



VNG standpunt

EU strategie duurzame en slimme mobiliteit

Algemeen

De Europese Commissie kiest in haar brede actieplan voor het verduurzamen van het bestaande vervoer. Dit uit zich in schonere auto's, vrachtwagens, vliegtuigen en schepen. Zij presenteert hiervoor een uitgebreide lijst met technische maatregelen.

De gemeentelijke dimensie krijgt in de EU strategie slechts beperkt de aandacht. De mobiliteitstransitie speelt zich echter vooral op regionaal en lokaal niveau af. Daarbij gaat het niet alleen om duurzaamheid, maar ook om bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, gezondheid en demografische verandering. Deze doelstellingen zouden veel sterker benadrukt moeten worden.

De VNG wil in haar standpunt de stedelijke en regionale mobiliteitsplannen centraal stellen en de randvoorwaarden definiëren die de EU kan bieden. Deze randvoorwaarden worden onderverdeeld in financiën en beleidsmaatregelen.

EU mobiliteitsplannen: stad en regio centraal stellen

Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met ruimtelijke planning. Schone, maar ook compacte steden en regio's met landelijk gebied die zorgen voor minder mobiliteit door de nabijheid van verschillende activiteiten en voorzieningen (wonen, werken, handel en vrije tijd) en voor andere actieve mobiliteit door infrastructuur voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Daarbij moet aandacht zijn voor bereikbaarheid en toegankelijkheid voor inwoners van de buitenwijken van steden en dorpskernen in het landelijk gebied.

Maar steden en regio's zijn ook multimodale hubs die goede bereikbaarheid en aansluitingen op een netwerk van regionale, nationale en internationale verbindingen nodig hebben.

De EU mobiliteitsplannen (SUMP) bestaan sinds 2013. Dit vrijwillige beleidsinstrument is bedoeld voor het mobiliteitsmanagement van steden en de verbindingen tussen steden en het omringende (peri urbaan) gebied. Het belang van het landelijk gebied moet in de Europese mobiliteitsplannen worden meegenomen, zodat een goede aansluiting en bereikbaarheid geborgd wordt.

De VNG wil dat de SUMP zoveel mogelijk aansluiten op de RMP's. De stad en de regio zijn de plek waar veel van de ambities op het gebied van het verminderen van het aantal verplaatsingen en veranderen van mobiliteit plaatsvinden. De SUMP moet de ambities van gemeenten niet beperken maar bij deze voorkeur uitdagen.

Nederlandse gemeenten kunnen ook een voortrekkersrol spelen. Veel landen kijken bijvoorbeeld naar Nederland voor het hoge aandeel aan fietsers. Er zijn in Europa veel goede ideeën zoals de 15-minutenstad of -wijk¹ beschikbaar. Bovendien nemen Nederlandse gemeenten actief deel aan EU netwerken² en kunnen helpen inspireren³.

Ondersteuning van mobiliteitsplannen: financiering

Financiële ondersteuning is nodig om de kostbare investeringen te doen in een leefbare gemeente, betere OV voorzieningen en de aanleg van infrastructuur. Het is vaak lastig voor gemeenten om in aanmerking te komen voor EU financiering door de versnippering van budgetten, de hoge eisen en lage slagingskans voor deelname aan fondsen en hoge lasten bij verantwoording.

Het is voor gemeenten noodzakelijk dat er voldoende flexibiliteit is voor lokaal en regionaal maatwerk en beperking van de administratieve lasten. Dit past bij de status van de SUMP en de vrijheid die steden en regio's moeten hebben in hun plannen.

De Commissie geeft in haar strategie aan dat zij gemeenten actief wil ondersteunen. Het bestaande TEN-T programma moet worden verbreed naar eerste/laatste kilometer oplossingen, waaronder multimodale mobiliteitshubs, park en ride faciliteiten en een veilige actieve infrastructuur voor wandelaars en fietsers. Bovendien moet in het nieuwe Horizonprogramma een missie ontwikkeld worden met klimaatneutrale en slimme steden als strategische prioriteit.

Om straks grootschalig over te stappen op elektrisch vervoer (vanuit TEN-T) is ook een verzwaring van het elektriciteitsnetwerk (vanuit TEN-E) nodig. Steden en regio's kunnen fungeren als proeftuinen voor de mobiliteitstransitie en daarvoor moet financiering zijn⁴. Dit gaat niet alleen om de technische kanten, maar ook om de sociale component zoals de omgang met actieve mobiliteit (bijvoorbeeld de mogelijkheid van elektrische fietsen tussen steden en fietslessen).

De VNG ondersteunt de grotere aandacht van de Commissie voor stedelijke mobiliteit in de financieringsprogramma's. Wel is het daarbij belangrijk dat er aandacht is voor het landelijk gebied. Het aanvragen van EU financiering en het combineren van verschillende budgetten moet eenvoudiger worden.

Ondersteuning van stedelijke en regionale mobiliteit: EU beleidsmaatregelen

In de strategie wordt ingezet op het duurzamer maken van bestaande mobiliteit via allerlei technische maatregelen en digitalisering. De strategie richt zich op bedrijven voor schonere voertuigen en infrastructuur voor schone brandstoffen en het verduurzamen van spoorvervoer, lucht- en scheepvaart.

De mobiliteitstransitie in gemeenten vraagt ook om een gedragsverandering en een omslag in omgaan met vervoer. De strategie bevat hiervoor niet altijd de oplossingen.

Tijdens Corona hebben veel landen actieve mobiliteit herontdekt. Fietsen en lopen zijn niet alleen gezonde en veerkrachtige modaliteiten maar ze zijn ook goed voor het klimaat. Daarom vragen wij de EU om ook op deze dossiers door bijvoorbeeld het delen van kennis en informatie en het op de agenda zetten van dit dossier actieve mobiliteit te bevorderen.

Waar de EU regels stelt zijn met name harmonisatie en standaardisatie noodzakelijk voor een gelijk speelveld. Een goede uitwisseling van data, strenge normen voor de uitstoot en verkeersveiligheid kunnen alleen op EU niveau worden geregeld.

Gemeentelijke milieuzones hebben een goede uitwisseling van kentekengegevens nodig voor handhaving uit het oogpunt van milieu, maar ook verkeersveiligheid en regulering van de openbare ruimte.

- 1 Het betekent dat bewoners op 15 minuten ("density") wandelen of fietsen ("design") alle essentiële functies vinden: winkels, kantoren, scholen, gezondheidszorg, sport, cultuur en ontspanning ("diversity").
- 2 Zoals Polis en Eurocities. Nijmegen heeft in het kader van de EU stedelijke agenda deelgenomen aan een partnerschap over mobiliteit.
- 3 Bijvoorbeeld bij de implementatie van een fietsinfrastructuur, <https://www.dutchcycling.nl/en>
- 4 Een goed voorbeeld voor zo'n pilot is het project voor de koppeling van energie en transportnetwerken <https://oostnl.nl/nl/nieuws/oost-nederland-het-living-lab-voor-smart-energy-hubs>

Voor verbetering van de verkeersveiligheid moet de EU regelgeving introduceren voor het gebruik van ISA (Intelligent Speed Adaptation) systemen in alle voertuigen. Dit kan een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid door ongevallen door een te hoge snelheid uit te sluiten en verder voor minder geluidsoverlast te zorgen. Voor lichte elektrische voertuigen (LEV) zoals elektrische steps en speed pedelecs is een eenduidig EU kader noodzakelijk. Dit geldt ook voor drones die in de toekomst een grotere rol zouden kunnen gaan spelen.

Een belangrijk domein voor betere EU regelgeving is de duurzaamheid en het beperken van de uitstoot. De voorstellen voor emissievrije voertuigen (CO2 normen en post euro VI normen) worden verwelkomd. Deze zouden niet alleen moeten gelden voor personenauto's en -bussen, maar ook voor andere categorieën voertuigen. Dit is de Non Road Mobile Machinery (NRMM) voor binnensteden, waar veel gebouwd wordt en in het kader van emissievrij bouwen nog veel winst valt te behalen. Voor de zero emissie stadslogistiek zijn schone busjes en vrachtwagens nodig. Ook missen steden de beleidsinstrumenten om vervuilende brommers/scooters en binnenvaartschepen aan te pakken.

Mobility as a Service (MaaS) is een belangrijk concept voor veel gemeenten. De EU zet in op multimodale tickets en geïntegreerde informatie over alle mogelijke (combinaties van) vervoer en deelvervoer⁵. De gemeente moet wel de regie houden om een wildgroei van aanbieders te voorkomen en om de openbare ruimte in steden op pijl te houden.

De noodzaak voor gemeentelijke regie speelt ook bij de verwachte groei van het aantal laadpalen en waterstofpunten⁶. Dit is van belang omdat de technische ontwikkelingen (naar snelladen en laadpleinen) snel gaan en vanuit het oogpunt van brandveiligheid. Op EU niveau moeten afspraken gemaakt worden over technologische standaarden en eisen van laadpalen (overal laden mogelijk maken via een pas of een app) en de verruiming van betalingsmogelijkheden.

Multimodale hubs in gemeenten betekenen ook een goede aansluiting op interstedelijke en internationale vervoersverbindingen. De Commissie wil het geregeld gemeenschappelijk vervoer van minder dan 500 km binnen de EU tegen 2030 koolstofneutraal maken en voorziet hiervoor een belangrijke rol voor een verdubbeling van het hogesnelheidsverkeer. Het goederenvervoer per spoor zou tot 2050 moeten verdubbelen en luchtvaart, scheepvaart en binnenvaart moeten verregaand verduurzaamd worden.

Naast verduurzaming zijn een betere harmonisatie van de regels in het spoorvervoer en de (overslag-) mogelijkheden tot kleinere stedelijke distributie belangrijke aandachtspunten. Publiek-private oplossingen kunnen een rol spelen bij het verminderen van vervoer door afspraken te maken met bedrijven over thuiswerken, het vestigingsbeleid of stadsdistributie.

De VNG ondersteunt de EU ambities om EU regelgeving aan te passen. Voor een gelijk speelveld zijn EU regels over harmonisatie en standaardisatie noodzakelijk. Wel wordt gepleit voor een goede uitvoerbaarheid voor gemeenten om regie te houden. Mobiliteit vergt ook een gedragsverandering. Publiek private samenwerking kan naast regelgeving ook een belangrijke rol spelen.

5 Via herziening van de EU richtlijn Intelligent Transport Systems (ITS)

6 Via de herziening van de alternatieve brandstoffeninfrastructuur richtlijn (AFID) en van de richtlijn voor energieprestaties gebouwen (EPBD) voor bepalingen aangaande laadinfra in de bebouwde omgeving