

## **Reactie Interprovinciaal Overleg op de mededeling van de Commissie over een duurzame toekomst voor het vervoer: naar een geïntegreerd, technologiegeleid en gebruikersvriendelijk systeem**

### **Inleiding**

Het Europese verkeer- en vervoersysteem is van groot belang voor de economie, sociale cohesie en concurrentiekracht van Europa. Verkeer en vervoer en de ermee samenhangende factoren kennen een grote onderlinge afhankelijkheid en complexiteit. Het toekomstige transportbeleid moet gestoeld zijn op een lange termijnvisie, die vooral is gebaseerd op een duurzame mobiliteit van personen en goederen.

De Nederlandse provincies zijn verheugd met het feit dat de Europese Commissie (EC) een reactie vraagt op de mededeling over de Toekomst van het Transport. Wij leveren graag een bijdrage aan deze discussie. Wij kunnen ons vinden in de toekomstige uitdagingen die de Commissie beschrijft, en onderschrijven in grote lijnen de voorgestelde beleidsdoelstellingen en -maatregelen. Regionale overheden kunnen als vervoersautoriteiten daarin een belangrijke rol spelen en wij vragen de commissie dan ook ons als een serieuze gesprekspartner te beschouwen. Toch vinden wij dat één belangrijk aspect in de mededeling ontbreekt in het licht van de gesignaleerde uitdagingen, namelijk het belang van verbetering van grensoverschrijdend (openbaar) vervoer.

### **Duurzaamheid**

In de afgelopen jaren zijn op basis van het Europese transportbeleid een groot aantal zaken succesvol ingezet. De mededeling geeft hiervan een goed en volledig overzicht. Desondanks constateren wij, samen met de Europese Commissie, dat het Europese transportsysteem op meerdere punten nog niet duurzaam genoeg is. Er zijn nog verbeteringen mogelijk in het verminderen van de bijdrage van het transport aan de luchtvervuiling en de productie van hinderlijk geluid en het gebruik van energie door de transportsector, en de grote afhankelijkheid daarbij van fossiele brandstoffen moet worden verminderd.

De Nederlandse Provincies delen de mening van de EC dat er in het nieuwe mobiliteitsbeleid meer aandacht moet zijn voor duurzaamheid, kwaliteits- en technologische verbeteringen en de gebruikersvriendelijkheid van het systeem. De Nederlandse Provincies zijn dan ook verheugd met de extra aandacht die de EC aan deze dimensies van het vervoer wil schenken. Daarbij is het naar onze mening van belang om steeds oog te hebben voor de goede aanhaking van het regionale schaalniveau aan de Europese netwerken en daarom steeds er voor te waken dat er steeds een goede doorvertaling van het Europese beleid naar het regionale en lokale niveau kan worden en ook daadwerkelijk wordt gemaakt.

Urbanisatie is een duidelijke trend die zijn weerslag heeft op de mobiliteit. Hoewel een steeds bredere stadsuitbreiding misschien een grotere behoefte aan individueel transport oproept, biedt urbanisatie op zich juist ook kansen voor meer duurzame transportwijzen zoals de fiets en collectieve vervoerswijzen. Daarmee is tevens veel te winnen met betrekking tot energieverbruik, verbetering van lokale luchtkwaliteit, etc. Het is mede daarom van groot belang om snel te komen tot een gericht, effectief pakket van maatregelen voor het stedelijke transport. Dit moet worden gecombineerd met een gericht en afgestemd ruimtelijk ordeningsbeleid.

In onze Nederlandse steden maken wij al meer en meer gebruik van duurzame transportmiddelen. Tevens maken wij ruim baan voor de fiets als vervoermiddel en elektrisch aangedreven vervoermiddelen, waarvoor her en der in de stad en verstedelijkt gebied voorzieningen moeten worden getroffen (denk aan oplaadpunten). In een klein verstedelijkt land als Nederland is het (desondanks) belangrijk dat – gezien de toenemende vergrijzing – het platteland bereikbaar blijft, ook per openbaar vervoer. Ook daarbij verdient het aanbeveling om te kiezen voor duurzaam vervoer, al dan niet op maat van de gebruiker.

De transformatie naar een lager gebruik in het transport van energie en vooral van fossiele brandstoffen moet langs meerdere wegen gelijktijdig worden gestimuleerd om te voorkomen dat het proces te lang duurt en wellicht gaat stikken. Daarbij moet zowel het technologische spoor worden gevolgd door het stimuleren van de ontwikkeling en toepassing van technologie en innovatie, als ook het gedragsspoor, te weten het reisgedrag en vervoermiddelgebruik van de EU-burgers. Als Europa hiermee een voorloper in de wereld kan worden, dan levert dat grote comparatieve voordelen op.

Technologische ontwikkelingen en innovaties zijn ook naar onze mening belangrijk om de vervoersuitdagingen van de toekomst aan te kunnen gaan. Deze technologische innovaties dienen niet alleen op Europese schaal te worden gestimuleerd en geïmplementeerd, maar moeten juist ook op een zo concreet mogelijke manier naar de regionale schaal worden doorvertaald. In de directe omgeving van de Europese burgers en in het daily urban system is nog veel winst te behalen met toepassing van nieuwe technologieën. Wij vragen de Europese Commissie dan ook om steun bij het stimuleren en ontwikkelen van technologische innovaties op het gebied van regionaal verkeer en vervoer en de mobiliteit van stedelijke netwerken.

Bronbeleid blijft de komende jaren belangrijk om de impact van transport op het milieu terug te dringen. In dit kader is het verontrustend dat de Europese autofabrikanten stellen dat zij de nieuwe normen voor uitstoot van CO<sub>2</sub> van nieuwe motoren (deadline 2013) niet kunnen halen. De Commissie dient er bij de fabrikanten op aan te dringen alles in het werk te zetten om die nieuwe normen wel in 2013 te halen. De overgang naar een koolstofarme maatschappij kan worden bespoedigd door nadrukkelijker vanuit het Europese Kaderprogramma Onderzoek en Ontwikkeling te investeren in alternatieve energiebronnen. Hierbij dient een duidelijke keuze te worden gemaakt in de normen en doelstellingen van Onderzoek en Ontwikkeling, zodat de markt duidelijke kaders meekrijgt waarmee zij kan opereren.

### **Samenhang transport- en ruimtelijk beleid**

Ruimtelijke ordening en vervoer hangen sterk met elkaar samen, zoals in de mededeling ook wordt weergegeven. Wat ons betreft kan de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en vervoer nog sterker worden benadrukt. Zonder een adequaat ruimtelijk ontwikkelingsbeleid, waarin de doelstellingen van het Europese vervoersbeleid uitgangspunt zijn, is het mobiliteitsbeleid minder effectief. Hierin hebben Nederlandse provincies een eigen verantwoordelijkheid.

Het Europese vervoersbeleid heeft bijgedragen aan de economische ontwikkeling, de sociale cohesie en het verbinden van interne markten. Bedrijven en overheidsinstellingen zouden bij het vaststellen van een vestigingsplaats nadrukkelijk rekening moeten houden met het effect van de locatiekeuze op de vraag naar transport. Aanvullend hierop moet worden vastgesteld dat de bestaande infrastructuur- en vervoersnetwerken ook een structurerende werking hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen. De ontwikkeling waarbij wonen, werken en recreëren samengebracht worden op knooppunten van modaliteiten geeft dit aan. Door de bestaande infrastructuur en multimodale knooppunten te verbeteren en het gebruik van bestaande netwerken te optimaliseren, kunnen ruimtelijke ontwikkelingen worden ontplooid rondom deze infrastructuur en vervoerssystemen.

Door demografische ontwikkelingen, met name vergrijzing en toenemende urbanisatie, verandert niet alleen de vraag naar vervoer, maar ook bijvoorbeeld de arbeidsmarkt, woningmarkt, het winkel- en recreatiegedrag. De decentrale overheden staan voor de taak de stedelijke netwerken te ondersteunen bij de gevolgen van deze veranderende vraag. De lokale en regionale vervoersnetwerken moeten echter ook aantakken op het Europese transportnetwerken om zodoende een naadloze deur-tot-deur verplaatsing mogelijk te maken. De Nederlandse Provincies hebben dit ook aangegeven in hun gezamenlijke reactie op het groenboek TEN-T. Daarin is het volgende opgenomen:

*“Op een corridor dient het kwaliteitsniveau van de totale verbinding goed te zijn. Om een goede uitwerking te kunnen geven aan het onderliggende netwerk, is het van belang dat ook de decentrale overheden een stem hebben bij de totstandkoming van het TEN-T netwerk. Achterliggende regio's moeten ook kunnen aantakken op het TEN-T netwerk. Hierdoor kan een optimaal gebruik van de infrastructuur worden bewerkstelligd.”*

Voorbeelden hiervan zijn onder andere de Deltalijn (ICE-lijn Randstad - Arnhem - Rijn-Roergebied), de Berlijnlijn (Amsterdam - Hengelo - Berlijn) en de koppeling van het Nederlandse IC-netwerk vanuit Eindhoven via Venlo en Heerlen met respectievelijk Düsseldorf en Aken.

Wij merken op dat door te werken met Europese vervoerscorridors ook een goede samenhang tussen de modaliteiten kan worden gerealiseerd. Door enerzijds te investeren in missing links en het oplossen van bottlenecks en anderzijds in het zo efficiënt en effectief mogelijk gebruik van deze verkeersnetwerken en vervoerssystemen door het benutten van de mogelijkheden van verkeersmanagement (geleiden en sturen van verkeer door voornamelijk technische voorzieningen) en van mobiliteitsmanagement (beïnvloeding van de vervoermiddelkeuze), kan een optimaal gebruik worden bewerkstelligd van de bestaande infrastructuur.

De Commissie geeft aan dat integratie van de diverse nationale systemen belangrijk is. Een verdere afstemming en integratie van de verschillende vervoersmodaliteiten en -netwerken draagt bij aan een

duurzamer en gebruiksvriendelijk transportsysteem. Wij vragen daarom om specifieke aandacht hiervoor in het toekomstige Europese transportbeleid.

Het bevorderen van intermodaal vervoer blijft van groot belang. Om het fileleed op de snelwegen van en naar grootstedelijke gebieden te verminderen, is het van belang dat verschillende vervoerssystemen worden benut om goederen te vervoeren. Het is voor de Nederlandse economie en daardoor ook voor de Europese economie van levensbelang dat de haven van Rotterdam en de luchthaven van Schiphol bereikbaar blijven. Hier ligt een taak voor alle overheidslagen, omdat de verschillende vervoernetwerken in elkaar grijpen. De verschillende overheidslagen dienen ook de transportsector te leiden naar meer intermodaal vervoer.

Het is belangrijk om het mobiliteitsmanagement door bedrijven van overheidswege te bevorderen. Telewerken kan een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van de verkeersdruk. Uit de Nederlandse praktijk blijkt echter dat een goed wettelijk kader voor telewerken ontbreekt, waardoor veel werkgevers huiverig staan tegenover het toestaan van telewerken voor hun personeel. Met het oog op het raakvlak met de interne markt, pleiten de Provincies er voor dat de EU met een wettelijk kader komt voor telewerken.

Ter stimulering van multimodaliteit en een optimale keuze voor de reiziger, zou de Commissie pilots kunnen financieren die zich richten op de techniek voor multimodale reisinformatie en het fysiek bijeenbrengen van modaliteiten.

In Nederland worden tal van initiatieven genomen om het energiegebruik in het transport te verminderen. Een goed voorbeeld is het plaatsen van LED-lichtjes in het wegvak. Naast het verminderen van de traditionele straatverlichting, verhoogt dit de verkeersveiligheid.

### **Grensoverschrijdend (openbaar) vervoer**

Een onderwerp van aandacht dat wij in de mededeling nadrukkelijk missen is de noodzaak van verbeteringen van het (eu)regionaal grensoverschrijdende verkeer. Doordat met het EU-beleid de binnengrenzen van de Unie verdwijnen, vinden er steeds meer grensoverschrijdende activiteiten plaats en neemt het grensoverschrijdende verkeer sterk toe. In het licht van de demografische ontwikkeling (vergrijzing, ontgroening, bevolkingsdaling) is dit voor grensregio's zelfs een gunstige ontwikkeling. Arbeids- en woningmarkten houden niet meer op bij de grens, scholings- en opleidingsmogelijkheden in naburige landen worden in toenemende mate ontdekt en gebruikt en hetzelfde geldt voor toeristische en recreatieve voorzieningen (bijv. winkelverkeer). Dit merken wij bijvoorbeeld in de toenemende verkeer- en vervoerrelaties en groeiende samenwerking van de zuidoostelijke provincies met het Land Noordrijn-Westfalen in Duitsland en de noordelijke provincies met Nedersaksen.

Toch zijn er maar weinig grensoverschrijdende verbindingen per openbaar vervoer. De lijn Groningen-Leer-Bremen is een goed voorbeeld van een verbinding waar nog veel meer uit te halen valt en de provincie mee aan de slag gaat. Ook de kwaliteit van het vervoersaanbod kent vaak nog een historische achterstand ten opzichte van vergelijkbare nationale verbindingen. Verschillen in organisatie van het vervoer, financieringswijzen, techniek, verantwoordelijkheidsverdeling en marktbenadering aan de weerszijden van de grenzen maken een integratie van systemen uiterst lastig. Congestie op grensoverschrijdende wegen komt dan ook steeds vaker voor. Verbeteringen in het (eu)regionale grensoverschrijdende openbaar vervoer dragen dan ook direct bij aan de doelstellingen van de Europese Unie. Daarbij denken we ook aan het integreren van tariefsystemen, het vergemakkelijken van de verkrijgbaarheid van tickets en het koppelen van datasystemen zodat actuele reisinformatie, ook in buurlanden, direct zichtbaar is. Aan de wegezijde betekent dit bijvoorbeeld het afstemmen van informatie over wegwerkzaamheden en evenementen, maar ook het doorgeven van actuele verkeersinformatie. In het openbaar vervoer gaat het dan om actuele reisinformatie en berichten over vertragingen. Koppeling van weg- en openbaar vervoer informatie kan de reiziger vervolgens een actueel beeld leveren, wat leidt tot meer afgewogen transportbeslissingen en een gelijkmatiger belasting van de verkeers- en vervoerssystemen.

### **Financiering transport**

De economische efficiëntie van het transportsysteem is mede afhankelijk van het op een juiste en eerlijke manier doorberekenen van de kosten aan de gebruiker. Dit moet leiden tot een systeem waarbij de automobilist betaalt naar mate van het gebruik. Tevens kan daarbij met een milieudifferentiatie in de tarieven worden gewerkt, waardoor een impuls wordt gegeven aan een transformatie naar een energiezuiniger en minder vervuilend wagenpark. In heel Europa dient één techniek gebruikt te worden om concurrentieverschillen tussen lidstaten te voorkomen. Daarnaast dienen buitenlandse transportgebruikers

aan dezelfde voorwaarden te voldoen als transportgebruikers in de desbetreffende lidstaat. Het beprijzen van het wegvervoer dient EU-breed te worden aan gepakt. Er moet een Europees systeem van beprijzen komen, zowel voor het vrachtvervoer als het personenverkeer. Voor de burgers dient daarbij wel goed en betaalbaar openbaar vervoer als alternatief te worden aangeboden.

De openstelling van de markt heeft tot meer efficiëntie en lagere kosten geleid. Wij zijn van mening dat de nog bestaande verschillen in fiscaliteiten en subsidiering tussen landen (stapsgewijs) moeten worden weggenomen. Dit geldt ook voor de verschillen in fiscaliteiten tussen modaliteiten. EU-burgers kunnen hierdoor uiteindelijk beter en gemakkelijker een duurzame keuze maken tussen de verschillende modaliteiten.

### **Kwaliteitsverbetering**

De Commissie constateert dat de consumententevredenheid in het openbaar vervoer (zowel bus als trein) te laag is. Een verbetering van de kwaliteit van het transportsysteem in alle aspecten is van belang vanuit algemeen maatschappelijk oogpunt én voor de individuele reiziger. Het gaat dan om zaken als reistijd en reiskosten, informatievoorziening, veiligheid, duurzaamheid, energieverbruik en gezondheid. De Nederlandse Provincies, in hun hoedanigheid als regionale vervoersautoriteiten, werken graag samen met de Europese Commissie aan het verkrijgen van een hogere klanttevredenheid in het algemeen en het verbeteren van het (eu)regionale grensoverschrijdende openbaar vervoer in het bijzonder. Ook wordt in de mededeling aangegeven dat er meer aandacht moet zijn voor de gebruiker en dat publieksparticipatie in het besluitvormingsproces noodzakelijk is. Hierbij kunnen de regionale overheden een centrale rol spelen. De afstand tot de burger is kleiner dan bij de nationale overheden en de decentrale overheden kunnen in hun hoedanigheid als vervoersautoriteit concrete maatregelen treffen.

### **Tot slot**

De Nederlandse Provincies willen graag met de Europese Commissie meedenken en meewerken aan een verdere uitwerking van de 'toekomst van transport' en de discussie daarover. Zij zullen dat steeds doen vanuit de groeiende wederzijdse behoefte aan afstemming dan wel doorvertaling van het transportbeleid tussen het Europese en (eu)regionale schaalniveau.