiviteit het onderhoudsniveau per locatie kan variëren.

Betrouwbaar en snel over de weg

De betrouwbaarheid van de reistijd moet in 2020 sterk verbeterd zijn; in 95% van de reizen komt de reiziger op tijd op de bestemming. Op snelwegen kan de reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang zijn als buiten de spits, en op stedelijke ringwegen en niet-autosnelwegen in het beheer van het rijk twee keer zo lang.

Strategie:

- forse impuls van bouw- en benuttingsmaatregelen;
- Anders Betalen voor Mobiliteit;
- gebiedsgericht samenwerken;
- het wegwerken van onderhoudsachterstanden;
- incidentmanagement verbeteren;
- verkeersmanagement verbeteren;
- route- en reisinformatie verbeteren.

Een start maken met een eerlijker vorm van betalen voor mobiliteit

Met het rapport van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit is een belangrijke stap gezet naar breed draagvlak voor een andere manier van betalen voor mobiliteit. Het kabinet wil nog deze kabinetsperiode een eerste, betekenisvolle en onomkeerbare stap zetten op het gebied van kilometerbeprijzing. Deze eerste stap moet leiden tot een landelijke kilometerprijs, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken.

Openbaar vervoer: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering

Het kabinet en de decentrale overheden en de betrokken vervoerders zorgen ervoor dat het OV een reëel, aantrekkelijk product biedt - vooral naar, in en tussen stedelijke netwerken - én dat het maatwerk

levert bij een beperkte vraag, zodat mensen kunnen participeren in de maatschappij. De reiziger moet soepel en gemakkelijk kunnen overstappen tussen de verschillende vormen van het OV alsook de overgang van OV op auto en fiets kunnen maken. Tot slot kan OV, zeker in stedelijke netwerken, een bijdrage leveren aan de leefkwaliteit. Het rijk zet in op het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 over de gehele reis. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal. Al met al geldt de OV-ambitie: 'Het rijk maakt het mogelijk, vervoerders, beheerders en decentrale overheden maken het waar'.

Strategie:

- Het kabinet ziet erop toe dat vervoerders en decentrale overheden streven naar reizigersgroei.
- Het kabinet zal hiertoe prikkels blijven inbouwen, de voortgang monitoren en de partijen hierop aanspreken.
- Het rijk zorgt ervoor dat het vervoer op de spoorverbindingen in de Randstad met de grootste reizigersstromen gedurende de spits een verwachte groei van 40-50% kan verwerken.
- Het rijk handhaaft de betrouwbaarheid van het spoor op het niveau dat wordt bereikt met het huidige beleidspakket (Punctualiteit in 2010 en 2020 89-91%).
- Het rijk zal de achterstand in beheer, onderhoud en vervanging op het spoor wegwerken.

Ruimte voor betrouwbaar, veilig en duurzaam goederenvervoer

De inzet is het vervoer snel, betrouwbaar, veilig en binnen de randvoorwaarden van de kwaliteit van de leefomgeving te accommoderen. Het is aan de markt om logistieke processen beter in te richten, maar het rijk zal het verbeteren van de efficiëntie in de logistiek stimuleren. Alle modaliteiten zijn nodig om de groei op te vangen. Dit vereist goed functionerende netwerken en het beleid is er daarom op gericht de kracht van alle modaliteiten te versterken.

Strategie:

- Het rijk zal zich sterk maken om (fysieke) knelpunten weg te halen en legt prioriteit bij ontsluiting van de mainports, de greenports en de economische kerngebieden en bij internationale corridors.
- Veilig vervoer van gevaarlijke stoffen en verbeteren van de verkeersveiligheid van het goederenvervoer zijn belangrijke streefdoelen.
- Het rijk zet zich in internationaal verband in voor duurzaam goederenvervoer en voor eerlijke marktverhoudingen.

Binnenvaart en zeescheepvaart: internationaal eerlijk concurreren

Het rijk streeft naar betrouwbare reistijden voor het vervoer van goederen over water.

Strategie:

- Onderhoudsachterstanden worden weggewerkt en er worden selectief benuttingsmaatregelen genomen. Prioriteit ligt daarbij op hoofdverbindingssassen; nieuwe vaarwegen zijn niet nodig.
- De zeehaven Rotterdam wordt versterkt door te investeren in de ontwikkeling van de haven (Tweede Maasvlakte).

-
- Creëren van een internationaal *level playingfield*.
 - Betere benutting van het vaarwegennetwerk.

Nederland bereikbaar houden door de lucht

Een goede bereikbaarheid van Nederland door de lucht is in het belang van het vestigingsklimaat en de economische groei. De luchtvaart zal mondiaal en in Nederland een sterke groei doormaken.

Strategie:

- Het rijk streeft naar verdere marktwerking in de internationale luchtvaart.
- De bereikbaarheid van Nederland door de lucht op peil houden binnen duidelijke randvoorwaarden voor veiligheid, milieu en leefomgeving.
- Versterking landzijdige bereikbaarheid Schiphol.

De veiligheid permanent verbeteren

Nederland blijft tot de meest verkeersveilige landen van de Europese Unie behoren. Ondanks de groei van de mobiliteit verbetert de verkeersveiligheid. Een daling van het jaarlijkse aantal dodelijke verkeersslachtoffers tot 900 in 2010 (dit is inmiddels bijgesteld naar 750 in 2010) en 580 in 2020 is mogelijk.

Strategie: Aanpak gericht op voertuig, gedrag en infrastructuur.

- Voertuig: innovatie, voertuigvoorschriften in internationaal verband.
- Gedrag: voorwaarden rijbewijzen, aandacht voor verkeersveiligheid via campagnes, strengere wetgeving, handhaving.
- Infrastructuur: essentiële herkenbaarheidskenmerken.

Innovatie en aanscherping van het Europese voertuigbeleid is hiervoor nodig. Verkeershandhaving is het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid. De sociale veiligheid in het openbaar vervoer, zoals ervaren door de reiziger, verbetert onder andere door inzet van toezichthouders en de chipkaart. Het transport van gevaarlijke stoffen blijft selectief mogelijk door een ketenbenadering die binnen ruimtelijke grenzen aanstuurt op een zo veilig mogelijk transport. Security en het beschermen van vitale infrastructuur hebben hoge prioriteit.

Kwaliteit leefomgeving verbeteren

Om alle nationale en internationale afspraken op het gebied van emissiereductie voor verkeer en vervoer over spoor, weg en vaarwegen na te leven zijn innovatie en bronmaatregelen vereist. Voor internationale lucht- en zeevaart zet het kabinet in op maatregelen in zowel EU- als VN-verband. Nederland zal voor bestaande situaties niet in staat zijn om overal tijdig aan de EU-luchtkwaliteitsnormen voor NO₂ te voldoen. Een forse inzet op Europees en nationaal bronbeleid, aangevuld met lokaal maatwerk, moet ervoor zorgen dat dit in 2015 wel het geval is. Voor fijn stof zal de regelgeving worden aangepast om beter aan te sluiten bij gezondheidsaspecten. Bij geluid worden de nationale normen toegepast voor nieuwe situaties en worden knelpunten bij rijkswegen boven 65 dB (Lden) bij de weg en 70 dB (Lden) bij het spoor aangepakt met woongebieden als prioriteit. De akoestische kwaliteit in de ecologische hoofdstructuur zal in 2010 niet

slechter zijn dan nu. In 2020 zal deze kwaliteit verbeterd zijn. De ecologische hoofdstructuur zelf zal in 2018 zijn gerealiseerd. Samen met lokale en regionale overheden wordt een extra impuls gegeven aan ontsnippering van leefgebieden van planten- en diersoorten bij wegen en spoor- en waterwegen.

De strategie is met name gericht op voldoen aan internationale normen door middel van bronbeleid:

- aanscherpen technische eisen aan voertuigen en brandstoffen;
- eventueel aanpassen maximumsnelheid;
- aanpak voertuigen, wegdek of rails bij geluidsoverlast;
- stille banden en motoren voor vrachtauto's en nieuwe remsystemen voor treinen.

Voor de langere termijn:

- duurzame mobiliteit.

3. Beleid in Europa

Het vervoersbeleid is één van de eerste gemeenschappelijke beleidsterreinen van de Europese Gemeenschap. Sinds de inwerkingtreding van het Verdrag van Rome in 1958 heeft dit beleid als één van zijn voornaamste doelen gehad de belemmeringen aan de grenzen van de lidstaten weg te nemen en op die manier bij te dragen tot het vrije verkeer van mensen en goederen. De grote krachtlijnen van het vervoersbeleid zijn de voltooiing van de Europese interne markt, het waarborgen van een duurzame ontwikkeling, het uitrollen van de grote netwerken in Europa, de beheersing van de ruimte, de verbetering van de veiligheid en de internationale samenwerking.¹

Hoewel veel aspecten van het vervoersbeleid onder de bevoegdheid van de nationale overheden vallen, is het van belang dat de Europese interne markt over een gezamenlijke vervoersinfrastructuur kan beschikken. De EU bevordert ook grote vervoersinfrastructuurprojecten, de zogenoemde trans-Europese netwerken (TEN).²

Het beleid van de Europese Commissie wordt vastgelegd in zogenaamde witboeken. In het laatste witboek over het vervoersbeleid (2001) wordt een actieplan ter verbetering van de kwaliteit en efficiëntie van de Europese vervoersector ontvouwd. Het grote doel is om tegen 2010 een nieuw evenwicht tot stand te brengen tussen de verschillende takken van vervoer.³

In 2001 waren de belangrijkste problemen het gebrek aan evenwicht tussen de verschillende vervoerswijzen en de congestie. De situatie is sindsdien geëvolueerd. De congestie van het wegverkeer is toegenomen en kost de EU nu ongeveer 1% van haar Bruto Binnenlands Product (BBP). Het luchtverkeer en de gevolgen ervan voor het milieu kenden ook een sterke toename. De broeikasgassen en de opwarming van het klimaat staan voortaan hoog op de agenda. Over het algemeen is het binnenlands vervoer verantwoordelijk voor 21% van de uitgestoten broeikasgassen. Deze emissies zijn sinds 1990 met ongeveer 23% gestegen en brengen het bereiken van de doelstellingen van Kyoto in het gedrang.

De in 2001 door de Europese Commissie geplande maatregelen zullen dus niet volstaan om de oorspronkelijke doelstellingen te bereiken; er zijn meer en soepeler beleidsinstrumenten nodig. De Europese Commissie wenst derhalve een debat op gang te brengen over de vervoersscenario's voor de komende 20 à 40 jaar en op deze wijze een algemeen beleid inzake duurzame mobiliteit te ontwikkelen.⁴

¹ <http://europa.eu/scadplus/leg/nl/lvb/l24040.htm>

² http://europa.eu/pol/trans/overview_nl.htm

³ <http://europa.eu/scadplus/leg/nl/lvb/l24040.htm>

⁴ <http://europa.eu/scadplus/leg/nl/lvb/l24461.htm>

In het Witboek Vervoer uit 2001 heeft de Europese Commissie voor elke sector doelstellingen vastgesteld. In de evaluatie van het vervoersbeleid in juni 2006 heeft de Europese Commissie, op basis van de ontwikkelingen, nieuwe, aangepaste hoofddoelstellingen geformuleerd.⁵

In 'Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent; Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper' onderstreept de Europese Commissie dat efficiënte vervoerssystemen van essentieel belang zijn voor de Europese welvaart, omdat zij een aanzienlijke invloed hebben op de economische groei, sociale ontwikkelingen en het milieu.⁶ Hoewel zij de doelstelling van het witboek inzake het vervoersbeleid 2001 nog steeds als actueel beschouwt, wijst de Europese Commissie erop dat de context die het Europese vervoersbeleid bepaalt, de afgelopen vijf jaar is gewijzigd. Verscheidene factoren hebben daartoe bijgedragen:

- Uitbreiding van de EU;
- Mondialisering;
- Toenemende afhankelijkheid van olie en hoge olieprijsen;
- Toenemend belang van technologie en innovatie;
- Internationale milieuverbindingen;
- Voortdurende terrorismedreiging.

In het licht van deze evoluerende context en in overeenstemming met de vernieuwde strategie van Lissabon en de herziene strategie voor duurzame ontwikkeling, beoogt de Europese Commissie het toekomstige EU-vervoersbeleid te heroriënteren op basis van de volgende grote lijnen:

- Duurzame mobiliteit, waarbij mobiliteit wordt losgekoppeld van de ongunstige neveneffecten ervan;
- Bescherming van het milieu en van de veiligheid en zekerheid van burgers;
- Innovatie;
- Internationale dimensie, teneinde het hoofd te bieden aan de uitdagingen van de mondialisering voor Europa.⁷

Binnen deze grote lijnen heeft de Europese Commissie de volgende mogelijke beleidsmaatregelen geschetst.

Duurzame mobiliteit op de interne markt: de Europeanen met elkaar verbinden

Vervoer over land

Terwijl het wegvervoer op internationaal vlak werd geliberaliseerd (opheffen van toetredingsbelemmeringen) bleef het op binnenlands vlak grotendeels beschermd. De Europese Commissie wenst een gemeenschappelijke regelgeving inzake beroepskwalificaties en arbeidsomstandigheden uit te werken omdat deze tot dusverre van lidstaat tot lidstaat sterk verschilden. Voorts zijn de gevolgen voor de

⁵ http://europa.eu/pol/trans/overview_nl.htm

⁶ De Commissie stapt hiermee impliciet af van modal shift en introduceert co-modality.

⁷ Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement, 12831/06 (18 september 2006)

concurrentie van de ook van lidstaat tot lidstaat sterk verschillende brandstofheffing zeer belangrijke factoren voor de toekomstige ontwikkeling. De Europese Commissie wenst dus maatregelen te nemen om het buitensporig verschil in brandstofheffingen te verkleinen.

Spoorwegvervoer

Na de liberalisering van het goederenvervoer, waarvoor het juridisch kader in 2007 moet zijn voltooid, moet het internationaal reizigersvervoer, dankzij het derde spoorwegpakket (liberalisering van het passagiersvervoer, de invoering van een rijbewijs voor machinisten en het verlenen van compensatie aan passagiers bij vertragingen), worden vrijgemaakt. De Europese Commissie wenst:

- maatregelen voor te stellen in verband met de toegang tot de markt en de beroepssector;
- een oplossing te zoeken voor de buitensporige verschillen tussen de accijnzen;
- spoed te zetten achter de inspanningen om de technische en operationele belemmeringen voor het internationaal vervoer op te heffen;
- een programma te onderzoeken om het goederenvervoer per spoor binnen het kader van het beleid inzake vervoerslogistiek te promoten;
- rail market monitoring - met inbegrip van indicatoren - op te zetten.

Luchtvaart

De herstructurering en integratie van de interne markt voor de luchtvaart zijn ver gevorderd en de interne markt heeft voor de klanten tot aanzienlijke voordelen geleid. Niettemin wenst de Europese Commissie:

- de interne markt te verruimen en de voordelen uit te breiden tot externe luchtvaartverbindingen;
- het gemeenschappelijk luchtruim te voltooien om de efficiëntie van de Europese luchtvaart te verbeteren;
- te investeren in een uitbreiding van de luchthavencapaciteit en duidelijker regels inzake luchthavengelden op te stellen;
- de schade aan het milieu door de snelle toename van het luchtverkeer te beperken.

Scheepvaart

De Europese Commissie ziet de scheepvaart als een alternatief voor het vervoer over land, vooral dankzij het aanzienlijke potentieel dat de scheepvaart voor korte afstanden bezit zoals uit het concept 'maritieme snelwegen' moet blijken. De ontwikkeling van de scheepvaart staat evenwel voor twee belangrijke uitdagingen:

- de oprichting van een interne scheepvaartmarkt. Zeereizen van de ene lidstaat naar de andere worden omwille van de internationale regelgeving als buitenlandse reizen beschouwd.
- de ontwikkeling van de havencapaciteit. Om de verwachte uitbreiding van het zeevervoer op te vangen zijn investeringen in de havens noodzakelijk om de dienstverlening te verbeteren en uit te breiden; het havenbeleid moet streven naar evenwicht in de concurrentie en naar duidelijke regels voor door de overheid verstrekte investeringssteun.

Binnenvaart

De Europese Commissie wijst op het potentieel dat door de binnenvaart wordt geboden en dat door de integratie in intermodale logistieke ketens kan worden geëxploiteerd. Het Naiades-programma bevat een actieplan ter bevordering van deze sector dat de Europese Commissie ten uitvoer wenst te leggen.

Duurzame mobiliteit voor de burger: betrouwbaar en veilig vervoer

Werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden

Het vervoer is een belangrijke bron van werkgelegenheid en is goed voor meer dan tien miljoen banen in de Unie. In bepaalde sectoren zoals het spoorwegvervoer en het wegvervoer zijn evenwel tekorten aan gekwalificeerd personeel naar voren gekomen. De Europese Commissie wenst daarom haar inspanningen toe te spitsen op opleiding en meer jongeren te motiveren om een baan te zoeken in de vervoerssector. De Europese Commissie stelt voor de regelgeving inzake arbeidsomstandigheden te onderzoeken omdat de arbeidskosten sterk uiteen lopen.

De Commissie werkt de idee van bescherming uit in de volgende aspecten:

- **Passagiersrechten:**

De Europese Commissie merkt op dat de passagiersrechten de laatste jaren aanzienlijk zijn uitgebreid maar dat de nationale overheden hun inspanningen om klachten af te handelen moeten opvoeren. De Europese Commissie wil ook de middelen onderzoeken om de dienstverlening te verbeteren en bij alle vervoerswijzen de essentiële passagiersrechten te waarborgen, vooral wanneer het om passagiers met een beperkte mobiliteit gaat.

- **Veiligheid:**

De Europese Commissie onderstreept dat ook op dit gebied vooruitgang is geboekt en dat er een zwarte lijst van onveilige luchtvaartmaatschappijen is opgesteld. De Europese Commissie wenst de veiligheidsvoorschriften aan te vullen met een derde pakket wetgeving voor de scheepvaart en met CARS 21 en eSafety voor het wegverkeer.

- **Beveiliging:**

De Europese Commissie wenst een verfijning van de maatregelen die werden genomen na de aanslagen van 11 september 2001; deze toonden aan dat vervoermiddelen zowel het doelwit als het instrument van terroristische aanslagen kunnen zijn. De Europese Commissie zou derhalve weldra voorstellen doen om de beveiligingsmaatregelen aan te passen en uit te breiden tot het vervoer over land, het intermodaal vervoer en de kritische infrastructuur.

- **stedelijk vervoer:**

De Europese Commissie publiceert een groenboek over stedelijk vervoer, om te onderzoeken op welke manier Europa een toegevoegde waarde kan bieden vergeleken met het lokale beleid.

Innovatie

De Europese Commissie wenst de innovatie in alle onderdelen van het vervoersbeleid te integreren om zo de perfectionering van bepaalde oplossingen te bespoedigen. Intelligente vervoerssystemen, nieuwe

communicatiesystemen en systemen voor verkeersbeveiliging kunnen bijdragen tot een grotere mobiliteit en tot de integratie van de Europese netten. De ondernemingen van de Unie kunnen bovendien nieuwe markten veroveren dankzij hun uitmuntendheid op het gebied van vervoerstechnologie.

Innovatie: Vervoer en energie

De vervoerssector verbruikt zeer veel energie. De sector is goed voor 71% van de olieconsumptie in de EU. In de tekst wordt gepleit voor een verbetering van de energie-efficiëntie in de gehele EU en voor een ondersteuning van de activiteiten op het gebied van onderzoek, demonstratie en invoering van nieuwe veelbelovende technologieën op de markt.

Innovatie: Optimalisering van infrastructuur

Een aantal regio's in Centraal-West-Europa kampt met congestie en vervuiling. Men verwacht dat zestig grote luchthavens tegen 2020 ernstig overbelast zullen zijn. Een vergelijkbare trend tekent zich af in de havens. Er zal dus behoefte zijn aan nieuwe, of aan verbetering van oude infrastructuur. Ook intermodale logistieke ketens kunnen hier oplossingen bieden. Hierbij zal wel rekening gehouden moeten worden met de ruimtelijke ordening.

Innovatie: Alle financieringsbronnen aanwenden

De kostprijs van de dertig prioritaire, in 2004 aangewezen trans-Europese netwerkprojecten wordt geraamd op ongeveer 250 miljard euro. De publieke financieringsmogelijkheden van de lidstaten blijven echter beperkt. Ook in de financiële vooruitzichten voor de periode 2007-2013 is er slechts sprake van een beperkte toename van het beschikbare budget voor de TEN. De medefinanciering van de EU zal dus moeten worden toegespitst op de kritische grensoverschrijdende trajecten en de andere belangrijke bottlenecks. Ook is het nodig dat een aantal nieuwe financieringsmechanismen worden ontwikkeld.

Innovatie: Intelligente mobiliteit

De heffing van tol op het gebruik van infrastructuur zoals dat het geval is in Londen en op bepaalde snelwegen komt steeds vaker voor. De EU heeft een richtlijn goedgekeurd waarbij een kader voor snelwegheffingen in het leven werd geroepen. Deze heffingsystemen hebben ten doel de infrastructuur te financieren en tevens een bijdrage te leveren aan de optimalisering van het verkeer. Uiterlijk 2008 moet de Europese Commissie een algemeen toepasbaar, transparant en compleet model voor de vaststelling van de externe kosten voorstellen dat als basis kan dienen voor de toekomstige berekening van infrastructuurheffingen. Volgens de Europese Commissie moet een brede discussie, waarbij ook aan de andere vervoerswijzen aandacht wordt besteed, worden opgezet om vast te stellen hoe intelligente heffingsystemen de werking van de sector kunnen helpen verbeteren. Voorts wijst de Europese Commissie erop dat alle vervoerswijzen gebruik moeten kunnen maken van communicatiesystemen, navigatieapparatuur en automatisering met name op basis van Galileo. Programma's zoals Intelligente auto, SESAR voor de luchtvaart, ERTMS voor het spoor en RIF voor de binnenscheepvaart vallen hieronder. De

Europese Commissie wenst ook soortgelijke initiatieven te ontwikkelen voor de scheepvaart (programma e-maritime).

Mondiale dimensie

Aangezien het internationale karakter inherent is aan de vervoerssector is het de wens van de Europese Commissie het beleid deel te laten uitmaken van een breder partnerschap met derde landen. Bovendien worden door de convergentie tussen Europese en internationale normen uitvoermarkten voor Europese technologie ontsloten. De Europese vervoersbedrijven stuiten echter vaak op invoer- of investeringsbelemmeringen in derde landen. De Europese Commissie heeft daarom het voornemen om de samenwerking op het gebied van het beleid en de industriële dialoog met de belangrijkste handelspartners en regionale samenwerkingsverbanden, onder meer door het sluiten van overeenkomsten, te ontwikkelen. Zij wenst ook een strategisch kader te ontwikkelen voor de verlenging van de hoofdassen van de interne vervoersmarkt en het Europees netwerk tot buurlanden die dat wensen.⁸ Voor internationale lucht- en zeevaart haakt de EU ook aan bij internationale instanties, zoals het International Civil Aviation Organization (ICAO) en het International Maritime Organization (IMO). De in 1947 opgerichte ICAO is een gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties die als doel heeft de principes en standaarden voor de internationale luchtvaart op te stellen ter verbetering van het luchtverkeer. De IMO is als onderdeel van de Verenigde Naties verantwoordelijk voor de wereldwijde regelgeving op het gebied van de zeescheepvaart. Zij zorgt onder meer voor de coördinatie op technische vlak, om maritieme veiligheid te verbeteren en om watervervuiling vanaf schepen te voorkomen en te verminderen.

⁸ <http://europa.eu/scadplus/leg/nl/lvb/l24461.htm>

4. Totaalbeeld

Het doel van deze studie is het in kaart brengen van de verschillen en overeenkomsten in de beleidsuitgangspunten uit de Nota Mobiliteit in vergelijking met het beleid in andere landen in de Europese Unie en het beleid van de Europese Commissie. Dit helpt het ministerie inzicht te krijgen welke inhoudelijke mede- en tegenstanders in Europees verband kunnen worden geïdentificeerd bij het doorvoeren van maatregelen uit de Nota Mobiliteit zodat deze beter of uitsluitend in Europees verband kunnen plaatsvinden of juist tussen landen onderling. Nadat we eerst enkele vervoerskenmerken van de verschillende landen bespreken, bekijken we vervolgens per beleidsthema globaal hoe de verhoudingen zijn tussen de verschillende landen. In bijlage A is voor een aantal economische en verkeers- en vervoerskenmerken de ontwikkeling in cijfers van de landen weergegeven. In bijlage B staat voor de landen het mobiliteitsbeleid beschreven; hierbij wordt eerst een profielschets van het land gegeven en daarna komt het nationale beleid aan de orde.

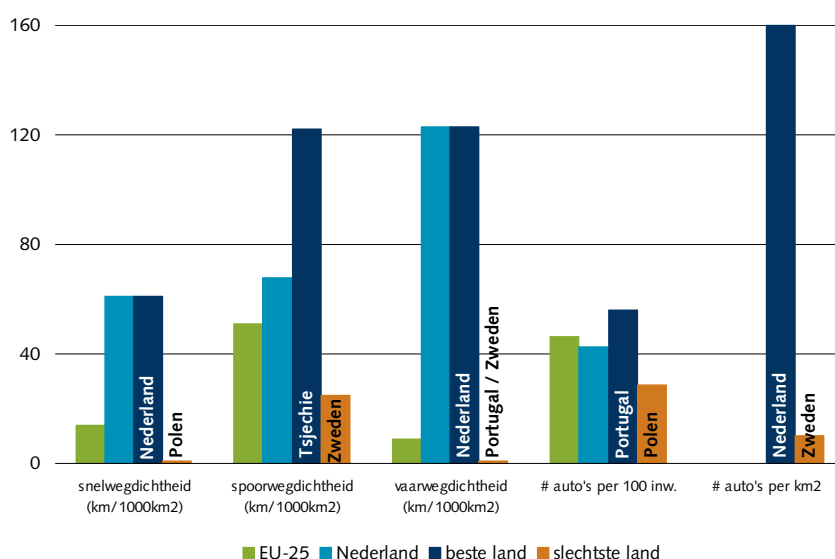
4.1 Vergelijking vervoerskenmerken

Om het beleid van de verschillende landen in een juist perspectief te zien is het noodzakelijk enige informatie te hebben over de stand van zaken aangaande de infrastructuur en de 'prestatie' daarvan.

In figuur 4.1 is de snelweg-, spoorweg- en vaarwegdichtheid weergegeven. Ook het aantal auto's per 100 inwoners en het aantal auto's per km² is af te lezen voor de EU-25, Nederland, het 'beste land' en het 'slechtste land'. Het 'beste land' is het land met de hoogste score; het 'slechtste land' is het land met de laagste score op de betreffende indicator.

Figuur 4.1

Snelweg-, spoorweg- en vaarwegdichtheid (km/1000km²), het aantal auto's per 100 inwoners en autodichtheid (aantal auto's per km²)



Bron: Atlas Europa, Planet, people, profit, politics, RPB (2006)

De snelweg- en vaarwegdichtheid in Nederland is in vergelijking met de andere landen het hoogste; per 1000 km² ligt er in Nederland ruim 60 km snelweg, in de EU-25 gemiddeld 14 km. Bij de vaarwegdichtheid is dat respectievelijk 123 km en 9 km. Tsjechië heeft de hoogste spoorwegdichtheid (122 km per 1000km²). Het aantal auto's per 100 inwoners ligt in Portugal het hoogst (56), in Polen is dit het laagst (29); Nederland ligt met 42 net iets onder het EU-gemiddelde van 46. In het rapport Typical Dutch van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007) wordt een andere maatstaf gebruikt, het aantal auto's per km². Dit zegt meer over de gevolgen op de weg. De twee statistieken combinerend kun je zeggen dat Nederland met een vrij gematigd autobezit aan de top staat wat betreft de autodichtheid.

4.2 Vergelijking beleidsaandachtspunten

In deze paragraaf wordt geprobeerd inzicht te geven in de verhoudingen tussen Nederland en de andere EU-landen.⁹ Hierbij zal vooral gelet worden op de voor het Nederlandse beleid belangrijkste punten (in EU-verband). In de tabel staat schematisch aangegeven welke landen ook nadrukkelijk aandacht besteden aan deze voor Nederland (in Europese context) belangrijke punten. Uit de tabel valt globaal af te lezen dat België, Oostenrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden in hun beleid de meeste overeenkomsten met Nederland vertonen.

Tabel 4.1
Vergelijking beleidsaandachtspunten

	AT	BE	CZ	FR	DE	PL	PT	SL	ES	SW	UK	EU
OV-groei faciliteren	x	X		x				x			x	
Betrouwbare en voorspelbare reistijd		X		x	x			x		x	x	x
Betrouwbaar, veilig en duurzaam goederenvervoer			x		x		x	x	x	x	x	x
Modaliteitskeuze	x	X	x	x	x	x	x				x	x
Scherpe milieumaatregelen	x	X	x	x	x		x		x	x	x	x
Scherper bronbeleid		X										
Permanente verbetering veiligheid	x	X	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Via gedragsverandering ipv EU-regelgeving	x	X	x	x			x			x		
Internaliseren externe kosten via prijsbeleid	x	X	x	x			x	x			x	x
Standaard heffingstechniek										x		

Personenvervoer

OV-groei faciliteren

Oostenrijk, België, Frankrijk, Slovenië en het Verenigd Koninkrijk willen net als Nederland het openbaar vervoer faciliteren en verder stimuleren. De groei in Oostenrijk moet vooral komen door het bieden van meer kwaliteit, een grotere klantvriendelijkheid en meer efficiënt gebruik van de middelen. België zet bij het openbaar vervoer in op een

⁹ Kanttekening hierbij is dat met de uitbreiding van de EU de verhoudingen sterk veranderd zijn. Een gekwalificeerde meerderheid is lastig voor elkaar te krijgen maar een blokkerende minderheid vrij makkelijk.

kwaliteitsverbetering. In Frankrijk wordt het faciliteren van de groei in het openbaar vervoer overgelaten aan de aanbieders (op lokaal niveau). In Slovenië zit het openbaar vervoer meer in de opbouwfase, waardoor er sprake is van een andersoortige groei die gefaciliteerd kan worden door het verbeteren en uitbreiden van het netwerk. In het Verenigd Koninkrijk speelt het voornemen om het openbaar vervoer te laten groeien voornamelijk in de grote steden, en is het vooral ingegeven door de klimaatagenda. Er wordt daarbij gekeken naar de mogelijkheden om nieuwe verbindingen te creëren.

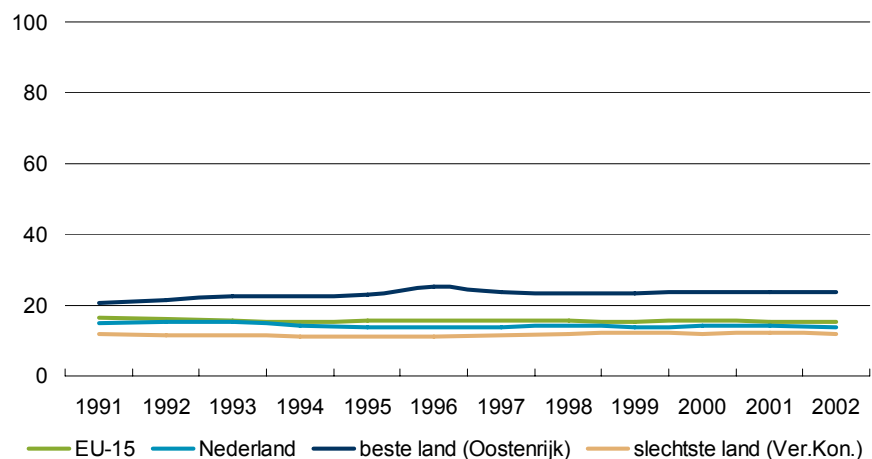
Het Nederlandse beleid richt zich vooral op het faciliteren en stimuleren van de groei van het openbaar vervoer door ervoor te zorgen dat het OV een reëel, aantrekkelijk product biedt - vooral naar, in en tussen stedelijke netwerken - én dat het maatwerk levert bij een beperkte vraag, zodat mensen kunnen participeren in de maatschappij. Tot slot kan OV, zeker in stedelijke netwerken, een bijdrage leveren aan de leefkwaliteit.

Het Europese beleid voor personenvervoer is niet gericht op het faciliteren of stimuleren van de groei van openbaar vervoer.

Groei van het openbaar vervoer faciliteren en stimuleren is dus in meerdere landen een beleidsaandachtspunt. De reden waarom verschilt echter per land.

Figuur 4.2 laat zien dat Nederland laag scoort ten opzichte van de EU-15 als we kijken naar de 'modal split' in het personenvervoer. Oostenrijk heeft het hoogste aandeel openbaar vervoer in het totale binnenlandse personenvervoer. In het Verenigd Koninkrijk is dit aandeel het laagst. Het Verenigd Koninkrijk wil dit aandeel wel verhogen gezien het beleid om de OV-groei te bevorderen door het creëren van nieuwe verbindingen.

Figuur 4.2
Aandeel OV (trein en bus) in totale binnenlandse personenvervoer (auto + OV; reizigerskm.), 1991-2002



Bron: Eurostat (2007)

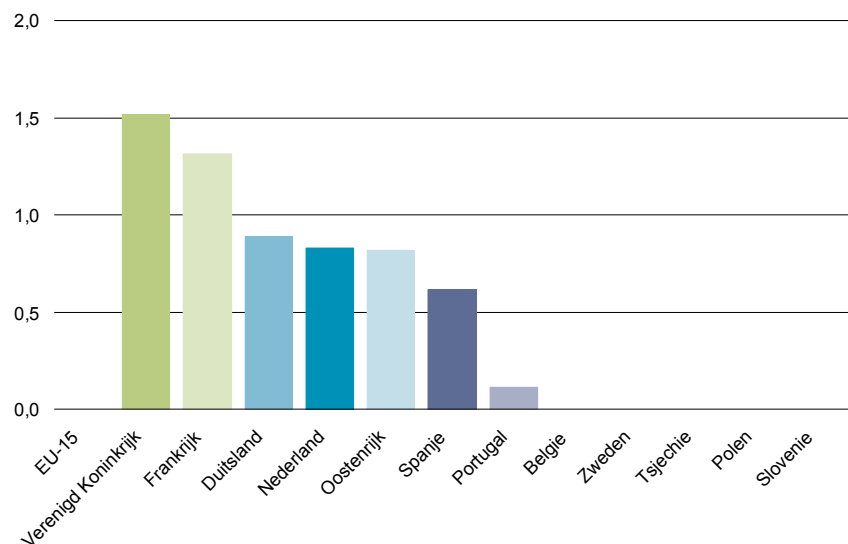
Betrouwbare en voorspelbare reistijd

Net als Nederland zetten België, Duitsland, Slovenië, Zweden en het Verenigd Koninkrijk expliciet in op betrouwbaar personenvervoer. In België gebeurt dat door het garanderen van een goede toegankelijkheid

(in zetten op maatregelen voor de 'zwakkere deelnemers') en een betere bereikbaarheid (restrictief parkeerbeleid, optimaal benutten bestaande infrastructuur en uitbouwen netwerken). Slovenië wil een betrouwbare en voorspelbare reistijd garanderen door het verbeteren van het netwerk van openbaar vervoer en het moderniseren van het wegnennetwerk. In het Verenigd Koninkrijk moeten een goed rail- en wegnennet zorgen voor een betrouwbaar vervoersysteem. Nederland wil tot een betrouwbare en voorspelbare reistijd komen door bouw- en benuttingsmaatregelen, Anders Betalen voor Mobiliteit, het wegwerken van onderhoudsachterstanden, incident- en verkeersmanagement verbeteren en verbeterde reis- en route-informatie.

Het beleid van de Europese Commissie voor personenvervoer spitst zich met name toe op de bescherming en veiligheid van de passagiers. Ook is er aandacht voor het reizigersvervoer per spoor (derde spoorwegpakket (liberalisering van het passagiersvervoer, de invoering van een rijbewijs voor machinisten en het verlenen van compensatie aan passagiers bij vertragingen).

Figuur 4.3
Congestiekosten op de weg, 1998 (% BBP)



Bron: ECMT/ITF (2007), *Congestion a Global challenge*, Sofia Ministerial meeting 2007 & Eurostat (2007), bewerking KiM

Betrouwbare en voorspelbare reistijd hangt nauw samen met congestie op wegen en rail. Figuur 4.3 geeft een indicatie van de congestiekosten (zowel personen- als goederenvervoer) als percentage van het BBP. Het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk hebben relatief hoge congestiekosten. Met een kleine 1% van het BBP is Nederland een middenmoter in de onderzochte landen als het gaat om de congestiekosten op de weg. Toch is er in Nederland veel aandacht voor. Ook in het Verenigd Koninkrijk is er veel aandacht voor de kosten als gevolg van congestie.

Goederenvervoer

Betrouwbaar, veilig en duurzaam

Het beleid ten aanzien van goederenvervoer is in Tsjechië, Duitsland, Portugal, Slovenië, Spanje, Zweden en het Verenigd Koninkrijk net als

in Nederland gericht op het betrouwbaar, veilig en duurzaam houden van het goederenvervoer (of het maken ervan). In Nederland gebeurt dat door het verbeteren van de efficiëntie in de logistiek te stimuleren. Alle modaliteiten zijn nodig om de groei op te vangen. Dit vereist goed functionerende netwerken en het beleid is er daarom op gericht de kracht van alle modaliteiten te versterken. In Tsjechië gebeurt dit door onderhoud en nieuwe aanleg van infrastructuur en hervormen van de railsector. Duitsland zet in op het goed onderhouden van de infrastructuur en het verder ontwikkelen van een goed systeem van koppelingen tussen verschillende modaliteiten. Portugal hoopt door verdere liberalisatie in de transportsector een positieve impuls te geven aan het goederenvervoer over de weg en rail. En in het Verenigd Koninkrijk moet een goed rail- en wegennet zorgen voor een betrouwbaar vervoersysteem. Ook de havens in het Verenigd Koninkrijk krijgen hierbij aandacht.

Het EU-beleid op het gebied van goederenvervoer is bij alle modaliteiten gericht op het creëren van een geliberaliseerde markt waar sprake is van een *level playingfield*. Daarnaast zijn de verschillen in brandstofprijzen en -accijnzen in de verschillende landen een punt van aandacht. Ook wil de EU op het spoor alle belemmeringen voor internationaal vervoer opheffen. Scheepvaart wordt door de Europese Commissie gezien als een alternatief voor vervoer over land, maar heeft daarbij nog wel te maken met enerzijds een nog te voltooiën interne scheepvaartmarkt en anderzijds de ontwikkeling van de havencapaciteit. De Europese Commissie beseft echter ook dat de milieuprestaties van scheepvaart (emissies) moeten verbeteren.

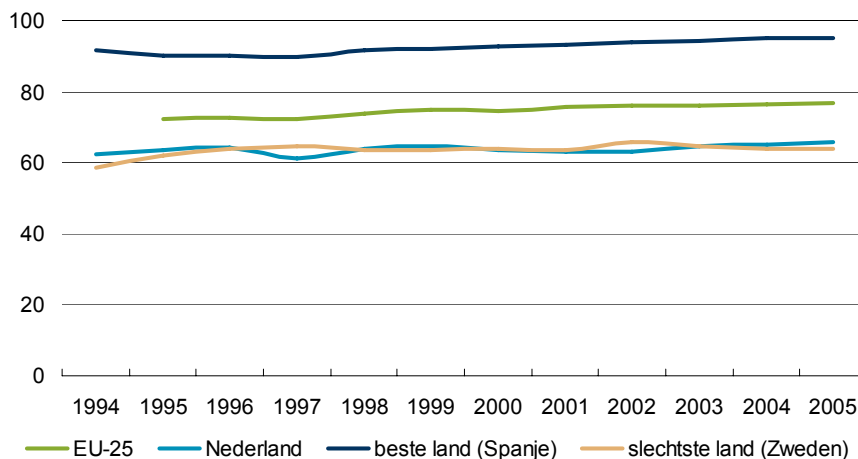
Verschillende modaliteiten

In bijna alle landen wordt er gesproken over het gebruik van de verschillende modaliteiten (de modal split). In slechts een enkel geval (Polen en Zweden) gaat het hierbij om het stimuleren van het gebruik van andere modaliteiten dan het wegvervoer (modal shift). De andere landen spreken over comodaliteit, kiezen voor die modaliteit die in zowel economisch opzicht als qua duurzaamheid het meest efficiënt is. Deze benadering waarborgt het best een sterke mobiliteit én een degelijke bescherming van het milieu.

Deze beleidsverschuiving van modal shift naar comodaliteit door de Europese Commissie wordt breed gedragen in Europa, ook door Nederland.

Figuur 4.4 laat zien dat Zweden en Nederland een relatief laag aandeel wegvervoer in het binnenlands goederenvervoer hebben. Zweden is ook een van de weinige landen die zich nog actief inzet om het aandeel wegvervoer probeert terug te dringen (modal shift). Nederland zet in op comodaliteit.

Figuur 4.4
Aandeel weg in totale binnenlandse
goederenvervoer
(tonkilometers), 1994-2005



Bron: Eurostat (2007)

Milieu

Scherpere regels

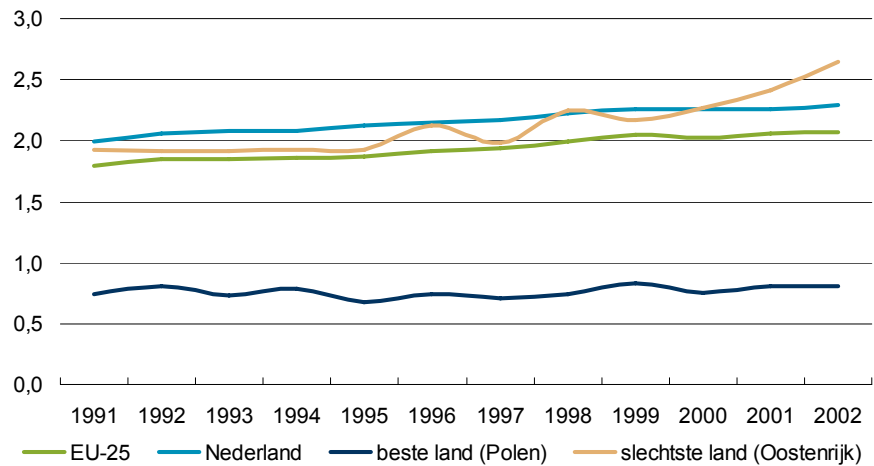
In Nederland moeten alle zeilen worden bijgezet om de internationale afspraken op het gebied van emissiereductie voor verkeer en vervoer over spoor, weg en vaarwegen na te leven. Hiervoor zijn innovatie en bronmaatregelen vereist. Voor internationale lucht- en zeevaart zet het Nederlandse kabinet in op maatregelen in zowel EU- als VN-verband. Nederland zal voor bestaande situaties niet in staat zijn om overal tijdig aan de EU-luchtkwaliteitsnormen voor NO₂ te voldoen. Een forse inzet op Europees en nationaal bronbeleid, aangevuld met lokaal maatwerk, moet ervoor zorgen dat dit in 2015 wel het geval is. Voor fijn stof zal de regelgeving worden aangepast om beter aan te sluiten bij gezondheidsaspecten. Net als Nederland hebben alle andere EU-landen ook te maken met de bestaande wet- en regelgeving van de Europese Commissie aangaande het milieu. Daarom is het ook niet verwonderlijk dat bijna alle landen (op Polen en Slovenië na) in de beleidsstukken spreken over scherpere regelgeving. Dat alleen België daarbij net als Nederland spreekt over een scherper bronbeleid hoeft niet te betekenen dat daar in andere landen geen aandacht voor is. Andere landen kunnen dit in andere nota's hebben staan of gaan ervan uit dat het door de Europese Commissie wordt geregeld, waardoor eigen nationaal beleid overbodig is.

Het vervoersbeleid en energiebeleid van de Europese Commissie zijn nauw met elkaar verweven en beogen dezelfde doelstellingen: de CO₂-uitstoot terugdringen en de Europese afhankelijkheid van de invoer van fossiele brandstoffen verminderen. De Europese Commissie pleit voor een verbetering van de energie-efficiëntie van alle modaliteiten. Hierbij wordt veel ingezet op innovaties van nieuwe technologieën. Dit komt overeen met het beleid in Frankrijk, Duitsland, Portugal en het Verenigd Koninkrijk.

Uit figuur 4.5 blijkt dat Nederland in vergelijking met de EU-25 een relatief hoge emissie door transport heeft (per miljoen inwoners). Opvallend is ook de sterke stijging van Oostenrijk en het lage niveau in Polen.

Figuur 4.5

Broeikaseffectemissies van transport,
x1 miljoen tonnes CO₂-equivalent per
1 miljoen inwoners



Bron: Eurostat (2007), bewerking KiM

Verkeersveiligheid

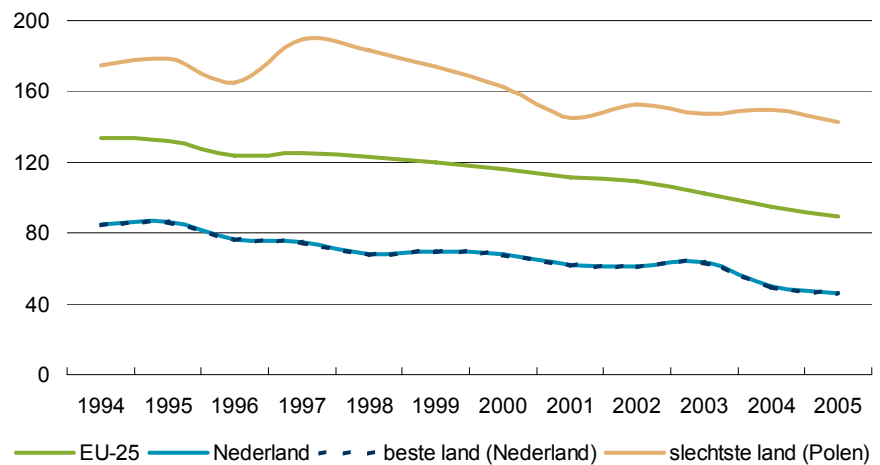
Ondanks dat Nederland tot de meest verkeersveilige landen van de Europese Unie behoort, verwacht Nederland dat een daling van het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers tot 750 doden in 2010 en 580 doden in 2020 mogelijk is. Alle onderzochte landen streven naar een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. Dit gebeurt zowel via (striktere handhaving van) regelgeving als via bewustwordingscampagnes. In sommige landen (België, Polen en het Verenigd Koninkrijk) wordt er expliciet gekeken naar de mogelijkheden van nieuwe technieken om vervoermiddelen veiliger te maken. Het Nederlandse beleid is gericht op voertuig (innovatie, voertuigvoorschriften), gedrag (voorwaarden rijbewijzen, aandacht voor verkeersveiligheid via campagnes, strengere wetgeving, handhaving) en infrastructuur (herkenbaarheidskenmerken). Verkeershandhaving is in Nederland het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid.

Het doel van de Europese Commissie om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers te halveren in de periode 2001-2010 is tijdens de mid-term review niet veranderd. Beter rijgedrag en intelligente infrastructuur en voertuigen zijn punten waar, volgens de Commissie, winst valt te behalen.

Het verschil in startsituatie tussen de landen maakt het lastig om de landen met elkaar te vergelijken. In landen waar het niveau van het aantal dodelijke slachtoffers hoog ligt (bijvoorbeeld in de nieuwe lidstaten), is het minder moeilijk om het aantal slachtoffers te reduceren doordat er tot voor kort weinig aandacht aan werd besteed. Het Verenigd Koninkrijk en Zweden zijn wat betreft verkeersveiligheid soortgelijke landen als Nederland. Uit Figuur 4.6 blijkt dat Nederland binnen de onderzochte landen het beste presteert als het gaat om aantal dodelijke verkeersslachtoffers per miljoen inwoners.

Figuur 4.6

Aantal dodelijke verkeersslachtoffers per 1 miljoen inwoners, 1994-2005



Bron: Eurostat (2007)

Internaliseren externe kosten

Met het rapport van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit is in Nederland een belangrijke stap gezet naar breed draagvlak voor een andere manier van betalen voor mobiliteit. Het kabinet wil een volgende stap zetten door op een aantal locaties te starten met een versnellingsprijs. Met de opbrengsten hiervan worden deze knelpunten versneld aangepakt (NB: in het huidige coalitieakkoord wordt gesproken over een eerste betekenisvolle stap.) Net als Nederland zijn Oostenrijk, België, Tsjechië, Frankrijk, Portugal, Slovenië en het Verenigd Koninkrijk voorstander van het internaliseren van externe kosten via prijsbeleid.

In overeenstemming met de richtlijn rekeningrijden zal de Europese Commissie uiterlijk op 10 juni 2008 een algemeen toepasbaar, transparant en compleet model voor de vaststelling van alle externe kosten voorstellen. Dit kan als basis dienen voor de toekomstige berekening van infrastructuurheffingen in samenhang met een effectbeoordeling van de internalisering van de externe kosten voor alle vervoersmodaliteiten. Intelligente heffingen zouden een correcte en niet-discriminerende prijs moeten waarborgen aan de gebruiker, inkomsten opleveren voor toekomstige investeringen, een oplossing bieden voor congestieproblemen en voorzien in kortingen voor milieuvriendelijker voertuigen en milieubewust rijgedrag.

Prijsbeleid

In veel van de onderzochte landen is er al sprake van een soort prijsbeleid. In de meeste gevallen in de vorm van tol (Oostenrijk, Frankrijk, Slovenië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk), een wegvignet (Oostenrijk en Duitsland (vrachtverkeer)) of een 'congestieheffing' (Zweden en het Verenigd Koninkrijk). De redenen voor het prijsbeleid verschillen per land (financiering nieuwe infrastructuur, tegengaan negatieve gevolgen verkeer, verbeteren bereikbaarheid).

De Europese Commissie heeft onlangs een richtlijn inzake rekeningrijden aangenomen die het kader vormt voor de invoering van

een modulaire tolheffing voor vrachtwagens op het trans-Europese netwerk; dit is een wijziging van het Eurovignet in een richtlijn.

4.3 Conclusie

Uit het voorgaande blijkt dat België, Oostenrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden het meest overeenkomen met Nederland qua verkeers- en vervoersbeleid. Gezien de beperkingen van dit onderzoek geeft dit slechts een indicatie van de landen waarmee Nederland zou kunnen optrekken binnen Europa om bepaalde doelen te verwezenlijken. Hierbij moet ook worden opgemerkt dat de huidige relatie die Nederland heeft met die landen van belang is.

Het mobiliteitsbeleid van de verschillende EU-landen is in deze studie op een relatief hoog abstractieniveau in kaart gebracht, door vooral te kijken naar de beschikbare transport- en mobiliteitsnota's. Op die manier is een beeld ontstaan van de globale posities van de verschillende landen. De resultaten kunnen een goed uitgangspunt vormen voor een meer precieze en meer concrete analyse van de krachtsverhoudingen.

Voor een nadere analyse van de krachtsverhoudingen zal wel een keuze moeten worden gemaakt uit de geselecteerde beleidsthema's en zullen de thema's concreter moeten worden geformuleerd. Achter de brede formulering gaan immers uiteenlopende, en meer concrete, beleidsmaatregelen schuil. Het doel kan hetzelfde zijn, maar over de wijze waarop het doel bereikt moet worden kunnen de landen nog sterk van mening verschillen.

De voorliggende inventarisatie maakt ook duidelijk dat sommige thema's in een aantal landen niet aan de orde zijn. De bevinding dat land X een bepaald thema niet noemt, betekent echter niet dat dit land niet meer interessant is als potentiële bondgenoot. Ook landen die neutraal of negatief tegenover een bepaalde beleidsmaatregel staan kunnen een interessante partner zijn of worden. Er kan immers ook sprake zijn van uitruil van belangen. Land X steunt dan de Nederlandse positie in ruil voor Nederlandse steun bij een ander onderwerp.

Summary

The aim of this study is to outline the differences and similarities between the policy principles of the Dutch Mobility Policy Document, on the one hand, and the policy of a number of other EU Member States and of the European Commission, on the other. Various policy documents and several interviews serve as the basis of the findings.

A comparative analysis of passenger transport has revealed that the aims of Belgium, Germany, Sweden and the UK are comparable to those of the Netherlands. They all wish to increase the reliability and accessibility of the transport system. In addition to the Netherlands, Austria, Belgium, France, Slovenia and the UK aim to facilitate and encourage growth in public transport. With regard to passenger transport, the EC's policy focuses primarily on the protection and safety of passengers and much less so on facilitating and encouraging growth in public transport.

The freight transport policy of many countries focuses on maintaining and/or increasing reliability, safety and sustainability. Likewise, EU policy aims to maintain the sustainability of transport. As part of this, the EC is pursuing shipping as an alternative to road transport. The transition from modal-shift policy (actively promoting the use of modalities other than road transport) to co-modality (opting for the most efficient modality in terms of economic interests and sustainability) enjoys widespread support in Europe and is in keeping with the change in policy in this respect embodied in the Mobility Policy Document.

With regard to the environment, most countries agree that more restrictive regulations should be enacted to minimise the negative environmental impact of transport. This is also in keeping with the EC's policy. Belgium and the Netherlands are the only countries to explicitly include source policy in their respective transport policy documents.

With regard to road safety, all of the countries surveyed aim to achieve traffic safety improvements. This is being achieved both by means of the enactment/more rigorous enforcement of regulations and through public awareness campaigns. The EC's policy aims to halve the number of road casualties by 2010 (in comparison to 2001).

Much like the Netherlands, Austria, Belgium, the Czech Republic, France, Portugal, Slovenia and the UK support the internalisation of external costs by means of price policy. The EC is also working to develop policy in this regard.

The study reveals that the traffic and transport policy of Belgium, Austria, Germany, the UK and Sweden most closely resembles that of the Netherlands. This finding offers an indication of the European

countries that the Netherlands may be able to work with to achieve certain aims. The extent to which the Netherlands actually collaborates with these countries and the question of whether this is prudent with regard to the level of foreign influence on internal matters were not addressed by this study. In order to respond to these issues, a more extensive force field analysis needs to be implemented with specific and more detailed attention to certain issues.

GERAADPLEEGDE BRONNEN

Adviesdienst Verkeer en vervoer (2000). *A thematic comparison of transport policy approaches in Europe; Final report*. Rotterdam

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2004). *Bereikbaarheid en ondernemingsklimaat*. Rotterdam

Economische Voorlichtingsdienst (2007).
http://www.evd.nl/info/publicaties/printing_overzichten/. Den Haag

Eddington, R. (2006). *The Eddington Transport Study; The case for action: Sir Rod Eddington's advice to the Government*. Norwich

ECMT/ITF (2007), *Congestion a Global challenge*, Sofia Ministerial meeting 2007

Europese Commissie (2001). *Witboek Transport. Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen*. Brussel

Europese Commissie (2005). *ASSESS Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the midterm implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010. Final report ANNEX II member states policies review*. Brussel

Europese Commissie (2006). *Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent; Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper COM(2006)314*. Brussel

Europese Commissie (2006). *Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement (10954/06)*. Brussel

Europese Commissie (2006). *Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement (12831/06)*. Brussel

Europese Commissie (2006). *Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement (13496/06)*. Brussel

Europese Unie (2007). http://europa.eu/pol/trans/overview_nl.htm. Brussel

Europese Unie (2007).
<http://europa.eu/scadplus/leg/nl/lvb/l24040.htm>. Brussel

Europese Unie (2007).
<http://europa.eu/scadplus/leg/nl/lvb/l24461.htm>. Brussel

Eurostat (2007). <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>. Brussel

Koopmans, Carl en Eric Kroes (2004). *Estimation of congestion costs in the Netherlands*. SEO/RAND-discussionpaper 28. Amsterdam

Ministerie van Buitenlandse Zaken (2007).
<http://www.minbuza.nl/nl/reizenlanden/landen>. Den Haag

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap; Departement Leefmilieu en Infrastructuur; Mobiliteitscel (2001). *Mobiliteitsplan Vlaanderen: Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen*. België

Ministerie van Ecologie, Ontwikkeling en Duurzame Ordening (2007).
<http://www.transports.equipement.gouv.fr/>. Frankrijk

Ministerie van Infrastructuur (2005). *National Transport Policy for the period of 2006-2025*. Polen

Ministerie van Publieke Werken en Infrastructuur (2005). *PEIT Strategic infrastructures and transport plan 2005-2020*. Spanje

Ministerie van Publieke Werken en Infrastructuur (2007).
<http://www.fomento.es/>. Spanje

Ministerie van Transport (2007).
<http://www.dft.gov.uk/about/strategy/whitepapers/fot/>. Verenigd Koninkrijk

Ministerie van Transport (2007). <http://www.dgtt.pt/>. Portugal

Ministerie van Transport (2007).
http://www.vv.se/templates/page2_2____13172.aspx en
<http://www.banverket.se> en <http://www.rikstrafiken.se>. Zweden

Ministerie van Transport (2007). <http://www.mzp.gov.si/en/>. Slovenië

Ministerie van Transport en Bouw (2007). <http://www.mi.gov.pl>. Polen

Ministerie van Transport en Communicatie (2005). *Transportation Policy for 2005 – 2013*. Tsjechië

Ministerie van Transport en Communicatie (2007).
<http://www.mdcz.cz/en/>. Tsjechië

Ministerie van Transport, Bouw en Stedelijke aangelegenheden (2007).
<http://www.bmvbs.de/en/Transport/-,1902/Integrated-transport-policy.htm>. Duitsland

Ministerie van Transport, Innovatie en Technologie (2002). *Transport Master Plan*. Oostenrijk

Ministerie voor Transport, Innovatie en Technologie (2007).
<http://www.bmvit.gv.at/en/verkehr/policy.html>. Oostenrijk

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004). *Internationale beleidsverkenning goederenvervoer: prioriteiten, drijfveren en instrumenten*. Den Haag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004). *Nota Mobiliteit Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*. Den Haag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2005). *Uitvoeringsagenda van Nota naar Mobiliteit*. Den Haag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). *Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 29 september 2006 (21501-33, nr. 107)*. Den Haag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). *Nota Mobiliteit deel IV – Na parlementaire behandeling vastgestelde PKB*. Den Haag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). *Prijsbeleid op de weg in het buitenland*. Den Haag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). *Nota Internationale Strategie Verkeer en Waterstaat 2006-2008*. Den Haag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007). *Werkplan VenW Internationaal 2007; Bijlagen bij Nota Internationale Strategie Verkeer en Waterstaat 2006-2008*. Den Haag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007). *Typical Dutch*. Den Haag

Ruimtelijk Planbureau (2006). *Atlas Europa, Planet, people, profit, politics*. Den Haag

Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen Kathleen Van Brempt (2004). *Beleidsnota 2004-2009 Mobiliteit*. België

Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (2007). <http://www.vlaanderen.be>. België

GESPREKSPARTNERS

Oostenrijk

De heer Sjerp, Verkeersraad Oostenrijk

België

Mevrouw Verkerk, Verkeersattaché, Permanente Vertegenwoordiging EU

De heer Keppens, Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (OV)

De heer Lammar, Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (Verkeersveiligheid)

Mevrouw Wuyts, Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (Goederenvervoer, Milieu en Internaliseren externe kosten)

Tsjechië

De heer Winia, Nederlandse Ambassade Tsjechië

Frankrijk

De heer Sierink, Verkeersraad Frankrijk

Duitsland

De heer Sjerp, Verkeersraad Duitsland

Polen

Medewerkster afdeling Economie, Nederlandse ambassade Polen

Portugal

Mevrouw Ria Bargeman, Nederlandse Ambassade Portugal

Slovenië

De heer Agotha, Hoofd Economische afdeling, Nederlandse ambassade Slovenië

Spanje

Mevrouw Twigt, Economische afdeling, Nederlandse ambassade Spanje

Zweden

De heer De Hoop Scheffer, Hoof afdeling Economie en Handel,
Nederlandse ambassade Zweden

Verenigd Koninkrijk

De heer Bakker, Hoofd economische afdeling, Nederlandse ambassade
Verenigd Koninkrijk

Bijlage A

.....

De bijlagen bij dit rapport zijn te vinden op het internet via
www.kimnet.nl

