

5.11 Daarom is het nog maar de vraag in hoeverre het standpunt van de Commissie dat de voltooiing van de interne postmarkt dankzij meer mededinging tot meer banen zal leiden, waarmee het werkgelegenheidsverlies bij de traditionele exploitanten zou worden gecompenseerd, houdbaar is.

5.12 Ten aanzien van het groeipotentieel van de sector wordt in het voorstel slechts opgemerkt dat de kennelijk onontkoombare achteruitgang van de traditionele postdiensten in goede banen moet worden geleid. Er wordt geen gewag gemaakt van opvulling in het licht van de communicatiebehoeften zoals die bestaan in het kader van de strategie van Lissabon en de kennismaatschappij. Verder wordt evenmin aandacht besteed aan de gevolgen op het gebied van energie-efficiëntie.

5.13 In het voorstel behouden de lidstaten het leeuwendeel van de reguleringenvrijheid. Per saldo komt dit erop neer dat de „interne postmarkt” beperkt zal blijven tot het naast elkaar bestaan van 27 nationale organisaties en markten, en dat zonder

enige intracommunautaire samenhang. Het Comité herhaalt andermaal zijn roep om verwezenlijking van een gecommunautariseerde postsector met een binnen de gehele Unie geldende regelgeving inzake mededinging en universele dienstverlening.

5.14 Gegeven alle onzekerheden en risico's waarmee een volledige openstelling van de postmarkt omgeven is, kan het Comité er niet mee instemmen dat de ingangsdatum 1 januari 2009 moet zijn. Zulks temeer daar de postdiensten van de in 2004 toegetreden lidstaten onvoldoende tijd hebben gehad om zich aan de nieuwe situatie aan te passen.

5.15 Bijgevolg vraagt het Comité om de looptijd van de huidige richtlijn te verlengen en een eventuele volledige liberalisering van de postsector uit te stellen tot 1 januari 2012. Een en ander onder voorbehoud dat er eerst in nauwe samenwerking met alle betrokkenen geloofwaardige voorstellen worden geformuleerd die een meerwaarde hebben ten opzichte van de voorbehouden diensten.

Brussel, 26 april 2007

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Dimitris DIMITRIADIS

### **Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het thema Verkeer in stedelijke en grootstedelijke gebieden**

(2007/C 168/17)

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 19 januari 2006 besloten, overeenkomstig art. 29.2 van zijn reglement van orde, een advies op te stellen over bovengenoemd thema.

Net voordat de voorbereiding van dit initiatiefadvies werd afgerond, op 7 november 2006, wendde het Duitse voorzitterschap zich tot het Comité met het verzoek een verkennend advies op te stellen over het thema: „Verkeer in stedelijke en grootstedelijke gebieden”.

Het bureau van het EESC besloot de afdeling TEN zich over 5 van de in totaal 12 vragen van het voorzitterschap te laten buigen. De afdeling TEN besloot dit te doen in het kader van de lopende werkzaamheden over het thema „De situatie omtrent het openbaar vervoer en het regionale personenvervoer per spoor in Europa, met name in de nieuwe lidstaten”, dat daardoor dus werd uitgebreid.

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 22 maart 2007 goedgekeurd. Rapporteur was de heer RIBBE.

Tijdens zijn 435e zitting op 25 en 26 april 2007 (vergadering van 25 april 2007) heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité het volgende advies uitgebracht, dat met 106 stemmen voor en 2 stemmen tegen, bij 30 onthoudingen, is goedgekeurd.

#### **1. Conclusies en aanbevelingen**

1.1 Het EESC maakt zich grote zorgen over het feit dat het openbaar vervoer in de steden in hoog tempo terrein moet prijsgeven terwijl de totale verkeersdruk er sterk toeneemt, niet alleen in de oude maar zeker ook in de nieuwe lidstaten.

1.2 De druk van het verkeer, met name auto's, op steden wordt steeds groter en dit leidt tot allerlei problemen, die in de

meeste gevallen niet worden opgelost. Om deze tendens te keren moeten Commissie, lidstaten en gemeenten dan ook samen in actie komen.

1.3 Veertig procent van alle door het verkeer uitgestoten broeikasgassen heeft zijn oorsprong in Europa. Het stedelijke vervoersbeleid heeft dus gevolgen die veel verder reiken dan de stadsgrenzen zelf.

1.4 Om de kwaliteit van leven en de bescherming van het milieu in de steden te verbeteren en de doelstellingen inzake klimaatbescherming en energieefficiëntie te verwezenlijken moet aan twee voorwaarden worden voldaan. In de eerste plaats zou planologisch en vervoersbeleid er altijd op gericht moeten zijn geen of zo min mogelijk verkeer te genereren. Tweede prioriteit is dat verplaatsingen zo veel mogelijk op milieuvriendelijke wijze, dus met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet, plaatsvinden c.q. kunnen plaatsvinden.

1.5 Steden moeten leefbaar blijven; het kan niet zo zijn dat steden vooral op het autoverkeer worden afgestemd. Het moet afgelopen zijn met het beleid dat alle vervoerswijzen gelijktijdig ondersteund worden, omdat daartoe zowel het nodige geld als de nodige ruimte ontbreekt. Het EESC roept gemeenten, nationale regeringen en Commissie dan ook op dit principe bij alle regelingen en steunprogramma's toe te passen.

1.6 Het planologische en het bouwbeleid van de territoriale overheden dient voortaan verdere wanordelijke uitbreiding en functionele scheiding van stedelijke gebieden tegen te gaan, om zoveel mogelijk te voorkomen dat er verkeer wordt gegenereerd. Daarbij moet ook gebruik worden gemaakt van overkoepelende nationale en regionale planologische instrumenten; door het bouwbeleid in steden en in omliggende gebieden op elkaar af te stemmen kan van meet af aan worden tegengegaan dat extra verkeer wordt gegenereerd.

1.7 Het EESC dringt er tevens op aan dat de doelstellingen duidelijk in volgorde van belang worden gerangschikt en dat voorrang wordt gegeven aan het openbaar vervoer — en aan het fiets- en voetgangersverkeer — boven infrastructuurvoorzieningen voor motorvoertuigen. Alleen dan kunnen leefbaarheid en milieu in metropolen weer worden verbeterd.

1.8 Het Comité ziet uitbreiding van het openbaarvervoersaanbod dan ook als een belangrijk terrein, waarop Commissie, Parlement, lidstaten en gemeenten actie moeten ondernemen; niet alleen moeten er voorzorgsmaatregelen worden getroffen om milieu en volksgezondheid te beschermen, maar ook moet er worden gezorgd voor een zeker basisvervoersaanbod en moet de openbare dienstverlening t.b.v. de bevolking in het algemeen en gehandicapten in het bijzonder worden gewaarborgd.

1.9 Willen verdere nadelige gevolgen voor levenskwaliteit en milieu worden voorkomen, dan moeten systemen voor het openbaar personenvervoer in het kader van een geïntegreerd beleid op dit gebied hogere prioriteit krijgen. Dit geldt voor iedereen en met name voor de ca. 40 % van de Europese huishoudens zonder eigen auto. Hiermee gaf de Europese Commissie al bijna 10 jaar geleden in de mededeling „Ontwikkeling van het „Citizens” Network”<sup>(1)</sup> blijk van het nodige inzicht, maar vooralsnog is er nauwelijks iets van terug te vinden in het concrete beleid. Het EESC moet sowieso vaststellen dat tussen er een enorme kloof gaapt tussen de vele positieve voornemens die op het gebied van openbaar vervoer worden verkondigd en de politieke actie die daadwerkelijk wordt ondernomen.

<sup>(1)</sup> „Ontwikkeling van het „Citizen's Network” — het belang van een goed lokaal en regionaal personenvervoer en de bijdrage van de Europese Commissie aan de totstandkoming ervan” — COM(1998) 431 def. van 10.7.1998.

1.10 Het EESC verzoekt de Commissie in het kader van het aangekondigde Groenboek Stadsverkeer een pakket beleidsmaatregelen met duidelijke richtsnoeren en programma's in te dienen, om zo de desbetreffende doelstellingen gemakkelijker te kunnen verwezenlijken. Daarbij moet ook worden nagegaan waarom vele van de goede maatregelen die in het „Citizens' Network” werden aangekondigd, niet zijn uitgevoerd.

1.11 De lidstaten moeten zich verplicht voelen om vervoersbedrijven financieel tegemoet te komen voor de sociale diensten die zij van hen verlangen (bijv. gereduceerde tarieven voor scholieren, gepensioneerden, gehandicapten, enz.) en om gemeenten ondersteuning te bieden bij investeringsprojecten. Zoals in de Thematische strategie voor het stadsmilieu wordt bepleit zouden gemeenten plannen moeten opstellen voor een duurzaam stadsvervoer, met de verplichting om een verschuiving in de richting van milieuvriendelijke vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets- en voetgangersverkeer) tot stand te brengen die aan nog vast te leggen Europese minimumeisen voldoen. Dergelijke plannen moeten o.m. kwantitatieve doelstellingen voor de vergroting van het aandeel van het openbaar vervoer, het fiets- en het voetgangersverkeer bevatten. Doen zij dit niet, dan zouden zij geen communautaire steun meer mogen krijgen.

1.12 Ook om aan de EU-streefwaarden en -voorschriften inzake luchtkwaliteit in steden en vermindering van fijn stof en geluidsoverlast te kunnen voldoen moet voorrang worden gegeven aan de ontwikkeling van een aantrekkelijk openbaar vervoer met geavanceerde informatiesystemen en eigentijdse opties (bijv. kaartjes kopen via gsm, belbussen en -taxi's), reisadviezen en marketingdiensten. De „milieu-alliantie”, d.w.z. het samenspel van milieuvriendelijke vervoermiddelen als bus, trein en fiets, is dringend aan verbetering toe. Dienstregelingen moeten beter op elkaar afgestemd worden.

1.13 Het EESC adviseert de Commissie, de Raad, en met name het Comité van de Regio's te onderzoeken waarom sommige steden er wel in geslaagd zijn een milieuvriendelijke vervoersontwikkeling op gang te brengen, terwijl de situatie in veel andere steden maar blijft verslechteren. Het staat voor het EESC vast dat het niet alleen een kwestie van geld is, maar voor een zeer groot gedeelte ook van politiek bewustzijn en van politieke besluiten op het gebied van vervoer en huisvesting. Hieraan werken is minstens even belangrijk als het verzamelen en verspreiden van *best practices*, zoals bij het Civitas-project van de EU.

## 2. Hoofdpunten en achtergrond van het advies

2.1 De afgelopen jaren is het verkeer zowel binnen als buiten steden sterk toegenomen en vaak heeft zich een dramatische verandering voltrokken in de zgn. *modal split*: steeds meer ritten worden per auto afgelegd en steeds minder met het openbaar

vervoer. Dit geldt voor de overgrote meerderheid van de steden en agglomeraties in Europa. Onder „openbaar vervoer/openbare vervoersmiddelen” wordt in dit advies het volgende verstaan: het vervoer met bus, trein en tram, georganiseerd of uitbesteed door de overheid en uitgevoerd door particuliere, gemeentelijke of staatsbedrijven.

2.2 Vanaf de jaren '50 tot in de jaren '90 was de vervoersstrategie van de meeste West-Europese landen en veel gemeenten vrijwel uitsluitend gericht op ontwikkeling van de weginfrastructuur en het autoverkeer, terwijl in het openbaar vervoer vaak flink het mes werd gezet. Door een groot aantal bijkomende factoren, zoals de verschillen in grondprijzen tussen stad en platteland, een verkeerde ruimtelijke ordening en regionale planning, de belastingwetgeving en de vestigingsbesluiten van bedrijven (bedrijventerreinen buiten de bebouwde kom) zijn de verkeersdrukte en de afstanden tussen werk, school, voorzieningen en recreatie steeds groter geworden.

2.3 Deze ontwikkeling heeft allerlei gevolgen, zowel op sociaal-economisch gebied als voor de volksgezondheid en het milieu: banen verdwijnen, voor mensen die geen auto (willen) hebben wordt het steeds moeilijker zich te verplaatsen, gehandicapten kunnen in veel Europese steden nog altijd nauwelijks van het openbaar vervoer gebruik maken en de ecologische gevolgen, waaronder de klimaatverandering die een gevaar voor economie en milieu vormt, zijn onaanvaardbaar geworden.

2.4 Deze situatie is vooral te zien en te merken in de vele grote steden en agglomeraties, waar het leefklimaat door het almaar toenemende autoverkeer is verslechterd: de inwoners klagen over geluidsoverlast en luchtverontreiniging en grote delen van de ruimte worden gebruikt voor auto's en infrastructuurvoorzieningen voor auto's, hetgeen ten koste gaat van het woongenot en de kwaliteit van de steden. Het EESC herinnert eraan dat ca. 80 % van de Europeanen in stedelijke gebieden woont; het gaat dus om veel mensen. Maar ook automobilisten klagen; zij lijden onder de lange files en de zoektocht naar parkeerplaatsen, om maar twee alledaagse voorbeelden te geven.

2.5 Veertig procent van alle door het verkeer uitgestoten broeikasgassen is afkomstig van het Europese stadsverkeer<sup>(2)</sup>, en het autoverkeer neemt daarvan het grootste gedeelte voor zijn rekening. In de spits, dus als de grootste verkeersproblemen zich voordoen, is het openbaar vervoer tien keer zo energiezuinig en dus emissiearm als de auto<sup>(3)</sup>. Als mensen hun auto meer zouden laten staan en meer gebruik zouden maken van het openbaar vervoer of zouden gaan fietsen of lopen, zou de druk op steden dus enorm verminderd worden. Alleen door te voorkomen dat verkeer wordt gegenereerd en door mensen uit hun

auto en in het openbaar vervoer te krijgen kunnen de lidstaten en de EU hun Kyoto-verplichtingen nakomen en hun emissies zelfs nog verder terugdringen.

2.6 Talloze officiële documenten en wetenschappelijke studies zijn de afgelopen jaren verschenen, de meeste daarvan met dezelfde strekking: de stad moet leefbaar blijven en mag dus niet geheel en al „autovriendelijk” wordt gemaakt, hoe belangrijk de auto in de hedendaagse samenleving ook is. Openbaar vervoer en milieuvriendelijke vormen van eigen vervoer (fietsen of lopen) moeten de pijlers van een moderne stedelijke vervoersplanning vormen.

2.7 *Een goed functionerend Europees vervoerssysteem vergt een aantrekkelijk en milieuvriendelijk lokaal en regionaal personenvervoer. Dit draagt bij tot de economische groei en werkgelegenheid en vermindert de verkeersdrukte. Dankzij een geringer energieverbruik, een geringere geluidsoverlast en een geringere uitstoot van schadelijke stoffen wordt bovendien bijgedragen tot herstel van het milieu. De sociale uitsluiting wordt teruggedrongen door mensen de mogelijkheid te bieden hun werk, school, winkels, medische en recreatievoorzieningen ook zonder auto te bereiken, waarbij rekening wordt gehouden met het feit dat vrouwen, jongeren, ouderen, werklozen en gehandicapten extra afhankelijk zijn van openbare vervoersmiddelen. Een aantrekkelijk en milieuvriendelijk personenvervoer is in steden van fundamenteel belang.* Deze constatering, die de Commissie bijna 10 jaar geleden in haar mededeling „Ontwikkeling van het Citizens' Network”<sup>(4)</sup> deed, zegt eigenlijk alles wat er politiek gezien over dit onderwerp te zeggen valt. Het EESC heeft destijds zijn steun aan de mededeling betuigd, staat ook nu nog achter de daarin opgedane uitspraken en erkent uitdrukkelijk het belang van het openbaar vervoer en emissieloze vervoerswijzen.

2.8 Veranderd is er namelijk nauwelijks iets. Integendeel, doordat het beleid tientallen jaren lang op de aanleg van wegen was gericht, is de ruimtelijke en economische structuur binnen en buiten de stad inmiddels optimaal afgestemd resp. aangevoerd op het autoverkeer, iets dat alleen nog met de grootste moeite veranderd zou kunnen worden. Omdat deze structuren dus vastliggen — een fenomeen dat nu ook in de nieuwe lidstaten waargenomen kan worden — en omdat de politieke wil om structurele veranderingen in het vervoersbeleid door te voeren eigenlijk ontbreekt<sup>(5)</sup>, staat men nog altijd voor de uitdaging om de negatieve vervoerstendensen te stoppen en zo mogelijk te keren — iets waarbij tot dusver nauwelijks succes is geboekt. Het feit dat men er in enkele steden (bijv. Freiburg en Münster in Duitsland of Delft in Nederland) door middel van een duidelijk *push-and-pull*-beleid in is geslaagd deze tendensen te keren, bewijst echter dat de ontwikkelingen door de politiek te beïnvloeden zijn.

2.9 De Commissie gaf in haar document „Citizens' Network”<sup>(6)</sup> aan dat zij prioriteit wilde geven aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer en het lokale en regionale treinreizigersvervoer en dat er volgens haar zelfs een „push and

<sup>(2)</sup> DG TEN Roadmap 2006/TREN/029.

<sup>(3)</sup> UITP „Die Rolle des ÖPNV bei der Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen und der Verbesserung der Energieeffizienz”, März 2006.

<sup>(4)</sup> COM(1998) 431 van 10.7.1998.

<sup>(5)</sup> O.a. onder verwijzing naar het economisch belang van de automobiel-industrie

<sup>(6)</sup> COM(1998) 431 final

pull"-strategie gevolgd moest worden om de auto bewust uit de stad te weren en het openbaar vervoer een forse impuls te geven. Gezien de onveranderde ontwikkelingen kan men slechts concluderen dat de Commissie er nauwelijks in geslaagd is haar woorden om te zetten in daden. Al met al lijkt het beleid niet veel verder te komen dan aankondigingen, onderzoeksprojecten en (enkele) modelprojecten en dit valt diep te betreuren.

### 3. Algemene opmerkingen

#### 3.1 *Huidige situatie van het openbaar vervoer in de nieuwe EU-lidstaten*

3.1.1 Qua milieuvriendelijk en sociaal verantwoord verkeersmanagement staan veel Midden- en Oost-Europese landen er thans beter voor dan West-Europa. De vervoersector heeft zich in deze landen om historische en politieke redenen anders ontwikkeld dan in West-Europa; het openbaar vervoer trok lange tijd veel meer mensen dan de auto, zowel in het stads- en streekvervoer als in het vervoer over lange afstanden.

3.1.2 Hoewel er sinds de val van het IJzeren Gordijn een uitermate sterke tendens in de richting van het West-Europese ontwikkelingspatroon waargenomen kan worden, geven diverse milieu-indicatoren op het gebied van oppervlaktegebruik en verkeer aan dat de Midden- en Oost-Europese landen het er nog altijd beter van afbrengen dan West-Europa.

3.1.3 Niettemin zijn de ontwikkelingen op vervoersgebied in de Midden- en Oost-Europese landen zorgwekkend: het auto-bezit groeit gestaag en de ongebreidelde verstedelijking en suburbanisatie, die hun weerslag hebben op het openbaar vervoer in en de aantrekkelijkheid van binnensteden, nemen alarmerende vormen aan. Het EESC vindt dat de lokale en regionale overheden, de lidstaten, de Commissie en het Europees Parlement dringend in actie moeten komen om deze verkeerde ontwikkelingen ook in de Midden- en Oost-Europese landen tegen te gaan.

3.1.4 Het vervoersbeleid van de regeringen in de Midden- en Oost-Europese landen is hoofdzakelijk gericht op de aanleg van nieuwe auto(snel)wegen. De meeste centrale regeringen hebben hun handen afgetrokken van het eens centraal georganiseerde en door de staat geëxploiteerde openbaar vervoer, waarvoor zij zich nu volstrekt niet verantwoordelijk meer voelen. Investeringsubsidies, zoals die in Duitsland bijvoorbeeld bestaan in het kader van de Wet Financiering Gemeentelijk Vervoer en waarbij middelen uit de nationale begroting worden ingezet om de lokale en regionale overheden te helpen bij het opbouwen en het aantrekkelijker maken van het openbaarvervoersaanbod, zijn in veel Midden- en Oost-Europese landen onbekend. Dergelijke soort steunregelingen zouden dan ook uitgewerkt moeten worden. Bovendien lopen de meeste Midden- en Oost-Europese landen op het gebied van klantgerichtheid, comfort, informatie en marketing binnen het openbaar vervoer ver achter bij de EU-15; hier moet iets aan gedaan worden.

3.1.5 Bij de verdeling van de weinige EU-middelen die beschikbaar worden gesteld voor investeringen in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld uit het EFRO, doemen nog meer problemen op. Enerzijds zijn het vaak de centrale regeringen die „hun” prioriteiten vastleggen en in het kader van de operationele programma's in Brussel aanmelden, terwijl deze prioriteiten vaak niet overeenkomen met die van de gemeenten. Bovendien heeft de studiegroep vernomen dat de aanvraagprocedures voor projecten op het gebied van het openbaar vervoer veel lastiger en ingewikkelder zijn dan in het geval van investeringen in de aanleg van wegen. Daarbij komt ook nog dat er bij de in vergelijking weinige projecten op het gebied van het openbaar vervoer sprake is van concurrentie tussen grootschalige projecten zoals de aanleg van metrosystemen en de uitbreiding van de — veel goedkopere — tram- en bussystemen.

3.1.6 Aangezien de beschikbare publieke middelen steeds schaarser worden, dient ook bij het openbaar vervoer gekeken te worden naar de kosten-batenverhouding. De financiële middelen moeten een zo ruim mogelijk aanbod aan aantrekkelijke vervoersmogelijkheden opleveren, met een compact netwerk van haltes en lijnen en goede aansluitingen tussen stads- en streekvervoer. Tramsystemen vergen slechts zo'n 10 % van de investeringskosten van metrosystemen, terwijl ze vaak even doeltreffend zijn, en ook de latere kosten zijn lager. De fouten van veel West-Europese steden, zoals het Franse Nantes dat een uitstekend tram- en trolleybusstelsel heeft afgeschaft en nu weer een miljoenen euro's kostend tramsysteem aanlegt om zijn verkeersproblemen op te lossen, mogen in de Midden- en Oost-Europese landen niet herhaald worden.

3.1.7 Bovenbeschreven tendensen in de Midden- en Oost-Europese landen beginnen zo steeds meer te lijken op de ontwikkelingen die in de EU-15 al jaren als niet-duurzaam en onverantwoord worden beschouwd.

#### 3.2 *De ontwikkelingen in het stadsvervoer van de afgelopen decennia*

3.2.1 De afgelopen jaren heeft zich een grootschalige verandering voltrokken, waardoor het openbaar vervoer in de stad in een moeilijker concurrentiepositie terecht is gekomen:

- De auto is al lang geen luxeartikel meer, maar een algemeen beschikbaar en steeds comfortabeler gebruiksvoorwerp. Daarbij tekent het EESC wel aan dat 40 % van de huishoudens in de EU niet over een auto beschikt of wil beschikken.
- Rond de auto en alle daaraan verbonden economische sectoren is een zeer invloedrijke lobby ontstaan.
- Met de auto reizen is uitermate comfortabel: de auto is bijna altijd beschikbaar, je hoeft niet over te stappen, je hebt dankzij de airconditioning nauwelijks nog last van weersinvloeden; de auto biedt daardoor vele voordelen ten opzichte van het openbaar vervoer.

- Een van de oorzaken van de verkeersgroei is ongetwijfeld de functiescheiding in stedelijke gebieden: in het ene gedeelte van de stad (of zelfs in een omliggende gemeente) wordt gewoon, in een ander gedeelte gewerkt, weer ergens anders worden inkopen gedaan, nog weer ergens anders de vrije tijd doorgebracht. De aanleg van winkelcentra aan de rand van de stad is illustratief voor deze ontwikkeling.
- Steden hebben lange tijd forse investeringen gedaan om aan de steeds grotere behoeften van het autoverkeer tegemoet te komen: straten werden verbreed, parkeergarages gebouwd, technische systemen geïnstalleerd, alles om het almaar groeiende verkeer überhaupt nog in goede banen te kunnen leiden.
- Tegelijkertijd verdween bijvoorbeeld de tram in veel grote steden uit het straatbeeld (bijv. Hamburg, West-Berlijn en Nantes) en veel metropolen verwaarloosden hun openbaar vervoer en hadden ook minder aandacht voor de behoeften van fietsers en voetgangers.
- In de meeste steden werd te weinig in het openbaar vervoer en in de infrastructuur voor fietsers en voetgangers geïnvesteerd om een aantrekkelijk alternatief voor de auto te kunnen ontwikkelen.
- Vaak zijn het openbaar vervoer in de steden en het streekvervoer onvoldoende op elkaar aangesloten en afgestemd. Ook ontbreken in vele grote steden rechtstreekse verbindingen; de reis tussen voorsteden en stadswijken verloopt dan via het centrum en kost in vergelijking met de auto te veel tijd.

3.2.2 Het EESC is zich ervan bewust dat er geen universeel model is dat op alle Europese steden van toepassing is. De ontwikkeling is van stad tot stad en van regio tot regio verschillend verlopen. Er zijn namelijk ook steden die er de afgelopen jaren of zelfs decennia van alles aan gedaan hebben om het openbaar vervoer en het fiets- en voetgangersverkeer te bevorderen. Zo valt het op dat bijv. de infrastructuur voor fietsers in Brussel anders is dan in Amsterdam of Münster, en net zo verschillend is het aandeel van de fiets in het totale verkeer. Steden als Freiburg, Mulhouse en onlangs nog Parijs hebben nieuwe tramlijnen aangelegd en zo veel mensen ertoe kunnen brengen hun auto te laten staan.

3.2.3 Er zijn ook enkele positieve voorbeelden in de nieuwe lidstaten te vinden, waar gemeenten de omwentelingen met succes hebben doorstaan en wat het openbaar vervoer betreft goed bezig zijn. Het Poolse Krakau is ongetwijfeld een van deze steden. Een bezoek van de voor dit advies verantwoordelijke studiegroep in Krakau heeft dit overduidelijk gemaakt. Onafhankelijke groeperingen op het gebied van vervoersplanning en milieu in Krakau zijn erin geslaagd de gemeente ervan te overtuigen het openbaar vervoer met de zeer beperkte financiële middelen te moderniseren en te verbeteren. De instandhouding,

de modernisering en zelfs gedeelte uitbreiding van een fascinerend dicht netwerk van trams — met nieuwe trams, moderne bussen en haltes, invoering van voorrang voor het openbaar vervoer bij verkeerslichten, aparte rijstroken voor trams en bussen — maar ook de consequente reorganisatie en gedeeltelijke heroriëntatie van de beheersactiviteiten beginnen hun vruchten af te werpen. De vervoerskosten worden voor bijna 90 % gedekt, wat ver boven het gebruikelijke niveau is. Dit cijfer zou zelfs nog verbeterd kunnen worden indien de gemeentelijke vervoersbedrijven niet te kampen zouden hebben met een forse inkomstenderving doordat de centrale regering gereduceerde tarieven voor bepaalde groepen reizigers (zoals scholieren, studenten, gepensioneerden, gehandicapten) heeft ingevoerd, zonder daarvoor een vergoeding te geven.

3.2.4 Het EESC is uiteraard geen tegenstander van dit soort tariefreducties voor bepaalde groepen reizigers, maar vindt wel dat de vervoersbedrijven niet met de kosten daarvan opgezadeld zouden mogen worden.

3.2.5 De analyse van het succes van Krakau brengt echter ook problemen aan het licht waarmee niet alleen gemeenten, maar ook openbaarvervoersbedrijven te kampen hebben: tekortschietende kennis in de politiek (helaas op alle hiërarchische niveaus), de sociale status van vervoersmiddelen (auto=modern, openbaar vervoer=ouderwets, iets voor mensen met beperkte financiële middelen), geen aandacht voor het effect van stadsontwikkeling op het verkeer, gebrekkige afstemming tussen stadsverkeer en verkeer in omliggende gebieden.

3.2.6 In enkele steden begint zich in ieder geval een gedeeltelijke mentaliteitsverandering af te tekenen: er wordt geïnvesteerd in milieuvriendelijkere vervoersmiddelen, iets waar het EESC zeer over te spreken is. Gezien de beperkte overheidsmiddelen en de zeer negatieve gevolgen van het autoverkeer in binnensteden moet het afgelopen zijn met het beleid dat alle vervoerswijzen in gelijke mate ondersteund worden. De rol van de auto in de stad zou, geheel in de geest van de inmiddels bijna 10 jaar oude ideeën van het Citizen's Network, teruggedrongen moeten worden. Dit vergt niet alleen grootscheepse maatregelen om het openbaar vervoer, fietsen en lopen veel aantrekkelijker te maken, maar ook beleid om het autogebruik bewust te ontmoedigen. Er is namelijk noch genoeg geld noch genoeg ruimte om zowel de infrastructuur voor auto's als de infrastructuur voor het openbaar vervoer uit te breiden.

3.2.7 Alleen wanneer de doelstellingen duidelijk in volgorde van belang worden gerangschikt en voorrang wordt gegeven aan het openbaar vervoer — en aan het fiets- en voetgangersverkeer — boven infrastructuurvoorzieningen voor motorvoertuigen,

kunnen leefbaarheid en milieu in metropolen weer worden verbeterd. Bij de beleidsvorming en in het planologische proces moet dan ook worden gekeken naar de belangen van het openbaar vervoer alvorens besluiten op het gebied van ruimtelijke ordening of de verdere aanleg van verkeersverbindingen worden getroffen.

3.2.8 De maatregelen die de gemeenten zouden moeten toepassen, zijn enorm divers: het zou te ver gaan deze allemaal in dit advies op te sommen. Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken moet niet alleen worden gezorgd voor verbeteringen op het gebied van frequentie, snelheid, schoonheid en veiligheid, informatie enz. Beschikbaarheid en toegankelijkheid (vooral van belang voor gehandicapten, moeders met kinderen, enz.) moeten als voorwaarden sine qua non in de planning worden vastgelegd. Bij „beschikbaarheid” moet vooral worden gedacht aan het waarborgen van goede aansluitingen; middels een samenhangend vervoersaanbod moeten alle gebruikers zich van de ene plaats naar de andere kunnen begeven. Billijke tarieven zijn van grote invloed op het vervoermiddel dat men kiest. Beleidsmakers zouden nog meer concrete, praktische ideeën aangereikt moeten krijgen om een dergelijke kwaliteitsverbetering tot stand te brengen. Ook minder (en dus duurder) parkeermogelijkheden in het centrum en in plaats daarvan meer en goedkope parkeergelegenheden bij het eindpunt van lokale treinen, aparte tram- en busstroken die deels natuurlijk ten koste van de ruimte voor auto's (moeten) gaan, zijn maatregelen om mensen uit de auto te krijgen (bij het beperken van het aantal parkeerplaatsen moet er wel op worden gelet dat er voldoende invalidenparkeerplaatsen beschikbaar blijven). Londen en Stockholm (na een referendum!) zijn begonnen met het invoeren van een tolheffing voor auto's die de binnenstad inrijden (resp. bepaalde straten gebruiken) en boeken daarmee goede resultaten. In Madrid en andere grote Europese steden worden dergelijke systemen uitgetest.

3.2.9 In Londen bijvoorbeeld worden de tolgeden grotendeels in het bussysteem geïnvesteerd. Dit alleen al heeft geleid tot een opmerkelijke verbetering van het openbaar vervoer en tot een duidelijke vermindering van de emissie van broeikasgassen (ca. -10 %), van het energieverbruik (-20 %) en van de emissie van stikstofoxide en van kleine stofdeeltjes (-16 %) (?).

3.2.10 Deze goede voorbeelden en de beschikbaarheid van *best practices* — die o.m. via het Civitas-project van de EU gepromoot en gedocumenteerd worden — ten spijt gaat de tendens nog niet in de richting van een echt „nieuw” stedelijk vervoersbeleid. Iedere dag weer betalen de West-Europese steden een hoge prijs voor „fouten” die in het verleden gemaakt zijn en die nu in de Midden- en Oost-Europese landen herhaald worden.

3.2.11 In de allereerste plaats zou planologisch en vervoersbeleid er altijd op gericht moeten zijn geen of zo min mogelijk

verkeer te genereren. Tweede prioriteit is dat verplaatsingen zo veel mogelijk op milieuvriendelijke wijze, dus met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet, plaatsvinden c.q. kunnen plaatsvinden.

3.2.12 Daartoe moet een uitgebreide mix van organisatorische en planologische maatregelen worden samengesteld en moeten de nodige investeringsbesluiten worden getroffen. Dat een duurzame stedelijke vervoersplanning haalbaar is en de leefomstandigheden in de stad daardoor worden verbeterd zonder dat de economische kracht wordt aangetast, blijkt uit tal van voorbeelden in de Europese steden. Het is echter ook duidelijk dat dit soort maatregelen op veel plaatsen nog niet zijn getroffen, wegens gebrek aan kennis van zaken of omdat de politieke prioriteiten elders liggen.

3.2.13 Het EESC adviseert de Commissie, de Raad, en met name het Comité van de Regio's te onderzoeken waarom sommige steden er wel in geslaagd zijn een milieuvriendelijke vervoersontwikkeling op gang te brengen, terwijl de situatie in andere steden maar blijft verslechteren. Het staat vast voor het EESC dat het niet alleen een kwestie van geld is, maar ook voor een zeer groot gedeelte van politiek bewustzijn en van politieke besluiten op het gebied van vervoer en huisvesting. Hieraan werken is minstens even belangrijk als het verzamelen en verspreiden van *best practices*.

### 3.3 De vragen van het Duitse voorzitterschap

3.3.1 Coördinatie van de vervoersplanning en het bouwbeleid (hoe kunnen stadsontwikkeling en openbaarvervoersnetwerken gecoördineerd worden?)

3.3.1.1 Er is geen twijfel over mogelijk: in de meeste gevallen moet er bij de planning voor een betere coördinatie worden gezorgd. Dat de verkeersinfrastructuur en de stedelijke ontwikkeling elkaar beïnvloeden zijn is al geruime tijd bekend. Het ruimtelijke ordeningsbeleid en het bouwbeleid, waarvoor de gemeenten de hoofdverantwoordelijkheid dragen, zijn daarom bepalende factoren voor de omvang en de aard van toekomstig verkeer. Een beter gecoördineerd regionaal ruimtelijkeordeningsbeleid moet ook bevorderen dat nieuwe wijken geen verkeer genereren en moet ongecontroleerde stadsuitbreiding en de aanleg van winkelcentra en bedrijventerreinen in de randgebieden ten koste van de binnensteden voorkomen.

3.3.1.2 Goede (openbaarvervoers)verbindingen maken bestaande en nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen natuurlijk veel aantrekkelijker. Dit kan vrij eenvoudig aan de hand van veranderingen in de grondprijs worden aangetoond. Dergelijke verbindingen zijn echter ook noodzakelijk om te voorkomen dat het milieu nog veel meer te verduren krijgt.

(?) zie voetnoot 3

3.3.1.3 Het is voor het EESC een uitgemaakte zaak dat grootstedelijke gebieden — en eigenlijk alle steden — zich sterker moeten gaan richten op zogenoemde stadsinbreiding. Dit houdt in dat er eerst wordt gekeken of er binnen de stad nog ruimte is om te bouwen voordat gebieden aan de rand van de stad of in randgemeenten worden ontgonnen. Deze opvatting sluit ook aan bij de doelstellingen van de EU-bodemstrategie.

3.3.1.4 Verder moeten er verkeersluwe, compacte wijken met gemengde functies ontwikkeld worden, waarin plaats is voor de nodige winkels en bedrijven en wordt geaccepteerd dat het autoverkeer op grote schaal langzamer moet rijden en zich aan de overige verkeersdeelnemers moet aanpassen. Op deze manier moeten de steden weer leefbaar worden. Daartoe moeten op grote schaal verkeersremmende maatregelen worden getroffen en moeten er meer woonerven, waar voetgangers en fietsers voorrang op het gemotoriseerd verkeer hebben, en voetgangerszones komen. De verkeersdrukke kan enorm worden beperkt als de sociale en culturele mogelijkheden in wijken worden verbeterd en wijken over eigen winkel- en vrijetijdsvoorzieningen beschikken.

3.3.2 Zorgen voor een doeltreffend en aantrekkelijk openbaar vervoer om de druk van het eigen vervoer in steden te beperken (marktregulering, financiering, klanttevredenheid)

3.3.2.1 Beperking van de overlast van het eigen vervoer in stedelijke gebieden is alleen mogelijk indien er een efficiënt en aantrekkelijk openbaar vervoer voorhanden is. „Aantrekkelijk” en „efficiënt” houdt in dit verband in dat er in kwantitatief en kwalitatief opzicht een dusdanig aanbod is dat het mensen zo gemakkelijk en aangenaam mogelijk wordt gemaakt om van het openbaar vervoer gebruik te maken.

3.3.2.2 Het is niet de taak van het EESC om in een advies het hele scala aan noodzakelijke maatregelen op het gebied van marktregulering, financiering en klanttevredenheid op te sommen. Maar het staat wel vast dat de aantrekkelijkheid van een bepaald vervoersmiddel niet alleen wordt bepaald door kwantiteit en kwaliteit van het aanbod, maar ook door de prijs. Doorberekening van de externe vervoerskosten, wat vaak genoeg door de politiek is aangekondigd, zou de concurrentiepositie van het openbaar vervoer zeker helpen verbeteren.

3.3.2.3 Mensen zullen hun auto alleen laten staan als het openbaar vervoer niet te duur is, d.w.z. als er kwalitatief goede diensten tegen een redelijke prijs worden aangeboden. Dit kan alleen als de efficiency van het openbaar vervoer constant wordt verhoogd. Is het optimale punt daarbij eenmaal bereikt, dan kan ook de kostendekkingsgraad worden verhoogd. Het mag echter geen beleidsdoelstelling zijn dat de investerings- en exploitatiekosten van het openbaar vervoer volledig door de kaartverkoop worden gedekt. Een dergelijke eenzijdige bedrijfseconomische kostenberekening is namelijk funest voor de doorberekening van de externe kosten van het verkeer in de steden. Het EESC acht het dan ook uiterst belangrijk dat de werkelijke kosten in het verkeer zichtbaar worden gemaakt, en daarbij hoort ook doorberekening van de externe kosten. Doorberekening van de externe vervoerskosten, wat vaak genoeg door de politiek is

aangekondigd, zou de concurrentiepositie van het openbaar vervoer zeker helpen verbeteren.

3.3.2.4 Nationale infrastructuurbesluiten (bijv. doorgaande wegen die ook voor vervoer over kleine afstanden worden gebruikt), fiscale randvoorwaarden (verwijderingsbijdrage voor auto's, brandstofheffingen, milieuheffingen ter financiering van het openbaar vervoer, enz) en ook het EU-stimuleringsbeleid (bijv. in het kader van de trans-Europese netwerken) zijn belangrijke factoren die van invloed zijn op de keuze van vervoersmiddel en daarmee op de kans om een betaalbaar en klantgericht openbaar vervoer met een dicht netwerk en snelle en stipte diensten op te bouwen.

3.3.2.5 Om te zorgen voor een efficiënt en aantrekkelijk openbaar vervoer en om de overlast van het gemotoriseerde eigen vervoer en het wegtransport in stedelijke gebieden (niet van het wenselijke fiets- en voetgangersverkeer) te beperken, moeten het ruimtelijkeorderingsbeleid en de verkeersplanning met elkaar worden geïntegreerd, waarbij alle verkeersmodaliteiten en -doelstellingen in stad én ommeland worden geëvalueerd. Nadat de doelstellingen in volgorde van belangrijkheid zijn gerangschikt en op basis daarvan strategieën zijn ontwikkeld, moet een breed scala aan maatregelen worden omgezet in beleid en communicatie. Om dit te kunnen realiseren is integratie van dat ruimtelijkeorderingsbevoegdheden en financieringsbevoegdheden belangrijk. Verder moeten er verkeersarme, compacte wijken met gemengde functies ontwikkeld worden, waarin ook plaats is voor bedrijven en langzaam verkeer wordt geaccepteerd en ontwikkeld. Op deze manier moeten de steden weer leefbaar worden.

3.3.2.6 Om het in de landelijke omgeving gebruikte of van verre komende privé-vervoer op aantrekkelijke en praktische wijze op het openbare stedelijke vervoersnetwerk te laten aansluiten zouden (zie ook par. 3.2.8) op geschikte knooppunten aan de rand van de stad goedkope en gemakkelijke parkeermogelijkheden met voldoende voorzieningen gecreëerd moeten worden („Park and Ride”).

3.3.2.7 Als sturende maatregel om het autoverkeer terug te dringen en mensen ertoe te bewegen van andere vervoersmiddelen gebruik te maken pleit het EESC er ook voor dat de brandstofaccijnzen in de EU geleidelijk worden opgetrokken tot hetzelfde hoge niveau, om tot een uniforme concurrentiesituatie te komen en financieringsbronnen voor het openbaar vervoer aan te boren.

3.3.3 Bevordering van het fiets- en voetgangersverkeer

3.3.3.1 Eén op de drie verplaatsingen (ongeacht de lengte) gebeurt te voet of met de fiets. De grote rol van het fiets- en voetgangersverkeer in Europese steden is dus wel duidelijk. Anderzijds wordt nog altijd bij meer dan de helft van alle verplaatsingen onder de 5 km van de auto gebruik gemaakt, hoewel de fiets op deze afstand vaak sneller zou zijn. Indien de bereikbaarheid van haltes wordt verbeterd en het gemakkelijker wordt gemaakt fietsen te stallen en mee te nemen, zouden in

steden ook langere afstanden met een combinatie van milieuvriendelijke vervoersmiddelen afgelegd kunnen worden en zou het aandeel van de auto in het vervoer teruggebracht kunnen worden. (In het verkennende advies „De bevordering van grensoverschrijdend fietsverkeer” — TEN/277, R/CESE 148/2007 — wordt apart ingegaan op de vraag hoe fietsen op Europees niveau, over de landsgrenzen heen, gestimuleerd kan worden.)

3.3.3.2 Als openbaar vervoersmiddel biedt de openbare fiets („citybike”) de mogelijkheid in de hele stad afstanden met de fiets af te leggen. Deze fietsen kunnen bij openbare fietsstations worden geleend en bij ieder willekeurig station weer worden ingeleverd. Het enige wat men hoeft te doen is zich te laten registreren, bijv. met een creditcard. Er moeten schappelijke tarieven worden gerekend.

3.3.3.3 Fietsen en lopen is niet alleen uitermate milieuvriendelijk maar ook nog gezond. In onze maatschappij, waarin gebrek aan beweging inmiddels tot hoge gezondheidskosten leidt, zou het ook om gezondheidspolitieke redenen zonder meer wenselijk zijn het aandeel van het fiets- en voetgangersverkeer te vergroten.

3.3.3.4 Het is niet moeilijk te begrijpen dat hiervoor wel goede infrastructuur voorhanden moet zijn. Voor fietsers betekent dit niet alleen fietspaden in de stad, maar ook beveiligde stallingsmogelijkheden en andere voorzieningen (bijv. mogelijkheden om de fiets mee te nemen in het openbaar vervoer). Het beste voorbeeld van een goede infrastructuur voor fietsers in Europa is misschien wel te vinden in Nederland. Daarom is ook niet zozeer de vraag wat gemeenten kunnen doen, maar eerder waarom zij nog steeds geen gebruik hebben gemaakt van de relatief goedkope mogelijkheden om het fiets- en voetgangersverkeer aantrekkelijker te maken.

3.3.3.5 Juist in stedelijke gebieden, die aangenamer moeten worden om te wonen en te verblijven en waar ook de EU-richtlijnen inzake luchtkwaliteit en omgevingslawaai allang toegepast hadden moeten worden, is het bijzonder belangrijk dat fietsen en lopen wordt gestimuleerd. Wanneer de verdeling van het totale vervoer over de verschillende modaliteiten in Europese metropolen en stedelijke gebieden wordt vergeleken, wordt duidelijk dat er naast begeleidende steun- en imagomaatregelen bepalende factoren zijn voor het hoge aandeel van deze vervoersmiddelen aan de dagelijkse verplaatsingen en voor de aantrekkelijkheid van de infrastructuur: autoluwe en autovrije gebieden, dicht netwerk, voorrang bij kruisingen en verkeerslichten, trottoirbreedte, wegmarkering, wacht- en rustruimtes, fietsstallingen en stations, voorlichtingscampagnes (*walk-to-school-days*, „op de fiets naar het werk”-wedstrijden, autovrije dagen, mogelijkheden om de fiets in het openbaar vervoer mee te nemen). Ook zou het zinvol zijn een speciale gemeenteambtenaar aan te wijzen die verantwoordelijk is voor fietspaden en trottoirs.

### 3.3.4 Gebruik van moderne informatie-, communicatie- en regeltechnieken

3.3.4.1 Verkeerstelematica kan tot een verschuiving in de richting van het openbaar vervoer en tot een betere benutting van de bestaande capaciteit bijdragen. Dit komt de verkeersveiligheid en het milieu ten goede. Helaas staan milieu en *modal shift* niet centraal bij de ontwikkeling en het gebruik van de vervoerstelematica. Het EESC ziet met lede ogen aan dat miljoenen euro's aan onderzoek- en ontwikkelingsgeld alsook de subsidies op dit gebied eerder tot doorstroming van het autoverkeer hebben geleid en niet tot ook maar enige vermindering van de milieuverontreiniging. Zo is de verhoging van de bestaande capaciteit door de verbeterde doorstroming geen beletsel geweest om het bestaande wegennet uit te breiden. Dat bij files meer mensen van het openbaar vervoer gebruik maken leidt niet tot een gelijkmatiger gebruik hiervan en werkt dus uit oogpunt van het openbaar vervoer eerder contraproductief.

3.3.4.2 Het EESC pleit ervoor dat in het openbaar vervoer op korte termijn gebruik gemaakt gaat worden van verkeerstelematica om uitvoerige verkeers- en reizigersinformatie te kunnen verschaffen. Ook ziet het mogelijkheden op het vlak van vlootbeheer en stadslogistiek (voorkomen van lege ritten, bundelen van ritten). Verder zou in het kader van een geïntegreerde verkeersplanning gebruik gemaakt moeten worden van telematicasystemen om de efficiency te vergroten en zo te voorkomen dat de bestaande infrastructuur uitgebreid moet worden. Al met al is het alleen zinvol telematica in het vervoer te gebruiken indien dit daadwerkelijk leidt tot een afname van het aantal (vracht)autoritten.

### 3.3.5 Vermindering van de druk op het stadsmilieu

3.3.5.1 Alleen indien de voorgestelde maatregelen om milieuvriendelijke vervoerswijzen als fietsen, lopen en het openbaar vervoer duidelijk prioriteit te geven worden uitgevoerd, is het mogelijk om de aantasting van het stedelijke milieu in de vorm van bijv. fijne stofdeeltjes, lawaai en grondgebruik door stilstaande en rijdende auto's te verminderen, de desbetreffende EU-gezondheidsrichtlijnen toe te passen en steden aantrekkelijker te maken. Technische maatregelen als roetfilters zijn weliswaar belangrijk en zinvol, maar er is meer nodig om de stedelijke milieuverontreiniging te verminderen. Gemeenten zullen niet zonder structurele verkeersingrepen kunnen.

## 4. Noodzakelijke maatregelen

Een juiste ontwikkeling van het openbaar vervoer is alleen mogelijk als de Commissie, de lidstaten en de lokale overheden samen in actie komen en een actief openbaarvervoersbeleid ontwikkelen. Daarbij moet ook de dominante rol van de auto ter discussie worden gesteld.



### Maatregelen op EU-niveau

4.1 Het EESC roept de Commissie op bij de financiering van de maatregelen ten behoeve van regionale ontwikkeling anders te werk te gaan. Ook bij het EFRO zou, net als bij het Cohesiefonds, een aanzienlijk aandeel van de voor vervoersprojecten voorziene gelden specifiek gereserveerd moeten worden voor investeringen in projecten op het gebied van het openbaar vervoer.

4.2 Zolang de kosten van het gemotoriseerde eigen vervoer niet via de wegenbelasting en andere heffingen worden verhaald, is een volledige doorberekening van de infrastructuurkosten aan de spoorwegmaatschappijen niet gerechtvaardigd.

4.3 Doorberekening van de externe kosten in het vervoer en sturing van de vervoersmiddelkeuze via prijsbeleid (motorvoertuigenbelasting, benzineaccijnzen, parkeergeld, wegenbelasting) zijn noodzakelijk om de achteruitgang van het openbaar vervoer tot staan te brengen en een trendbreuk te bewerkstelligen in de richting van een ruimer aanbod, netwerkverdichting, een grotere vraag en hogere kostendekkingsgraden in het openbaar vervoer. Het EESC heeft zich meermaals over doorberekening van de externe kosten uitgesproken; de Commissie heeft meermaals plannen aangekondigd. Er is echter niets van terechtgekomen. Het EESC roept de Commissie op om o.m. in het geplande groenboek over stadsverkeer eindelijk met toezegingen te komen en die dan ook na te komen.

4.4 Het EESC verzoekt de Commissie naar voorbeeld van het Marco Polo-programma een concreet EU-steunprogramma uit te werken om een verschuiving van het eigen vervoer naar het openbaar vervoer te bewerkstelligen, waarmee ook met name in de Midden- en Oost-Europese landen vooruitstrevende proefprojecten op het gebied van lokaal en regionaal vervoer gefinancierd zou kunnen worden. Dergelijke proefprojecten zouden gericht moeten zijn op modernisering van de infrastructuur (incl. adequate nieuwbouwmaatregelen), modernisering van de voertuigen, invoering van een aantrekkelijke dienstregeling en optimale afstemming op het overige openbaar vervoer op trajecten met een groot reizigerspotentieel dat tot dusver onbenut is gebleven. En ook in steden zouden initiatieven die als voorbeeld kunnen dienen ondersteund moeten worden.

4.5 Ook een concreet EU-programma ter ondersteuning van mobiliteit en stadsontwikkeling c.q. regionale planning zou zinvol zijn. Daarbij zou steun kunnen worden gegeven aan modelprojecten die ongecontroleerd bouwen tegengaan en gericht zijn op uitbreiding van de bestaande bevolkingskernen, invoering van een oplopend systeem van centrale gebieden, en vaststelling van hoofdlijnen waarlangs gebouwd mag worden, waarbij de bebouwde gebieden dan ook werkelijk door middel van een aantrekkelijk openbaar vervoer en regionaal spoorwegvervoer ontsloten kunnen worden.

4.6 Om over meer complete statistische gegevens te kunnen beschikken zouden de lidstaten voorts verplicht moeten worden bepaalde parameters m.b.t. het openbaar vervoer door te geven en zouden *best practices* in het openbaar vervoer systematisch verspreid moeten worden. De European Local Transport Information Service, een initiatief van de Commissie, en zijn internetsite ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)) kunnen daarbij als basis dienen. De *case studies* die op deze site te vinden zijn zouden stelselmatig aangevuld moeten worden, vooral met voorbeelden uit de nieuwe lidstaten en de toetredingslanden.

4.7 De Europese Commissie en de Raad zouden moeten overwegen om gemeenten te verplichten plannen op te stellen voor een duurzaam stadsvervoer, met de verplichting om een verschuiving tot stand te brengen in de richting van milieuvriendelijke vervoersmiddelen (openbaar vervoer, fiets- en voetgangersverkeer), die aan nog vast te leggen Europese minimumeisen voldoen. Doen zij dit niet, dan zouden zij geen communautaire steun meer mogen krijgen.

### Maatregelen op nationaal niveau

4.8 De nieuwe lidstaten moeten erkennen dat zij een bepaalde verantwoordelijkheid hebben op het gebied van het openbaar vervoer en dienen in dit verband bijvoorbeeld uit te gaan van wetgeving ter financiering van gemeentelijk vervoer. Zij mogen de gemeenten financieel noch organisatorisch in de kou laten staan.

4.9 Het is onverteerbaar dat bedrijven opdraaien voor de kosten van — meestal zinvolle — sociaal geïnspireerde beslissingen (zoals gereduceerde tarieven voor kansarme bevolkingsgroepen). Dit kan alleen maar worden opgevat als een onverantwoordelijke houding van regeringen jegens het openbaar vervoer.

4.10 De lidstaten zouden zich verplicht moeten voelen om vervoersbedrijven financieel tegemoet te komen voor de sociale diensten die zij van hen verlangen (bijv. gereduceerde tarieven voor scholieren, gepensioneerden, gehandicapten, enz.).

4.11 De lidstaten moeten ervoor zorgen dat externe kosten worden doorberekend. Met het geld dat dit oplevert moeten zij het openbaar vervoer op grote schaal uitbreiden en het gebruik hiervan stimuleren.

4.12 Zo nodig samen met de Europese Commissie zouden de lidstaten moeten proberen *best practices* op het gebied van de stimulering van het openbaar vervoer zoveel mogelijk bekendheid te geven. Het ontbreekt het openbaar vervoer weliswaar aan geld, maar dat is niet het enige: zonder besef en zonder ideeën, zonder „benchmarking” wordt vaak niets bereikt, hoeveel geld er ook voorhanden is.

*Maatregelen op gemeentelijk niveau*

4.13 Om te zorgen voor een efficiënt en aantrekkelijk openbaar vervoer en om de overlast in stedelijke gebieden van het autoverkeer en het wegtransport terug te dringen moeten het ruimtelijkeordeningsbeleid en de verkeersplanning worden geïntegreerd, waarbij het doel is het verkeer in te dammen en het gebruik van milieuvriendelijk vervoersmiddelen te stimuleren. Hiertoe moet eerst worden gekeken naar de afzonderlijke verkeersmodaliteiten en -doelstellingen in steden en omliggende gebieden.

4.14 Nadat de doelstellingen in volgorde van belangrijkheid zijn gerangschikt en op basis daarvan strategieën zijn ontwikkeld, moeten gemeenten een breed scala aan politieke en voorlichtingsmaatregelen uitvoeren.

4.15 Lokale en regionale overheden moeten duidelijke doelstellingen bepalen: hoe en hoeveel moet het aandeel van het

openbaar vervoer, het fiets- en het voetgangersverkeer worden verhoogd en dus het absolute aandeel van het gemotoriseerde eigen vervoer worden verminderd. Om dit te kunnen realiseren is het belangrijk dat ruimtelijkeordeningsbevoegdheden en financieringsbevoegdheden worden geïntegreerd.

4.16 Bij een toekomstgerichte planning van het openbaar vervoer als onderdeel van de openbare dienstverlening moet ook rekening worden gehouden met de aanleg van bijvoorbeeld trajecten en haltes/stations.

4.17 Voor een goed openbaarvervoerssysteem is de inbreng van burgers en gebruikersverenigingen in het planningsproces van groot belang. Lokale en regionale overheden doen er daarom goed aan om bij de uitbreiding van hun openbaar vervoer op grote schaal met burgers te overleggen.

Brussel, 25 april 2007

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Dimitris DIMITRIADIS

### **Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over „De bevordering van grensoverschrijdend fietsverkeer”**

(2007/C 168/18)

In een brief d.d. 7 november 2006 heeft het Duitse ministerie van verkeer in het kader van het Duitse voorzitterschap van de EU het EESC verzocht overeenkomstig artikel 262 van het EG-Verdrag een advies op te stellen over het onderwerp: *De bevordering van grensoverschrijdend fietsverkeer*.

Op 21 november 2006 heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité besloten de gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden te belasten.

Gezien de urgentie van de werkzaamheden heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité tijdens zijn op 25 en 26 april 2007 gehouden 435e zitting (vergadering van 25 april) de heer Simons als algemeen rapporteur aangewezen en het volgende advies met 128 stemmen vóór en 2 stemmen tegen, bij 8 onthoudingen, goedgekeurd.

#### **1. Conclusies**

1.1 Er is (nog) geen Europees fietsbeleid. Wel ondersteunt de Europese Commissie via subsidieprogramma's onderzoek, ontwikkeling en implementatie van projecten in het kader van duurzaam mobiliteitsbeleid en energiegebruik.

1.2 Het EESC beveelt aan het fietsen te integreren in het vervoers- en infrastructuurbeleid in het algemeen en het in het bijzonder al een stevige aandachtspostie in het komende Groenboek voor stedelijk verkeer te geven.

1.3 In Europa dient in elke trein, dus ook in de internationale hogesnelheidstreinen, een ruimte voor het meenemen van, onder andere, fietsen verplicht aanwezig te zijn.

1.4 Er moeten *minimum*-kwaliteitseisen komen waaraan fietsinfrastructuur, die met behulp van Europese subsidies wordt aangelegd, moet voldoen.

1.5 Het EESC beveelt aan ook EU-subsidiebudgetten voor de aanleg en onderhoud van fietsinfrastructuur beschikbaar te stellen. In de praktijk is in Europese steden en landen al bewezen dat die infrastructuur goed voldoet.