

Nederland en duurzame mobiliteit: gidsland of achterblijver?

Auteurs: Huib van Essen en Rens Kortmann (CE)

September 2005

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Transport & Environment Reporting Mechanism van het Europees Milieuagentschap (EEA)	3
2.1	EEA	3
2.2	Wat is TERM?	3
2.3	Wat staat er in TERM?	4
2.4	Voor wie is TERM interessant?	5
3	Enkele Nederlandse trends in transport en milieu vergeleken met andere Europese landen	6
3.1	Emissie van broeikasgassen	6
3.2	Voertuigbezit en voertuiggebruik in het personenvervoer	7
3.3	Accijns op motorbrandstoffen en infrastructuurheffingen	9
3.4	Prijsstructuren	13
4	Conclusies en aanbevelingen	16

Samenvatting

Nederland is geen koploper in Europa in de beleidsontwikkeling rond duurzame mobiliteit. Op basis van het Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) is in dit artikel de positie van Nederland in Europa verkend. TERM is het officiële monitoringssysteem van het Europese Milieuagentschap EEA dat inzicht verschaft in de Europese trends in verkeer en milieu voor de EU in individuele lidstaten.

De belangrijkste conclusies zijn dat Nederland achterblijft ten opzichte van grote buurlanden bij het reduceren van broeikasemissies van het verkeer, een van de hoogste accijnzen heft op benzine, maar qua dieselaccijnzen tot de Europese middenmoot behoort; vrachtverkeer relatief weinig belast per afgelegde kilometer en qua aantal maatregelen voor het internaliseren van externe effecten van verkeer onder gemiddeld scoort in Europa.

Nederland loopt op één punt nog steeds voor op de rest van Europa als het gaat om verkeer en milieu. Het hoge aandeel van de fiets in het personenvervoer is iets om te koesteren.

Om de externe effecten van het verkeer, zoals luchtvervuiling, klimaatverandering of congestie, aan te pakken bestaan nog veel kansen. Deze kansen liggen voornamelijk op het gebied van beprijzing van verkeer en vervoer, in het bijzonder hogere dieselaccijnzen, meer differentiaties naar emissieklassen en brandstofverbruik of CO₂-emissie voor alle vervoerswijzen en invoering van tol of kilometerheffing in het wegvervoer.

Summary

The Netherlands is no front-runner in Europe regarding sustainable transport policy. In this paper, the position of the Netherlands in Europe has been explored, based on the Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM). TERM is the official monitoring system of the European Environment Agency (EEA) and provides insight in the main developments in transport and environment for both the EU as a whole and its individual Member States.

The most important conclusions of this assessment are that the Netherlands lags behind with respect to large neighboring countries in reducing GHG emissions of transport, has the highest excise duty on petrol but belongs with regard to diesel excise duty to the European middle group, charges lorries relatively little by kilometer and has relatively little charges or taxes for the internalisation of external costs. The Netherlands has still a number one position with the high share of the bicycle in passenger transport, which is worth to preserve.

There are still many opportunities in The Netherlands to tackle problems with air quality, climate change and congestion. These chances lie mainly in the field of transport pricing, in particular higher diesel excise duty, more differentiation to fuel consumption or emission level of pollutants or CO₂ (for all modes), and the introduction of a road charging scheme.

1 Inleiding

Nederland heeft jarenlang de rol willen spelen van gidsland als het gaat om milieubeleid. De laatste jaren heeft de Nederlandse regering echter steeds meer gekozen voor een rol in de middenmoot. Nederland wil uiteraard wel blijven voldoen aan de Europese regelgeving, maar ziet zichzelf niet langer als voorloper in Europa.

Desalniettemin blijft Nederland geconfronteerd met een aantal hardnekkige problemen waar de ogen niet voor gesloten kunnen worden. De alsmaar stijgende broeikasgasemissies¹ maar met name de luchtkwaliteitsproblemen springen hiervan het meeste in het oog. Dit is met name het geval nadat de Raad van State een aantal bouwprojecten heeft stopgezet vanwege het ontbreken van voldoende aandacht voor het oplossen van de luchtkwaliteitsproblemen ter plaatse. Toch gaan ook hier alweer gauw geluiden op dat Nederland Roomser wil zijn dan de paus. Concentraties fijn stof worden gecorrigeerd voor zeezout en problemen met overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen op bepaalde knelpunten kunnen worden gecompenseerd door extra inspanningen elders (in de omgeving).

Maar hoe is de situatie rondom verkeer en milieu in Nederland nu werkelijk ten opzichte van andere Europese landen? En waar liggen de kansen als we de Nederlandse situatie vergelijken met die in andere landen? Het is de hoogste tijd om eens nader op deze vragen in te gaan. In deze paper gaan we hiertoe een (eerste) aanzet.

We baseren ons hierbij op de Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM), een monitoringssysteem van het Europees Milieuagentschap EEA². Dit officiële systeem bevat een schat aan informatie voor 31 Europese landen, waaronder alle EU lidstaten.

¹ In 2004 lag de uitstoot van CO₂ nog twee procent boven het niveau van 1990, terwijl Nederland op grond van het Kyoto-verdrag in de periode 2008 - 2012 6% minder moet uitstoten (CBS).

² European Environmental Agency, zie www.eea.eu.int

In het volgende hoofdstuk geven we allereerst een overzicht van TERM. In het daarop volgende hoofdstuk vergelijken we voor een aantal kengetallen en trends in transport en milieu, Nederland met andere Europese landen.

In het laatste hoofdstuk geven we een overzicht van de belangrijkste conclusies hieruit.

2 Transport & Environment Reporting Mechanism van het Europees Milieuagentschap (EEA)

2.1 EEA

Het European Environmental Agency, EEA, is het Europees Milieuagentschap van de EU, gevestigd in Kopenhagen. Het EEA heeft als taak tijdige, doelgerichte, relevante en betrouwbare informatie over het milieu te verstrekken aan iedereen die betrokken is bij de ontwikkeling en invoering van Europees en nationaal milieubeleid, en aan het grote publiek. Een soort 'MNP van Europa' zou je het dus kunnen noemen.

De informatie van het EEA helpt de EU en de landen die lid zijn van het EEA weloverwogen besluiten te nemen om het milieu te beschermen, het milieuaspect te integreren in economisch beleid en te komen tot duurzaam milieubeleid. Het EEA richt zich op de sleutelfiguren in het Europese beleidsvormingsproces.

In haar werk bouwt EEA voort op bestaande kennis en informatie van andere organisaties. Zo verzamelt het EEA milieugegevens uit de afzonderlijke landen. Na een zorgvuldige selectie en validatie van gegevens (via het institutionele netwerk, EIONET), wordt de informatie op verschillende manieren toegankelijk gemaakt voor gebruikers.

Hoewel het EEA een instelling van de Europese Unie is, kunnen ook andere landen die achter haar doelstellingen staan lid worden. Het EEA heeft nu 31 leden: alle 25 EU-lidstaten, Bulgarije, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen, Roemenië en Turkije.

2.2 Wat is TERM?

TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism) is een uitgebreid monitoringssysteem van het EEA op gebied van transport en milieu. TERM bestaat inmiddels vijf jaar als officieel monitoringssysteem voor het EU-transportbeleid.

TERM heeft tot doel om de voortgang en effectiviteit van het geïntegreerde transport en milieubeleid te monitoren. TERM wordt eens per 1-2 jaar gepubliceerd en is opgebouwd rond circa veertig indicatoren die samen aangeven in welke mate 31 Europese landen milieudoelstellingen hebben geïntegreerd in hun transportbeleid. TERM geeft inzicht in de huidige ontwikkelingen op gebied van transport en haar milieueffecten. Het geeft een overzicht in de belangrijkste ontwikkelingen in het afgelopen decennium en welke uitdagingen er liggen voor beleidsontwikkeling in de toekomst.

Naast de indicatoren geeft EEA jaarlijks het *TERM Annual Report* uit, waarin de belangrijkste ontwikkelingen en beleidsimplicaties op hoofdlijnen worden geschetst.

Het TERM proces wordt gecoördineerd door de Europese Commissie (DG ENV, DG TREN, Eurostat) en het EEA. De EEA lidstaten en andere internationale organisaties geven input en worden regelmatig geraadpleegd.

CE heeft sinds 2002 een raamcontract met het EEA voor onder meer het opstellen en updaten van TERM factsheets en het schrijven van het *TERM Annual Report*.

Historische achtergrond van TERM

Het Verdrag van Amsterdam heeft integratie van milieubeleid en sectoraal beleid benoemd als beleidsrichting voor duurzame ontwikkeling. Tijdens de Europese top in Cardiff hebben de Europese leiders, de Europese Commissie en de transportministers verzocht om gezamenlijk een geïntegreerde transport- en milieustrategie te ontwikkelen. Tegelijkertijd hebben de Transport en Milieuraad, de Commissie en het EEA verzocht om een transport and milieu monitoringssysteem te ontwikkelen. Dit zogenaamde *Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM)*, moest beleidsmakers in staat stellen om de voortgang van hun geïntegreerde beleid te volgen.

Het zesde *Environmental Action Programme (6EAP)* en de *EU strategy for sustainable development* bevestigden de behoefte aan een geïntegreerde strategie en monitoring van zowel milieuthema's als ontwikkelingen in de sector.

2.3 Wat staat er in TERM?

TERM is opgebouwd uit zeven thema's, gegroepeerd rondom de volgende kernvragen:

- 1 Verbeteren de milieuprestaties van transport?
- 2 Lukt het beter om het transportvolume en de *modal split* te beheersen?

- 3 Worden ruimtelijke ontwikkeling en transportplanning beter op elkaar afgestemd zodat de vraag naar transport en de behoefte aan bereikbaarheid beter matchen?
- 4 Wordt de capaciteit van bestaande transportinfrastructuur optimaal benut en is er een trend naar een evenwichtiger intermodaal transport systeem?
- 5 Wordt de beprijzing van transport efficiënter, met name door de externe kosten te internaliseren?
- 6 Hoe snel wordt schone technologie geïmplementeerd en hoe efficiënt worden voertuigen benut?
- 7 Hoe effectief worden management- en monitoringinstrumenten gebruikt bij beleidsontwikkeling en besluitvorming?

De TERM indicatoren beslaan de belangrijkste aspecten van het transport/milieusysteem, volgens het DPSIR framework: *driving forces, pressures, state of the environment, impacts and societal responses*. Dit vertegenwoordigt een langetermijnvisie op de indicatoren die idealiter nodig zijn om bovenstaande vragen te beantwoorden.

2.4 Voor wie is TERM interessant?

TERM is gericht op verschillende doelgroepen variërend van Europese beleidsmakers tot technische beleidsexperts. Het is daarom opgebouwd in twee lagen, met verschillend detailniveaus.

Door de combinatie van Europese ontwikkelingen en nationale trends, kan TERM een belangrijke informatiebron zijn voor allerlei nationale en internationale onderzoeksstudies en *benchmarks*.

Als voorbeeld wordt in deze paper wordt aan de hand van een aantal indicatoren van TERM het Nederlandse milieubeleid voor transport vergeleken met dat in andere Europese landen.

3 Enkele Nederlandse trends in transport en milieu vergeleken met andere Europese landen

Aan de hand van een aantal indicatoren uit TERM gaan we na welke positie Nederland op dit moment inneemt als het gaat om de ontwikkelingen in transport en milieu. We behandelen achtereenvolgens de trends in de uitstoot van CO₂ door verkeer, voertuigbezit en -gebruik in het personenvervoer, de hoogte van de brandstofaccijns en andere heffingen en tot slot de structuur van heffingen.

3.1 Emissie van broeikasgassen

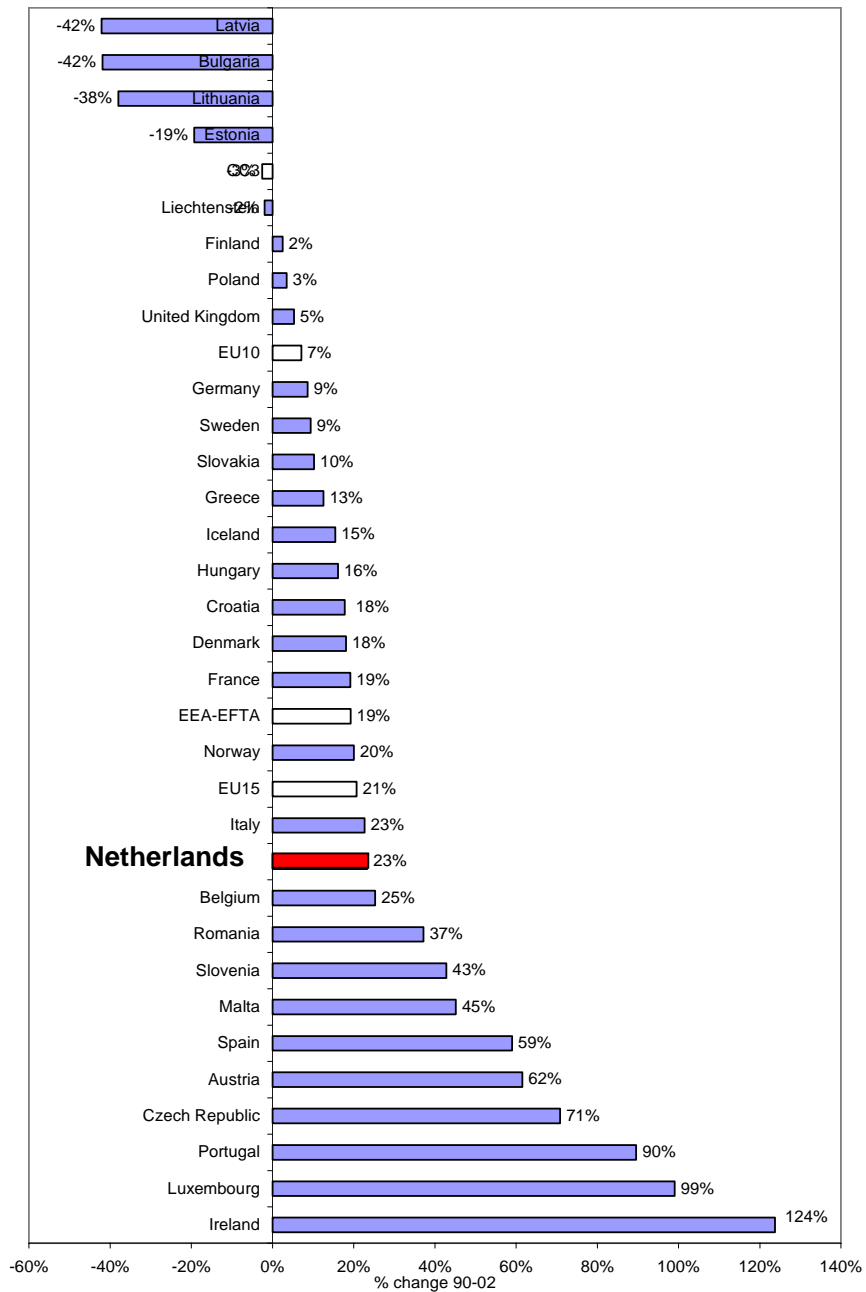
De uitstoot van broeikasgassen is één van de hardnekkigste milieuproblemen van verkeer en vervoer van deze tijd. Waar de CO₂-emissies van veel andere sectoren gelijk blijven of zelfs dalen, blijft de CO₂-emissie van transport gestaag stijgen.

De belangrijkste oorzaak van deze groei is het almaar groeiende vervoersvolume van zowel goederen als personenvervoer. Verbeteringen in het relatieve brandstofverbruik zijn beperkt door de almaar zwaarder worden auto's en worden bovendien volledig tenietgedaan door de groei in voertuigkilometers. Tel daarbij op de dalende bezettings- en beladingsgraden (o.a. door toenemend aantal tweeverdieners en logistieke concepten als *Just-in-time-delivery*) en het wordt duidelijk waarom de EU-doestelling om de groei in transportvolumes te ontkoppelen van de groei van het BBP bij lange na niet wordt gehaald.

Ook in Nederland is de CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer het afgelopen decennium fors blijven groeien, zie Figuur 1. Deze groei is in Nederland met 23% tussen 1990 en 2002³ sterker dan het gemiddelde van 21% in de 'oude lidstaten' (EU-15) en beduidend hoger dan in landen als Groot-Brittannië (5%), Duitsland (9%) of Frankrijk (19%). Als het gaat om de trend in CO₂-emissies is Nederland dus al jarenlang zeker geen voorhoedespeler.

³ Onlangs berichtte het CBS nog dat de CO₂-emissie van verkeer over de periode 1990-2004 met maar liefst 30% is gegroeid. Alleen in de elektriciteitsproductie is de groei over deze periode met 40% nog hoger.

Figuur 1 Groei in CO₂-emissie van transport tussen 1990 en 2002 voor verschillende EU lidstaten.

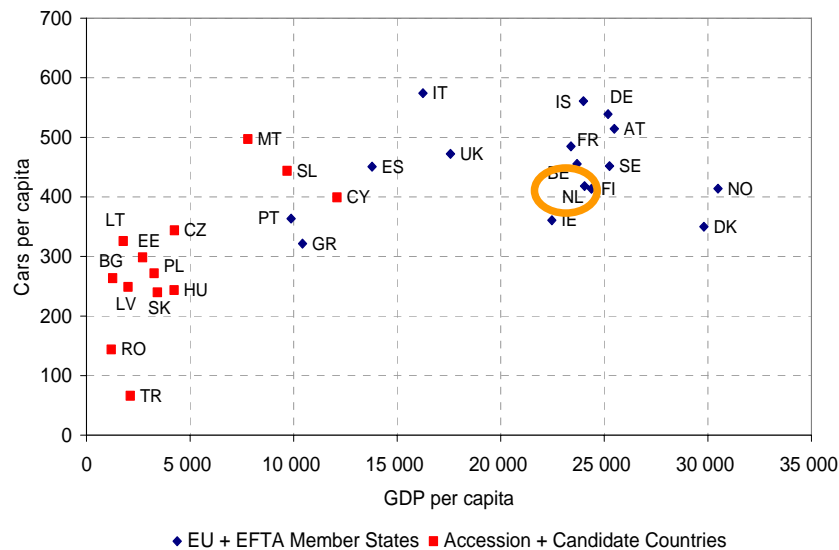


3.2 Voertuigbezit en voertuiggebruik in het personenvervoer

Eén van de factoren die van belang is voor transport en milieubeleid is het voertuigbezit. Het aantal personenauto's per persoon stijgt al jaren in alle Europese landen. Het welvaartsniveau in een land speelt een belangrijke rol in het personenautobezit. In Figuur 2 wordt het autobezit

afgezet tegen het BBP. Hieruit blijkt dat het aantal personenauto's in Nederland voor de hele EU vrij gemiddeld is, maar aan de lage kant voor de oude lidstaten, zeker als rekening wordt gehouden met de hoogte van het BBP.

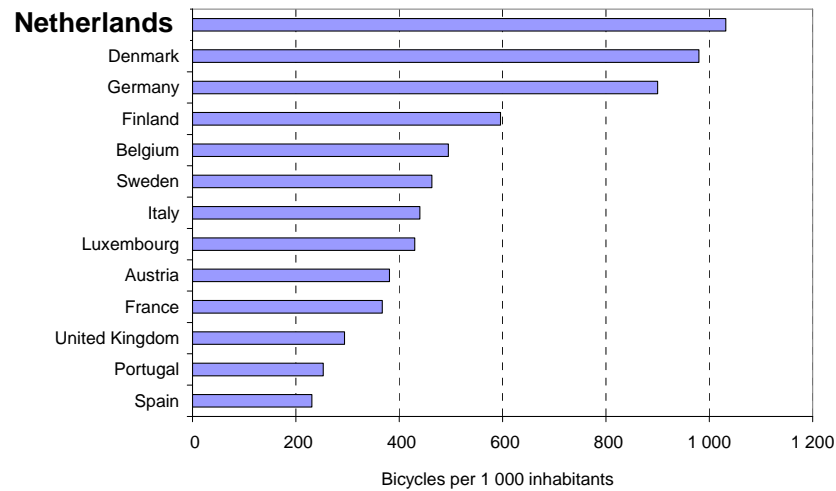
Figuur 2 Personenautobezit afgezet tegen het BBP (=GDP) in verschillende Europese landen.



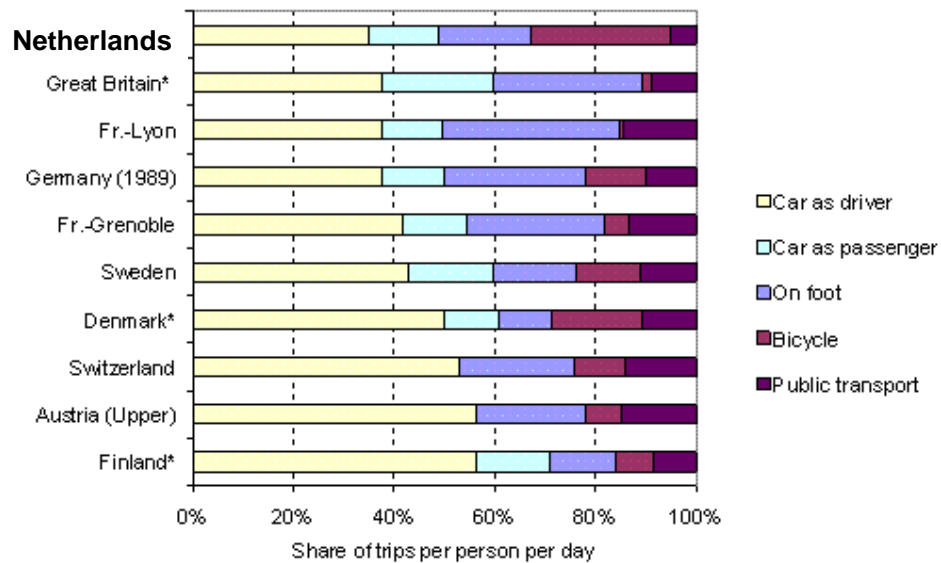
Eén van de aspecten waar Nederland nadrukkelijk in van verschilt van andere Europese landen is het aandeel van de fiets. Dit zien we terug in de cijfers over het fietsbezit, zie Figuur 3. Nederland is het enige land met gemiddeld meer dan één fiets per inwoner. Alleen in Denemarken en Duitsland is het aantal fietsen per inwoner enigszins vergelijkbaar.

Dit hoge fietsbezit zien we terug in het percentage van het aantal reizen per dag dat met de fiets wordt gemaakt. In Nederland wordt ca. 27% van alle reizen met de fiets gemaakt (zie Figuur 4). Het aandeel van de auto in het aantal reizen is hierdoor lager dan in andere landen. Het gemiddelde aantal afgelegde kilometers in een auto per persoon per dag is in Nederland met nog geen 9000 duidelijk lager dan het gemiddelde in de hele EU (bijna 9.800 kilometer) en fors lager dan het gemiddelde in de oude lidstaten waar dat ca. 11.800 kilometer is. Dit heeft, naast het feit dat Nederland een klein land is waardoor afstanden naar bijvoorbeeld familie vaak kleiner zijn, zeker ook te maken met het grote aandeel van de fiets.

Figuur 3 Fietsbezit in enkele Europese landen



Figuur 4 Aandeel van verschillende vervoerswijzen in het aantal reizen per dag

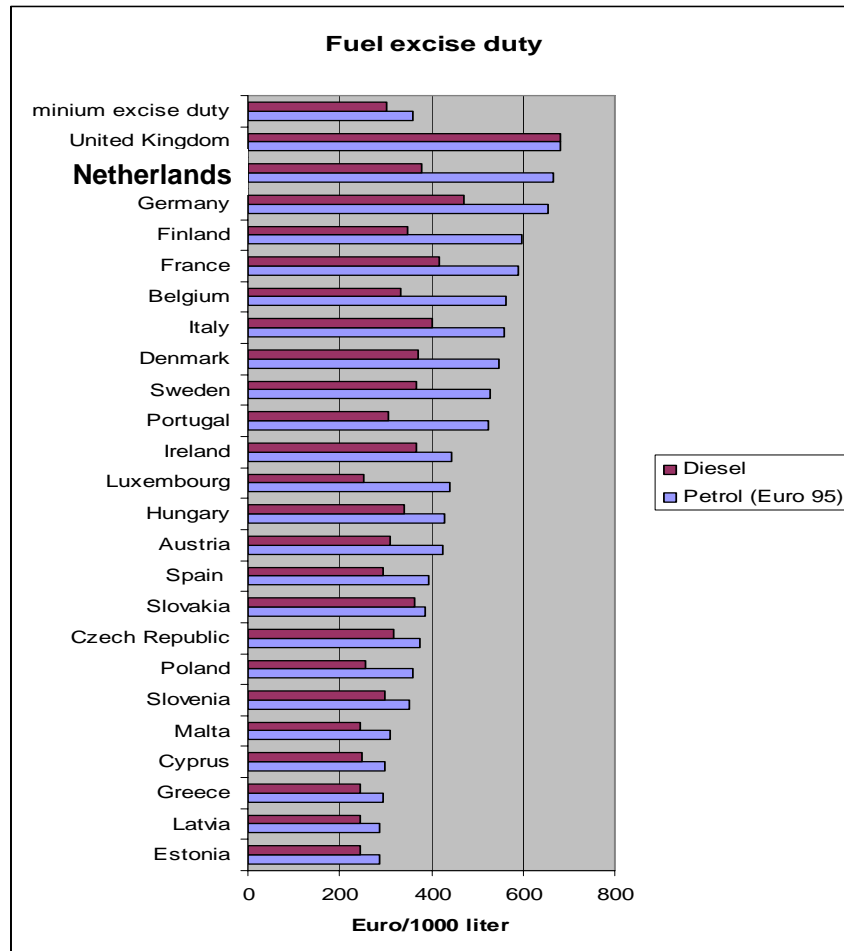


3.3 Accijns op motorbrandstoffen en infrastructuurheffingen

In Nederland wordt momenteel veel geklaagd over de hoge brandstofprijzen. Hoewel de recente prijsstijgingen volledig zijn te wijten aan hogere olieprijsen, moet ook de brandstofaccijns het daarbij vaak ontgelden. Hoe verhoudt de brandstofaccijns in Nederland zich eigenlijk tot die in andere Europese landen? Figuur 5 geeft een vergelijking met andere Europese landen. De accijns op benzine is in Nederland hoger dan in de meest andere landen.

Alleen in Groot-Brittannië is de benzineaccijns nog hoger en in Duitsland is deze vergelijkbaar met die in Nederland. In de andere West-Europese landen is de benzineaccijns gemiddeld zo'n 10 cent lager. Daarbij moet worden aangetekend dat veel andere landen (o.a. Frankrijk en Italië) wel meer tolwegen hebben waardoor de gebruiksafhankelijke heffing in werkelijkheid hoger is dan alleen de benzineaccijns.

Figuur 5 Accijns voor benzine en diesel (Euro/km)

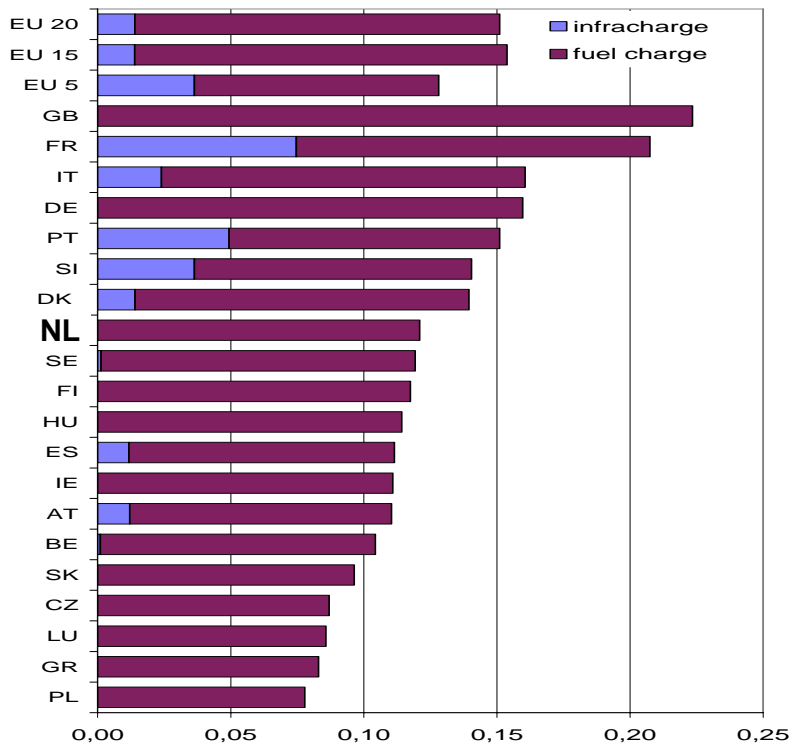


Voor diesel is de situatie anders dan voor benzine. De dieselaccijns in Nederland is vrij gemiddeld voor de EU, maar lager dan in de grote lidstaten Groot-Brittannië, Duitsland, Frankrijk en Italië, landen die veelal naast de accijns ook nog tol of kilometerheffing voor vrachtauto's hebben.

Voor het goederenvervoer over de weg betekent dit dat de totale gebruiksafhankelijke heffing in Nederland aanmerkelijk lager ligt dan het gemiddelde in de EU. Met name op het gebied

van de dieselaccijns en tol of kilometerheffing voor het goederenwegvervoer is er dus nog volop ruimte om het milieubeleid aan te scherpen zonder Europees uit de pas te gaan lopen. Een voordeel van hogere gebruiksaafhankelijke heffingen voor personenauto's op diesel, bestelauto's en vrachtauto's is dat marginale kosten en heffingen meer in evenwicht komen, wat tot hogere welvaart leidt.

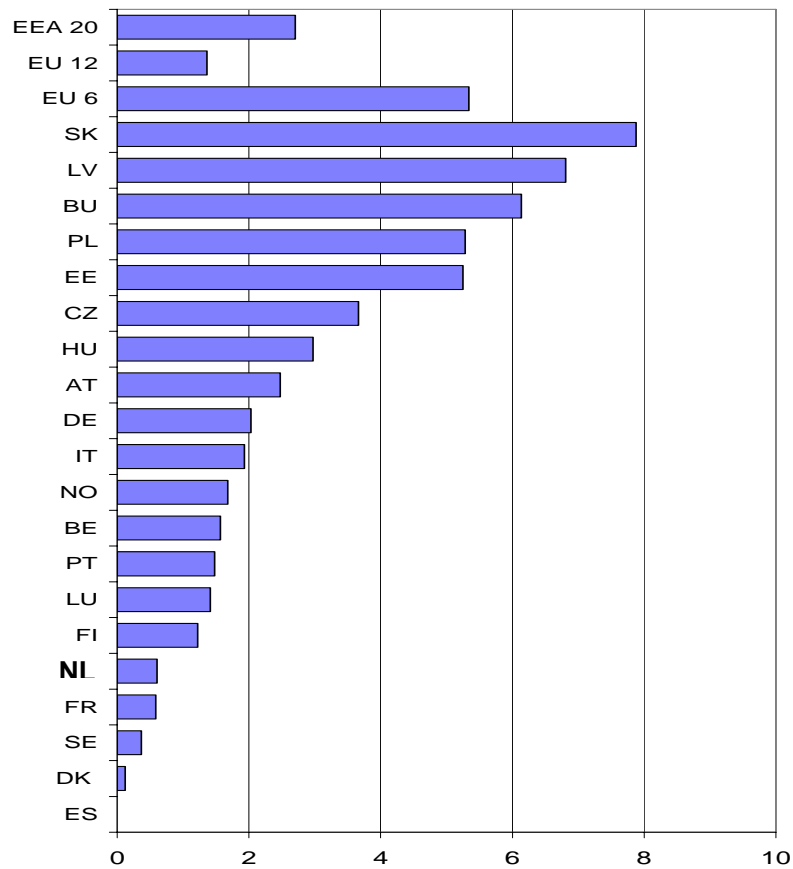
Figuur 6 Totaal aan afstandsaafhankelijke heffingen voor vrachtwagens in 2002 voor verschillende EU lidstaten (Euro/km)



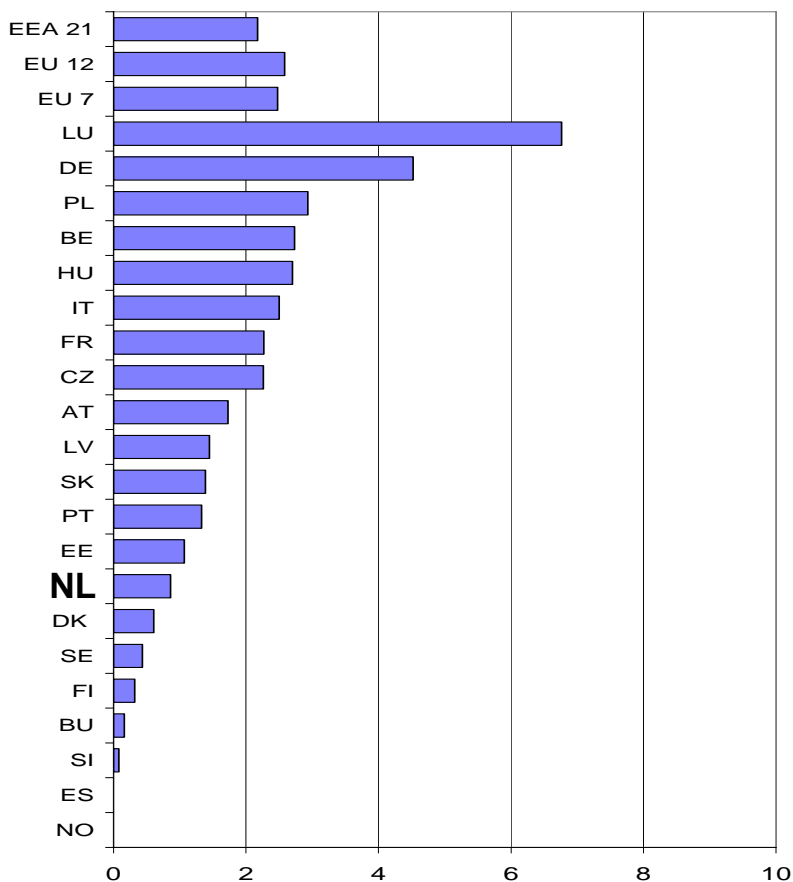
Voor het spoorvervoer bestaan ook gebruiksaafhankelijke heffingen. Deze gebruiksaafgoedingen voor het gebruik van de zogenaamde zijn inmiddels verplicht gesteld vanuit de EU en dienen te worden gebaseerd op de kosten van onderhoud en beheer van het spoor. De hoogte van de gebruiksaafgoedingen verschilt echter aanzienlijk tussen de verschillende lidstaten. Zowel voor personen- als goederentreinen is de gebruiksaafgoeding in Nederland opvallend laag ten opzichte van die andere in Europese landen, zie Figuur 7 en Figuur 8. In de onlangs openbaar gemaakte resultaten van het IBO Gebruiksaafgoeding Goederenvervoer zijn o.a. de onderhouds- en beheerkosten van spoorinfrastructuur onderzocht. Hieruit komt zowel voor personen als goederentreinen een niveau voor de gebruiksaafhankelijke kosten van gemiddeld

ca. € 4 per voertuigkilometer. Dit is veel meer in lijn met wat in andere Europese landen wordt gerekend. Deze lage gebruiksvergoedingen kunnen een steun in de rug betekenen voor het spoor in haar concurrentiestrijd met de weg. Vanuit milieuoogpunt is de wenselijkheid hiervan echter op zijn minst twijfelachtig omdat het tevens zorgt voor de generatie van meer transportvolume en daarmee gepaard gaande emissies en andere milieueffecten.

Figuur 7 Infrastructuurheffing voor goederentreinen in 2005 (Euro/km)



Figuur 8 Infrastructuurheffing voor personentreinen in 2005 (Euro/km)



3.4 Prijsstructuren

Naast de hoogte van belastingen en heffingen zijn ook de prijsstructuren van belang als het gaat om het internaliseren van de externe effecten van het verkeer. In Tabel 1 is voor verschillende Europese landen aangegeven welke belastingen en heffingen bijdragen aan het internaliseren van externe effecten zoals luchtvervuiling, klimaatverandering en congestie. Dit geeft een overzicht van de mate waarin de prijsstructuur in verschillende landen aansluit bij de verschillende externe kostenposten.

Een vinkje in deze tabel betekent dat, met uitzondering van de categorieën ‘urban charging’ en ‘distance-based charging’, de belastingen en heffingen *direct* zijn gerelateerd aan het specifieke externe effect waar het onder valt. Overigens wil een vinkje niet zeggen dat deze effecten dan voor 100% zijn geïnternaliseerd. Groene plustekens worden gebruikt om nieuwe

heffingen uit de afgelopen twee jaar mee aan te geven, terwijl rode mintekens laten zien dat deze heffing recentelijk is afgeschaft.

Tabel 1 Belastingen en heffingen in verschillende Europese landen die bijdragen aan het internaliseren van verschillende externe effecten van het verkeer (2005)

		AT	BE	DE	DK	ES	FI	FR	GB	GR	HU	IE	IT	LU	NL	NO	PL	PT	SE	EU total
Non-fuel-related tax and charges																				
Air pollution / Euro-class	Road - pass.		-	✓		✓				✓	+				-				✓	5
	Road - vans			✓	-			✓		✓	✓		✓		-		✓		✓	8
	Road – frei.	-	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓		✓	✓	✓		✓		✓	14
	Rail						-										✓		✓	2
	Air								+										✓	2
	Water		+	-		✓	✓		✓						✓		✓	✓	✓	9
Climate change / fuel consumption / CO ₂ emission	Road - pass.	✓	✓	✓	✓			✓	✓		✓	✓		✓	✓				✓	14
	Road – frei.							✓	✓								✓			4
	Rail			✓			-										✓			2
	Air																		✓	1
Noise	Road - pass.																			2
	Road – frei.	✓		✓																
	Rail																			
	Air - dB / night charges		✓	✓			✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓			✓	11
	Water		✓	✓			✓	✓	✓					✓	✓	✓				9
Congestion	Road							✓	✓											2
	Rail	✓	✓	✓	✓			✓	✓				✓	✓	✓					9
	Air																			
	Water																			
Distance-related charging	Road - pass.	✓				✓		✓	+	✓	-		✓			✓	✓	✓		11
	Road – frei.	✓				✓		✓	+	✓	-		✓			✓	✓	✓		11
Urban charging	Road							+				✓				✓				4
Fuel related																				
Tax break low-sulphur			✓	✓	✓		✓		✓						-	✓			✓	7
Carbon tax				✓								✓				✓			✓	4
Total number of measures		5	7	11	4	5	4	10	12	5	4	1	9	5	6	7	9	4	9	129

We zien dat het aantal maatregelen in Nederland de laatste twee jaar is gedaald van negen naar zes. Daarmee ligt het onder het Europese gemiddelde van 7,2. Ten opzichte van andere Europese landen liggen er in Nederland vooral kansen op het vlak van een gebruiksafhankeijke heffing voor goederenwegvervoer (zoals kilometerheffing), maar ook meer differentiaties naar emissieklassen en brandstofverbruik of CO₂-emissie.

4 Conclusies en aanbevelingen

Samenvattend kunnen we concluderen dat Nederland

- achterblijft ten opzichte van grote buurlanden bij het reduceren van broeikasemissies van het verkeer; de groei is iets hoger dan het gemiddelde in de ‘oude lidstaten’ en fors hoger dan in Groot-Brittannië of Duitsland;
- in vergelijking tot andere ‘oude lidstaten’ een relatief laag autobezit kent per hoofd van de bevolking; het fietsbezit en gebruik daarvan ligt zeer hoog: Nederland is koploper;
- één van de hoogste accijnzen heft op benzine, maar qua dieselaccijns tot de Europese middenmoot behoort;
- vrachtverkeer relatief weinig belast per afgelegde kilometer; de totale afstandsafhankelijke heffingen, voor infrastructuur en brandstof, is namelijk ongeveer de helft van die in landen als Groot-Brittannië of Frankrijk;
- zeer lage gebruiksvergoedingen voor het spoor heft voor zowel goederen- als personen-treinen;
- qua aantal maatregelen voor het internaliseren van externe effecten van verkeer lager dan gemiddeld scoort in Europa.

Kansen voor Nederland

De Nederlandse regering heeft gekozen om in verschillende milieudossiers geen voorttrekkersrol (meer) te willen spelen in Europa. Op een aantal punten blijft de milieuprestatie van het Nederlandse verkeer echter achter bij andere landen of scoort deze zelfs lager dan het Europese gemiddelde. Om de externe effecten van het verkeer, zoals luchtvervuiling, klimaatverandering of congestie, aan te pakken bestaan nog veel kansen. Zeker op het gebied van beprijzing van verkeer en vervoer liggen nog veel kansen:

- hogere dieselaccijns - zelfs in Duitsland, waar door het grote aantal buurlanden de grensproblemen met accijns levensgroot zijn, is de dieselaccijns hoger dan in Nederland;
- meer differentiaties naar emissieklassen en brandstofverbruik of CO₂-emissie voor alle vervoerswijzen;

- tol of kilometerheffing in het (goederen)wegvervoer - vanwege de recente initiatieven in Duitsland en Groot-Brittannië en de langer bestaande heffingen in landen als Frankrijk en Italië zal Nederland niet voorop lopen wanneer het tol of kilometerheffing invoert.

Nederland loopt op één punt nog steeds voor op de rest van Europa. Het hoge aandeel van de fiets in het personenvervoer is iets om te koesteren. Hier moet echter wel aandacht aan besteed blijven worden, omdat dit vervoermiddel door het groeiende autoverkeer in toenemende mate onder druk komt te staan.

TERM

Het bovenstaande overzicht is gebaseerd op het Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM). TERM is een waardevolle informatiebron voor ontwikkelingen en trends in de EU als geheel en in individuele lidstaten of andere Europese landen.