

Vergaderjaar 2023–2024

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 1033**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN  
WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 oktober 2023

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de EU-Transportraad d.d. 21-22 september 2023.

De bijeenkomst stond in het teken van een gedachtewisseling over de wisselwerking tussen het mobiliteitssysteem, de sociale en territoriale cohesie.<sup>1</sup> In het verlengde hiervan lanceerde het Spaans voorzitterschap de zgn. «Barcelona Verklaring», waarin het bovengenoemde thema's verankerde.<sup>2</sup> Nederland heeft zich bij deze verklaring aangesloten en onderschrijft het belang van de hierin benoemde thema's.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

<sup>1</sup> <https://spanish-presidency.consilium.europa.eu/media/e4ujaagg/the-spanish-presidency-programme.pdf>.

<sup>2</sup> <https://spanish-presidency.consilium.europa.eu/en/news/informal-ministerial-meeting-transport-22-september-barcelona/>.

## Verslag informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 21-22 september 2023

### **Mobiliteit en sociale cohesie**

Het voorzitterschap agendeerde een beleidsdebat over hoe mobiliteitssystemen kunnen bijdragen aan sociale cohesie, d.w.z. het toegankelijk maken van transportsystemen voor iedereen. Het voorzitterschap benadrukte dat deze sociale dimensie van de transportsector cruciaal is voor o.a. competitiviteit, banen, welzijn, etc. De Europese Commissie (hierna: «de Commissie») wees op de wisselwerking tussen de sociale dimensie van mobiliteit en verkeersveiligheid. Het dit jaar gelanceerde *Road Safety Package*<sup>3</sup> moet bijdragen aan veilige en toegankelijke transportsystemen. De Commissie is dit jaar een campagne gestart om gevaarlijk rijgedrag aan te pakken en riep de lidstaten op zich hierbij aan te sluiten.<sup>4</sup>

Veel lidstaten verwelkomden de agendering van dit thema door het voorzitterschap. Velen aanwezig lieten blijken dat aandacht voor de sociale dimensie van de transportsector niet onderbelicht mag blijven en dat juist naar raakvlakken moet worden gezocht tussen deze dimensie en thema's als verkeersveiligheid en verduurzaming van de sector. Hierbij is het van belang dat mobiliteitssystemen rekening moeten houden met de uiteenlopende behoeften van verschillende doelgroepen en dat er in deze context geen *one-size-fits-all* bestaat. Verschillende lidstaten benoemden dat actieve mobiliteit (wandelen, fietsen) integraal onderdeel is van de sociale dimensie van mobiliteit, onder andere in het kader van *last-mile solutions*. Ook benadrukten meerdere lidstaten dat de genderdimensie van de sector van belang is en dat in dit kader aandacht moet worden besteed aan o.a. veiligheid, flexibele werktijden en gelijke salarissen. Ook de bijdrage van digitalisering aan gebruiksvriendelijkere en toegankelijke mobiliteitssystemen bleef niet onbenoemd, alsmede de betaalbaarheid van mobiliteitsopties.

Nederland onderstreepte dat toegankelijke mobiliteitssystemen essentieel zijn voor een inclusieve samenleving waarin iedereen mee kan doen. In dat kader is het ook belangrijk om aandacht te besteden aan het voorkomen van vervoersarmoede. De nationale Mobiliteitsvisie 2050<sup>5</sup> zet de kabinetsvisie hieromtrent uiteen. Deze visie onderstreept dat transport niet alleen gaat over het vervoeren van mensen en goederen, maar een grote invloed heeft op de toekomst van onze welvaart en ons welzijn. Het kabinet onderstreepte dat multimodaliteit in dit kader van groot belang is: treinen, auto's, bussen, trams, fietsen etc. zijn allemaal onderdeel van de mobiliteitsmix voor een veilige bereikbaarheid. Het kabinet benoemde de conferentie over vervoersarmoede, die afgelopen maart plaatsvond in Nederland. Hierbij waren vele stakeholders betrokken om van gedachten te wisselen en ervaringen te delen over hoe dit probleem aan te pakken. In november a.s. zal het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een volgende editie van deze conferentie organiseren en zal de terugkoppeling hiervan op het Europese toneel delen.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> COM (2023) 126, COM (2023) 127, COM (2023) 128; BNC-fiche herziening rijbewijsrichtlijn: Kamerstuk 22 112, nr. 3648; BNC-fiche richtlijn wederzijdse erkenning rijtoezeggingen: Kamerstuk 22 112, nr. 3650; BNC-fiche herziening van richtlijnen over de grensoverschrijdende uitwisseling van verkeersovertredingen: Kamerstuk 22 112, nr. 3649.

<sup>4</sup> <https://www.euronews.com/my-europe/2023/09/20/reckless-driving-has-immense-human-and-economic-toll-michelle-yeoh-warns-in-brussels-visit>.

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 388.

<sup>6</sup> <https://www.bereikbaarheidvooriedereen.nl/home/>.

## **Mobiliteit en territoriale cohesie**

Het voorzitterschap organiseerde voorts een discussie over hoe mobiliteitssystemen kunnen bijdragen aan territoriale cohesie, dat wil zeggen hoe mobiliteit toegankelijk blijft voor consumenten in de stad en in rurale gebieden, en hoe het connectiviteit tussen beide gebieden bevordert. De Commissie benadrukte het belang van gedegen transportverbindingen tussen platteland en stad, zodat alle doelgroepen van mobiliteitsdiensten gebruik kunnen maken. Voor de Commissie is keuzevrijheid in dit kader van groot belang: consumenten moeten kunnen kiezen tussen verschillende mobiliteitsopties. Speciale aandacht moet worden besteed aan geïsoleerde regio's (bijvoorbeeld eilanden), waar goedkopere en duurzamere vervoersopties beschikbaar moeten komen. De Commissie meende dat het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T)<sup>7</sup> daar een bijdrage aan kan leveren, en dat bijv. ook de Intelligente Transportsystemen (ITS)-richtlijn<sup>8</sup> en het verwachte voorstel omtrent *Multimodal Digital Mobility Services* (MDMS) hierin moeten worden meegenomen (digitalisering). Deze en andere thema's zullen tijdens de *urban mobility days* worden besproken.<sup>9</sup>

Een aantal lidstaten legde – in het verlengde van de eerste sessie – een link tussen het belang van een *single ticketing* systeem en een toegankelijker openbaar vervoerssysteem. Veel aanwezigen benoemden dat aandacht voor de specifieke geografische kenmerken van lidstaten cruciaal is bij het maken en uitvoeren van mobiliteitsbeleid: sommige gebieden kunnen alleen met de auto of het vliegtuig worden bereikt menen zij. Deze lidstaten vinden het belangrijk dat deze dimensie wordt meegenomen bij het maken van Europees transportbeleid, alsmede binnen de financiering daarvan. Sommige lidstaten benoemden dat militaire mobiliteit niet mag worden vergeten in de huidige discussie: het meenemen van militaire mobiliteit in bijvoorbeeld de herziening van de TEN-T verordening en ook in het Meerjarig Financieel Kader is cruciaal, aangezien de veiligheid van de Europese Unie (EU) ten delen afhangt van mobiliteit. Dit mag niet buiten beschouwing gelaten worden in het kader van de huidige geopolitieke spanningen. Afsluitend lanceerde het Spaans voorzitterschap de zgn. Barcelona Verklaring. Deze verklaring brengt de door het voorzitterschap geagendeerde thema's (sociale en territoriale cohesie in relatie tot mobiliteit) samen in een symbolische tekst, die een signaal afgeeft dat Europese lidstaten deze thematiek belangrijk vinden en zich actief willen inzetten voor een gedegen opvolging hiervan. Nederland heeft deze verklaring ondertekend.

Via haar interventie sprak Nederland uit dat het recht op mobiliteit van groot belang is en dat het aan beleidsmakers is om te borgen dat mobiliteitssystemen veilig, robuust en duurzaam zijn, zowel nu als in de toekomst. Nederland heeft hard gewerkt aan het verbinden van rurale met stedelijke gebieden, waarbij het opvalt dat veel consumenten nog steeds afhankelijk zijn van één bepaalde mobiliteit (bijvoorbeeld de auto) als vervoersoptie. Het kabinet benadrukte dat toegankelijkheid van het mobiliteitssysteem en bereikbaarheid van regio's moet worden gestimuleerd door beschikbare vervoersopties uit te breiden en innovatieve transportsystemen te ontwikkelen. Het is evenwel ook afhankelijk van vraagstukken rondom ruimtelijke ordening en/of voorzieningenbeleid. Maar ook zaken als de mogelijkheden van eenieder om te participeren. Vervoer *on-demand* werd als beste praktijk genoemd door het kabinet, waarbij consumenten gebruik kunnen maken van lokaal openbaar vervoer

<sup>7</sup> Verordening (EU) 1315/2013.

<sup>8</sup> COM(2021) 813, Kamerstuk 22 112, nr. 3322.

<sup>9</sup> [https://transport.ec.europa.eu/urbanmobilitydays\\_en](https://transport.ec.europa.eu/urbanmobilitydays_en).

als zij daar behoefte aan hebben (bijvoorbeeld de zgn. «belbus»). Ter uitwerking van de Mobiliteitsvisie worden deze vervoersopties nader verkend.