

Vergaderjaar 2021–2022

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 3320

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 februari 2022

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij 11 fiches die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissie voorstellen (BNC).

Fiche: Mededeling en Richtlijn milieucriminaliteit (Kamerstuk 22 112, nr. 3312)

Fiche: Verordening aanpak instrumentalisering op het gebied van migratie en asiel (Kamerstuk 22 112, nr. 3313)

Fiche: Richtlijn en verordening voor hernieuwbaar gas, aardgas en waterstof («Waterstof en gas decarbonisatiepakket») (Kamerstuk 22 112, nr. 3314)

Fiche: Wijziging verordening Europees systeem van nationale en regionale rekeningen (Kamerstuk 22 112, nr. 3315)

Fiche: Raadsaanbeveling rechtvaardige klimaattransitie (Kamerstuk 22 112, nr. 3316)

Fiche: Raadsaanbeveling Europese benadering microcredentials (Kamerstuk 22 112, nr. 3317)

Fiche: Mededeling Duurzame koolstofcycli (Kamerstuk 22 112, nr. 3318)

Fiche: Mededeling actieplan grensoverschrijdend en langeafstandspersonenvervoer per spoor (Kamerstuk 22 112, nr. 3319)

Fiche: Mededeling EU-Kader voor Stedelijke Mobiliteit

Fiche: Verordening trans-Europese transportnetwerken (TEN-T) en mededeling verlenging van TEN-T netwerk naar naburige derde landen (Kamerstuk 22 112, nr. 3321)

Fiche: Herziening Richtlijn Intelligente Transport Systemen (Kamerstuk 22 112, nr. 3322)

De Minister van Buitenlandse Zaken,
W.B. Hoekstra

Fiche: Mededeling EU-Kader voor Stedelijke Mobiliteit

1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*
Het Nieuwe EU-Kader voor Stedelijke Mobiliteit
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
14 december 2021
- c) *Nr. Commissiedocument*
COM(2021) 811
- d) *EUR-Lex*
Nog niet beschikbaar.
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie*
Niet van toepassing.
- f) *Behandelingstraject Raad*
Transportraad
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

2. Essentie voorstel

De Europese Commissie (hierna: Commissie) heeft de ambitie om (inter)stedelijke mobiliteit in de Europese Unie duurzamer, slimmer en gezonder te maken. Om deze reden heeft de Commissie op 14 december 2021 het EU-Kader voor Stedelijke Mobiliteit (hierna: Kader) uitgebracht, als opvolger van het EU-Pakket voor Stedelijke Mobiliteit uit 2013.¹ Het Kader is één van de onderdelen van het EU-Pakket voor Groene en Efficiënte Mobiliteit van de Commissie, dat is gericht op de modernisering van het Europese transportsysteem.² Het Kader heeft als mededeling een richtinggevende functie, maar is niet bindend.

Dit nieuwe Kader focust op duurzaam vervoer van mensen en goederen ten behoeve van de Europese en mondiale klimaatdoelstellingen. Het Kader vormt een aanvulling op het voorstel tot herziening van de verordening voor het trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T). Dat voorstel verplicht de grootste steden in de Europese Unie op het TEN-T-netwerk (de zogeheten «urban nodes», hierna: stedelijke knooppunten) om voor het eind van 2025 een Duurzaam Stedelijk Mobiliteitsplan («Sustainable Urban Mobility Plan», hierna: SUMP) te ontwikkelen om lokaal vervoer duurzaam, veilig en inclusief te maken.³ Het Kader geeft richting over welke concrete acties stedelijke knooppunten kunnen ondernemen om hun stedelijke mobiliteit te verduurzamen. De volgende zes onderwerpen worden genoemd.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52013DC0913&qid=1638355337605>.

² Naast het Raamwerk bestaat het Pakket voor Groene en Efficiënte Mobiliteit uit voorstellen tot herziening van de verordening voor het trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T), herziening van de richtlijn voor Intelligente Transportsystemen (ITS), een Actieplan voor personenvervoer per spoor en een mededeling over de verlening van het TEN-T-netwerk naar naburige derde landen. Alle stukken zijn te vinden via: https://transport.ec.europa.eu/news/efficient-and-green-mobility-2021-12-14_en.

³ Zie artikel 40 (b) (i) van het voorstel voor herziening van de TEN-T-Verordening, te vinden via <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A2021%3A812%3AFIN> en separaat BNC-fiche.

Ten eerste omvat het Kader aanbevelingen voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning met bijbehorende indicatoren voor een betere aansluiting van stedelijke knooppunten op het TEN-T-netwerk.⁴ De Commissie raadt lidstaten sterk aan om een nationaal SUMP-ondersteunings-programma op te stellen met een nationale programmamanager.

Ten tweede legt het Kader nadruk op het verbeteren van het netwerk van openbaar vervoer (hierna: OV) in en tussen de steden en regio's.⁵ De Commissie benadrukt dat eveneens geïnvesteerd moet worden in de uitrol van alternatieve tank- en laadinfrastructuur.⁶ Verder moet OV worden aangevuld met vormen van deelmobiliteit en mobiliteit op aanvraag. Hiervoor zijn digitalisering en het ontwikkelen van multimodale diensten zoals Mobility as a Service (MaaS) van groot belang.⁷

Vervolgens roept de Commissie op om in de herziene TEN-T-verordening actieve modaliteiten beter in het netwerk te integreren, de continuïteit en toegankelijkheid van fiets- en loopinfrastructuur te behouden en verkeersveiligheid hierbij in het oog te houden.⁸

Ook gaat het Kader in op het doel om in 2030 nul-emissie stadslogistiek te realiseren. Zo benadrukt het dat plannen voor duurzame stadslogistiek (Sustainable Urban Logistics Plans) een prominenter plek moeten innemen in de SUMP's. Ook neemt de Commissie zich voor om te onderzoeken hoe zij de verschillende belanghebbenden kunnen ondersteunen bij het delen van data over stadslogistiek.

Ten vijfde gaat het Kader in op digitalisering, innovatie en nieuwe mobiliteitsdiensten. De Commissie zal eind 2022 wetgeving voorstellen over het verstrekken en verwerken van commercieel gevoelige gegevens voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten zoals MaaS. In 2022 zal verder een gedetailleerde studie worden uitgevoerd om na te gaan welke digitale oplossingen beschikbaar zijn om de effectiviteit en gebruiksvriendelijkheid van lage-emissiezones en andere regelingen voor de toegang van voertuigen tot steden te verbeteren.

Ten slotte stelt de Commissie voor om verdere synergiën met financiering van andere EU-programma's realiseren, zoals de Connecting Europe Facility (CEF) en het EU-Herstelfonds.⁹ Ook benadrukt de Commissie de verplichting onder het voorstel voor de verordening voor alternatieve tank- en laadinfrastructuur om de beschikbaarheid van efficiënte, interoperabele en gebruiksvriendelijke alternatieve tank- en laadinfrastructuur te verzekeren.¹⁰

⁴ Data die stedelijke knooppunten ten minste moeten verzamelen zijn: CO₂-emissies, congestie, verkeersveiligheid, «modal share», toegang tot mobiliteitsdiensten en lucht- en geluidsvervuiling. De Commissie kondigt aan dat zij tegen het eind van 2022 een Aanbeveling zal uitbrengen over hoe de SUMP's het best vormgegeven en gemonitord kunnen worden.

⁵ Dit sluit aan bij het gelijktijdig door de Commissie gepresenteerde Actieplan over spoorvervoer (COM/2021/810). Zie separaat BNC-fiche.

⁶ De Commissie legt hier eveneens de link met het Fit for 55-pakket en de Clean Vehicles Directive.

⁷ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/mobility-as-a-service-maas>.

⁸ Deze gids is te vinden via: <https://www.eltis.org/in-brief/news/new-sump-topic-guide-safe-use-micromobility-devices-urban-areas>.

⁹ https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_nl.

¹⁰ Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFIR): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

In het Coalitieakkoord «Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst» zet het kabinet in op uitbreiding en verbetering van de infrastructuur voor OV, fiets, auto en te water.¹¹ Er worden «hubs» ontwikkeld waar reizigers kunnen overstappen. Ook worden de nieuw te bouwen woningen in veertien verstedelijkingsgebieden en daarbuiten goed ontsloten en bereikbaar per OV, fiets en auto. Het beleid op al deze vlakken is in Nederland grotendeels gedecentraliseerd.

In het Klimaatakkoord uit 2019 hebben partijen op het vlak van stedelijke mobiliteit afgesproken dat er in 2025 middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek in 30 tot 40 grotere gemeenten zijn en dat er gewerkt wordt aan zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen.¹² Als uitwerking van het Klimaatakkoord zijn verschillende Regionale Mobiliteitsprogramma's (hierna: RMPs) opgesteld, waarin overheden, de private sector, onderwijs en andere belanghebbenden gezamenlijk sturing geven aan de uitvoering van maatregelen om duurzame mobiliteit te realiseren in het stedelijk gebied en de regio. Voorts is op het gebied van actieve mobiliteit in het Klimaatakkoord afgesproken dat steden zijn ingericht op optimale bereikbaarheid, met bijzondere aandacht voor lopen, fietsen en OV.¹³ Ook werkt het Rijk samen met decentrale overheden en de OV-sector aan een gezamenlijke aanpak van OV-knooppunten en multimodale hubs.¹⁴ Op het gebied van mobiliteitsplannen regelt de Planwet Verkeer en Vervoer uit 1998 dat er zowel op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau verkeers- en vervoersplannen zijn.¹⁵ Ander relevant beleid en wetgeving zijn de Omgevingswet¹⁶, het Kader voor Lichte Elektrische Voertuigen¹⁷, City Deal Elektrische Deelmobiliteit¹⁸ en het Schone Lucht Akkoord¹⁹.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet verwelkomt het Kader en is overwegend positief over de inhoud. Het kabinet steunt de nadruk op het duurzaam vervoeren van mensen en goederen in de mededeling. Dit uitgangspunt is met name van belang in een tijd waarin innovaties elkaar in rap tempo opvolgen en klimaatdoelstellingen snelle en efficiënte duurzame acties vereisen. Dat het Kader aandacht besteedt aan actieve mobiliteit, OV en nul-emissie stadslogistiek acht het kabinet dan ook positief. De inhoudelijke insteek sluit grotendeels aan bij de nationale ambities zoals in het Klimaatakkoord. Het kabinet acht het van belang dat in de stedelijke planvorming de rol van de (nul-emissie) auto blijvend wordt meegenomen, gegeven het feit dat de auto ook in de toekomst een belangrijk vervoersmiddel zal blijven. Tot slot mist het kabinet nadruk op het verminderen van verplaatsingen van personen en goederen als geheel, aandacht voor ruimtelijke inpassing van mobiliteit, ambities ten aanzien van emissieloze

¹¹ Zie Kamerstuk 35 788, nr. 77, p. 14 en verder.

¹² Klimaatakkoord, p. 67 (Kamerstuk 32 813, nr. 342).

¹³ Voorbeelden hiervan zijn Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, de Tour de Force, de Nationale Fietsagenda en de City Deal Agenda Ruimte voor Lopen.

¹⁴ Programma Toekomstbeeld OV 2040: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/betere-verbindingen-openbaar-vervoer/ov-in-de-toekomst>.

¹⁵ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0009642/2009-12-22>.

¹⁶ https://iplo.nl/regelgeving/stelsel-omgevingswet/hoofdlijnen-omgevingswet/?_ga=2.251445827.478190561.1642409707-819687526.1642409707.

¹⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 954.

¹⁸ <https://agendastad.nl/citydeal/elektrische-deelmobiliteit-in-stedelijke-gebiedsontwikkeling/>.

¹⁹ Zie <https://open.overheid.nl/repository/ronl-a801e8b9-6161-477f-9532-368406b6a8ff/1/pdf/bijlage-1-uitvoeringsagenda-schone-lucht-akkoord.pdf>. Meer informatie op de website www.schoneluchtakkoord.nl.

bouwplaatsen en emissieloze bromfietsen.²⁰ Het kabinet zal hiervoor in de EU aandacht (blijven) vragen.

Het kabinet onderschrijft het belang van het monitoren en evalueren van mobiliteitsbeleid op gemeenschappelijke wijze, via gelijke indicatoren. Alleen op die manier kan er gericht gestuurd worden op beleidsdoelen als bereikbaarheid, duurzaamheid en leefomgeving.²¹ Hierbij onderstreept het kabinet dat het opnemen van hedendaagse indicatoren van groot belang is, waarvoor de SUMP-indicatoren al een goede basis vormen. Het kabinet denkt graag mee met de doorontwikkeling hiervan. Aangezien de SUMP's grote overlap lijken te vertonen met de RMP's die provincies in samenwerking met gemeenten in navolging van het Klimaatakkoord opstellen en gelet op het in Nederland geldende beginsel van gemeentelijke autonomie en beleidsvrijheid, zal het kabinet nader onderzoeken of deze verplichting onder de TEN-T-verordening in verhouding staat tot de doelstelling. Het kabinet blijft kritisch kijken naar gevolgen voor gemeentelijke autonomie en administratieve lasten.

Het kabinet is tevreden over de nadruk die het Kader legt op het verbeteren van (het netwerk van) OV in en tussen steden en regio's. Ook verwelkomt het kabinet de nadruk op de implementatie en het gebruik van MaaS in de mededeling, hoewel zij benadrukt dat de provincies een grote rol spelen om ervoor te zorgen dat dit zal bijdragen aan meer inclusiviteit, betere regionale bereikbaarheid van, naar en op het platteland en het verminderen van emissies.²² Met het standpunt van de Commissie dat MaaS-apps ontwikkeld moeten worden met OV als uitgangspunt is het kabinet het niet volledig eens. Het kabinet pleit namelijk voor een combinatie van alle soorten vervoer, waarin dus zowel multimodaal OV als schone (deel)auto's, (deel)fietsen en andere vormen van micromobiliteit kunnen worden meegenomen. Het kabinet pleit voor extra aandacht voor kwetsbare doelgroepen die moeite hebben om mee te kunnen gaan in deze (digitale) ontwikkeling. Ook vraagt het kabinet aandacht voor lastenverzwaring die hieruit voortvloeit als gevolg van gegevensverzameling.

Het kabinet verwelkomt de aandacht die uitgaat naar het stimuleren van actieve mobiliteit en ziet graag dat de Commissie dit in het opstellen van de indicatoren voor de SUMP's centraal stelt, zodat het Kader het actieve mobiliteitsbeleid een stevige steun in de rug kan bieden. Het kabinet vraagt daarbij aandacht voor het verbeteren van bereikbaarheid in zowel steden als in de regio. Ten aanzien van de voorgestelde plannen voor het verzamelen en verwerken van mobiliteitsdata op EU-niveau verzoekt het kabinet de Commissie om aandacht te besteden aan de benodigde data omtrent actieve mobiliteit. Daarnaast dient de Commissie rekening te houden met het waarborgen van privacy-eisen en de beperkte beschikbaarheid van data op gemeentelijk niveau. Ten aanzien van micromobiliteit merkt het kabinet op dat in Nederland serieus wordt nagedacht over nieuw beleid op dit terrein, zowel op lokaal als nationaal niveau. In Nederland heeft dat op nationaal niveau geleid tot het Kader voor Lichte Elektrische Voertuigen.²³

Het kabinet is positief over de aandacht voor nul-emissie stadslogistiek in en rondom de stedelijke knooppunten op het TEN-T-netwerk en de aanmoediging tot publiek-private samenwerking. Nederland is koploper in het ontwikkelen van plannen voor duurzame stadslogistiek en nul-emissiezones. Het kabinet pleit ervoor dat nul-emissiezones EU-breed

²⁰ Zie de ambities in het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 342).

²¹ Een goed voorbeeld is de CBS-monitor die de voortgang van SDG-doelen monitort, te vinden via: <https://longreads.cbs.nl/monitor-brede-welvaart-en-sdgs-2021/>.

²² Dit sluit aan op de langetermijnvisie voor de plattelandsgebieden van de EU, zie: Kamerstuk 22 112, nr. 3171.

²³ Kamerstuk 29 398, nr. 954.

met gebruik van dezelfde classificaties zouden moeten worden ingericht. Het is een gemiste kans dat lage- en nul-emissiezones in deze sectie van het Kader niet genoemd worden. Het lage tempo van de productie van nul-emissie bestelauto's en de ambities van de Commissie hiervoor baart het kabinet nog zorgen. Het kabinet bepleit dan ook ambitieuze doelstellingen voor CO₂-reductie in zwaar transport. Ook bepleit het kabinet de inzet op efficiënte stadslogistiek en innovatieve logistieke concepten. Ten aanzien van het delen van data over stadslogistiek verzoekt het kabinet de Commissie om helderder te specificeren hoe zij dit voor zich ziet, te overwegen om het delen van deze data verplicht te maken, en te overwegen of het verzamelen en verwerken van deze gegevens in reeds bestaande EU-systemen kan worden opgenomen. Het kabinet bepleit verzameling van alle mobiliteitsdata op geharmoniseerde wijze in het reeds bestaande systeem European Car and Driving License Information System (EUCARIS).²⁴

Het kabinet is voorstander van het verzamelen en koppelen van databronnen gerelateerd aan mobiliteit, waar dat overheden helpt de voortgang op beleidsdoelen te monitoren en gericht te sturen op beleidsdoelen. Voor wat betreft het verzamelen van persoonsgegevens en commercieel gevoelige data wil het kabinet er zeker van zijn dat deze te allen tijde veilig en juist worden gebruikt. Het kabinet zal dit principe als randvoorwaarde hanteren in alle onderhandelingen ten aanzien van de aangekondigde wetgeving omtrent het verstrekken en verwerken van commercieel

gevoelige gegevens voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten zoals MaaS. Het kabinet is dan ook voorstander van het gebruik van Europese digitale identiteiten (European Digital Identity Wallets) binnen het MaaS-ecosysteem. Ten aanzien van datadeling voor handhaving in lage- en nul-emissiezones is het voorstel in het Kader in lijn met huidig nationaal beleid. Het kabinet roept de Commissie dan ook op om de gedetailleerde studie naar digitale oplossingen voor de effectiviteit en gebruiksvriendelijkheid van lage-emissiezones uit te breiden naar nul-emissiezones en naar het delen van data ten behoeve van handhaving, zoals omtrent kentekengegevens.

De richting die het Kader geeft ten aanzien van betere coördinatie en het realiseren van meer synergiën tussen diverse financieringsprogramma's past in de lijn van het kabinet. Uitbreiding van het TEN-T-netwerk betekent dat meer steden in aanmerking zullen komen voor financiering ten behoeve van stedelijke mobiliteit; tegelijkertijd vereist dit dat steden zelf een actieve rol innemen om deze financiering aan te vragen. Het kabinet merkt op dat de mogelijke financiering vanuit de EU beperkt is. Tot slot is het kabinet op zich positief over de oproep van de Commissie om ook buiten de grenzen van de Europese Unie de samenwerking en kennisuitwisseling met steden op te zetten. Hier merkt het kabinet wel op dat stedelijke mobiliteit een bredere set doelen zou kunnen dienen. Zo zou het Kader niet alleen de link kunnen leggen met het duurzame ontwikkelingsdoel 11 over duurzame steden en gemeenschappen, maar ook met andere transitie zoals circulaire economie en duurzame energie. Tot slot had het kabinet graag gezien dat de Commissie het belang van samenwerking met zuidelijke landen benadrukt, waarmee ze onder meer haar samenwerking met het Clean Vehicle Partnership en ontwikkeling van

²⁴ EUCARIS is een informatie-uitwisselingssysteem dat de infrastructuur en software biedt waarmee landen onder meer informatie over hun auto- en rijbewijsregistratie kunnen uitwisselen. Voor meer informatie, zie <https://joinup.ec.europa.eu/collection/egovernment/document/eucaris-european-car-and-driving-licence-information-system-eucaris-0>.

exporteisen voor gebruikte voertuigen onder het voetlicht zou kunnen brengen.²⁵

De motie van het lid Van Raan²⁶ verzoekt om bij voorstellen voortkomend uit de Green Deal rekening te houden met welvaart in brede zin. Het kabinet kijkt bij welvaart in brede zin naar vier aspecten: kwaliteit van leven voor huidige generaties, kapitaalvoorraden voor latere generaties, grensoverschrijdende effecten en de verdeling van kosten en baten. De verduurzamingsdoelen en verbeteringen die genoemd dienen te worden in de SUMP's zorgen voor een verbetering van kwaliteit van leven voor huidige en toekomstige generaties en hebben ook een positief grensoverschrijdend effect waar de doelen bijvoorbeeld bijdragen aan klimaatdoelstellingen. Het oordeel wat betreft de kapitaalvoorraden voor latere generaties en de verdeling van kosten en baten hangt samen met het oordeel op deze punten wat betreft de verordening voor het TEN-T waarvoor nog een uitvoeringstoets zal plaatsvinden. Deze uitvoeringstoets zal te zijner tijd naar het parlement gestuurd worden.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

Naar verwachting zal een aanzienlijke groep lidstaten positief reageren op de ambities zoals in het Kader geschetst, omdat deze lidstaten nationaal al vergelijkbare ambities geformuleerd hebben en zich gesteund zien door de – in het kader van de TEN-T-herziening – beschikbare financiële ondersteuning. Een andere groep lidstaten is waarschijnlijk minder enthousiast over de in het voorstel opgenomen ambities en de verplichting om SUMP's op te stellen, omdat dit tot meer werkdruk zou kunnen leiden. De verwachting is dat het Europees Parlement het voorstel van de Commissie zal steunen.

4. Grondhouding ten aanzien van bevoegdheid, subsidiariteit, proportionaliteit, financiële gevolgen en gevolgen voor regedruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

a) Bevoegdheid

De grondhouding van het kabinet ten aanzien van de bevoegdheid is positief. De mededeling heeft betrekking op trans-Europese netwerken, vervoer en de interne markt. Op deze terreinen is er sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten, op grond van art. 4 lid 2 onder a, g en h VWEU.

b) Subsidiariteit

De grondhouding van het kabinet ten aanzien van de subsidiariteit is positief. De mededeling heeft tot doel om lidstaten, regio's, steden en andere stakeholders te ondersteunen in hun transitie naar een veilig, toegankelijk, inclusief, slim, toekomstbestendig en nul-emissie stedelijk mobiliteits-systeem. Het grensoverschrijdende karakter van mobiliteit, als belangrijk onderdeel van de Europese interne markt voor goederen en personen, en het grensoverschrijdende karakter van de milieu en klimaatgevolgen als gevolg van transport en mobiliteit, maakt dat een Europese aanpak door middel van een richtinggevend kader voor stedelijke mobiliteit gerechtvaardigd is. Naast acties op regionaal en nationaal niveau dienen op Europees niveau acties te worden onder-

²⁵ Het Partnership for Clean Fuels and Vehicles is een programma van het VN Milieuprogramma: <https://www.unep.org/explore-topics/transport/what-we-do/partnership-clean-fuels-and-vehicles>.

²⁶ Kamerstuk 35 377, nr. 19.

nomen voor een effectieve aanpak van het verbinden van de netwerken en stedelijke knooppunten.

c) Proportionaliteit

De grondhouding van het kabinet ten aanzien van de proportionaliteit is positief. De mededeling heeft tot doel om stedelijke knooppunten te helpen hun stedelijke mobiliteit duurzaam, veilig en inclusief te maken. Het voorstel is geschikt om deze doelstelling te bereiken. Het biedt de stedelijke knooppunten immers aanknopingspunten om zelf hun stedelijke mobiliteit vorm te geven, bijvoorbeeld door de aandacht die wordt besteed aan actieve mobiliteit, OV en nul-emissie stadslogistiek. Deze aanknopingspunten en richting zijn in lijn met de Europese en nationale klimaatambities. De acties pogen een gelijke aanpak en speelveld te creëren waar het gaat om stedelijke mobiliteit. Een ander, minder ingrijpend, optreden om de doelstelling van dit optreden te bereiken is niet mogelijk. De mededeling gaat daarbij niet verder dan noodzakelijkerwijs nodig is, aangezien het handvatten biedt waar lidstaten en gemeenten zelf aanvulling aan kunnen geven.

d) Financiële gevolgen

Het kabinet verwacht geen directe financiële consequenties als gevolg van deze mededeling. Mochten die er toch zijn, dan is het kabinet is van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021–2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting.

Echter, aan de transitie naar efficiënte en nul-emissie stedelijke mobiliteit zijn wel (indirecte) verbonden voor de rijksoverheid, gemeenten en provincies. Deze kosten komen voort uit administratieve lasten vanwege het opstellen van SUMP's en het uitbreiden van ondersteuning, monitoring en handhaving. De meeste van deze kosten voor het Rijk vloeien voort uit reeds bekende verplichtingen en regelgeving, zoals de afspraken in het Klimaatakkoord en de verplichtingen in de voorgestelde verordening voor alternatieve tank- en laadinfrastructuur, terwijl het voor gemeenten extra verplichtingen en daarmee kosten zijn.²⁷ Het kabinet zal kritisch in de gaten blijven houden of deze kosten in verhouding staan tot de te behalen doelstelling.

De budgettaire gevolgen voor de nationale begroting worden ingepast op de begroting van het/de beleidsverantwoordelijk(e) departement(en), conform de regels van de budgetdiscipline. Daarbij dient ook gekeken te worden naar budgettaire gevolgen voor gemeenten.

e) Gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

De mededeling waar dit BNC-fiche over gaat is niet bindend en daarom heeft het niet directe gevolgen voor regeldruk. De TEN-T-verordening is echter wel bindend. Hierin wordt het opstellen van SUMP's voor stedelijke knooppunten verplicht gesteld. Of dit ook (indirecte) gevolgen zal hebben voor gemeenten die niet als stedelijk knooppunt in het TEN-T-netwerk zullen worden aangemerkt en hoe ingrijpend dergelijke eventuele gevolgen zullen zijn zal nader worden bekeken. Naast verplichtingen voor gemeenten hieromtrent, volgen ook verplichtingen voor de nationale overheden, zoals het verzamelen van data. Dit betekent dus extra regeldruk door meer administratieve lasten. Het kabinet zet erop in dat het totale pakket aan voorgestelde maatregelen zo min mogelijk onnodige administratieve lasten met zich meebrengt voor rijksoverheid en

²⁷ Kamerstuk 22 112, nr. 3190.

gemeenten. Verwacht wordt dat verbeteringen aan de stedelijke mobiliteit en de verbeterde aansluiting op het TEN-T netwerk positief is voor de concurrentiekracht van Nederland.