
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 (striktere 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.