

Toonaangevend blijven in transport

*“Hoe competitiever Europa
kan zijn, hoe beter”*

Herald Ruijters is directeur investeringen, innovatie en duurzaam transport van het directoraat-generaal mobiliteit en vervoer (MOVE) van de Europese Commissie. Dit ontwikkelt EU-beleid en beheert programma's voor financiële steun aan trans-Europese netwerken (zoals internationale wegen, spoorlijnen en vaarroutes), alsmede technologische ontwikkeling en innovatie. Ruijters is al sinds 1997 werkzaam binnen de Europese Commissie.

EU-commissievoorzitter Ursula von der Leyen heeft bij de presentatie van haar geloofsbrieven aan de Europese Commissie zes nieuwe doelstellingen geformuleerd. “Alle raken op hoofdlijnen direct aan transport, maar twee zijn cruciaal”, zegt Herald Ruijters, waarbij hij refereert aan de thema’s Green Deal en *Fit for a Digital Age*. “De transportsector is belangrijk voor Europa en op bijna alle vlakken toonaangevend in de wereld.”

Ruijters noemt de luchtvaartindustrie met Airbus maar ook luchtvaartbeleid in de vorm van *open sky agreements*. De maritieme sector met Rolls Royce en Wärtsilä als belangrijke producenten van motoren, maar ook beleidsontwikkelingen ten aanzien van bijvoorbeeld *deep sea mining*.

De Europese automobielenindustrie, of het nu gaat om personenauto’s of trucks en bussen, is toonaangevend in de wereld, stelt Ruijters. “Het Europese treinveiligheidssysteem, ERTMS, wordt wereldwijd uitgerold. De hogesnelheidstreinproducten worden geëxporteerd naar Afrika en naar Azië. Wij hebben heel duidelijk een leidinggevende positie en die willen we graag behouden. Er is een grote maakindustrie en willen we die niet verliezen dan is *competitiveness* heel belangrijk.”

Green Deal

Op 11 december heeft Eurocommissaris voor Klimaat en eerste vicevoorzitter Frans Timmermans een pakket met maatregelen aangekondigd in het kader van de Green Deal. Europa moet in 2050 het eerste continent van de wereld zijn dat volledig klimaatneutraal is. Om de tempi tussen de verschillende landen te synchroniseren is voorzien in een overgangsfonds ter grootte van 100 miljard euro. De plannen hebben grote invloed, ook op de transportagenda van Eurocommissaris Adina-Ioana Vălean. Tot de beoogde maatregelen behoren het aanscherpen van emissie-eisen voor lichte vrachtwagens en personenauto’s, een miljoen nieuwe laadpalen voor elektrisch rijden en voor waterstof en ook het invoeren van rekeningrijden op meerdere plekken in Europa.

De Europese Commissie zint verder op maatregelen voor de scheep- en luchtvaart die geen belasting betalen op brandstof. Schepen zouden onder het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) moeten komen en de luchtvaart zou een deel van haar gratis CO₂-emissierechten verliezen.

De transportsector is verantwoordelijk voor een kwart van de uitstoot, zegt Ruijters. Industrie, energie en gebouwen noemt hij als andere hoofdveroorzakers. Vanuit DG MOVE zijn al maatregelen aangekondigd om te decarboniseren, zoals met alternatieve brandstoffen. Nederland en Finland lopen daarin voorop, volgens Ruijters.

De alternatieven zijn volop in ontwikkeling zoals elektrisch personenvervoer zowel voor auto als voor bus. Ook waterstof moet hier nog verder ontwikkelen. En beide opties liggen ook voor het vrachtvervoer over kortere afstand en voor de binnenvaart voor. Maar voor het vrachtvervoer over grotere afstand is LNG als transitiebrandstof naar bio-LNG en waterstof nog nodig voor de korte en middellange termijn. Vliegtuigen zouden naar meer duurzame kerosine moeten overstappen en lichter materiaal moeten gebruiken om zuiniger te kunnen vliegen. Voor de maritieme sector lijkt de inzet van LNG, bio-LNG en waterstof een goed alternatief. Ruijters: “het is essentieel om fuel neutral te blijven en alle opties te ontwikkelen.”

“Vroeger was het denken gebaseerd op het *modal shift principe* (‘We gaan minder op de weg en meer op het spoor, of we gaan minder op de weg en meer in de binnenvaart’), maar mede als gevolg van de economische groei zijn de volumes dermate toegenomen dat dit denken achterhaald is. We moeten elk van de vervoersmodi individueel gaan decarboniseren. En waarschijnlijk hebben we ook elk van de vervoersmodi nodig om het mobiliteitsvraagstuk überhaupt nog de baas te kunnen.”

Neem alleen Nederland al. “De kosten van congestie zijn opgelopen tot 1,8 miljard euro per jaar. Er is een verwoed debat gaande over het behouden van mobiliteit en investeren in de infrastructuur, maar je kunt niet alle snelwegen blijven uitbouwen van 2x2 naar 2x3 naar 2x4 rijstroken. Bovendien: je blijft die capaciteit vullen en mensen richten hun patroon daarop in.”

Spoor en lucht

Ruijters pleit derhalve voor een echte *public backbone* in de vorm van het spoor, maar stelt vast: "Jarenlang is er te weinig geïnvesteerd in het spoor, ook in Nederland. Er moet nog een hele slag gemaakt worden om dat hoogfrequente spoor dat in de Randstad al ingevoerd is, uit te breiden over de rest van het land, bijvoorbeeld naar Breda, Tilburg en Eindhoven of naar Arnhem en Nijmegen, naar Amersfoort en Zwolle, zodanig dat we veel meer capaciteit kunnen aanbieden aan de burger. En ik denk dat er ook een aantal infrastructurele ingrepen nodig zijn om dat mogelijk te maken. Er wordt nu heel wat gebouwd op de Zuidas van Amsterdam, maar ik kan me niet voorstellen dat we de capaciteiten tussen bijvoorbeeld Utrecht en Eindhoven, of tussen Utrecht en Arnhem, niet moeten vergroten want dat zijn de assen waarop heel veel andere verbindingen aansluiten, bijvoorbeeld richting Duitsland."

"Als we kijken naar de congestie in de lucht, dan kun je korte vluchten vervangen door spoor, maar dan moet er wel aanbod zijn om dat mogelijk te maken."

Om de connectiviteit binnen Europa te vergroten is door de Europese Commissie het instrument Connecting Europe Facility (CEF) ingezet met een budget voor Transport van 24 miljard euro. Het budget door de Commissie voorgesteld, zou voor de volgende periode (2021-2027) worden opgerekt tot 30,4 miljard euro.

"We financieren op dit moment meer dan 750 projecten, waarvan ook veel in Nederland. Die lijst van projecten focust met name op de grensoverschrijdende projecten. Het is natuurlijk mooi dat de Nederlandse economie floreert en dat Schiphol en Rotterdam knooppunten zijn binnen het Europese net. Maar als je dat niet goed kunt afwikkelen richting *Hinterland* en dus onvoldoende capaciteit hebt in bijvoorbeeld Duitsland - wat echt een bottleneck is voor Nederland - of richting het zuiden - Frankrijk, Italië - dan heb je misschien een enorm potentieel en een krachtige economie maar die wordt in feite genivelleerd of teruggehouden óf we betalen de kosten in vorm van congestie. Daar moeten we vanaf. Dus de investeringen die wij doen vanuit CEF in Europa, ook al zijn die soms niet direct in Nederland, zijn enorm belangrijk."

Daarnaast wordt met de Europese Investeringsbank (EIB) samengewerkt, bijvoorbeeld bij het vergroenen van de Europese binnenvaartvloot. "Wat mij soms stoort in het publieke debat in Nederland is dat men niet ziet hoe positief afhankelijk Nederland is van de Europese binnenmarkt. Ik probeer altijd te benadrukken dat de discussie over de *European way of life* echt belangrijk is. Onze kinderen realiseren zich niet meer dat je bij de grens niet in de file hoeft te staan of vier soorten valuta moet meenemen op reis. Ook de industrie in Nederland, met de wereldbedrijven die we hebben, is echt afhankelijk van die Europese markt."

Fit for a Digital Age

De tweede prioriteit van Von der Leyen die veel impact heeft voor de transportsector betreft *Fit for a Digital Age*. Binnen transport is nog een enorme slag te maken waar het gaat om digitalisering. "Het lijkt soms alsof de vervoersmodi individueel bestaan en niet met elkaar als collectief en dat zelfs binnen de vervoersmodi men niet over de grens heen kan kijken", verzucht Ruijters.

Vrije, toegankelijke data kunnen juist een enorme 'boost' geven aan de mobiliteit. De consument die van Amsterdam naar Barcelona wil reizen, kan kiezen uit vele vluchtopties, de meeste via een app beschikbaar. Voor een treinreis zou dat ook moeten, vindt Ruijters, "maar de Franse SNCF wil die data niet ter beschikking stellen en ook met bijvoorbeeld Deutsche Bahn hebben we de grootste moeilijkheden om dat soort gegevens ter beschikking te krijgen."

Hij stelt dat we hier gezamenlijk de slagen moeten maken en de 'nationale oligarchische' situaties doorbreken, anders gaan Google en Amazon dat voor ons doen en is je concurrentievoordeel weg!

De Commissie heeft om digitalisering te stimuleren de verordening electronic Freight Transport Information (eFTI) voorgesteld. eFTI moet bijdragen aan de modernisering van mobiliteit. Technologische vooruitgang moet voorzien in een meer competitieve en meer innovatiegerichte transportindustrie.

"Hoe competitiever Europa kan zijn, hoe beter", stelt Ruijters. "Binnen het CEF budget passen we daarom ook *blending toe*, een innovatie waarbij we subsidies en marktfinanciering samenvoegen. Dat doen we in samenwerking met de EIB en op nationaal niveau met een National Promotional Bank."

Het is vooral bedoeld om startups een duwtje te geven om bepaalde initiatieven uit te rollen die aansluiten bij bestaande beleidsprogramma's, aldus Ruijters. Dat moet het vliegwieltje aanslingeren. Zo is Nederland op dit moment bezig met een zevental pilots voor Mobility as a Service (MaaS). "Wij zijn een zeer groot voorstander daarvan en financieren een groot stuk van die ontwikkelingen. We hopen dat Nederland, samen met Finland, die kar ook wil trekken."

De crux bij verdere digitalisering is het delen van data. "Het gaat iedere keer opnieuw over data", benadrukt Ruijters. In het nieuwe CEF-programma wordt een veel groter deel van het budget gereserveerd voor Intelligente Transport Systemen (ITS). "Veel containerschepen voor bestemming Europa komen aan in Rotterdam. Stel dat ik vooraf zou weten wat aan boord zit en wat waar heen moet, dan kan ik op basis daarvan al bepalen wat er over het spoor kan worden vervoerd, wat over de weg en wat via de binnenvaart. Statische en dynamische data kunnen helpen een enorme slag maken op het vlak van mobiliteit en efficiency. De Rotterdamse haven is heel actief op het gebied van *just in time* en écht een sparringpartner voor ons."

Budgetbijdrage

Ruijters pleit tot slot voor het oprekken van het Europese budget, de zogenaamde Meerjarenbegroting, voor de volgende periode 2021-2027, en natuurlijk daarbinnen de Nederlandse bijdrage hieraan. "Nederland zet hard in op een beperkt Europees budget van 1 procent van het Bruto Nationaal Product. De Europese Commissie heeft een voorstel gedaan voor een percentage van 1.13 en het Europees Parlement wil 1.3 procent. Europa kost Nederland eigenlijk super weinig. Het gewicht van Europa voor de Nederlandse economie, is veel meer dan die 1 procent. De Nederlandse positie is op dit moment zó goed, als je onze welstand, de positie van Nederland, vergelijkt met andere landen, dan mogen we onze handen dichtknijpen. Met een hoger budget helpen we Europa verder vooruit, en tegelijkertijd verbeter je hierdoor de Nederlandse positie eigenlijk nog meer."

