

Advies van het Europees Comité van de Regio's over een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit

(2017/C 342/09)

Rapporteur: József RIBÁNYI (HU/EVP), vicevoorzitter van de raad van het comitaat Tolna

BELEIDSAANBEVELINGEN

HET EUROPEES COMITÉ VAN DE REGIO'S (CvdR)

1. is ingenomen met het feit dat de huidige strategie een multidisciplinaire, alomvattende aanpak behelst die betrekking heeft op sociologische en economische aspecten, innovaties in de energie-, de infrastructuur- en de digitale sector, het concurrentievermogen van het bedrijfsleven en de ontwikkeling van vaardigheden.
2. Het Comité steunt de doelstelling van de strategie, die al in het witboek ⁽¹⁾ uit 2011 was opgenomen, namelijk een vermindering van de broeikasgasemissies van het vervoer met ten minste 60 % ten opzichte van 1990.
3. De strategie zou evenwel, conform het witboek uit 2011, rekening moeten houden met de vooruitgang die sinds 2011 is geboekt met de verbetering van de efficiëntie van het vervoerssysteem, met het huidige EU-beleidskader 2030 voor energie en klimaat en met de verbintenissen van de EU in het kader van de Klimaatovereenkomst van Parijs uit 2015.

HET VERVOERSSYSTEEM OPTIMALISEREN EN DE EFFICIËNTIE ERVAN VERBETEREN

Digitale mobiliteitsoplossingen

4. Door het potentieel van digitale technologieën te benutten zal het vervoer geoptimaliseerd en een multimodaal trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V) opgezet kunnen worden. Noodzakelijke voorwaarden zijn intelligente vervoerssystemen (IVS) en infrastructuur. Daarnaast moet rekening worden gehouden met ecosystemen, die een afspiegeling vormen van de lokale milieukeurmerken, en dienen de lokale en regionale overheden bij de implementatiefase te worden betrokken.
5. De Europese steden en regio's spelen een actieve rol bij de realisering van slimme telecommunicatie- en vervoersinfrastructuur en kunnen zo een efficiënt gebruik van verbonden en automatische voertuigen mogelijk maken in de TEN-V-corridors, die grenzen overschrijden en het grondgebied van de lidstaten doorkruisen, binnen stedelijke gebieden in het kader van de uitvoering van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen en plannen van de regio's voor duurzaam vervoer.
6. IT-oplossingen geven vorm aan bedrijfsmodellen en -patronen van de vervoerssector. De lokale en regionale overheden zouden met behulp van eenvoudig te gebruiken, inclusieve IT-oplossingen IVS in hun beleid voor „slimme steden” en „slimme mobiliteitsruimten” moeten integreren.
7. Databanken en de verbindingen daartussen dienen te worden vereenvoudigd door met voorstellen te komen voor de ontwikkeling van Europese normen die de interoperabiliteit van gegevens, diensten en technische oplossingen op alle niveaus verbeteren. De gegevens zouden door de betrokken instanties voor regionaal vervoer binnen één datacompressie-systeem moeten worden aangeleverd en geborgd.

Eerlijke en efficiënte vervoerstarieven

8. Lokale en regionale overheden beschikken over aanzienlijke eigen wettelijke en financiële bevoegdheden (bijvoorbeeld via het gebruik van parkeerplaatsen, busbanen, voordelen bij aanbestedingen, „groene” kentekenplaten of verlagingen van de toltarieven) waarmee ze invloed kunnen uitoefenen op de voorkeuren en keuzes van de consument, om het gebruik van voertuigen die op alternatieve brandstoffen rijden, te stimuleren. Het Comité wijst de Europese Commissie erop dat deze

⁽¹⁾ Witboek — Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem. Brussel, 28 maart 2011, COM(2011) 144 final.

overheden hierbij wel een beperkte armslag hebben door de voorwaarden waaraan het gebruik van de ESI-fondsen is onderworpen: zij mogen geen subsidies toekennen voor de vernieuwing van particuliere wagenparken, waardoor deze vernieuwing langzamer verloopt en kansen verloren gaan op meer efficiëntie en concurrentie in het vervoer en op schonere lucht in steden dankzij verbeteringen op energie- en milieugebied, bijvoorbeeld wat taxi's en „laatste kilometer“-leveringen betreft.

9. De van verschillende mobiliteitsgerelateerde bronnen afkomstige vervoersinformatie moet worden geharmoniseerd met het oog op tariefdoelstellingen. De bredere uitrol van geïntegreerde kaartverkoop stuit nog op obstakels omdat de winstgevendheid van openbaarvervoersmiddelen uiteenloopt. De kosten van de invoering van geïntegreerde tarieven kunnen de uiteindelijke winst van een vervoerswijze verlagen of die laten omslaan in een verlies.

10. Ondanks de aanzienlijke inspanningen en investeringen ter ondersteuning van openbaar en multimodaal vervoer schiet de reizigersinformatie over multimodaal vervoer duidelijk tekort. Nog slechter is het gesteld met de kaartverkoop. Deze situatie is niet te wijten aan het feit dat het technisch onhaalbaar is om gedetailleerde en gebruiksvriendelijke informatie over multimodaal vervoer te verstrekken en de gebruiker informatie over tickets te geven, maar aan het feit dat exploitanten van openbaar vervoer niet bereid zijn om dergelijke informatie en diensten te verstrekken. Daarom zou de EU wetgeving moeten vaststellen waarin staat dat informatie over dienstregelingen en andere reisinformatie verplicht openbaar moet worden gemaakt en zonder onderscheid voor alle burgers van de EU beschikbaar moet zijn, in een vorm die door iedere burger zo eenvoudig en efficiënt mogelijk kan worden gebruikt. Het Comité wijst in dit verband op zijn advies over informatie-, planning- en kaartverkoopdiensten voor multimodaal reizen (CdR 4895/2014).

11. Alle vervoerswijzen zouden naargelang van de mate waarin zij vervuilen moeten bijdragen aan de externe kosten die ze veroorzaken, volgens het beginsel dat de vervuiler betaalt.

12. Stroomnetten, elektriciteitsopslag en -handel en het beheer van de openbare infrastructuur moeten worden gemoderniseerd, net als de vervoersregels en de voertuigenbelasting, als adequate voorbereiding op nieuwe en innovatieve vervoerswijzen, waaronder voertuigen op batterij en op waterstof met brandstofcellen. In dit verband worden ook interoperabele en eenvoudige betaaloplossingen voor elektrisch laadpunten voor dit soort voertuigen aanbevolen.

13. De belastingvrijstellingsregeling voor vliegtuigbrandstof en internationale vliegtickets vormt een duidelijke verstoring van de markt in de vervoerssector. De EU-lidstaten zouden met de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie over het huidige internationale stelsel voor brandstofbelasting in discussie moeten gaan om de consistentie met internationale klimaatafspraken te waarborgen, onverminderd de erkenning van de specifieke kenmerken en belangen van ultraperifere regio's.

Multimodaliteit bevorderen

14. Het Comité spoort in het kader van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen aan tot multimodaliteit en gecoördineerd gebruik van emissiearm of emissievrij stedelijk en regionaal vervoer en logistiek, en spoorvervoer, maritiem vervoer en binnenvaart. Met name de verschuiving van wegvervoer naar andere, emissiearmere vormen van vervoer zou een aanzienlijk potentieel bieden voor emissievermindering. In ieder geval zouden oplossingen die een verschuiving naar emissiearme mobiliteit inhouden, hoge prioriteit moeten krijgen, bijvoorbeeld door bestaande verborgen of zichtbare subsidies voor het wegvervoer te heroverwegen.

15. Het Comité dringt aan op een nieuwe benadering van de korte vaart. Daartoe zouden ecologische bonusregelingen moeten worden ontwikkeld en snelwegen op zee moeten worden beschouwd als infrastructuur waarvoor een aangepaste aanpak voor staatssteuntoezicht moet worden gehanteerd. Zo'n benadering is met name cruciaal voor gebieden die perifeer blijven ten opzichte van de Europese vervoerscorridors.

16. In dit verband moet specifiek aandacht worden besteed aan stedelijke knooppunten en logistieke platforms zoals gedefinieerd in het TEN-V (uitgebreid en kernnetwerk) en zoals bedoeld in de CEF-verordening van 2013, vanwege hun structurele rol in duurzame en intermodale mobiliteit in de lidstaten en regio's en in de hele EU. Daarom wordt voorgesteld om dit vraagstuk aan de orde te stellen in de diverse Europese fora over multimodale corridors die zich specifiek bezighouden met knooppunten.

17. De EU speelt terecht een actieve rol in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en de Internationale Maritieme Organisatie om de emissies van de maritieme en luchtvaartsector te verminderen. De ontwikkeling en uitrol van nieuwe, emissiearmere technologieën zouden moeten worden bevorderd.

HET GEBRUIK VAN EMISSIEARME ALTERNATIEVE ENERGIE VOOR VERVOER BEVORDEREN

Een doeltreffend kader voor emissiearme alternatieve energie

18. Het Comité moedigt de introductie van alternatieve energiebronnen voor het vervoer aan door de ontwikkeling van de energiesector te ondersteunen en zo de weg te plaveien voor „emissievrij” vervoer.
19. Lidstaten, regio's en gemeenten worden gestimuleerd om te investeren in alternatieve energie voor het vervoer door middel van niet-terugvorderbare subsidies in het kader van het cohesiebeleid, met inachtneming van het beginsel van technologische neutraliteit, dat is neergelegd in Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.
20. Het Comité is voorstander van een grootschaliger gebruik van geavanceerde hernieuwbare biobrandstoffen, die milieuvriendelijk worden geproduceerd en waarvan de CO₂-uitstoot minder is dan van traditionele fossiele brandstoffen, om de vervoerssector koolstofarm te maken. In dit verband moet prioriteit worden gegeven aan niet op voedingsmiddelen gebaseerde (synthetische) of aan op diervoeders gebaseerde biobrandstoffen. De verwachte positieve effecten zijn banenkansen en nieuwe arbeidsplaatsen in plattelands- en minder ontwikkelde gebieden en extra economische meerwaarde. Aangezien geavanceerde biobrandstoffen zonder steun vooralsnog niet worden beschouwd als concurrerende energiebronnen, moet de productie ervan worden gesubsidieerd om te kunnen concurreren met fossiele brandstoffen en met biobrandstoffen op basis van voedingsmiddelen.
21. In de richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen⁽²⁾ zijn al dwingende eisen vastgesteld voor het gebruik van elektriciteit, aardgas en waterstof als voertuigbrandstoffen.
22. Alternatieve energievormen, biomethaan en de momenteel beschikbare biobrandstoffen zullen de conventionele diesel- of benzinemotoren voor een deel vervangen. De energie zekerheid wordt zodoende vergroot doordat de vraag naar conventionele brandstoffen wordt verminderd.
23. Het Comité pleit voor een breed aanvaardbare definitie van biobrandstoffen en in dit verband ook voor de goedkeuring van een reeks duurzaamheids- en koolstofreductiecriteria. Daarmee zullen de rechtszekerheid, rechtshandhaving en het nemen van investeringsbeslissingen rond productie en gebruik van biobrandstoffen worden ondersteund.
24. Het is belangrijk om rekening te houden met de specifieke nationale, regionale en lokale omstandigheden en met de verschillende lokaal en regionaal beschikbare grondstoffen. Het totale energie-evenwicht (met inbegrip van de brandstofproductie) moet in aanmerking worden genomen bij het opstellen van regels voor het gebruik van alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare bronnen.
25. Vanuit regionaal en lokaal perspectief moet emissiearme alternatieve energie idealiter lokaal geproduceerd én lokaal opgeslagen en verbruikt worden. De productie van emissiearme alternatieve energie en de opslag ervan voor lokaal gebruik is nog belangrijker voor afgelegen regio's zoals eilanden en ultraperifere gebieden, omdat hun afhankelijkheid van externe bronnen zo kan worden verminderd.

Introductie van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen

26. Mobiliteit met weinig tot geen uitstoot zal naar verwachting een revolutie ontketenen in de vervoerssector in termen van netwerken, voertuigen en brandstoffen. Daarvoor zijn goedkope en toegankelijke energiebronnen en brandstoffen nodig. Behalve elektro- en waterstofmotoren, die niet vervuילend zijn, moeten geavanceerde biobrandstoffen, die niet met de voedselproductie concurreren en milieuvriendelijk worden geproduceerd, een belangrijke rol spelen bij de realisering van de emissiereductiedoelstellingen. Daarom zou de nadruk vooral, maar niet uitsluitend, moeten liggen op de ontwikkeling van betaalbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en voertuigen op waterstof met brandstofcellen (omdat waterstof een brandstof is en vanwege de opslagcapaciteit ervan). Maar ook emissiearme technologieën, die bijvoorbeeld gebruikmaken van geavanceerde biobrandstoffen, zouden met financiële prikkels moeten worden ondersteund.
27. Voor alle overheidsniveaus zou moeten worden vastgesteld vanaf welke datum hun aanbestedingen voor de aankoop van nieuwe voertuigen voor hun wagenparken en hun concessies voor openbaar vervoer uitsluitend betrekking dienen te hebben op voertuigen die op alternatieve energievormen rijden.

⁽²⁾ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

28. Er is een strategie nodig om het gebruik van LNG in het maritiem vervoer en de handel over zee te bevorderen. Daartoe zou meer steun moeten worden verleend voor de aanpassing van haveninfrastructuur en zou er een algemene aanpak moeten worden ontwikkeld voor innovatie en financiering van installaties voor LNG en voor via afvalverwerking geproduceerd methanol op schepen.

29. Er moet elektriciteitsinfrastructuur worden aangelegd in havens om de CO₂-uitstoot van schepen te verminderen. De draaiende scheepsmotoren van aangemeerde schepen zijn verantwoordelijk voor een groot deel van de luchtvervuiling in havensteden.

30. Infrastructuur voor elektrisch vervoer en het opladen van elektrische voertuigen op batterij of op waterstof met brandstofcellen kan in stedelijke gebieden en agglomeraties heel snel worden uitgerold indien de lokale overheden zulks nodig achten. Elektrische vervoersinfrastructuur moet worden aangelegd langs de strategische routes die de Europese regio's met elkaar verbinden, omdat grensoverschrijdende elektrische mobiliteit (e-mobiliteit) een einde zou kunnen maken aan de versnippering van de interne markt. Bovendien zijn bijvoorbeeld de meeste Europese eilanden door hun omvang ideaal voor e-mobiliteit. Een behoorlijk netwerk van laadpunten kan er dan ook voor zorgen dat e-mobiliteit daar snel van de grond komt.

31. Alleen lokaal geproduceerde en opgeslagen elektriciteit kan een stabiele en goedkope energiebron verschaffen om de overgang naar emissiearme e-mobiliteit te versnellen. Door zulke mobiliteit geleidelijk te introduceren kan het concurrentienadeel ervan ten aanzien van conventionele brandstoffen worden afgevlakt. Decentrale, in het net geïntegreerde elektriciteitsopslag kan nuttig zijn voor het elektriciteitssysteem en bijvoorbeeld een oplossing vormen voor de discrepantie tussen de energievoorziening uit hernieuwbare bronnen en de vraag naar energie in piek- en dalperiodes of de frequentie helpen regelen. Daartoe moet ook ruim baan worden gegeven aan de actieve deelname van consumenten aan het beheer van het elektriciteitssysteem, bijvoorbeeld door middel van aggregatoren voor de vraag naar energie, waarbij wettelijke barrières moeten worden geslecht.

Interoperabiliteit en normalisatie voor e-mobiliteit

32. Het Comité deelt de opvatting van de Europese Commissie over de invoering van gemeenschappelijke technische en technologische normen, rekening houdend met de behoeften van de afzonderlijke lidstaten en regio's. Normalisatie is een stimulans voor de interoperabiliteit tussen lokale vervoerssystemen binnen een bepaalde regio en tussen verschillende regio's.

33. Het Comité is bezorgd dat de nationale uitvoeringsplannen voor de introductie van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de meeste lidstaten worden ontwikkeld zonder dat de bevoegde lokale en regionale overheden actief daaraan bijdragen, ook al is multilevel governance in dit geval duidelijk nodig, en dat er te weinig politieke steun wordt verleend en er te weinig geld wordt uitgetrokken voor plannen ter bevordering van e-mobiliteit.

34. De laadpunten voor elektrische voertuigen moeten worden genormaliseerd. De Europese Commissie zou de uitrol van die laadpunten moeten ondersteunen door normen te ontwikkelen die het mogelijk maken vulstations in bestaande gebouwen en voorzieningen te integreren, met inachtneming van de wetgeving in elke lidstaat.

NAAR EMISSIEVRIJE VOERTUIGEN

Een betere technische controle van voertuigen om het vertrouwen van de consument terug te winnen

35. Het Comité is ingenomen met de recente regelingen voor het meten en controleren van de uitstoot van schadelijke stoffen door voertuigen om te zorgen voor transparante en betrouwbare milieuprestaties van voertuigen. Dit helpt om limieten voor luchtverontreinigende emissies te implementeren en om het vertrouwen van de consument te vergroten. Emissielimieten voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen moeten adequaat zijn, zodat de doelstellingen en afspraken ten aanzien van de uitstoot van verontreinigende stoffen en de volksgezondheid kunnen worden gerealiseerd.

36. Het Comité staat achter de opstelling van nieuwe richtsnoeren voor voertuigetikettering, aangezien dit misleiding van consumenten helpt te voorkomen. Het Comité pleit voor verduidelijking en weergave van de regels inzake de manier waarop de meetwaarden zijn verkregen via de nieuwe wereldwijd geharmoniseerde testprocedures voor lichte voertuigen (WLTP) en de oude procedure (de nieuwe Europese rijcyclus — NEDC). Overwogen moet worden om niet alleen de richtsnoeren, maar ook de etiketteringsrichtlijn⁽³⁾ te wijzigen. Tevens moet de richtlijn inzake de bevordering van schone

⁽³⁾ Verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad — Herziening van Richtlijn 2010/30/EU van het Europees Parlement en de Raad van 19 mei 2010 betreffende de vermelding van het energieverbruik en het verbruik van andere hulpbronnen op de etikettering en in de standaardproductinformatie van energiegerelateerde producten. Brussel, 15 juli 2015, COM(2015) 345 final.

en energiezuinige wegvoertuigen⁽⁴⁾ worden herzien om die in overeenstemming te brengen met de laatste technische ontwikkelingen.

Een strategie voor auto's en bestelwagens voor de periode na 2020

37. Maatregelen om de introductie van e-mobiliteit te stimuleren, moeten kwantitatieve parameters bevatten en in de tijd zijn beperkt, om ervoor te zorgen dat de overgang naar e-mobiliteit plaatsvindt.

Een strategie voor vrachtwagens, bussen en touringcars voor de periode na 2020

38. Het openbaar vervoer zou steeds meer aan terrein moeten blijven winnen ten opzichte van particuliere voertuigen en daarom zou de overgang naar e-mobiliteit en naar het gebruik van brandstoffen die volgens de EU een alternatief vormen voor op olie gebaseerde brandstoffen, moeten worden versneld door de productie en het gebruik van elektrische bussen en trams, ook die op waterstof met brandstofcellen, en het gebruik van aardgas in bussen en touringcars prioriteit te geven en zo de CO₂-uitstoot van bussen te verminderen. Wat het goederenvervoer over grote afstanden betreft, zou vaart moeten worden gezet achter de overschakeling van diesel op aardgas als brandstof voor wagenparken. Aardgas is namelijk de enige brandstof die diesel kan vervangen, het gebruik ervan brengt vrijwel geen verontreinigende emissies met zich mee en aardgas is bovendien koolstofarmer dan diesel.

39. Het Comité verwelkomt de inspanningen van de Europese Commissie ter promotie van het initiatief voor de introductie van schone bussen in de EU, waarmee wordt beoogd de informatie-uitwisseling te verbeteren en de markt te ondersteunen door steden, regio's, exploitanten en fabrikanten een platform te bieden. Op die manier wordt het vertrouwen van de Europese busfabrikanten in de toekomstige vraag naar schone bussen op alternatieve brandstoffen versterkt, beter ingespeeld op nieuwe openbare aanbestedingen en adequater gezocht naar financieringsoplossingen voor grote aanbestedingen via bijvoorbeeld de Europese Investeringsbank.

40. Het Comité pleit voor een verhoging van de EU-steunintensiteit, meer synergie tussen de financiële middelen van het Europees Fonds voor Strategische Investerings (EFSI), de Financieringsfaciliteit voor Europese Verbindingen (CEF) en de ESI-fondsen, en voor de inzet van subsidies. Dit zal de snelle vervanging van vervuilende openbaarvervoersmiddelen faciliteren en garanderen dat alle beschikbare EU-financiering zo goed mogelijk wordt gebruikt.

Luchtvervoer en railvervoer

41. Railvervoer dat functioneert op hernieuwbare elektriciteit of economisch duurzame alternatieve brandstoffen, biedt veel voordelen.

42. Met het oog op de totstandbrenging van de Europese spoorwegruimte moet er in nog slecht door de spoorwegen ontsloten gebieden op zowel lokale als regionale schaal de nodige infrastructuur worden aangelegd, zodat zij even goed van het railvervoer gebruik kunnen maken als de rest van de lidstaten.

EEN GUNSTIGE OMGEVING VOOR EMISSIEARME MOBILITEIT

Energie-unie: de vervoers- en energiesystemen aan elkaar koppelen

43. Het Comité stelt verheugd vast dat de strategie wordt beschouwd als een goede stap in het licht van het klimaat- en energiekader 2030 dat de Raad van de EU op 23-24 oktober 2014 aannam⁽⁵⁾ en de Overeenkomst van Parijs die op 12 december 2015 werd aangenomen tijdens de 21e Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de VN inzake klimaatverandering⁽⁶⁾, doordat twee belangrijke spelers binnen de EU aan elkaar worden gekoppeld: vervoer aan de vraagzijde en belangrijke spelers op het terrein van de energieproductie en -transmissie aan de aanbodzijde.

⁽⁴⁾ Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen. Richtlijn 2009/33/EG.

⁽⁵⁾ Conclusies van de Europese Raad (23-24 oktober 2014). Brussel, 24 oktober 2014, EUCO 169/14.

⁽⁶⁾ COP21-overeenkomst van Parijs, 30 november-11 december 2015.

44. Het Comité beschouwt het pakket „Schone energie voor alle Europeanen”⁽⁷⁾ als een onderdeel van de EU-inspanningen om de weg te wijzen naar slimmere en schonere energie voor iedereen, economische groei, investeringen en technologisch leiderschap te ondersteunen, nieuwe arbeidsplaatsen te creëren en het welzijn van de burgers in de Europese regio's en steden te verbeteren.

Onderzoek, innovatie en concurrentievermogen

45. E-mobiliteit is een van de drijvende krachten achter innovatie en technologische ontwikkeling die direct voordelen oplevert en een centrale rol speelt bij het verminderen van milieugevolgen.

46. Het Comité meent dat de overgang naar emissiearm vervoer hoofdzakelijk kan worden verwezenlijkt door middel van regionaal en cohesiebeleid. Door in onderzoek en innovatie te investeren kunnen regio's en gemeenten emissiearme hernieuwbare energiebronnen, slimme netten en duurzaam stadsvervoer ondersteunen.

47. Het Comité is er voorstander van om de resultaten van het kaderprogramma Horizon 2020 voor onderzoek en innovatie te benutten voor innovatievere emissiearme mobiliteitsoplossingen gericht op dienstverlening en investeringen.

48. Het Comité stimuleert de ontwikkeling van innovatieve technologieën voor LNG-tanks in schepen en touringcars, teneinde de opslagefficiëntie van deze alternatieve brandstof te optimaliseren. Het pleit voor de financiering van hiermee samenhangende demonstratieprojecten op vracht- en passagiersvaartuigen en in touringcars die passagiers vervoeren over lange afstanden.

49. Verder zou de ontwikkeling van innovatieve technologieën moeten worden aangemoedigd waarmee biobrandstoffen, waaronder via afvalverwerking geproduceerd methanol, ook voor de motoren van vracht- en passagiersschepen kunnen worden gebruikt. Hiervoor zou dus financiering ter beschikking moeten worden gesteld.

50. Tevens zou er financiering ter beschikking moeten worden gesteld voor de aanleg van elektriciteitsinfrastructuur in havens en bovenal zou er een bindend regelgevingskader voor alle havens in de EU moeten komen.

Digitale technologieën: intelligente vervoerssystemen (IVS), verbonden en zelfrijdende voertuigen

51. IT-oplossingen bevorderen mobiliteit op basis van het gecombineerd gebruik van alle vervoerswijzen voor passagiers en vracht (bijvoorbeeld geïntegreerde kaartverkoop- en tolsystemen, intermodale vrachtdocumenten, elektronische routeplanning en realtime-informatie voor passagiers enz.).

52. De opkomst van verbonden en automatische (zelfrijdende) voertuigen die digitale technologieën gebruiken, kan vele kansen bieden om de negatieve effecten van vervoer aan te pakken en om in dunner bevolkte gebieden openbaar vervoer te kunnen aanbieden. Het Comité dringt sterk aan op de uitvoering van maatregelen inzake verbonden en automatisch rijden, overeenkomstig de Verklaring van Amsterdam⁽⁸⁾, en is in dit verband ingenomen met de op 30 november 2016 goedgekeurde EU-strategie inzake coöperatieve slimme vervoerssystemen⁽⁹⁾. Daarbij pleit het Comité voor een meer samenhangende visie op duurzame innovatieve transportontwikkelingen en het meer verbinden van de verschillende nauw verwante werkpakketten van de Commissie en van de communicatie daarover.

53. Het Comité benadrukt dat de Europese regio's betrokken willen worden bij het opzetten van slimme telecommunicatie- en vervoersinfrastructuur. Op die manier kunnen verbonden en automatische voertuigen doeltreffend en zonder belemmeringen worden gebruikt in de TEN-V-corridors, alsmede in stedelijke en landelijke regio's.

54. Zoals in het EU-actieplan voor stedelijke mobiliteit wordt erkend, zouden lokale en regionale overheden op grond van de beginselen van evenredigheid en subsidiariteit moeten kunnen besluiten of en hoe IVS en schone voertuigen worden uitgerold, teneinde hun vervoersgerelateerde emissie- en congestieproblemen aan te pakken en sociale inclusie te bevorderen.

⁽⁷⁾ Schone energie voor alle Europeanen — Groeipotentieel voor Europa. Persbericht van de Europese Commissie: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_nl.htm

⁽⁸⁾ Verklaring van Amsterdam — Samenwerking op het terrein van verbonden en automatisch rijden, 14-15 april 2016.

⁽⁹⁾ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Een Europese strategie betreffende IVS, op weg naar de introductie van coöperatieve, communicerende en geautomatiseerde voertuigen, Brussel, 30 november 2016, COM(2016) 766 final.

Vaardigheden

55. De overgang naar emissiearme mobiliteit brengt uitdagingen met zich mee voor de arbeidsmarkt en het heeft dan ook prioriteit om werknemers om te scholen met het oog op nieuwe banen. Ondanks de hoge werkloosheid is er een personeelstekort in vele belangrijke takken van de vervoerssector ten gevolge van een gebrek aan digitale vaardigheden.

56. Het Comité betreurt dat in de huidige mededeling geen melding wordt gemaakt van de uitwerking door de lokale overheden van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (SUMP's), hetgeen in de vorige mededeling uit 2009 over stedelijke mobiliteit wel werd voorgesteld. Daarom dient in zowel deze strategie als de initiatieven en maatregelen voor de uitvoering daarvan duidelijk te worden gemaakt dat geïntegreerde stadsplanning essentieel is voor de ontwikkeling van duurzame mobiliteit, waaraan onder meer via de uitwerking en implementatie van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen invulling kan worden gegeven.

57. Duale opleidingsstelsels zijn van groot belang. De regio's in de EU zouden intensief ervaringen moeten gaan uitwisselen over goede praktijkvoorbeelden van samenwerking tussen beroepsonderwijs en bedrijfsleven op het gebied van emissiearme mobiliteit.

Investeringsen

58. Het Comité is ingenomen met het feit dat innovatie en ontwikkeling van infrastructuur centraal staan in de doelstellingen van het Europees Fonds voor strategische investeringen (EFSD) voor het stimuleren van gecombineerde (publiek-private) investeringen in vervoer en infrastructuur. Het EFSD kan in combinatie met niet-terugvorderbare subsidies uit de Europese Structuur- en Investeringsfondsen (ESIF) zorgen voor een intensievere deelname van lokale en regionale spelers aan kleine of grote projecten op dit gebied.

59. Bij de planning van het volgende meerjarig financieel kader zouden in Horizon 2020 en de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF) het bedrag en het aandeel middelen voor emissiearm vervoer moeten worden verhoogd. De CEF zou meer moeten worden gepromoot vanwege het aanzienlijke hefboomeffect ervan: elke euro uitgegeven CEF-subsidie genereert 3 à 3,50 EUR aan investeringen in emissiearm vervoer.

60. Ontwikkelingen in steden en regio's op basis van publiek-private partnerschappen en ontwikkelingen die door overheden in gang zijn gezet, kunnen het nodige hefboomeffect teweegbrengen voor de doeltreffende financiering en werking van emissiearme mobiliteitsoplossingen. Ook zou prioriteit moeten worden verleend aan het gebruik van het EFSD en de ESIF voor lokale, innovatieve emissiearme vervoersoplossingen. Binnen het strategische referentiekader na 2020 moeten niet-terugvorderbare subsidies beschikbaar worden gesteld voor de bovenstaande doelen.

61. De lokale en regionale overheden spelen een cruciale rol bij het stimuleren van de lokale energieproductie en in geïntegreerde en slimme energienetten. De ESIF moeten de nodige investeringen faciliteren door middel van niet-terugvorderbare subsidies, voornamelijk in de minder ontwikkelde EU-regio's met de grootste achterstand.

62. Het Investeringsplan voor Europa voorziet ook in publieke financiering voor emissiearme vervoersprojecten en slimme netten tussen begin 2015 en eind 2017.

Maatregelen van steden

63. Europese steden zouden in het kader van hun stads- en interstedelijke planning en duurzame stedelijke mobiliteitsplannen gebieden moeten aanwijzen voor emissiearm vervoer en mobiliteit. In stadsplanning zou de voorkeur moeten worden gegeven aan actieve vervoerswijzen (fietsen en wandelen), oplossingen op het gebied van openbaar personenvervoer, autodeling en carpooling. Het Comité pleit daarom voor een toekomstgericht investeringsbeleid voor vervoer dat de volksgezondheid ten goede komt en waarbij — met volledige inachtneming van de overeenkomst van de COP 21 in Parijs — minstens 10 % van het EU-budget voor vervoer naar fietsen gaat in de regio's waar dat gezien de plaatselijke omstandigheden mogelijk is.

64. Het Comité stelt voor om voorafgaand onderzoek te verrichten naar de mobiliteit die samenhangt met de stadsplanning en ruimtelijke ordening in grootstedelijke gebieden. Steden en grootstedelijke gebieden moeten compacter worden om, enerzijds, de behoefte aan gemotoriseerde verplaatsingen te verminderen door diensten dicht bij de burger te brengen en, anderzijds, verbeteringen te kunnen aanbrengen in het openbaar vervoer door de sociaaleconomische efficiëntie en het gebruik ervan te vergroten.

65. Ruimtelijke ordening is van groot belang voor emissiearme mobiliteit. Het ontwerp van de stedelijke omgeving en de structuur van de bebouwing zijn bepalende ruimtelijke factoren voor de totstandbrenging van emissiearme mobiliteit op lange termijn. Daar waar regio's, op grond van het rechtsstelsel of de grondwet van de lidstaat waartoe zij behoren, bevoegdheden hebben op het gebied van ruimtelijke ordening, moet in de regionale, bovengemeentelijke of grootstedelijke planning rekening worden gehouden met dit soort initiatieven.

66. Conform het advies van het Comité over een EU-stappenplan voor fietsen⁽¹⁰⁾ zou fietsen als vervoerswijze moeten worden gestimuleerd door meer EU-financiering beschikbaar te stellen voor projecten op dit gebied. Het Comité herhaalt zijn pleidooi om in het werkprogramma van de Europese Commissie voor 2018 een EU-stappenplan voor fietsen op te nemen. Gemeenten kunnen als actieve pleitbezorgers van fietsen, en in dat verband ook van groene aanbestedingen, hun eigen rol in de bestrijding van de klimaatverandering vergroten door deel te nemen aan initiatieven als de „Groene Hoofdstad van Europa” en „Science Meets Regions”. Er zouden voorstellen kunnen worden gedaan om specifieke, belangrijke stukken fietsroutes in het TEN-V te integreren.

67. Nieuwe gebouwen in de EU moeten overeenkomstig de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen⁽¹¹⁾ worden voorzien van laadpunten voor elektrische voertuigen (bij voorkeur met een opslagvoorziening). Dergelijke voorzieningen moeten ook bij de renovatie van flatgebouwen worden gerealiseerd⁽¹²⁾.

68. De installatie van slimme laadsystemen in gebouwen zou kunnen helpen om stroomnetten flexibel te houden, dat wil zeggen dat de in de accu's van elektrische voertuigen opgeslagen energie aan het net zou kunnen worden teruggeleverd. Er is een totaalaanpak nodig waarin onder meer elektrische voertuigen worden behandeld als integrale onderdelen van de gebouwenvoorraad.

69. Gezien hun inwonertal zijn steden de voornaamste stakeholders op vervoersgebied. Stedelijke mobiliteitsproblemen kunnen niet worden opgelost met een louter sectorgebonden benadering. Het is daarom voor de lokale en regionale overheden echt van meerwaarde als zij hun duurzame stedelijke mobiliteitsplannen⁽¹³⁾ tegelijkertijd opstellen met hun actieplannen voor duurzame energie, waarin de werkelijke en de ideale lokale energiemix worden geïnventariseerd, omdat rekening moet worden gehouden met het verband tussen de stedelijke dimensie van vervoersbeleid en ruimtelijke ordening in bredere zin. Deze lokale inspanningen zouden professioneel kunnen worden begeleid en bijgestaan door het Burgemeestersconvenant, teneinde een inclusiever lokaal vervoer tot stand te brengen dat minder luchtvervuiling en geluidsoverlast veroorzaakt.

70. Daar waar regio's, op grond van het rechtsstelsel of de grondwet van de lidstaat waartoe zij behoren, bevoegdheden hebben op het gebied van ruimtelijke ordening, moet in de plannen voor duurzame mobiliteit in en tussen steden bij voorkeur ook rekening worden gehouden met dit soort initiatieven.

71. Het Comité stelt voor om thematische Europese stedelijke netwerken op te richten ter bevordering van emissiearme mobiliteit. Dankzij dergelijke netwerken zouden lokale ondernemingen en zelfs het grote publiek meer kunnen worden betrokken bij de realisatie van ontwikkelingen op het gebied van emissiearme mobiliteit, bijvoorbeeld door gedeelde mobiliteitsdiensten aan te bieden. Ook kunnen deze netwerken met behulp van moderne informatietechnologie relevante doelgroepen aanzetten tot de grootschaligere toepassing van emissiearme mobiliteitsoplossingen.

Brussel, 13 juli 2017.

*De voorzitter
van het Europees Comité van de Regio's*

Markku MARKKULA

⁽¹⁰⁾ Een EU-stappenplan voor fietsen, Comité van de Regio's, goedgekeurd op 12 oktober 2016.

⁽¹¹⁾ Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad van 19 mei 2010 betreffende de energieprestatie van gebouwen.

⁽¹²⁾ Advies ENVE-VI-019 (in voorbereiding) over energie-efficiëntie en gebouwen (rapporteur Rijsberman, NL/ALDE).

⁽¹³⁾ Advies van het Comité over duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (COTER-V-048 over het pakket stedelijke mobiliteit).