



Straatsburg, 14.12.2021
COM(2021) 811 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

Het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit

{SWD(2021) 470 final}

1 INLEIDING

1. Europa is een van de meest verstedelijkte regio's ter wereld¹, met een enorme verscheidenheid aan steden die belangrijke centra van economische en sociale activiteit vormen. Wat stadsplanning en kwaliteit van het leven in de steden betreft, worden Europese steden door de rest van de wereld vaak met bewondering beschouwd als aantrekkelijke plaatsen om te bezoeken, in te wonen, te studeren, te werken en zaken te doen, waarbij mobiliteit en vervoer een cruciale rol vervullen. Als belangrijkste verbindingpunten zijn steden cruciale onderdelen van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T), de ruggengraat van de interne Europese vervoersruimte, en van essentieel belang voor een goed functionerende interne markt. Veel Europese steden zijn op mondiaal niveau koplopers op het gebied van innovatie in de vervoerssector en duurzame stedelijke mobiliteitsplanning, alsook bij het verwezenlijken van ambitieuze klimaat- en verkeersveiligheidsdoelstellingen.
2. Steden kampen echter nog altijd met grote uitdagingen wat betreft het verder verbeteren van hun mobiliteits- en vervoerssystemen. Tegelijk moeten de negatieve gevolgen van het vervoer voor de samenleving, de gezondheid en het milieu in de vorm van de uitstoot van broeikasgassen, luchtverontreiniging en geluidsoverlast, alsook congestie en verkeersdoden, nog steeds stevig worden aangepakt. Deze uitdagingen — evenals de visie op de toekomst — komen aan de orde in de Europese Green Deal², de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit³, het “Fit for 55”-pakket⁴, het actieplan Verontreiniging naar nul⁵ en het Europees kankerbestrijdingsplan⁶.
3. Tijdens de Conferentie van de Partijen bij de Overeenkomst van Parijs in Glasgow (COP26) is de aandacht gevestigd op het verwezenlijken van internationale klimaatverbintenissen, zoals bijvoorbeeld door de Europese Unie aangegaan in het kader van de Europese Green Deal. Stedelijke mobiliteit kan hierbij een belangrijke bijdrage leveren, niet alleen door de aanzienlijke uitstoot van broeikasgassen te verminderen, maar ook door minder vervuiling en congestie te veroorzaken en veiliger te worden. Zoals in het klimaatdoelstellingsplan 2030⁷ van de EU is bevestigd, zal door de uitrol van emissievrije voertuigen in de stad slechts een deel van deze doelstellingen verwezenlijkt kunnen worden. Op nationaal en lokaal niveau moet duidelijk prioriteit worden gegeven aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer en aan lopen en fietsen, alsook aan geconnecteerde, gedeelde mobiliteitsdiensten.
4. Mobiliteit is een cruciaal aspect van sociale inclusie en een belangrijke bepalende factor voor het menselijk welzijn, met name voor kansarme groepen. Vervoer, dat binnen de Europese pijler van sociale rechten als essentiële dienst wordt aangemerkt, voorziet in een basisbehoefte door burgers in staat te stellen te integreren in de samenleving en de

¹ 70,9 % van de bevolking woont in stedelijke gebieden (<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>).

² COM(2019) 640 final.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/IP_21_3541

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_nl.pdf. Hierin wordt het belang van de koppeling tussen vervoer en gezondheid benadrukt.

⁷ Het tegen 2030 verminderen van de broeikasgasemissies met ten minste 55 %; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_nl

arbeidsmarkt, maar vertegenwoordigt ook een belangrijk deel van de huishoudelijke uitgaven. Betere connectiviteit en openstelling van de markt hebben bijgedragen tot het tot stand brengen van verbindingen tussen vervoersnetwerken, waardoor de EU meer tot één geheel is gemaakt en bereikbaarder en toegankelijker is voor reizigers. Deze doelstellingen worden ook benadrukt in het voorstel van de Commissie voor een aanbeveling van de Raad inzake het garanderen van een rechtvaardige transitie naar klimaatneutraliteit⁸, dat voorziet in een gemeenschappelijk kader en een gedeeld begrip van alomvattende beleidsmaatregelen en investeringen die nodig zijn om te waarborgen dat de transitie rechtvaardig is, ook waar het vervoer betreft.

5. Enerzijds heeft de COVID-19-pandemie de mobiliteit en het vervoer verstoord. Anderzijds, en met name in steden, heeft de pandemie steden ertoe aangezet de infrastructuur voor actieve mobiliteit te verbeteren. Het is nu dan ook absoluut noodzakelijk om met een veerkrachtiger, slimmer en duurzamer stedelijk mobiliteitssysteem uit de crisis te komen, wat ook essentieel is voor de algehele veerkracht van het vervoerssysteem en de economie. Door deze uitdagingen aan te pakken, zullen naar verwachting duurzamere stedelijke knooppunten met een hogere levenskwaliteit worden gecreëerd, alsook een betere connectiviteit, betaalbaarheid en toegankelijkheid van mobiliteitsdiensten voor stedelijke gebieden en de hun omringende plattelandsgebieden. Om de grote transitie op het gebied van stedelijke mobiliteit tot stand te brengen, zijn snelle en substantiële maatregelen en investeringen nodig op Europees, nationaal, regionaal en vooral lokaal niveau.
6. Het pakket stedelijke mobiliteit van 2013⁹ was gericht op het katalyseren van gezamenlijke lokale, nationale en Europese maatregelen om deze maatschappelijke uitdagingen het hoofd te bieden. In de evaluatie ervan¹⁰ kwamen verschillende kwesties naar voren, met name het ontbreken van een EU-brede toepassing van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit (Sustainable Urban Mobility Plans, SUMP's)¹¹, een centraal element van de aanpak. Andere kwesties die aan bod kwamen, waren het niet op consistente wijze verzamelen van gegevens over stedelijke mobiliteit en de behoefte aan een beter EU-governancekader waarin lidstaten, regionale en lokale overheden nauwer zijn betrokken. Lokale overheden moeten steun krijgen om grensoverschrijdende vervoersstrategieën beter te kunnen koppelen aan plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit, capaciteitsopbouw en opleidingen, en een betere stedelijke planning. Er zijn dan ook meer inspanningen nodig om Europese steden in staat te stellen de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen, congestie en verkeersslachtoffers te verminderen.
7. Het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) is van stedelijke mobiliteit afhankelijk voor first mile/last mile-aansluitingen voor zowel passagiers als vracht. In het toekomstige TEN-T moeten steden en regio's een nog grotere rol spelen om de mobiliteit en verkeersstromen te verbeteren. Dit kan worden bereikt door ervoor te zorgen dat stedelijke knooppunten beter functioneren binnen het totale kader, en dat de lokale overheden beter worden betrokken bij de governance van het TEN-T.
8. Om bij te dragen tot de steeds ambitieuzere EU-doelstellingen op het vlak van klimaat, milieu, de digitale samenleving, gezondheid en de maatschappij, moet de EU op het gebied van stedelijke mobiliteit dan ook doortastender optreden om van de huidige aanpak op basis

⁸ COM(2021) 801.

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

¹¹ Zie de bijlage bij https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF en <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

van verkeersstromen over te stappen naar een aanpak die erop gebaseerd is personen en goederen op een duurzamere manier te verplaatsen. Dit moet leiden tot een steviger fundament voor collectief/openbaar vervoer, betere opties op het gebied van actieve mobiliteit (bv. lopen en fietsen) en efficiënte emissievrije stedelijke logistiek en efficiënte leveringen over de laatste kilometer. Dergelijke multimodaliteit moet als leidend beginsel voor stedelijke mobiliteit gelden, maar ook emissievrije en geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit zullen een essentieel onderdeel zijn van de transitie naar de klimaatneutrale steden van de toekomst, zodat ook voorstedelijke gebieden en plattelandsgebieden beschikken over duurzame verbindingen met de steden. Om de efficiëntie van het hele systeem te vergroten, is een beter beheer van vervoer en mobiliteit nodig met behulp van multimodale knooppunten en digitale oplossingen.

2 HET NIEUWE EU-KADER VOOR STEDELIJKE MOBILITEIT

9. De transitie naar veilige, toegankelijke, inclusieve, slimme, veerkrachtige en emissievrije stedelijke mobiliteit vereist een duidelijke focus op actieve, collectieve en gedeelde mobiliteit, ondersteund door emissiearme en emissievrije oplossingen. Daartoe zijn meer en snellere maatregelen en nieuwe investeringen nodig; daarnaast moet er bijzondere aandacht worden besteed aan openbaar vervoer, multimodaliteit en infrastructuur voor actieve mobiliteit. Dit moet worden bereikt door de bestaande instrumenten te versterken en aan te vullen met nieuwe instrumenten. Op basis van een grondige analyse wordt een nieuw EU-kader voor stedelijke mobiliteit gepresenteerd om de lidstaten, regio's, steden en andere belanghebbenden te ondersteunen bij de noodzakelijke transformatie.

2.1 Een versterkte aanpak van stedelijke knooppunten binnen het TEN-T

10. Steden zijn belangrijke elementen van een goed functionerend TEN-T-netwerk. Knelpunten binnen het netwerk, ontbrekende schakels en slechte verbindingen blijven echter grote uitdagingen vormen bij de integratie van stedelijke knooppunten in het TEN-T-netwerk.

Passagiers

11. Stedelijke knooppunten zijn niet alleen van belang voor de mensen die in steden wonen. Ongeveer een derde van de bevolking woont in dorpen, kleine steden en voorstedelijke gebieden aan de rand van de stad, en is voor het bereiken van nabijgelegen stedelijke knooppunten vaak afhankelijk van personenauto's om naar het werk of school te gaan, mensen te ontmoeten, te reizen of te winkelen. Dit betekent echter ook dat steden met aanhoudende congestie en vervuiling te kampen hebben, waarbij een groot aantal auto's elke dag binnenkomt en vertrekt, wat ook negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Ook het openbaar vervoer wordt geconfronteerd met uitdagingen in de vorm van een grote vraag tijdens piekuren, en daarnaast kunnen overbelaste spoorweg- en wegnetten, treinen, trams, bussen en metro's te maken hebben met beperkingen die niet alleen de verkeersstroom in het stedelijk knooppunt belemmeren, maar in het gehele TEN-T-netwerk.
12. Op EU-niveau¹² is erkend dat er behoefte is aan efficiënte en inclusieve connectiviteit tussen stedelijke, voorstedelijke en plattelandsgebieden in de vorm van verschillende opties op het gebied van duurzame mobiliteit. Dit omvat geïntegreerde verbindingen tussen

¹² Een langetermijnvisie voor de plattelandsgebieden van de EU; https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_nl

stedelijke, voorstedelijke en plattelandsgebieden bij de planning van het TEN-T-netwerk en de verbindingen tussen deze gebieden en steden. Er is een adequatere infrastructuur nodig om het aandeel van het openbaar vervoer te vergroten. Dit betreft bijvoorbeeld multimodale knooppunten met stations/haltes die op doeltreffende wijze verbonden zijn met stadstreinen, metro's, trams, bussen, touringcars, gedeelde mobiliteitsdiensten en betere en grotere P&R-voorzieningen, en die beter zijn uitgerust met geschikte fietsenstallingen en openbaar toegankelijke laad- en tankpunten voor emissiearme en emissievrije voertuigen¹³. Bij het ontwerp van al deze voorzieningen is bovendien meer aandacht nodig voor personen met een handicap.

Vrachtvervoer

13. Voor een efficiënt goederenvervoer is interconnectiviteit tussen langeafstandsverbindingen en de first/last mile van fundamenteel belang voor de soepele werking van het TEN-T, en dat moet beter tot uiting komen in de stedelijke en regionale planning. Om bijvoorbeeld snellere en efficiëntere emissievrije logistiek in stedelijke knooppunten te ondersteunen, is een toereikend aantal multimodale terminals en groeppagecentra nodig.
14. De uitrol van laad- en tankinfrastructuur voor emissiearme en emissievrije voertuigen in deze centra en logistieke knooppunten, is met name van belang voor bezorgvoertuigen en vrachtwagens voor langeafstandsvervoer¹⁴. Ook alternatieve leveringsoplossingen, zoals bakfietsen en vervoer via binnenwateren, moeten in overweging worden genomen en beter worden benut in de stedelijke logistiek, waarbij in voorkomend geval in de toekomst steeds meer gebruik wordt gemaakt van geautomatiseerde leveringen en drones (onbemande vliegtuigen).
15. Om deze tekortkomingen in het passagiers- en goederenvervoer aan te pakken, moet de TEN-T-verordening worden aangescherpt en ook stedelijke mobiliteit beslaan, wat essentieel is voor de algemene goede werking van het netwerk. Steden moet tegelijk een voldoende mate van flexibiliteit behouden, met volledige inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel. De voorgestelde herziening van de TEN-T-verordening voorziet daartoe in een versterkte aanpak ten aanzien van een groter aantal stedelijke knooppunten¹⁵. Deze stedelijke knooppunten vormen het vertrekpunt of de eindbestemming (first/last mile) voor het verkeer van passagiers en goederen over het TEN-T en zijn tevens overstappunten, respectievelijk overlaadplaatsen binnen of tussen de verschillende vervoerswijzen. Met de herziening worden ook de tekortkomingen aangepakt die de Rekenkamer in haar speciaal verslag uit 2020¹⁶ heeft vastgesteld, en wordt gevolg gegeven aan haar aanbevelingen.

De Commissie stelt voor de TEN-T-verordening te herzien en met name voor stedelijke knooppunten de volgende criteria te hanteren:

- de vaststelling van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit, rekening houdend met het algemeen belang van het faciliteren van trans-Europese vervoersstromen over

¹³ Voorstel van de Commissie voor een verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (Verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR)): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

¹⁴ Dit komt ook aan de orde in de verordening betreffende de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

¹⁵ In het voorstel van de Commissie wordt het aantal steden verhoogd tot 424, en het voorstel beslaat daarmee feitelijk alle steden met meer dan 100 000 inwoners (of, als er in een NUTS 2-regio geen stedelijk knooppunt is met een bevolking van meer dan 100 000 inwoners, het belangrijkste knooppunt van die NUTS 2-regio).

¹⁶ <https://www.eca.europa.eu/nl/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

langere afstanden, het drastisch terugdringen van vervuילend stedelijk vervoer, het stimuleren van emissievrije mobiliteit, met inbegrip van actieve, collectieve en gedeelde mobiliteit, en het verminderen van de energie-intensiteit van vervoer;

- het verzamelen en indienen van gegevens over stedelijke mobiliteit, in ieder geval met betrekking tot broeikasgasemissies, congestie, sterfgevallen en ernstig letsel als gevolg van verkeersongevallen, modal split voor alle vervoerswijzen en toegang tot mobiliteitsdiensten¹⁷, alsmede gegevens over luchtvervuiling en geluidsoverlast in steden;
- de ontwikkeling van multimodale passagiersknooppunten, met inbegrip van P&R-voorzieningen, om de verbindingen over de eerste en laatste kilometer te verbeteren en de nodige capaciteit voor langeafstandsverbindingen binnen en tussen stedelijke knooppunten te vergroten;
- de ontwikkeling van multimodale vrachtterminals om te zorgen voor duurzame stedelijke logistiek gebaseerd op een uitgebreide analyse op lidstaatniveau.

2.2 Een versterkte aanpak ten aanzien van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP's) en mobiliteitsbeheerplannen

16. De in 2013 ingevoerde plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit vormen een hoeksteen van de stedelijke mobiliteit in de EU. SUMP's helpen mobiliteitsproblemen voor het gehele functioneel stedelijk gebied aan te pakken, onder meer op het gebied van synergieën met ruimtelijke-ordeningsplannen en energie- en klimaatplannen. De afgelopen jaren is in samenwerking met de gemeenschap een breed scala aan adviezen en leidraden ontwikkeld, waarna een reeks richtsnoeren ter beschikking is gesteld van steden en belanghebbenden betreffende de EU-waarnemingspost voor stedelijke mobiliteit¹⁸. Daarnaast bestaat er een zelfbeoordelingsinstrument om steden te helpen inzicht te krijgen in de sterke en zwakke punten van hun SUMP's¹⁹.
17. Bij de evaluatie van het pakket stedelijke mobiliteit van 2013 zijn echter een aantal tekortkomingen aan het licht gekomen die beletten dat SUMP's doeltreffender kunnen bijdragen tot de steeds ambitieuzere doelstellingen en verbintenissen van de EU op het gebied van vervoer, klimaat, gezondheid en samenleving, zoals vastgelegd in de Europese Green Deal en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. Er is sprake van een ongelijke uitvoering van SUMP's tussen en binnen de lidstaten: veel steden hebben nog altijd geen SUMP vastgesteld, en de bestaande SUMP's vertonen grote onderlinge kwaliteitsverschillen. Bovendien zijn er meer inspanningen nodig om ervoor te zorgen dat de bestaande plannen voor duurzame stedelijke logistiek beter worden geïntegreerd in het SUMP-kader en dat zij in de hele EU verder worden ontwikkeld en uitgevoerd. Deze tekortkomingen hebben grotendeels te maken met de tot nu toe gehanteerde niet-bindende benadering en moeten worden aangepakt.
18. De lokale autoriteiten en deskundigen op het gebied van planning zouden baat hebben bij aanvullende planningsinstrumenten voor het aanpakken van structurele aspecten op het gebied van mobiliteit, energie en duurzaamheid. De mogelijkheden om dergelijke raakvlakken tussen SUMP's en andere relevante stedelijke plannen met betrekking tot

¹⁷ Aandeel van de bevolking met passende toegang tot mobiliteitsdiensten (bv. openbaar vervoer).

¹⁸ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

¹⁹ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

energie (met name de plannen voor duurzame energie- en klimaatactie (SECAP's)) en duurzaamheid te versterken, zullen worden herzien.

19. In het kader van de herziene TEN-T-verordening worden verplichtingen met betrekking tot SUMP's voorgesteld voor de vastgestelde stedelijke knooppunten. Tegelijk moet het toepassingsgebied van SUMP's verder worden aangevuld en verbeterd, rekening houdend met de verbindingen met de omliggende plattelandsgebieden en anticiperend op de behoefte aan specifieke indicatoren en vereisten voor SUMP's voor de stedelijke knooppunten van het TEN-T.
20. Voorts roept de Commissie elke lidstaat op een nationaal langetermijnprogramma voor SUMP-ondersteuning op te zetten, met een nationale programmabeheerder. Dit programma zou juridische, financiële en organisatorische maatregelen kunnen bevatten voor het opbouwen van capaciteit en het uitvoeren van SUMP's overeenkomstig de Europese SUMP-richtsnoeren²⁰.
21. Tegelijk moeten publieke en particuliere organisaties, zoals bedrijven, ziekenhuizen, scholen of toeristische attracties, worden aangemoedigd om plannen en maatregelen voor mobiliteitsbeheer te ontwikkelen ter bevordering van emissiearme en emissievrije mobiliteitsmiddelen, zoals openbaar vervoer, actieve mobiliteit of gedeelde mobiliteit.

De Commissie zal:

- uiterlijk eind 2022 een aanbeveling van de Commissie aan de lidstaten publiceren over het nationale programma ter ondersteuning van regio's en steden bij de uitrol van doeltreffende plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit. Dit zal een verbeterd SUMP-concept omvatten waarin duidelijke prioriteiten worden vastgesteld ter bevordering van duurzame oplossingen, waaronder actief, collectief en openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit (onder meer voor verbindingen tussen stad en platteland), waarbij aspecten op het gebied van veerkracht volledig worden geïntegreerd, evenals plannen voor duurzame stedelijke logistiek ("Sustainable Urban Logistics Plans", Sulp's), op basis van emissievrije voertuigen en oplossingen;
- de samenwerking stimuleren met het Europees Burgemeestersconvenant betreffende de onderlinge afstemming van de instrumenten in de vorm van SUMP's en de plannen voor duurzame energie- en klimaatactie (SECAP's);
- de reeks SUMP-richtsnoeren aanvullen en stroomlijnen.

2.3 Monitoring van de vooruitgang – indicatoren voor duurzame stedelijke mobiliteit

22. Om inzicht te krijgen in de geboekte vooruitgang en om de bestaande plannen te verbeteren, moeten uitgebreide gegevens beschikbaar zijn. Naarmate lokale overheden individuele maatregelen nemen om beleidsdoelstellingen te verwezenlijken, wordt het steeds duidelijker dat een gemeenschappelijke benadering van monitoring en informatieverstrekking ontbreekt. Gestandaardiseerde indicatoren voor de hele EU zouden het voor steden ook gemakkelijker maken om beste praktijken uit te wisselen. Met deze gemeenschappelijke kennisbasis kunnen zij vervolgens op EU-niveau een integrale aanpak hanteren voor de uitvoering van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit.

²⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

23. In een proefproject met verschillende steden in de EU heeft de Commissie een reeks indicatoren voor duurzame stedelijke mobiliteit getest, zoals de betaalbaarheid van openbaar vervoer, het aantal verkeersdoden en -gewonden, de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen, congestie en modal split, en een bijbehorend benchmarkinginstrument ontwikkeld²¹. De hierop ontvangen feedback heeft richtsnoeren opgeleverd over de wijze waarop de reeks indicatoren kan worden verbeterd, met name om te waarborgen dat de hiervoor gebruikte methodologie wordt vereenvoudigd en de indicatoren kunnen bouwen op langetermijnsteun en -toezeggingen. Ook werd vastgesteld dat steden steun moeten krijgen, dat de relevante middelen bij lokale overheden moeten worden verhoogd en dat het verzamelen van gegevens moet worden ondersteund.
24. Voorts is vastgesteld dat de lidstaten beter bij het proces moeten worden betrokken, aangezien verschillende lidstaten niet systematisch relevante gegevens verzamelen. Dit is van bijzonder belang voor de stedelijke knooppunten van het TEN-T, aangezien zij essentiële onderdelen van het TEN-T-netwerk vormen.
25. Op basis van het bovenstaande wordt een gefaseerde voorbereidende aanpak voorgesteld. Om te beginnen worden de indicatoren verder uitgewerkt, waarna de steden en lidstaten ondersteuning krijgen bij het verzamelen van de nodige gegevens, met het oog op de voorgestelde vereisten voor het verzamelen van gegevens in de stedelijke knooppunten op het TEN-T.

Om de toepassing van de indicatoren te vergroten, zal de Commissie daarom:

- uiterlijk eind 2022 de reeds vastgestelde 19 indicatoren voor duurzame stedelijke mobiliteit en het bijbehorende benchmarkinginstrument verbeteren en stroomlijnen;
- in 2023 een programmaondersteunende actie in het kader van de Connecting Europe Facility lanceren met het oog op het door de lidstaten verzamelen van gegevens voor geharmoniseerde mobiliteitsindicatoren om de vooruitgang te monitoren die de stedelijke knooppunten van het TEN-T boeken in het kader van duurzame stedelijke mobiliteit.

2.4 Aantrekkelijke openbaarvervoersdiensten, ondersteund door een multimodale aanpak en digitalisering

26. Openbaar vervoer, zoals stadstreinen, metro's, trams, bussen, waterbussen, veerboten of kabelbanen, is de veiligste, meest efficiënte en meest duurzame manier voor het vervoeren van grote aantallen mensen. Openbaar vervoer voorziet daarnaast in betaalbare en inclusieve mobiliteitsmogelijkheden, die sociale cohesie en lokale economische ontwikkeling mogelijk maken. De Commissie stelt dan ook voor dat stedelijke knooppunten in het TEN-T-netwerk plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit ontwikkelen die erop gericht zijn het gebruik van openbaar vervoer te vergroten en in het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit de versterking van deze vorm van vervoer in alle steden en regio's te bevorderen.
27. Uit de evaluatie van het beleidskader van 2013 is echter gebleken dat het gebruik van openbaar vervoer in Europese steden sindsdien slechts licht is toegenomen en dat de COVID-19-pandemie een sterke negatieve invloed heeft gehad op de exploitatie van het openbaar vervoer en de reizigersaantallen. In sommige steden is de doeltreffendheid

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

aangetoond van door lokale, regionale of nationale overheidsinstanties en vervoersautoriteiten gevoerde campagnes om het vertrouwen van het publiek te herwinnen en mensen er weer aan te laten wennen gebruik te maken van het openbaar vervoer. Er moet meer worden gedaan op het gebied van openbaar vervoer en aanverwante aspecten, zoals multimodale informatiesystemen en intelligente tariefsystemen. Dit moet met name in het versterkte SUMP-kader goed tot uiting komen.

28. Openbaar vervoer creëert banen, bevordert territoriale toegankelijkheid en sociale inclusie en is van cruciaal belang voor connectiviteit met voorstedelijke en plattelandsgebieden. In dit verband is het spoorvervoer uitermate geschikt om het aandeel van het openbaar vervoer te vergroten, ook in stedelijke gebieden en hun omgeving. Het Europees Jaar van de spoorwegen in 2021 was een goede gelegenheid om dit proces op gang te brengen.
29. Als onderdeel van een bredere verschuiving naar emissievrije mobiliteit vertegenwoordigen autobussen op waterstof, en vooral elektrische autobussen, nu al een snel groeiend aandeel van het openbaar vervoer in de hele EU. De wetgeving inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen²², die momenteel wordt herzien als onderdeel van het “Fit for 55”-pakket²³, vormt een kader voor de voltooiing van de standaardisering van de oplaadinfrastructuur op EU-niveau, en de herziene richtlijn schone voertuigen²⁴ bevat nationale doelstellingen voor overheidsopdrachten voor schone bussen, vrachtwagens, auto’s en bestelwagens voor diensten zoals openbaar vervoer, afvalinzameling of post- en pakketvervoer. De Commissie heeft prioriteit gegeven aan steun, met name voor de uitrol van de nodige laad- en tankinfrastructuur, om een soepele overgang naar emissievrije voertuigen mogelijk te maken. Daarnaast heeft de Commissie het “Clean Bus Europe Platform”²⁵ opgezet om steden te helpen bij de overgang naar schone busvloten.
30. De dekking en toegankelijkheid van het openbaar vervoer in steden zijn verbeterd²⁶. Er moet echter meer worden gedaan om de kwaliteit en de toegankelijkheid voor personen met een handicap te verbeteren, en te zorgen voor een betere integratie tussen openbaar vervoer en gedeelde mobiliteitsdiensten en actieve mobiliteit, met inbegrip van micromobiliteitsdiensten, teneinde de laatste kilometer te dekken in het geval van verafgelegen toegangspunten of een lage frequentie van het openbaar vervoer. Dit zal ook bijdragen tot de vermindering van de noodzaak om motorvoertuigen te gebruiken, waardoor de congestie kan worden teruggedrongen. Bovendien moeten openbaar vervoer en gedeelde mobiliteitsdiensten elkaar aanvullen. In sommige gevallen zouden gedeelde mobiliteit en mobiliteit op aanvraag deel kunnen uitmaken van het openbaar vervoer, met name in plattelandsgebieden, als integrerend onderdeel van modellen in het kader van “Mobility as a Service”.
31. Kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer komt alle forenzen en reizigers, huishoudens met een hoog en laag inkomen, ouderen en jongeren, vrouwen en mannen ten goede. We moeten de infrastructuur en diensten voor het openbaar vervoer in steden aanpassen om,

²² Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

²³ Voorstel van de Commissie voor een verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

²⁴ Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone wegvoertuigen ter ondersteuning van emissiearme mobiliteit: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>

²⁶ <https://www.eca.europa.eu/nl/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

onder andere, te zorgen voor een betere toegankelijkheid²⁷, onder meer om de vergrijzende bevolking in veel steden beter van dienst te kunnen zijn, alsook personen met een handicap of beperkte mobiliteit.

32. Om dit te bereiken, moet het openbaar vervoer een centrale rol vervullen binnen de duurzame stedelijke mobiliteitsplanning, beschikbaar en aantrekkelijk voor iedereen zijn en onbelemmerde toegang bieden. Het is van belang een hoog veiligheidsniveau te behouden om het grote publiek, kinderen en kwetsbare gebruikers te beschermen en nieuwe groepen mensen aan te trekken. De planning van het openbaar vervoer moet ook betrekking hebben op verbindingen met de gebieden buiten het stadscentrum, met inbegrip van verbindingen met de buitenwijken en plattlandsgebieden buiten de stad.
33. Daarnaast moet meer aandacht worden besteed aan de digitalisering en automatisering van tram-, bus-, stadstrein- en metrodiensten; dit kan de frequentie van de diensten verhogen en de exploitatiekosten verlagen. Voorts zijn er meer gegevens nodig over de werkelijke verkeersstromen van mensen om de capaciteit, routes en dienstregelingen van het openbaar vervoer in de hele stad dynamisch aan te passen, in plaats van het aloude vaste vervoersaanbod te blijven hanteren.
34. Meer in het algemeen zijn digitale multimodale oplossingen ook van essentieel belang om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Daarom moeten apps voor “Mobility as a Service” (MaaS) worden ontwikkeld met het openbaar vervoer als ruggengraat. De openbaarvervoersautoriteiten moeten ervoor zorgen dat reizigers in realtime dienstregelingen voor het openbaar vervoer en multimodale opties krijgen aangeboden. Hiertoe moeten alle belanghebbenden samenwerken om commerciële en publieke belangen bij het ontwerp en de werking van MaaS-apps met elkaar in overeenstemming te brengen. Een geïntegreerd aanbod dat één enkel ticket omvat, zou ook bijdragen tot het tot stand brengen van vlotte verbindingen voor treinreizen over langere afstanden en het vergroten van de mobiliteitsmogelijkheden voor mensen die in afgelegen gebieden wonen, voor personen met beperkte mobiliteit en voor forenzen, ook uit voorstedelijke en plattlandsgebieden.
35. Bovendien is het van belang ervoor te zorgen dat aanbieders van stedelijke vervoersdiensten toegankelijke informatie verstrekken om hun websites, mobiele apps, elektronische kaartverkoopdiensten, realtime reisinformatiediensten en ticket- en incheckautomaten in overeenstemming te brengen met de EU-brede toegankelijkheidseisen²⁸.
36. Tegelijk zullen de veranderingen in verband met automatisering en digitalisering ook uitdagingen met zich meebrengen voor het openbaar vervoer, ook voor de werknemers. Met name chauffeurs lopen een groot risico dat hun baan geautomatiseerd zal worden²⁹. Omscholing en bijscholing moeten daarom een belangrijke rol spelen bij de toekomstige overgang naar emissievrij openbaar vervoer, en er moeten bijkomende maatregelen worden uitgewerkt in overleg met de sociale partners. Het Europees pact voor vaardigheden³⁰ zal

²⁷ In dit verband zijn Verordening (EU) 2021/782 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers en Verordening (EU) nr. 181/2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers van toepassing.

²⁸ Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten (treedt in 2025 in werking): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>

²⁹ Een grondigere analyse van de uitdagingen in verband met banen en vaardigheden in het vervoer is opgenomen in het werkdokument van de diensten van de Commissie bij de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>).

³⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=nl>

belanghebbenden helpen mobiliseren en hen stimuleren om maatregelen te nemen op het gebied van bij- en omscholing.

37. Al deze aspecten, die stevig verankerd zijn in het SUMP-kader, moeten bijdragen tot een beter openbaar vervoer, waardoor het gebruik ervan aantrekkelijker wordt en voor alle demografische groepen wordt vergroot, ook voor groepen uit voorstedelijke en plattelandsgebieden. De regels voor overheidsopdrachten spelen een belangrijke rol bij het efficiënt aanbieden van stedelijke mobiliteitsdiensten. De Commissie roept de lidstaten dan ook op hun desbetreffende aanbestedingsprocedures uit te voeren op een manier waarbij prioriteit wordt gegeven aan innovatieve, digitale, toegankelijke, duurzame en multimodale oplossingen.

De Commissie zal:

- haar financiering (zie afdeling 5) en beleidsondersteuning (bv. een versterkt SUMP-concept) voor openbaar vervoer opvoeren en samenwerken met nationale en lokale overheden en alle belanghebbenden om ervoor te zorgen dat deze vorm van vervoer de ruggengraat van stedelijke mobiliteit blijft, en ongelijkheden bij de toegang tot het openbaarvervoersnetwerk aanpakken, onder meer door de toegang tot treinstations te verbeteren;
- bij de in 2022 vast te stellen herziening van Gedelegeerde Verordening 2017/1926 betreffende multimodale reisinformatiediensten, rekening houden met de verplichte verstrekking van realtimegegevens van exploitanten (bv. informatie over dienstregelingen en verstoringen), onder meer vanuit de openbaarvervoersautoriteiten, via nationale (gegevens)toegangspunten;
- voorstellen dat stedelijke knooppunten, als onderdeel van het TEN-T, passagiers in staat moeten stellen om toegang te krijgen tot informatie, hun reis te boeken en hiervoor te betalen, en hun tickets op te halen via multimodale digitale mobiliteitsdiensten, zodat openbaar vervoer tegen 2030 de ruggengraat van collectieve mobiliteit in stedelijke knooppunten kan zijn.

2.5 Gezondere en veiligere mobiliteit: een hernieuwde focus op lopen, fietsen en micromobiliteit

38. Actieve mobiliteitsvormen, zoals lopen en fietsen, zijn goedkope en emissievrije vormen van mobiliteit, die ook bijkomende gezondheidsvoordelen kunnen opleveren als gevolg van een actievere levensstijl. Om hun potentieel ten volle te kunnen benutten, moeten ze naar behoren worden opgenomen in het stedelijk mobiliteitsbeleid op alle bestuurs- en financieringsniveaus, bij de vervoersplanning, bewustmaking, toewijzing van ruimte, veiligheidsvoorschriften en in het kader van een adequate infrastructuur, met bijzondere aandacht voor mensen met beperkte mobiliteit. Dit zal ook de uitvoering van het Europees kankerbestrijdingsplan ten goede komen. Ook dit is voor de Commissie een reden om vandaag voor te stellen dat stedelijke knooppunten in het TEN-T-netwerk plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit ontwikkelen die er mede op gericht zijn de actieve mobiliteit te vergroten, en om in het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit te streven naar de versterking van deze vorm van mobiliteit in alle steden en regio's.
39. Werkgevers kunnen de gezondheid van werknemers bevorderen door middel van actieve mobiliteit. Promotiecampagnes en stimuleringsregelingen op de werkplek, ondersteund door de nodige investeringen in infrastructuur om lopen en fietsen naar het werk te vergemakkelijken, verbeteren de gezondheid en het welzijn van werknemers.

40. Sinds de COVID-19-epidemie heeft een groot aantal lokale overheden actie ondernomen, bijvoorbeeld door het transformeren van parkeerplaatsen of het verbreden van voetgangerspaden, om meer openbare ruimte beschikbaar te maken voor duurzame vervoerswijzen, zoals lopen en fietsen. De weginfrastructuur betreft openbare ruimte die kan worden aangepast aan een veilig gebruik door iedereen.
41. Actieve mobiliteitsvormen kunnen deel uitmaken van multimodale reizen (met name voor de eerste en laatste kilometer) en bieden ook zelf een oplossing voor mobiliteit van deur tot deur. Deze vormen bieden grote mogelijkheden voor verbetering van de menselijke gezondheid in de vorm van lichaamsbeweging en het terugdringen van congestie, waardoor de uitstoot van kooldioxide en andere emissies, alsook luchtvervuiling en geluidsoverlast worden verminderd. Investeren in infrastructuur voor actieve mobiliteit levert bovendien tastbare economische voordelen op³¹.
42. E-bikes maken fietsen mogelijk voor mensen die in heuvelachtige gebieden of in buitenwijken wonen, voor ouderen en voor sommige personen met beperkte mobiliteit, waardoor veel meer mensen met de fiets kunnen forenzen en hierbij veel grotere afstanden kunnen afleggen. Elektrische bakfietsen nemen bovendien een steeds groter aandeel van de commerciële bezorgdiensten voor hun rekening. E-bikes vormen nu het snelst groeiende segment van e-mobiliteit in Europa, met een omzetstijging van 52 % in 2020. Met de huidige trend ontwikkelt de EU bovendien een sterkere industriële basis op het gebied van fiets- en tweewielertechnologie. De technologieën worden slimmer en er moet meer worden gedaan om de investeringen in fietsinfrastructuur op te voeren en het potentieel van digitalisering en gegevens te benutten om het gebruik van fietsen en de integratie ervan in een multimodale mix te vergroten.
43. Een toename van het aantal mensen dat loopt en fietst, in combinatie met de snelle opkomst van elektrische scooters en andere nieuwe vormen van micromobiliteit, betekent een groter aantal kwetsbare weggebruikers³² op de straten van de stad. Alle weggebruikers, ook gemotoriseerde weggebruikers, moeten zich aanpassen aan het nieuwe landschap door een beter bewustzijn van en meer voorlichting over verkeersveiligheid. Zeventig procent van de verkeersdoden in de stad zijn kwetsbare weggebruikers en deze groep moet dan ook meer aandacht krijgen, met name als de EU haar doelstelling van “Vision Zero”³³ wil halen om het aantal verkeersdoden en gewonden tot bijna nul terug te dringen. Verkeersveiligheidsaspecten moeten extra aandacht krijgen en integraal onderdeel zijn van alle niveaus van stedelijke mobiliteitsplanning. Kwetsbare weggebruikers moeten voldoende ruimte krijgen, bijvoorbeeld waar mogelijk door de fysieke scheiding van voetgangers-, fiets-/micromobiliteitspaden en gemotoriseerd verkeer. EU-financiering voor stedelijke mobiliteitsprojecten en stedelijke infrastructuurprojecten moet afhankelijk worden gesteld van de voorwaarde dat de projecten de “Safe System”-benadering volgen. Europese steden passen nu al maatregelen toe om snelheidsrisico’s te verminderen door de maximumsnelheden aan te passen en de werkzaamheden op het gebied van een verbetering van het snelheidsbeheer voort te zetten.

³¹ Elke euro die wordt geïnvesteerd in fietsen in de belangrijkste verkeersslagaders in Helsinki, levert een winst van 3,60 EUR op [*Helsinki conducts first Bikenomics analysis | CIVITAS Handshake (handshakecycling.eu)*].

³² Voorstanders van deze vormen van mobiliteit gebruiken vaak de term “waardevolle weggebruikers” omdat zij de congestie terugdringen en de luchtkwaliteit voor iedereen verbeteren.

³³ EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 – Volgende stappen op weg naar “Vision Zero”, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf

44. Al vóór de COVID-19-pandemie hadden veel exploitanten in tal van steden in de EU een begin gemaakt met het aanbieden van nieuwe micromobiliteitsdiensten, zoals (elektrische) tweewielers zonder vaste standplaats of op stations (fietsen, scooters of elektrische bromfietsen) en andere persoonlijke vervoersmiddelen. Er worden echter op nationaal en lokaal niveau verschillende regels toegepast, vaak zelfs binnen één lidstaat, waardoor het voor bezoekers moeilijk is om de lokale regels correct op te volgen en de activiteiten van exploitanten van deelsystemen die in meer dan één land willen opereren, worden belemmerd.
45. Daarom wordt nu, op basis van nauw overleg met alle belanghebbende partijen, een leidraad voor de relevante autoriteiten gepubliceerd op het EU-observatorium voor stedelijke mobiliteit over het veilige gebruik van middelen voor micromobiliteit. Deze SUMP-themagids bevat beste praktijken en belangrijke aanbevelingen voor de integratie van middelen voor micromobiliteit in de stedelijke mobiliteitsplanning, met als doel een veiliger gebruik ervan in stedelijke gebieden te bevorderen. Dit zal bijdragen aan de integratie van micromobiliteit in de “Vision Zero”-benadering en aan de verwezenlijking van de langetermijndoelstelling van de EU om het aantal doden en zwaargewonden in het wegvervoer tot bijna nul terug te dringen.

De Commissie zal daartoe:

- in de herziene TEN-T-verordening voorwaarden voor multimodale passagiersknooppunten in stedelijke knooppunten voorstellen om actieve vervoerswijzen en -eisen beter te integreren om de continuïteit en toegankelijkheid van fietspaden te handhaven teneinde de actieve vervoerswijzen te bevorderen;
- de rol van lopen en fietsen vergroten in de bijgewerkte SUMP-richtsnoeren;
- op het EU-observatorium voor stedelijke mobiliteit een speciale SUMP-themagids over het veilige gebruik van middelen voor micromobiliteit publiceren om planologen die zich bezighouden met stedelijke mobiliteit, alsook lokale overheden, te helpen een veilige uitrol van nieuwe middelen in de straten van de stad mogelijk te maken;
- voortbouwend op de ervaringen met veiligheidsvoorschriften op nationaal en lokaal niveau, regels voor de veiligheid van middelen voor micromobiliteit opstellen;
- uiterlijk eind 2022 richtsnoeren verstrekken over de vereisten voor hoogwaardige infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers in het kader van de eerste audit van de ontwerpfasen uit hoofde van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur³⁴.

2.6 Emissievrije stedelijke goederenlogistiek en levering over de laatste kilometer

46. Stedelijk goederenvervoer, of de logistiek ervan, is van essentieel belang voor de werking van stedelijke economieën, nog meer tijdens en na de COVID-19-pandemie, die heeft geleid tot een toename van de elektronische handel en thuisbezorgingen. De leveringen aan consumenten via elektronische handel zijn in 2020 met 25 % toegenomen als gevolg van de

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>

pandemie, en de toename van leveringen over de laatste kilometer zal waarschijnlijk aanhouden³⁵.

47. Naast de voorgestelde functies van stedelijke knooppunten in het kader van de herziening van de TEN-T-verordening, moet de invoering van zich snel ontwikkelende en duurzame oplossingen, zoals transportfietsen, dan ook worden versneld door gebruik te maken van nieuwe distributiemodellen, dynamische routetoewijzing en een beter multimodaal gekoppeld gebruik van het stadsspoor en de binnenwateren. Dit zou de optimalisering van het gebruik van voertuigen en infrastructuur ondersteunen en de behoefte aan lege en onnodige ritten verminderen.
48. Bovendien moet de goederendimensie een prominente plaats innemen in de duurzame stedelijke mobiliteitsplanning om de uitrol ervan te versnellen. Er zijn meer inspanningen nodig om ervoor te zorgen dat de bestaande plannen voor duurzame stedelijke logistiek (SULP's)³⁶ beter worden geïntegreerd in het SUMP-kader en verder worden ontwikkeld en uitgevoerd in de hele EU³⁷. Dit zal bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstelling van emissievrije stedelijke logistiek tegen 2030.
49. De acties op dit gebied zijn gericht op de uitrol van emissievrije oplossingen, technologieën en voertuigen voor stedelijke logistiek. De Commissie zal de CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen herzien in het streven naar de overstap op emissievrije voertuigen in deze sector. Het voorstel van de Commissie voor ambitieuzere CO₂-emissienormen voor lichte bedrijfsvoertuigen³⁸ zal ook de uitrol van emissievrije bestelwagens voor stedelijke logistiek aanzienlijk bevorderen.
50. Het waarborgen van de betrokkenheid van publieke en particuliere belanghebbenden is van cruciaal belang voor het optimaliseren van de stedelijke logistiek en de leveringen over de laatste kilometer op economisch, sociaal en milieugebied. Samenwerking tussen lokale overheden en particuliere belanghebbenden, regelmatige dialogen tussen alle partijen, netwerken en uitwisselingen tussen stadsplanners, zijn belangrijke acties die zowel door lokale overheden als door particuliere belanghebbenden worden genoemd³⁹ voor het opbouwen van kennis over het beheer en de planning van duurzame stedelijke logistiek. Daarnaast moeten er op EU-niveau meer inspanningen worden geleverd om te beoordelen of er meer gegevens over stedelijk goederenvervoer moeten worden verzameld en uitgewisseld⁴⁰.

De Commissie zal daartoe:

³⁵ <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/>

³⁶ In oktober 2019 is een speciale themagids met betrekking tot SUMP uitgebracht: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf

³⁷ Uit de onderzoeksstudie van 2021 is gebleken dat 68 % van de in de steekproef opgenomen EU-steden weliswaar op de hoogte was van de richtsnoeren voor de plannen voor duurzame stedelijke logistiek (SULP's), maar dat slechts 13 % een specifieke SULP hanteert, terwijl 58 % logistieke elementen heeft opgenomen in de plannen voor duurzame stedelijke logistiek.

³⁸ Voorstel voor een verordening tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

³⁹ Idem.

⁴⁰ Volgens de onderzoeksstudie verzamelt slechts 29 % van de in de steekproef opgenomen steden gegevens over stedelijke logistiek en beschikt slechts 32 % over een evaluatiekader.

- uiterlijk eind 2022 een voorstel indienen voor de herziening van de CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen in het streven naar de overstap naar emissievrije voertuigen in deze sector;
- waarborgen dat de bestaande plannen voor duurzame stedelijke logistiek (SULP's) volledig worden geïntegreerd in het SUMP-kader;
- dialoog en samenwerking tussen alle partijen ondersteunen, alsook netwerken en uitwisselingen tussen stadsplanners;
- vrijwillige gegevensuitwisseling tussen alle soorten belanghebbenden ondersteunen om het stedelijk goederenvervoer efficiënter, duurzamer en concurrerender te maken⁴¹.

2.7 Digitalisering, innovatie en nieuwe mobiliteitsdiensten

51. Digitalisering biedt onaangeboord potentieel: technologieën zoals kunstmatige intelligentie, digitale tweelingen, blockchain, het internet der dingen, Europese oplossingen voor satellietnavigatie en aardobservatie kunnen stedelijke mobiliteit mogelijk slimmer, veerkrachtiger en duurzamer maken.
52. Dankzij nieuwe applicaties en platforms kunnen smartphones toegang geven tot een breed scala aan diensten. Zo kunnen apps voor “Mobility as a Service” (MaaS) helpen bij het reserveren en betalen van tickets voor het gehele mobiliteitsaanbod. Hoe naadlozer we multimodale reizen kunnen laten verlopen, hoe meer gebruikers die zullen verwelkomen en accepteren. In de toekomst zullen zowel vervoerders als passagiers gebruik kunnen maken van de Europese portemonnees voor digitale identiteit⁴² die de lidstaten zullen afgeven om burgers, ingezetenen en bedrijven in staat te stellen identiteitsgegevens uit te wisselen en te presenteren, onder meer voor stedelijke mobiliteit.
53. Bovendien kunnen instrumenten voor het beheer van digitale mobiliteit de openbaarvervoersautoriteiten helpen om nauwkeurig inzicht te krijgen in het gebruik van de openbare ruimte, beter te investeren in multimodale infrastructuur en voertuigen en op doeltreffende wijze vorm te geven aan de naleving van de regels en deze te monitoren.
54. Om een beter verkeers- en mobiliteitsbeheer verder te ondersteunen, zullen de geplande herziening van de ITS-richtlijn⁴³ en de herziene gedelegeerde verordening betreffende de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten⁴⁴, leiden tot een versterking van realtimeverkeersinformatie en multimodale digitale mobiliteitsdiensten.
55. Digitalisering biedt voorts een manier om bepaalde uitdagingen in verband met de reglementering van de toegang van voertuigen tot de stad (“Urban Vehicle Access

⁴¹ Terdege rekening houdend met de oplossingen die worden ontwikkeld in het kader van het forum voor digitaal vervoer en digitale logistiek (“Digital Transport and Logistics Forum”, DTLF).

⁴² Op 3 juni 2021 heeft de Europese Commissie een voorstel aangenomen voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) nr. 910/2014 betreffende een Europees kader voor een digitale identiteit, in samenhang met de aanbeveling van de Commissie van 3 juni 2021 betreffende een gemeenschappelijke EU-toolbox voor een gecoördineerde aanpak ten behoeve van een Europees kader voor digitale identiteit. Indien de besprekingen inzake regelgeving eind 2022 kunnen worden afgerond, zullen de lidstaten in 2024 portemonnees voor digitale identiteit uitgeven.

⁴³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-__nl

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>

Regulations”, UVAR’s) te verhelpen. In Europa betreft het merendeel (73 %) van de UVAR’s emissiearme (en emissievrije) zones. Emissiearme zones kunnen een doeltreffend instrument zijn om lokale luchtkwaliteitsproblemen aan te pakken, met name in gebieden waar het verkeer een dominante bron van de totale luchtverontreiniging is. Daarnaast overweegt een aantal lokale overheden noodregelingen tegen vervuiling of regelingen voor tolheffing in te voeren om andere problemen, zoals congestie, aan te pakken⁴⁵. Veel steden hebben immers te kampen met lokale verkeerscongestie en luchtkwaliteitsproblemen als gevolg van vervoer, waardoor de EU-luchtkwaliteitsnormen en vervuilingdrempels vaak worden overschreden⁴⁶. Vooral het wegvervoer moet drastisch minder vervuילend worden, met name in steden. Het geplande voorstel voor strengere emissienormen voor luchtverontreinigende stoffen voor voertuigen (Euro 7) zal steden helpen bij de overgang naar schone mobiliteit. Bovendien kunnen UVAR’s een maatregel zijn om te voldoen aan de EU-luchtkwaliteitsnormen en om congestie en emissies door het verkeer te beperken. Daarnaast stimuleren zij het gebruik van openbaar vervoer en actieve mobiliteit, waardoor de toegang van meer vervuilende voertuigen tot kwetsbare stedelijke gebieden wordt beperkt.

56. Het is van belang dat wanneer UVAR’s worden ingevoerd, zij het mogelijk maken dat op een vlotte en gebruiksvriendelijke manier binnen de interne markt kan worden gereisd, zonder dat dit leidt tot discriminatie van niet-ingezetenen bestuurders. Hoewel de invoering van specifieke UVAR’s een taak is en moet blijven van de bevoegde nationale en lokale autoriteiten, creëert de verscheidenheid aan verschillende UVAR’s in de EU nieuwe uitdagingen voor het passagiers- en goederenvervoer. Weggebruikers hebben een betere toegang tot informatie nodig om op de hoogte te zijn van deze regelgeving en deze te kunnen naleven; steden zijn daarnaast vaak niet in staat om doeltreffende en functionele regelingen vast te stellen en naar behoren af te dwingen. Deze uitdagingen wegen met name zwaar waar het buitenlandse voertuigen betreft, zelfs als die voertuigen emissieloos zijn. Het ontbreekt aan een gestandaardiseerde en doeltreffende manier om bestuurders te voorzien van informatie en gegevens over de UVAR-voorschriften. Ook de stedelijke autoriteiten beschikken niet over de benodigde gegevens voor grensoverschrijdende handhaving.
57. De Commissie heeft haar inspanningen tot dusver gericht op het verbeteren van de verstrekking van informatie en het delen van gegevens door middel van:
- a. de uitvoering van Verordening (EU) 2018/1724⁴⁷ tot oprichting van één digitale toegangspoort, op grond waarvan overheidsinstanties via de toegangspoort informatie moeten verstrekken aan weggebruikers;
 - b. de voorbereiding van de herziening⁴⁸ van de gedelegeerde verordening inzake realtimeverkeersinformatie⁴⁹, op grond waarvan de lidstaten toegang moeten

⁴⁵ Op 21 oktober 2021 betroffen de bestaande of geplande UVAR’s 328 emissiearme zones, 130 noodregelingen tegen vervuiling, 36 emissievrije zones en 6 stadstollen. Bron: <https://urbanaccessregulations.eu/>

⁴⁶ Richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>

⁴⁷ De verordening inzake één digitale toegangspoort (SDG) voorziet in een centraal toegangspunt waarmee mensen en bedrijven toegang krijgen tot informatie over de regels en vereisten waaraan zij op grond van Europese, nationale, regionale of lokale regelgeving moeten voldoen. Overheidsinstanties zijn onder meer verplicht om via de toegangspoort informatie over UVAR’s aan weggebruikers te verstrekken. Wat de procedure voor het verkrijgen van emissiestickers betreft, is in de verordening bepaald dat dergelijke door een overheidsinstantie of -instelling afgegeven stickers uiterlijk 12 december 2023 volledig online beschikbaar moeten zijn.

- verlenen tot een breed scala aan statische en dynamische gegevens, met inbegrip van nieuwe gegevensreeksen, onder meer met betrekking tot UVAR's;
- c. het "UVARbox"-project⁵⁰, dat tot doel heeft steden te helpen een gebruiksvriendelijk instrument te ontwikkelen om gegevens over stedelijke en regionale UVAR-regelingen in een gestandaardiseerde vorm te verstrekken;
 - d. het "UVARexchange"-project⁵¹, dat tot doel heeft de verstrekking van informatie aan bestuurders in de nabijheid van UVAR-zones te verbeteren en de toegang van de lokale autoriteiten tot informatie te verbeteren, met name met betrekking tot buitenlandse voertuigen en bestuurders, met het oog op een vlotte manier van reizen en de handhaving van UVAR's door lokale overheden.
58. Er moet verder worden gewerkt aan doeltreffende, kostenefficiënte, gebruiksvriendelijke en rechtvaardige oplossingen die zowel overheden als voertuigbestuurders en -eigenaren ten goede komen en hen helpen UVAR's te exploiteren en toe te passen.
59. Digitalisering maakt ook nieuwe mobiliteitsdiensten mogelijk, zoals het delen van auto's en fietsen zonder vaste parkeerplek, ritdelingsdiensten en innovatieve taxidiensten of bezorgdiensten, die voornamelijk via mobiele apps worden aangeboden. Deze diensten bieden bovendien grote kansen voor het Europese bedrijfsleven.
60. Bedrijven die ritdelingsdiensten aanbieden kunnen ingrijpende veranderingen teweegbrengen door het aanbieden van particuliere huurwagens met chauffeur ("private hire vehicles", PHV) die concurreren met gevestigde taxidiensten. Taxichauffeurs beschouwen de concurrentie van aanbieders van ritdelingsdiensten vaak als oneerlijk als die aanbieders niet dezelfde regels als taxi's hoeven na te leven. Tegelijk zijn bedrijven die ritdelingsdiensten aanbieden en PHV-exploitanten van mening dat de regels voor PHV verouderd zijn. De Commissie verstrekt in 2022 specifieke richtsnoeren met betrekking tot de regels voor taxi- en PHV-diensten. Deze richtsnoeren vormen een aanvulling op recente voorstellen van de Commissie over eerlijke arbeidsvoorwaarden in de platformeconomie. Om te waarborgen dat de ontwikkeling van deze diensten in overeenstemming met de Europese Green Deal verloopt, schrijft het voorstel van vandaag met betrekking tot de herziene TEN-T-richtsnoeren voor dat SUMP's in stedelijke knooppunten plannen moeten omvatten voor de overschakeling op emissievrije wagenparken.
61. Er is ook sprake van andere nieuwe mobiliteits- en vervoersdiensten, die veelal worden ondersteund door EU-financiering voor onderzoeks- en innovatieactiviteiten. Twee voorbeelden hiervan zijn diensten op het vlak van coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit ("connected cooperative automated mobility", CCAM) en stedelijke luchtmobiliteit ("urban air mobility", UAM)⁵². Om hun potentiële bijdrage aan stedelijke mobiliteit te maximaliseren, moeten die al in een vroeg stadium in het SUMP-kader worden geïntegreerd.

⁴⁸ De gedelegeerde handeling wordt naar verwachting in het eerste kwartaal van 2022 vastgesteld.

⁴⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:32015R0962>

⁵⁰ De door het Europees Parlement gefinancierde voorbereidende actie die door de diensten van de Commissie wordt beheerd (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ De door het Europees Parlement gefinancierde voorbereidende actie die door de diensten van de Commissie wordt beheerd (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

⁵² Gedefinieerd als: grootschalig luchtverkeer op zeer lage hoogte over bevolkte gebieden.

62. In bredere zin zijn veel Europese steden nu al koplopers op mondiaal niveau op het gebied van innovatie in de vervoerssector, duurzame stedelijke mobiliteitsplanning en het verwezenlijken van ambitieuze klimaat- en verkeersveiligheidsdoelstellingen. Onze steden zijn vaak de beste “levende laboratoria” waar nieuwe oplossingen voor gemeenschappelijke uitdagingen worden ontworpen, getest en geïmplementeerd, waardoor zij niet alleen bijdragen tot een effectievere en duurzamere stedelijke mobiliteit, maar ook tot een verdere verbetering van de levenskwaliteit in Europese steden voor de mensen die er wonen. Steden experimenteren voorts met het gebruik van lokale digitale tweelingen, waarbij gegevens uit verschillende domeinen (waaronder mobiliteit) worden gecombineerd, en visualisatie, modellering en simulatie worden gebruikt om hun besluitvorming op een geïntegreerde manier te ondersteunen.
63. Publiek debat en de “co-creatie” van nieuwe mobiliteitsconcepten zijn van vitaal belang voor de publieke acceptatie ervan. Hiertoe werd het CIVITAS-initiatief sinds 2002 ondersteund door de opeenvolgende O&I-kaderprogramma’s en worden in het kader van dit initiatief innovatieve acties ingevoerd op lokaal en regionaal niveau, waardoor overheidsinstanties innovatie beter kunnen beheren en nieuwe instrumenten, oplossingen of processen kunnen invoeren. Dit helpt de uitrol en reproductie van duurzame en slimme stedelijke mobiliteitsoplossingen in heel Europa, en daarbuiten, te bevorderen.
64. Daarnaast lopen er in de EU tal van onderzoeks- en innovatie-initiatieven die verband houden met stedelijke mobiliteit, waaronder de medegeprogrammeerde partnerschappen 2ZERO (“Naar emissievrij wegvervoer”) en CCAM (coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit), de institutionele partnerschappen voor schone waterstof en de Europese spoorwegen, het medegefinancierde partnerschap “stedelijke transitie bevorderen” (“Driving Urban Transition”, DUT), het initiatief “stedelijke innovatieve acties”, de kennis- en innovatiegemeenschap van het EIT inzake stedelijke mobiliteit, het initiatief living.eu en de “Smart Cities Marketplace”. Deze initiatieven vullen elkaar aan en bieden grote mogelijkheden op basis waarvan synergieën op duurzamere, leefbare steden en stedelijke ruimten gerichte innovaties kunnen versnellen. Een bijzonder veelbelovend traject richting een doeltreffende coördinatie van initiatieven in stedelijke aangelegenheden, is de missie Klimaatneutrale en slimme steden (zie hieronder).

De Commissie zal:

- uiterlijk in 2022 een wetgevingsinitiatief voorstellen inzake de verstrekking en het gebruik van commercieel gevoelige gegevens voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten, waardoor tevens de toegankelijkheid voor mensen met beperkte mobiliteit wordt verbeterd;
- in 2022 maatregelen presenteren om een gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens te ontwikkelen om de toegang tot en het delen van mobiliteitsgegevens te vergemakkelijken, ook op stedelijk niveau;
- met de steun van het programma Digitaal Europa⁵³ een EU-toolbox voor lokale digitale tweelingen creëren om steden in hun eigen lokale context te helpen gegevens uit verschillende domeinen, waaronder mobiliteit, te combineren, en visualisatie en simulatie te gebruiken om de besluitvorming te ondersteunen;
- in 2022 een speciale studie starten, waarin wordt aangegeven en toegelicht welke digitale en technische oplossingen beschikbaar zouden zijn om effectievere en

⁵³ Werkprogramma Digitaal Europa 2021-2022, C(2021) 7914 final, bijlage. Indicatieve bekendmaking van de oproep tot het indienen van voorstellen 2022.

gebruiksvriendelijkere UVAR's mogelijk te maken, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel;

- richtsnoeren verstrekken over lokaal vervoer op aanvraag, d.w.z. taxi's, particuliere huurwagens met chauffeur en ritdelingsdiensten;
- het CIVITAS-initiatief verder ontwikkelen in het kader van Horizon Europa, alsook de samenwerking met relevante door de EU gefinancierde initiatieven via de missie Klimaatneutrale en slimme steden;
- innovatieacties ondersteunen binnen het O&I-programma Horizon Europa via partnerschappen die relevant zijn voor stedelijke mobiliteitsactiviteiten (het medegefinancierde partnerschap DUT, de medegeprogrammeerde partnerschappen 2ZERO en CCAM, en de institutionele partnerschappen voor schone waterstof en de Europese spoorwegen).

2.8 De transitie naar klimaatneutrale steden: veerkrachtig, milieuvriendelijk en energie-efficiënt stedelijk vervoer

65. Een belangrijke mijlpaal van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit is dat er tegen 2030 ten minste honderd klimaatneutrale Europese steden moeten zijn. Gezien de beschikbaarheid van geschikte technologische en andere beleidsoplossingen voor emissievrije mobiliteit, moeten steden maatregelen nemen om de groene transitie te vergemakkelijken en er uiteindelijk voor te zorgen dat stedelijke mobiliteit en stedelijk vervoer zo snel mogelijk klimaatneutraal worden. Dit moet synergieën omvatten met de opwekking en opslag van hernieuwbare energie en hernieuwbare-energiegemeenschappen. Stedelijke autoriteiten moeten met name gebruikmaken van de hun ter beschikking staande bevoegdheden, onder meer in het kader van procedures voor het gunnen van overheidsopdrachten, procedures voor het verlenen van concessies of vergunningen, en procedures voor de toekenning van subsidies voor het versnellen van de vergroening van het openbaar vervoer en wagenparken, zoals gedeelde mobiliteit, huurwagens, bestelwagens en taxi- en PHV-diensten.
66. Overheidsinstanties moeten de beschikbaarheid waarborgen van efficiënte, interoperabele en gebruiksvriendelijke oplaadinfrastructuur en infrastructuur voor het tanken van alternatieve brandstoffen. Daartoe heeft het Forum voor duurzaam vervoer reeds een reeks aanbevelingen voor overheidsinstanties opgesteld voor aanbestedingen, het verlenen van concessies en vergunningen en/of het verlenen van steun voor elektrische oplaadinfrastructuur voor personenauto's en bestelwagens⁵⁴. Daarnaast is het de bedoeling dat in 2022 richtsnoeren worden gepubliceerd voor betere vergunnings- en netaansluitingsprocedures voor oplaadinfrastructuur, alsook aanbevelingen voor een versnelde elektrificatie van gespecialiseerde wagenparken en bedrijfswagenparken.
67. De transitie naar klimaatneutraliteit zal in de praktijk worden ontwikkeld en gerealiseerd door de steden die betrokken zijn bij de missie Klimaatneutrale en slimme steden⁵⁵. De missie is erop gericht tegen 2030 honderd klimaatneutrale en slimme Europese steden tot stand te brengen en ervoor te zorgen dat de basis wordt gelegd voor klimaatneutraliteit van alle steden tegen 2050. Stedelijke mobiliteit zal bij deze uitdaging een centrale rol vervullen. Wat O&I betreft, bevat het eerste werkprogramma van Horizon Europa voor

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497>

2021-2022 een reeks acties die de basis helpen leggen voor de uitvoering van de missie, onder meer op een aantal belangrijke gebieden zoals het openbaar vervoer.

De Commissie zal:

- voorstellen om in de herziene TEN-T-verordening verplichtingen op te nemen met betrekking tot de beschikbaarheid van oplaad- en tankinfrastructuur naar aanleiding van het voorstel van de Commissie voor een verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen⁵⁶, ook in stedelijke knooppunten;
- in de O&I-werkprogramma's van Horizon Europa thema's opnemen om steden te helpen investeren in innovaties op het gebied van stedelijke mobiliteit in het kader van de missie Klimaatneutrale en slimme steden, met de nadruk op openbaar vervoer en actieve mobiliteit, en in het kader van de vervoerspartnerschappen thema's opnemen ter ondersteuning van geautomatiseerde, slimme en emissievrije voertuigen en hun integratie in de heffingssystemen in stedelijke gebieden;
- in het kader van Horizon Europa 359,3 miljoen EUR ter beschikking stellen in de periode 2021-2023 voor de eerste uitvoeringsfase van de missie Klimaatneutrale en slimme steden;
- verdere synergieën ontwikkelen met behulp van financiering uit andere EU-programma's (zoals de Europese structuur- en investeringsfondsen, de Connecting Europe Facility en de herstel- en veerkrachtfaciliteit), van de Europese Investeringsbank en uit particuliere bronnen, ter ondersteuning van de uitrol van emissievrije mobiliteit en voertuigen en de katalysatoren daarvan.

2.9 Bewustmaking en capaciteitsopbouw

68. De Europese Mobiliteitsweek (16-22 september)⁵⁷ – de campagne van de Europese Commissie in samenwerking met een nationaal netwerk van coördinatoren – bevordert sinds 2002 gedragsverandering richting duurzame mobiliteit ten gunste van actieve mobiliteit, openbaar vervoer en andere duurzame en slimme vervoersoplossingen. De campagne loopt weliswaar het hele jaar, maar het belangrijkste gedecentraliseerde evenement vindt plaats in september wanneer steden evenementen organiseren die verband houden met het jaarlijkse thema, zoals de steeds populairder wordende “autovrije dagen”. Het thema van de twintigste editie in 2021 was “Veilig en gezond met duurzame mobiliteit” en een recordaantal van 3200 steden uit 53 landen over de hele wereld heeft hieraan deelgenomen. Jaarlijkse evenementen, zoals belangrijke EU-conferenties⁵⁸ en prijzen op het gebied van stedelijke mobiliteit op EU-niveau, hebben een vergelijkbaar doel en stellen deelnemers in staat om te netwerken en beste praktijken uit te wisselen. Ook de lopende conferentie over de toekomst van Europa biedt een uitstekend forum om interactief met de burgers te communiceren over duurzame vervoersoplossingen.
69. De jaarlijkse toegankelijkheidsprijs (“Access City Award⁵⁹”), die in 2010 door de Europese Commissie werd gelanceerd, erkent de inspanningen van Europese steden om toegankelijker te worden voor personen met een handicap, onder meer op het gebied van vervoer en de bijbehorende infrastructuur. In de twaalfde editie van de

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>

⁵⁸ Met name het CIVITAS Forum, de SUMP-conferentie en de “Urban Mobility Days”.

⁵⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>

toegankelijkheidsprijs wordt ter ere van het Europees Jaar van de spoorwegen (2021) specifiek aandacht besteed aan het toegankelijker maken van treinstations. De prijs spoort elke stad in de EU aan om personen met een handicap en ouderen gelijke toegang tot het stadsleven te bieden. Daarnaast stelt de prijs steden in staat elkaar te inspireren en voorbeelden van goede praktijken uit te wisselen.

70. Naast bewustmaking is het ook noodzakelijk om lokale en regionale overheden en werknemers in de stedelijke vervoerssector te helpen hun capaciteit op te bouwen, zodat zij hun taak op het gebied van duurzame en slimme stedelijke mobiliteit op doeltreffende wijze kunnen vervullen. De EU ondersteunt capaciteitsopbouw, met name voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning, door middel van technische bijstand en opleidingen en talrijke projecten, alsook door het verstrekken van richtsnoeren.

De Commissie zal:

- haar bewustmakingsactiviteiten voortzetten met betrekking tot de Europese Mobiliteitsweek en de prijzen op het gebied van stedelijke mobiliteit en evenementen op EU-niveau;
- technische bijstand blijven verlenen, met name in de vorm van acties om de capaciteit van lokale, regionale en nationale autoriteiten op te bouwen om maatregelen en strategieën op het gebied van stedelijke mobiliteit voor te bereiden en uit te voeren.

3 GOVERNANCE EN COÖRDINATIE

71. Alle beleidsniveaus (EU, nationale, regionale en lokale overheden) zijn betrokken bij mobiliteitskwesties. In het kader van het streven naar klimaatneutraliteit, bijvoorbeeld in de vorm van de missie Klimaatneutrale en slimme steden, is **een geïntegreerde vorm van governance op meerdere niveaus** nodig voor het beheer van stedelijke mobiliteit, samen met andere relevante sectoren, zoals energie. Het is in dit verband van cruciaal belang dat steden ten volle worden betrokken bij de verwezenlijking van de Europese doelstellingen. Met inachtneming van de subsidiariteitsbeginselen moeten de nationale, lokale en regionale overheden bij hun werkzaamheden worden ondersteund en moet een gezamenlijke aanpak in de hele EU mogelijk worden gemaakt.
72. Voor de uitvoering van het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit is er behoefte aan een versterkt platform voor dialoog en de co-creatie van nieuwe acties, met een grotere betrokkenheid van de lidstaten en een betere dialoog met steden, regio's en belanghebbenden ten aanzien van alle kwesties op het gebied van stedelijke mobiliteit. Hiertoe moeten de bestaande structuren zoveel mogelijk worden gebruikt en aangepast⁶⁰.
73. Een hervormde deskundigengroep inzake stedelijke mobiliteit⁶¹ kan een centrale rol spelen bij het ontwerpen en uitvoeren van deze nieuwe vorm van governance. Het algemene functioneren ervan heeft tot op heden niet aan de oorspronkelijke verwachtingen voldaan, en uit de openbare raadplegingen en workshops is gebleken dat de structuur en de werkafspraken ervan moeten worden verbeterd. Dit moet onder meer inhouden dat lokale

⁶⁰ Bij de herziening van de voor 2023 geplande EU-stedenagenda kan worden gekeken naar synergieën tussen de dialoog over multilevelgovernance en de gemeenschap en belanghebbenden die zijn betrokken bij stedelijke mobiliteit.

⁶¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=nl>

overheden, stedelijke netwerken en sociale partners inspraak krijgen en dat duidelijke doelstellingen van de werkzaamheden en resultaten worden vastgesteld. De deskundigengroep moet, indien nuttig, bij haar werkzaamheden door subgroepen worden ondersteund.

74. De deskundigengroep moet zich met name bezighouden met openbaar vervoer, gedeelde en actieve mobiliteit, emissievrije wagenparken, stedelijke logistiek en leveringen over de eerste en laatste kilometer, ook in grensoverschrijdende stedelijke gebieden, en met de verbindingen tussen stad en platteland. Daarnaast moet de groep de paraatheidsacties voor onvoorziene gebeurtenissen op het gebied van stedelijk vervoer tussen de lidstaten coördineren⁶², alsook tussen de nationale beheerders van de SUMP-programma's en de SUMP-coördinatieplatformgroep.

De Commissie zal:

- uiterlijk in 2022 het mandaat en het functioneren van de deskundigengroep van de Commissie inzake stedelijke mobiliteit evalueren.

4 INTERNATIONALE ASPECTEN

75. Stedelijke mobiliteit is een van de dimensies van duurzameontwikkelingsdoelstelling 11 inzake duurzame steden en gemeenschappen en de Nieuwe Stedenagenda. Deze algemene kaderdocumenten hebben als leidraad gediend voor de multilaterale en bilaterale samenwerking op EU-niveau, alsook voor andere activiteiten ter ondersteuning van de toepassing van praktijken en oplossingen buiten de EU.
76. Het programma voor internationale stedelijke samenwerking⁶³ 2017-2020 heeft in de hele wereld bijgedragen tot de totstandbrenging van een dialoog tussen steden over mobiliteitskwesities via het koppelen en ontwikkelen van gemeenschappelijke actieplannen. Voorbeelden hiervan zijn de samenwerking tussen Turijn (Italië) en São Paulo (Brazilië) voor de totstandbrenging van multimodale stedelijke mobiliteit in grote intergemeentelijke systemen, alsook de werkzaamheden in Nagpur (India) en Karlsruhe (Duitsland) met betrekking tot op de mens gerichte mobiliteit en het delen van fietsen voor openbaar gebruik.
77. In het kader van het nieuwe internationale programma voor stedelijke en regionale samenwerking⁶⁴ (IURC) voor 2021-2024 hebben 44 steden uit EU- en niet-EU-landen aangegeven belangstelling te hebben om samen te werken aan een thematisch netwerk voor stedelijke en regionale vernieuwing en sociale cohesie, dat met name betrekking heeft op duurzame mobiliteit en vervoerskwesities.
78. Er zijn tal van andere internationale activiteiten ondernomen om oplossingen op het gebied van duurzame stedelijke mobiliteit te stimuleren en uit te voeren, ter ondersteuning van de ontwikkelingssamenwerking en partnerschappen van de EU in de verschillende geografische regio's. Deze activiteiten bestrijken de investeringsdomeinen en het begrip multilevelgovernance betreffende strategische mobiliteit op gemeentelijk niveau voor

⁶² Het grenscontactpunt van de Commissie, dat is samengesteld uit deskundigen op het gebied van grensoverschrijdende kwesties, kan ook bijdragen leveren ten behoeve van de deskundigengroep (bv. bij het aanpakken van juridische en administratieve grensbelemmeringen).

⁶³ https://ec.europa.eu/regional_policy/nl/policy/cooperation/international/urban/

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>

duurzame stedelijke mobiliteitsplanning, waarbij het SUMP-concept en de richtsnoeren van de EU tot een algemeen referentiepunt zijn uitgegroeid. Deze zijn wereldwijd afgestemd op geografische contexten en specifieke kenmerken.

79. Om de klimaatdoelstellingen van de EU te verwezenlijken, is het van cruciaal belang dat lokale politieke betrokkenheid bij de doelstellingen inzake duurzame mobiliteit wordt bevorderd. Voortbouwend op de ambities van de Europese missie Klimaatneutrale en slimme steden, zal de Commissie de internationale samenwerking inzake de sectoroverschrijdende aanpak ten aanzien van de integratie van betrouwbare en betaalbare oplossingen voor schone energie, onder meer in het kader van stedelijk vervoer, versterken via het wereldwijde initiatief Mission Innovation (MI) inzake stedelijke transitie⁶⁵.

De Commissie zal:

- de samenwerking met het mondiale Burgemeestersconvenant voor klimaat en energie op het gebied van stedelijke mobiliteit stimuleren;
- een nauwere samenwerking inzake stedelijke mobiliteit aangaan met andere relevante internationale instanties, zoals het International Transport Forum (ITF);
- de aanpak inzake duurzame stedelijke mobiliteit buiten de EU blijven bevorderen, bijvoorbeeld als onderdeel van de uitvoering van de economische en investeringsplannen voor de Westelijke Balkan⁶⁶, het Oostelijk Partnerschap⁶⁷ en het Zuidelijk Nabuurschap^{68 69}.

5 FINANCIERING VAN STEDELIJKE MOBILITEITSPROJECTEN

80. Het koolstofvrij maken, saneren, digitaliseren en moderniseren van stedelijke mobiliteit vergt aanzienlijke inspanningen voor het ontwikkelen en testen van nieuwe oplossingen en het investeren in mobiele activa en infrastructuur.
81. In de financieringsperiode 2021-2027 zijn verschillende financieringsinstrumenten op Europees en nationaal niveau beschikbaar om de overgang naar duurzame stedelijke mobiliteit te ondersteunen, zoals de Connecting Europe Facility, InvestEU, het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Cohesiefonds, het O&I-kaderprogramma Horizon Europa, het programma Digitaal Europa en de herstel- en veerkrachtfaciliteit, alsook het instrument voor nabuurschapsbeleid, ontwikkeling en internationale samenwerking (NDICI) en het instrument voor pretoetredingssteun (IPA III) in de uitbreidingsregio.

⁶⁵ <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>

⁶⁶ Mededeling “Een economisch en investeringsplan voor de Westelijke Balkan” (COM(2020) 641 final).

⁶⁷ Gezamenlijke mededeling “De weerbaarheid versterken: een Oostelijk Partnerschap dat iedereen ten goede komt” (JOIN(2020) 7 final) en het gezamenlijk werkdocument van de diensten van de Commissie getiteld “Herstel, veerkracht en hervorming: prioriteiten van het Oostelijk Partnerschap na 2020” (SWD(2021) 186 final).

⁶⁸ Gezamenlijke mededeling “Hernieuwd partnerschap met het Zuidelijk Nabuurschap: Een nieuwe agenda voor het Middellandse Zeegebied” (JOIN(2021) 2 final) en het gezamenlijk werkdocument van de diensten van de Commissie getiteld “Renewed Partnership with the Southern Neighbourhood Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours” (SWD(2021) 23 final).

⁶⁹ Deze activiteiten en programma's zullen worden gefinancierd uit het nieuwe instrument voor nabuurschapsbeleid, ontwikkeling en internationale samenwerking: Europa als wereldspeler.

82. Daarnaast zijn er belangrijke stappen gezet om het financiële stelsel duurzamer te maken, met name met de vaststelling in 2020 van de taxonomieverordening waarin een classificatiesysteem voor ecologisch duurzame economische activiteiten is vastgesteld. Dit zal de opschaling vergemakkelijken van groene financiële producten die geschikt zijn om investeringen in stedelijke mobiliteit en de uitrol van alternatieve brandstoffen te bevorderen. De missie Klimaatneutrale en slimme steden zal dit proces ondersteunen door te zorgen voor meer synergieën en complementariteit met andere EU-programma's, en door steden te helpen bij de verwezenlijking van de dubbele groene en digitale transitie door middel van de voorbereiding en uitvoering van hun klimaatcontracten voor steden, die ook investeringsplannen zullen omvatten die kunnen profiteren van Europese, nationale en regionale financieringssteun, en waarin wordt uiteengezet hoe zij van plan zijn toegang te krijgen tot financiering uit andere bronnen om innovatieve oplossingen op te schalen en uit te voeren om aan hun verplichtingen te voldoen.
83. Via het instrument voor technische ondersteuning⁷⁰ ondersteunt de Commissie de lidstaten bij het ontwerpen en uitvoeren van hervormingen die tot doel hebben de investeringskloof te dichten en de dubbele transitie te versnellen. De lidstaten kunnen via het instrument voor technische ondersteuning om steun vragen bij het ontwerpen en invoeren van maatregelen om hun betrokkenheid bij doeltreffende en duurzame hervormingen en investeringen voor schonere, slimmere en meer geïntegreerde stedelijke mobiliteit mogelijk te maken, en aldus de transitie naar duurzame stedelijke mobiliteit te vergemakkelijken.
84. Er zal meer advies en technische bijstand worden verleend via de InvestEU-advieshub in de vorm van speciale faciliteiten, met name ELENA, URBIS en SIA/JASPERS, alsmede via het instrument voor technische bijstand en de uitwisseling van informatie van de Europese Commissie (TAIEX) of twinningprojecten waarbij derde landen zijn betrokken. Dit zal ook helpen om de absorptie en het effect van de EU-middelen te maximaliseren.
85. Het bestaan van een strategie inzake geïntegreerde stedelijke mobiliteit (een plan voor duurzame stedelijke mobiliteit of gelijkwaardig plan) kan extra zekerheid bieden over de doeltreffendheid en efficiëntie van investeringen als onderdeel van een systematische aanpak.

De Commissie zal:

- een sterkere koppeling tot stand brengen tussen SUMP's en financieringsinstrumenten, en bijvoorbeeld in de werkprogramma's van de Connecting Europe Facility prioriteit geven aan stedelijke mobiliteitsprojecten die worden ondersteund door SUMP's of gelijkwaardige plannen, en prioriteit geven aan oproepen in het kader van Horizon Europa van aanvragers met SUMP's;
- financiële steun blijven verlenen voor investeringen in duurzame stedelijke mobiliteit, zowel in de EU als daarbuiten, onder meer voor slimme en duurzame projecten op het gebied van stedelijke mobiliteit via het EU-programma voor onderzoek en innovatie Horizon Europa (2021-2027).

6 CONCLUSIES

86. Deze mededeling is een oproep om op alle bestuursniveaus actie te ondernemen om de mobiliteitsproblemen van stedelijke gebieden aan te pakken: de Commissie zal haar steun

⁷⁰ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_nl

opvoeren op gebieden met een bewezen EU-meerwaarde (met name wat betreft stedelijke knooppunten in het TEN-T en aanbevelingen aan de lidstaten over doeltreffende plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit), en zal tegelijkertijd een gemeenschappelijk kader creëren voor alle steden in de EU om de overgang naar duurzamere en slimmere stedelijke mobiliteit te bewerkstelligen. De lidstaten worden aangespoord steun te verlenen aan de opgevoerde inspanningen van lokale overheden om stedelijke mobiliteit duurzamer, slimmer en veerkrachtiger te maken. Het versnellen van de transitie naar klimaatneutrale en schone stedelijke mobiliteit vormt niet alleen een grote uitdaging, maar biedt ook enorme kansen voor steden en regio's, alsook voor de industrie in de hele Europese Unie en daarbuiten. Hierdoor zal uiteindelijk worden voldaan aan de verwachtingen van de burgers op het gebied van schonere lucht, minder congestie en geluidsoverlast, alsook een grotere verkeersveiligheid en een betere gezondheid, volledig in overeenstemming met onze nieuwe groeistrategie voor Europa.