

Advies van het Comité van de Regio's — „Actieplan stedelijke mobiliteit”

(2010/C 232/05)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S DOET DE VOLGENDE AANBEVELINGEN:

- Wat EU-financiering betreft doet de Commissie er goed aan om via de structuurfondsen en het cohesiebeleid, de EIB en de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling aandacht te schenken aan stedelijke mobiliteit.
- Europese maatregelen en initiatieven voor steden moeten beter op elkaar aansluiten. Er is met name behoefte aan een geïntegreerde beleidsaanpak.
- Het CvdR onderstreept nogmaals voorstander te zijn van de ontwikkeling van duurzame mobiliteitsplannen voor in ieder geval grote steden. Het pleit ook voor stimuleringsmaatregelen op EU-niveau; in bepaalde stedelijke gebieden zouden mobiliteitsprojecten alleen ge(co)financierd mogen worden als er van dergelijke plannen en van publiek-private samenwerking sprake is.
- De Commissie zou deze plannen verplicht moeten stellen voor alle grootstedelijke gebieden en nu gepaste maatregelen moeten nemen om de steden aan te zetten tot het opstellen van dergelijke plannen.
- De Commissie zou een Europese onderscheiding moeten invoeren die jaarlijks wordt toegekend aan opmerkelijke en reproduceerbare vervoersinitiatieven. Een en ander als onderdeel van een EU-brede regeling waarbij stedelijke gebieden die bijvoorbeeld verontreiniging en files aanpakken een groene vlag zouden mogen voeren
- De Commissie zou snel moeten beginnen met de door haar voorgestelde studie naar de stedelijke aspecten van de internalisering van externe vervoerskosten, zodat de kosten van de verschillende vervoerswijzen in balans kunnen worden gebracht.

Rapporteur:	De heer Albert Bore, lid van de gemeenteraad van Birmingham (UK/PSE)
Referentiedocument:	Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - Actieplan stedelijke mobiliteit COM(2009) 490 final

I. ALGEMENE OPMERKINGEN

Achtergrond

1. Het Comité van de Regio's (CvdR) heeft in 2008 een reactie ⁽¹⁾ gegeven op het groenboek van de Europese Commissie getiteld „Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur”. ⁽²⁾ Daarop volgde in april 2009 een advies over het actieplan stedelijke mobiliteit ⁽³⁾ (als antwoord op een initiatiefrapport ⁽⁴⁾ van het Europees Parlement), waarin het CvdR zich ingenomen toonde met de vele op EU-niveau ontplooidde initiatieven op het vlak van stedelijke mobiliteit.

2. Het CvdR pleitte in dit advies voor een model waarin stedelijke mobiliteitsplannen ten uitvoer worden gelegd via duurzame, langlopende publieke-publieke/publiek-private overeenkomsten of via mobiliteitsovereenkomsten. Het drong er bij de Commissie op aan om als onderdeel van het cohesiebeleid een financieringsinstrument in het leven te roepen waarvan regio's en stedelijke gebieden rechtstreeks gebruik kunnen maken en dat stedelijke gebieden ertoe zou aanzetten mobiliteitsplannen te ontwerpen. Steden zouden zelf verantwoordelijk moeten worden voor het opstellen en uitvoeren van mobiliteitsplannen.

3. Het CvdR vroeg de Commissie tevens om voor meerwaarde te zorgen door stimulerende maatregelen, regelingen voor de toekenning van prijzen en de uitwisseling van succesvolle praktijkvoorbeelden te financieren, en door naar analogie van de Europese „blauwe vlag” voor schone kunsten een onderscheiding in te voeren die op basis van specifieke indicatoren toegekend zou moeten worden aan stedelijke gebieden met weinig verontreiniging en files.

4. Er is behoefte aan harmonisering op Europees niveau, m.n. als het gaat om technische eisen voor voertuigen (bijv. het inbouwen van roetfilters in voertuigen die reeds aan het verkeer deelnemen), infrastructuurvoorzieningen en vervoersdiensten, en ook m.b.t. verkeersaanduidingen (borden en stickers) die de toegang van vrachtwagens tot milieuzones regelen, zulks overeenkomstig de Europese emissie- en geluidsnormen.

(1) Advies over het groenboek „Stadsvervoer” (rapporteur de heer Bore, CdR 236/2007 fin)

(2) COM(2007) 551 final

(3) Advies over het actieplan inzake stedelijke mobiliteit (rapporteur de heer Bore, CdR 417/2008 fin)

(4) Rapport over het actieplan inzake stedelijke mobiliteit (rapporteur de heer Savary, 2008/2217/INI)

5. Voorts gaf het CvdR aan ⁽⁵⁾ dat het sociale aspect van stedelijke mobiliteit meer aandacht zou moeten krijgen, omdat in steden en stedelijke agglomeraties de sociale en territoriale samenhang kan worden bevorderd door de mobiliteit daar te bevorderen.

6. Onlangs heeft de Commissie een actieplan over stedelijke mobiliteit ⁽⁶⁾ goedgekeurd, waarin twintig maatregelen worden voorgesteld om lokale, regionale en nationale overheden te helpen bij het verwezenlijken van hun doelstellingen op het vlak van duurzame stedelijke mobiliteit. Daarmee is voor het eerst een wellicht integraal steunpakket op het gebied van stedelijke mobiliteit voorgelegd.

7. De voorgestelde maatregelen zullen gedurende de vier jaar volgend op de goedkeuring van het actieplan worden genomen, maar in 2012 zal de Commissie de uitvoering ervan evalueren en nagaan of er behoefte is aan verdere maatregelen.

Commentaar op het actieplan van de Europese Commissie inzake stedelijke mobiliteit

8. Het CvdR is zeer verheugd dat de Commissie eindelijk een actieplan inzake stedelijke mobiliteit heeft gepubliceerd en dat daarin alle aspecten die het belangrijkste zijn voor een betere mobiliteit in de Europese steden, aan bod komen.

Economische en milieuarargumenten voor een actieplan

9. De Commissie merkt op dat 72 % van de Europese bevolking in stedelijke gebieden woont en dat dit cijfer tegen 2050 zal zijn gestegen tot 84 %. Stedelijke gebieden staan daardoor voor de uitdaging om een vervoerssysteem tot stand te brengen dat zowel in termen van concurrentievermogen (congestie, vervoerskosten) als milieueffecten (luchtkwaliteit, geluid) duurzaam is.

(5) Advies over het groenboek over territoriale cohesie (rapporteur de heer Le Drian, CdR 274/2008 fin)

(6) COM(2009) 490 final

10. Het CvDR beseft terdege dat stedelijke mobiliteit en stadsvervoer van cruciaal belang zijn voor de toekomst van Europa, aangezien zij raakvlakken hebben met de drie hoofdpijlers van duurzame ontwikkeling:

- **de economische pijler:** vervoerscongestie schaadt het concurrentievermogen (het vertraagt de handel, genereert hogere vervoerskosten enz.). Stedelijke gebieden zijn de motor van de Europese economie, want meer dan 70 % van de welvaart in de EU wordt in steden gecreëerd. 7 % van de aldaar gegenereerde rijkdom wordt echter verspild aan externe kosten (ongevallen, congestie, aantasting van de volksgezondheid en milieuvervuiling);
- **de milieupijler:** de verontreiniging ten gevolge van het auto- en vrachtverkeer en de congestie in en tussen steden en stedelijke agglomeraties is voor de EU een van de grootste obstakels voor het halen van de 20-20-20-doelstellingen. Het gemotoriseerd verkeer in steden is goed voor 40 % van alle broeikasgasuitstoot door het wegvervoer en voor wel 70 % van de uitstoot van andere verontreinigende stoffen. Het mag duidelijk zijn dat een modal shift in het stadsvervoer (met als belangrijkste alternatief openbaar vervoer) aanzienlijk zal bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van Europa;
- **sociale pijler:** betere openbaarvervoerssystemen en minder congestie komen de levenskwaliteit en gezondheid van de burgers ten goede. Ze zullen er ook toe leiden dat slecht bereikbare buurten en gemeenschappen beter op stadscentra worden aangesloten, waardoor de bewoners ervan gemakkelijker toegang krijgen tot grotere delen van de arbeidsmarkt, diensten (gezondheidszorg, onderwijs) en cultuur.

Taken en verantwoordelijkheden

11. Het CvDR is zeer verheugd dat de Commissie zich volledig rekenschap geeft van het subsidiariteitsbeginsel. In haar actieplan erkent zij namelijk dat de verantwoordelijkheid voor het mobiliteitsbeleid in de eerste plaats bij de lokale, regionale en nationale overheden ligt, zelfs al tekent zij daarbij aan dat lokale beslissingen vaak deel uitmaken van een nationaal of Europees beleidskader.

12. De Commissie toont zich een groot voorstander van samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus en merkt op dat daarbij het subsidiariteitsbeginsel en de specifieke bevoegd- en verantwoordelijkheden van de diverse bestuursniveaus volledig moeten worden gerespecteerd.

13. De meeste van de 20 in het actieplan voorgestelde maatregelen zijn instrumenten om steden en regio's te helpen duurzame mobiliteitsbeleid te ontwikkelen, en sluiten aan op eerdere aanbevelingen van het CvDR. Deze instrumenten betreffen:

- uitwisseling van informatie en goede praktijkvoorbeelden;

- publicatie van informatie en handleidingen over het opstellen van stedelijke mobiliteitsplannen;
- overleg met openbaarvervoersbedrijven om te komen tot vrijwillige afspraken over passagiersrechten;
- webgids over schone voertuigen en discussies met de lidstaten om te komen tot afspraken over de invoering van „zuinig rijden” als onderdeel van het rijexamen;
- oprichting van een „waarnemingspost stedelijke mobiliteit”;
- meerdere studies over stedelijke mobiliteit, waaronder een studie over de werking van de verschillende soorten „groene zones” in de EU.

14. Op basis van het actieplan van de Commissie kan een Europees regelgevingskader worden opgezet, dat lokale, regionale en nationale overheden beter in staat moet stellen om – met inachtneming van elkaars bevoegd- en verantwoordelijkheden – maatregelen te nemen in stedelijke gebieden waar duurzame vervoersnetwerken ontwikkeld en nieuwe technologische oplossingen geïntroduceerd moeten worden. Ook worden zo mogelijkheden geschapen voor maatregelen, bedoeld om de burgers van de EU in stedelijke gebieden milieuvriendelijke vervoerswijzen te bieden, en kan het mobiliteitsgedrag in steden worden veranderd, wat zal bijdragen tot verwezenlijking van de EU-doelstellingen op het gebied van milieu, concurrentievermogen en sociale samenhang.

15. Het actieplan van de Commissie omvat zes thema's, die zij heeft gedistilleerd uit de uitkomsten van de raadpleging over het groenboek. Elk van die thema's komt hieronder aan bod.

Bevorderen van een geïntegreerd beleid

16. In dit verband worden drie maatregelen voorgesteld, waarvan de belangrijkste wellicht de ondersteuning van lokale overheden is bij de ontwikkeling van duurzame-mobiliteitsplannen voor het goederen- en personenverkeer in steden en stedelijke agglomeraties. Dit was reeds een belangrijke aanbeveling van het CvDR. (7)

17. Interessant en lofwaardig is ook het voorstel om het aspect stedelijke mobiliteit een plaats te geven in de duurzame-energieplannen die moeten worden opgesteld door de steden die deelnemen aan het zgn. Burgemeestersconvenant. (8) De bedoeling is om te komen tot een geïntegreerde aanpak waarin energie en klimaat worden gekoppeld aan mobiliteit en duurzaam vervoer.

(7) Zie voetnoot 3

(8) www.eumayors.eu

18. De Commissie is ook van plan informatie te verstrekken over het verband tussen duurzame stedelijke mobiliteit en regionale beleidsdoelstellingen alsmede over het verband tussen stedelijk vervoer en het trans-Europees vervoersnet.

De burger centraal plaatsen

19. De Commissie erkent dat passagiersrechten en de beschikbaarheid van informatie over betrouwbaarheid, veiligheid e.d. cruciale factoren zijn om bus, tram, metro en andere vormen van openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Ze wil daarom goede praktijkvoorbeelden uit de hele EU verzamelen en de betrokken bedrijven ertoe aanzetten om op vrijwillige basis afspraken te maken over de aanscherping van passagiersrechten. Het CvdR heeft zich hiervan in het verleden al een voorstander getoond. ⁽⁹⁾

20. De Commissie wil tevens samen met openbaarvervoerbedrijven en andere instanties bekijken hoe de verstrekking van reisinformatie kan worden verbeterd, met als uiteindelijk doel het opzetten van een Europese portaalsite voor het openbaar vervoer. Op zo'n site zal de nadruk vooral liggen op de grote knooppunten in het TEN-V-netwerk en de lokale en regionale verbindingen ervan. Het CvdR heeft een en ander al voorgesteld in een eerder advies. ⁽⁹⁾

21. De Commissie stelt verder voor een studie naar de toegangsregels voor de in de EU bestaande „groene zones” te laten uitvoeren, met de bedoeling om de uitwisseling van goede praktijkvoorbeelden te bevorderen. Dit voorstel sluit aan op de suggestie ⁽⁹⁾ van het CvdR om jaarlijks een Europese onderscheiding toe te kennen voor „opmerkelijke en reproduceerbare vervoersinitiatieven” aan stedelijke gebieden met weinig verontreiniging en files – een Europese „groene vlag”. De Commissie komt in dit verband met het voorstel om de in het kader van de Europese mobiliteitsweek bestaande regeling voor de toekenning van een mobiliteitsprijs te verbeteren, en een speciale onderscheiding in te voeren om de ontwikkeling van duurzame mobiliteitsplannen te stimuleren.

22. Omdat zuinig rijden al een verplicht onderdeel is van de rijopleiding en -examens voor beroepschauffeurs, zal de Commissie met de lidstaten overleg plegen over of en hoe zuinig rijden voor alle chauffeurs als onderdeel van het rijexamen kan worden ingevoerd.

Groener stedelijk vervoer

23. De Commissie is van mening dat een Europees initiatief kan helpen om de markt voor nieuwe, schone voertuigtechnologieën en alternatieve brandstoffen te versterken. Daarom wil zij via het Zevende Kaderprogramma voor O&TO steun blijven verlenen aan

onderzoeks- en demonstratieprojecten op dit gebied, en met name aan het Europees Initiatief voor Groene Auto's ⁽¹⁰⁾, dat tot doel heeft het gebruik van elektrische voertuigen en de ontwikkeling van de daarvoor benodigde infrastructuur binnen stedelijke gebieden te stimuleren.

24. Er komt een webgids over schone en energiezuinige voertuigen, die ondersteuning zal bieden voor de gezamenlijke aanschaf van voertuigen voor openbare diensten.

25. Zodra het EU-regelgevingskader inzake de internalisering van de externe kosten klaar is, zal de Commissie een studie laten uitvoeren naar de stedelijke aspecten van de internalisering. Daarbij zullen onder meer de doelmatigheid en efficiëntie aan de orde komen van verschillende manieren om kosten (voor het milieu, door files veroorzaakt, enzovoort) aan de gebruiker door te berekenen.

Betere financiering

26. Een aanbeveling van het CvdR ⁽⁹⁾ was om Europese overheidssteun en cofinanciering voor stedelijke vervoersprojecten ondergeschikt te maken aan de voorwaarde dat er een geïntegreerd stedelijk mobiliteitsplan op tafel ligt, hetgeen de idee van EU-stimuleringsmaatregelen voor dit soort plannen nog versterkt. Het heeft ook gepleit voor specifieke financiële mechanismen voor de cofinanciering van stedelijke mobiliteitsplannen, omdat dergelijke plannen vaak afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van publieke-publieke en/of publiek-private stedelijke-mobiliteitsovereenkomsten met als doel middelen uit de particuliere sector en uit lokale, regionale of nationale financieringsprogramma's aan te trekken.

27. Volgens de Commissie kan EU-financiering, zoals de instrumenten van de Europese Investeringsbank, een aanzienlijke stimulans vormen en particuliere banken over de streep trekken. Op die manier worden lokale overheden geholpen om innoverende publiek-private samenwerkingsverbanden te ontwikkelen. De Commissie wil de autoriteiten en belanghebbenden helpen de bestaande financieringsmogelijkheden te benutten en innoverende publiek-private samenwerkingsverbanden te ontwikkelen.

28. De Commissie merkt verder op dat zij de financiële steun voor projecten in het kader van het CIVITAS-initiatief ook na de voltooiing van de in 2008 gestarte derdegeneratieprojecten zal handhaven, iets waar het CvdR al eerder op had aangedrongen. ⁽⁹⁾

⁽⁹⁾ Zie voetnoot 3

⁽¹⁰⁾ http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html

Uitwisseling van kennis en ervaring

29. De Commissie is van plan te laten onderzoeken hoe het vergaren van gegevens over stedelijk vervoer en mobiliteit kan worden verbeterd. Het gaat ook een virtueel platform in het leven roepen om de uitwisseling van best practices en van statistische en andere informatie te vergemakkelijken en om de ontwikkelingen op het vlak van het stedelijk vervoer te monitoren. ⁽¹¹⁾ Het CvdR heeft zich al eerder voor dit soort initiatieven uitgesproken.

Optimaliseren van stedelijke mobiliteit

30. De Commissie wil naar milieuvriendelijker vervoerswijzen en een efficiëntere goederenlogistiek toewerken en gaat daarom in 2010 een conferentie over het thema „goederenvervoer in de stad” organiseren. Het CvdR vindt dit een goed idee.

31. De Commissie overweegt ook om hulp te bieden met betrekking tot toepassingen op het gebied van intelligente vervoerssystemen, hopelijk met interoperabele communicatieprotocollen en gegevensoverdracht, om de stedelijke mobiliteit te verbeteren door middel van bijvoorbeeld elektronische ticket- en betaalsystemen, vervoersmanagement en reisinformatie.

II. BELEIDSAANBEVELINGEN**HET COMITÉ VAN DE REGIO'S**

32. Het CvdR is ingenomen met het actieplan van de Commissie over stedelijke mobiliteit en de hierin geformuleerde maatregelen, die niet indruisen tegen het subsidiariteitsbeginsel en de primaire verantwoordelijkheden van de lokale, regionale en nationale overheden, want het gaat hier om een onderwerp dat even belangrijk is als de vervoersinfrastructuur op regionale of nog grotere schaal. De maatregelen op deze territoriale en functionele beleidsterreinen vullen elkaar aan.

Een verschuiving naar openbaar vervoer financieren

33. Op technologie gebaseerde maatregelen (nieuwe motoren, betere brandstoffen en andere verbeteringen) uit hoofde van het zevende kaderprogramma zijn niet genoeg om te kunnen zorgen voor hoogwaardig, veilig en betaalbaar openbaar vervoer (dat nodig is voor een grootschalige *modal shift*) en minder files in stedelijke gebieden. Gebruikers moeten ertoe worden aangezet om over te stappen op openbaar vervoer, fietsen en lopen.

34. De Commissie doet er dan ook goed aan om via de structuurfondsen en het cohesiebeleid, de Europese Investeringsbank en de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling, en aan de hand van duidelijke duurzaamheidscriteria, aandacht te hebben voor de mobiliteit in steden en stedelijke agglomeraties.

⁽¹¹⁾ bijvoorbeeld www.eltis.org

35. Bovendien is het zaak dat de behoeften op het gebied van stadsvervoer in aanmerking worden genomen bij de aanstaande herziening van de financiële vooruitzichten voor de EU, met name gezien de grote bijdrage die stedelijke mobiliteitsplannen in economische, ecologische en sociale zin zouden kunnen leveren aan de duurzame ontwikkeling in grootstedelijke gebieden.

36. Het Comité kan zich vinden in de aanbevelingen van het Europees Parlement om te overwegen, in de Financiële Vooruitzichten voor 2014-2020 een Europees financieel instrument te creëren met het oog op de cofinanciering van:

- stedelijke mobiliteitsplannen, en
- investeringen in mobiliteit in stedelijke en grootstedelijke gebieden die beantwoorden aan de milieu- en sociaal-economische doelstellingen van de EU.

37. Deze maatregelen zijn te rechtvaardigen omdat het dankzij hoogwaardig, veilig, betaalbaar en grootschalig openbaar vervoer in steden en stedelijke agglomeraties mogelijk wordt om:

- congestie- en vervoerskosten te verminderen, het beheer van het reizigers- en goederenvervoer effectiever te maken, banen in het openbaar vervoer te scheppen (beide factoren die een sneeuwbaaleffect teweeg kunnen brengen ⁽¹²⁾) en aldus een impuls te geven aan de economie en het concurrentievermogen;
- het milieu te verbeteren door emissies van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen te beperken, het wegverkeer terug te dringen en energie te besparen ⁽¹³⁾, de luchtkwaliteit te verbeteren en zo de prevalentie van aandoeningen van de luchtwegen en hart- en vaatziekten te verminderen;
- door middel van een betere mobiliteit van stedelingen, vooral van degenen die behoren tot buitengesloten gemeenschappen in arme voorsteden, de sociale en territoriale cohesie te versterken en tegelijkertijd in stadscentra de omgeving van woonwijken en van toeristische trekpleisters te verbeteren. ⁽¹⁴⁾

⁽¹²⁾ Investerings in openbaar vervoer hebben een multiplicatoreffect van 2 à 2,5 op de lokale en regionale economie – vijfde kaderprogramma (2005): studie van Transecon

⁽¹³⁾ Met een hoog aandeel van het openbaar vervoer in de vervoersmix is in steden jaarlijks een energiebesparing van 400 à 500 kilogram per persoon mogelijk - UITP

⁽¹⁴⁾ Zie voetnoot 3

Een geïntegreerde beleidsaanpak voor steden

38. Europese maatregelen en initiatieven moeten beter op elkaar aansluiten. Er is met name behoefte aan een geïntegreerde aanpak van het stedelijk beleid en het beleid voor ruimtelijke ordening, zodat initiatieven om congestie en milieuvervuiling in steden aan te pakken niet onderuit worden gehaald door bijvoorbeeld maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening en huisvesting.

39. Het CvDR onderstreept nogmaals voorstander te zijn van de ontwikkeling van duurzame-mobiliteitsplannen voor in ieder geval grote steden en stedelijke agglomeraties; in deze plannen zou de aandacht moeten uitgaan naar de bereikbaarheidsproblemen van alle inwoners en de behoefte aan vrachtvervoer alsook naar congestie, milieu en volksgezondheid.

40. Het pleit ook voor stimuleringsmaatregelen op EU-niveau: in bepaalde urbane en peri-urbane gebieden zouden projecten voor mobiliteit in steden en grootstedelijke gebieden alleen ge(co)financierd mogen worden als er duurzame mobiliteitsplannen en mobiliteitsovereenkomsten zijn met behulp waarvan via publiek-private samenwerking middelen uit de particuliere sector en uit lokale, regionale of nationale financieringsprogramma's worden aangetrokken.

41. Veel steden hebben al mobiliteitsplannen opgesteld. Als alle grote stedelijke gebieden dit voorbeeld met actieve inbreng van de belanghebbenden zouden volgen, dan blijven steden echter nog altijd de vrijheid hebben om deze plannen op hun eigen situatie af te stemmen, terwijl de Commissie de toegevoegde waarde van op EU-niveau genomen maatregelen zou kunnen aantonen.

42. De Commissie heeft er bij lokale overheden op aangedrongen om plannen voor duurzaam stadsvervoer op te stellen en uit te voeren. ⁽¹⁵⁾ Zij zou dit verplicht moeten stellen voor alle grootstedelijke en peri-urbane gebieden en nu gepaste maatregelen moeten nemen om de steden en regio's te helpen bij de uitwerking van dergelijke plannen.

43. De financiering voor het CIVITAS-initiatief zou moeten worden opgevoerd, maar alleen om ervoor te zorgen dat het niet langer wordt gebruikt voor demonstratieprojecten en wordt ingezet om stedelijke mobiliteitsplannen te helpen opstellen en uitvoeren.

44. Om een impuls te geven aan de ontwikkeling en uitvoering van stedelijke mobiliteitsplannen zou de Commissie een Europese onderscheiding moeten invoeren die jaarlijks wordt toegekend aan opmerkelijke en reproduceerbare vervoersinitiatieven. Een en ander als onderdeel van een EU-brede regeling waarbij stedelijke gebieden die mobiliteitsplannen uitvoeren en zo bijvoorbeeld verontreiniging en files aanpakken of opvallende successen boeken bij de verandering van de *modal split* (d.w.z. de keuze voor alternatieve vervoerswijzen), een groene vlag zouden mogen voeren.

⁽¹⁵⁾ Mededeling van de Commissie over een thematische strategie voor het stadsmilieu (COM(2005)0718)

45. De Commissie zou een aantal criteria voor de toekenning van een groene vlag aan steden moeten opstellen, al beseft het CvDR dat het, gezien de grote verschillen tussen steden en hun openbaar vervoer, niet voor elke stad even gemakkelijk is om luchtvervuiling, geluidsoverlast en files (waardoor reistijden oplopen en onvoorspelbaar worden) terug te dringen.

46. Bij het besluit tot toekenning van een groene vlag aan steden zou ook als criterium moeten gelden of zij een groene en/of milieuvriendelijke mentaliteit proberen te kweken, dus of zij bijvoorbeeld het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen stimuleren (door voet- en fietspaden aan te leggen of andere alternatieve maatregelen).

Overstappen op een andere vervoerswijze stimuleren

47. Nu EU-burgers zich meer bewust zijn geworden van de klimaatverandering, staan zij waarschijnlijk ook meer open voor regelingen die gebaseerd zijn op het principe dat de gebruiker betaalt voor de externe kosten (zoals milieuschade en files) van zijn vervoer daar waar de overheid niet investeert in het openbaar vervoer.

48. De Commissie zou snel moeten beginnen met de door haar voorgestelde studie naar de stedelijke aspecten van de internalisering van externe vervoerskosten, zodat de kosten van de verschillende vervoerswijzen in balans kunnen worden gebracht ⁽¹⁶⁾ ⁽¹⁷⁾ en het vervoer in stedelijke gebieden duurzamer kan worden gemaakt.

49. Wat de verschillende opties voor het doorbelasten van de externe mobiliteitskosten in de vervoersprijzen betreft zou enige sturing van de Commissie draagvlak in de bevolking kunnen helpen creëren voor schoon vervoer en een impuls kunnen geven aan een *modal shift*. Ook zou de burgers hiermee duidelijk kunnen worden gemaakt dat het individuele vervoer alleen maar goedkoper lijkt omdat de externe kosten niet zijn opgenomen in de kostenplaatjes van de verschillende vervoerswijzen.

50. Het is een goede zaak dat de Commissie steun toezegt voor onderzoek op het gebied van schone, energiezuinige voertuigen en alternatieve brandstoffen. Hoewel de milieudoelstellingen dankzij de technologische vooruitgang gemakkelijker te halen zijn, is het echter met het oog op milieuproblemen en files in steden ook nodig om een *modal shift* tot stand te brengen.

⁽¹⁶⁾ Passenger fares in rail and bus services are increasing faster than the cost of private car use – Europees Milieuagentschap, rapport 3/2004

⁽¹⁷⁾ Een duurzame toekomst voor het vervoer: naar een geïntegreerd, technologiegeleid en gebruikersvriendelijk systeem; rapporteur: Vaino Hallikmaki, CdR 146/2009 fin

De rechtspositie van reizigers versterken

51. Het CvdR is ingenomen met de voorstellen van de Commissie inzake passagiersrechten en de beschikbaarheid van informatie over betrouwbaarheid en veiligheid. Aangezien het hierbij alleen gaat om vrijwillige afspraken die gebaseerd zijn op goede praktijkvoorbeelden uit de hele EU, zou de Commissie echter de impact van haar voorstellen moeten vergroten door samen met

nationale, regionale en lokale overheden in alle lidstaten voorlichtingscampagnes op touw te helpen zetten.

52. Informatie over het effect van maatregelen inzake stedelijke mobiliteit en van de mobiliteitskeuzes van Europese burgers op het milieu en het concurrentievermogen van Europa en zijn regio's zou deel moeten uitmaken van dergelijke campagnes.

Brussel, 15 april 2010

*De eerste vicevoorzitter
van het Comité van de Regio's*
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
