

Advies van het Europees Comité van de Regio's over uitdagingen voor het openbaar vervoer in steden en metropolitane regio's

(2021/C 37/09)

Rapporteur: Adam STRUZIK (PL/EVP), voorzitter van het provinciebestuur van Mazovië

BELEIDSAANBEVELINGEN

HET EUROPEES COMITÉ VAN DE REGIO'S

1. wijst erop dat de externe kosten van het vervoer moeten worden verminderd om mobiliteit koolstofarm te maken. De vervoerssector is verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van de broeikasgasemissies in de EU. Bovendien heeft een aantal vervoerswijzen een negatieve invloed op de levenskwaliteit en gezondheid van de burgers omdat ze leiden tot luchtvervuiling, files, lawaai, ongevallen en een suboptimaal gebruik van de ruimte.
2. Om een hoge stedelijke levenskwaliteit te waarborgen en steden toegankelijker, schoner en concurrerder te maken, is een modal shift naar duurzame vervoerswijzen noodzakelijk.
3. Een grote bedreiging voor duurzame stedelijke en regionale ontwikkeling wordt gevormd door het probleem dat stedelijke functies steeds meer versnipperen ten gevolge van suburbanisatie en stedelijke expansie. Dit leidt niet alleen tot een aantasting van de openbare ruimte en tot minder landbouwgrond en minder groene en open ruimte, maar ook tot een stijging van de externe kosten van woongebieden en het daarmee samenhangende vervoer, die vooral door de lokale overheden worden gedragen.

Uitdagingen op het gebied van stedelijke mobiliteit waarmee rekening moet worden gehouden in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit ⁽¹⁾

4. Het steeds intensievere autoverkeer in steden en metropolitane regio's leidt tot toenemende externe kosten in termen van luchtvervuiling en tijdverlies. Dat laatste heeft ook een negatief effect op het evenwicht tussen werk en privéleven. Daarom moet het openbaar vervoer een van de belangrijkste componenten van stedelijke mobiliteit worden. Tegelijkertijd moeten echter verschillende vormen van actieve mobiliteit, zoals wandelen en fietsen, worden bevorderd om de mobiliteit in steden duurzamer te maken.
5. Metropolitane regio's hebben in bredere zin te maken met diverse uitdagingen. Zo is kenmerkend voor deze regio's dat veel mensen naar de stedelijke kernen op en neer moeten reizen. Een van de grootste uitdagingen waar metropolitane regio's voor staan, is dan ook de beschikbaarheid van milieuvriendelijk en kostenefficiënt openbaar vervoer ⁽²⁾.
6. Het vervoerssysteem moet als een geïntegreerd systeem worden beschouwd. Het toenemende belang van mobiliteit als dienst (MaaS) en de behoefte aan innovatieve oplossingen voor het beheer en de organisatie van vervoer moeten de lokale en regionale overheden ertoe aanzetten om in hun ruimtelijkeordenings- en vervoersplannen openbaar vervoer te koppelen aan individueel vervoer (met name wandelen, fietsen en persoonlijk vervoer met andere middelen).
7. De decarbonisatie-doelstellingen uit de Europese Green Deal en het streven van de EU om in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, zijn ambitieus maar absoluut noodzakelijk. Willen steden en metropolitane regio's die kunnen realiseren, dan moeten politieke besluiten worden genomen op basis van conceptuele, organisatorische en educatieve werkzaamheden en moeten voor de doelstellingen voldoende financiële middelen worden uitgetrokken.
8. In metropolitane regio's zouden gegevens moeten worden verzameld over verkeersstromen om een volledig beeld te krijgen van de mobiliteitssituatie, zodat meer op maat gesneden maatregelen en duurzame stedelijke mobiliteitsplannen ontwikkeld kunnen worden en middelen uit onder meer het Cohesiefonds gerichter kunnen worden geïnvesteerd.

⁽¹⁾ Er loopt een raadpleging over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit overeenkomstig het actieplan (deadline voor bijdragen: 23.9.2020) (ref.: Ares(2020)3438177 — 1.7.2020), <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>

⁽²⁾ Advies CDR 1896/2019 (PB C 79 van 10.3.2020, blz. 8).

9. Een van de oorzaken van de stedelijke mobiliteitsproblemen zijn de beperkingen die voortvloeien uit de onderfinanciering van de specifiek voor het stedelijk openbaar vervoer en niet-gemotoriseerd vervoer bestemde infrastructuur. De lokale en regionale overheden en hun openbaarvervoersbedrijven hebben behoefte aan extra financiering die specifiek gericht is op het vergroten van het aandeel van duurzame alternatieven voor individueel gemotoriseerd vervoer in de verdeling van vervoerswijzen.

10. Het openbaar vervoer moet in een breder sociaal beleidskader worden ingebed. Voorkomen moet worden dat de externe kosten van het openbaar vervoer, zoals die ten gevolge van geluidshinder, vervuiling, onteigening en infrastructuurwerkzaamheden, vooral door de sociaal zwakste schoulers worden gedragen. Verder moet ervoor worden gezorgd dat, ook wat prijzen en verbindingen betreft, iedereen een eerlijke toegang tot het openbaar vervoer heeft, zodat de levenskwaliteit van alle burgers erop vooruit kan gaan.

Garanderen dat er echt een keuze kan worden gemaakt, bij voorkeur voor duurzame vervoersmiddelen in lijn met de Europese Green Deal

11. Waar het gaat om ruimtelijke ordening en financiering, is het heden ten dage zo dat particulier autoverkeer wordt bevoordeeld. Hierin moet nodig verandering worden gebracht om duurzamere en efficiëntere vervoerswijzen te bevorderen. De huidige gewoonten zijn echter een gevolg van de beschikbaarheid en aantrekkelijkheid van de verschillende mobiliteitsopties, en de meeste burgers blijven in dit opzicht flexibel in hun keuzes. Door het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken wat betreft prijzen, beschikbaarheid, frequentie en aansluitingen, zal het een echt alternatief kunnen worden voor individueel vervoer per auto.

12. Het is van belang in steden en regio's publiek-private partnerschappen op te richten om particuliere investeringen aan te trekken en innovatieve openbaarvervoersoplossingen te ontwikkelen. Wat dit betreft, zou er een ondernemingsvriendelijk regelgevingskader moeten komen dat de groei van nieuwe bedrijfsmodellen bevordert en zorgt voor een concurrerende markt.

13. Er moet worden gezorgd voor efficiënt en duurzaam openbaar vervoer over de bestuurlijke grenzen van steden heen, met name voor forenzen, senioren en jongeren. Essentieel daarbij is goede samenwerking en governance tussen overheden op metropolaan niveau.

14. Willen mensen hun gewoonten veranderen ten gunste van milieuvriendelijkere vervoerswijzen, dan moeten zij vooral echt kunnen kiezen en zich bewust zijn van de gevolgen van hun keuze.

15. Een volgende stap is het doelgericht voorkeur geven aan milieuvriendelijke vervoerswijzen. Het is noodzakelijk om voetgangers- en fietsersvriendelijke zones te creëren en in de openbare ruimte voorrang te geven aan zachte mobiliteit en het openbaar vervoer wat betreft de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van routes en de organisatie van het verkeer. Voor zo'n verandering is coördinatie van het ruimtelijkeorderings-, stedelijk en vervoersbeleid nodig alsmede samenwerking op meerdere niveaus over bestuurlijke grenzen heen, teneinde plaats te creëren voor andere soorten vervoer dan autoverkeer.

16. De Europese Commissie zou in nauwe samenwerking met de lidstaten preciezere investeringsdoelstellingen moeten formuleren voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Er bestaat de negatieve tendens om investeringen in het openbaar vervoer te koppelen aan uitbreiding en capaciteitsopbouw van het wegennet. In plaats daarvan zou duidelijk prioriteit moeten worden gegeven aan alle vormen van openbaar en collectief vervoer. Waar railvervoer niet haalbaar is, zou de voorkeur moeten uitgaan naar snelbussen en carpoolstroken. Met passende controles en voorschriften moet een halt worden toegeroepen aan praktijken die indruisen tegen de doelstellingen van een duurzaam vervoersbeleid.

17. Vervoersmiddelen zijn echt milieuvriendelijk als ze niet alleen leiden tot minder uitstoot, maar ook ruimte, tijd en energie besparen. Behalve voor wandelen en fietsen geldt dit voor railvervoer, snelbussen en carpoolen. Daarom moeten voorstadstreinen, metro's, trams, emissiearme bussen en met name snelbussen de ruggengraat vormen van het openbaar vervoer in metropolitane regio's en grote steden.

Mobiliteit en openbaar vervoer: belangrijke bevoegdheden van de lokale en regionale overheden

18. Een aanzienlijk deel van alle verplaatsingen komt doordat mensen in hun woonplaats niet in al hun behoeften kunnen voorzien. Het beleid moet daarom gericht zijn op de toegankelijkheid van alle goederen en diensten, met name op het gebied van gezondheid, onderwijs, sport, cultuur en sociale bijstand, en niet op mobiliteit op zich. Tegelijkertijd zij erop gewezen dat ruimtelijke veranderingen (ter ondersteuning van adequate verbindingen tussen stad en platteland om de leegloop van het platteland tegen te gaan) lang duren en dat in het vervoerssysteem derhalve ook ad hoc corrigerende maatregelen moeten worden genomen.

19. De voornaamste doelstelling van het ruimtelijkeordenings- en vervoersbeleid zou moeten zijn om voor de burgers maximale mogelijkheden te creëren om in hun behoeften te voorzien en daarbij voor hen de noodzaak om zich te verplaatsen tot een minimum te beperken. In tweede instantie zou dit beleid gericht moeten zijn op het rationaliseren van het vervoer door middel van met name een adequate modal split, teneinde de externe kosten van vervoer voor de regionale overheden minimaal te houden. Verder zou een toename van het thuiswerken (zoals tijdens de COVID-19-pandemie) kansen kunnen creëren voor plattelandsgebieden, aangezien dat werknemers flexibeler maakt bij het kiezen van hun woonplaats.

20. Dankzij de toename van het thuiswerken tijdens de COVID-19-pandemie is sprake van een nieuwe trend in de richting van een dalende behoefte aan dagelijkse langeafstandsmobiliteit. Deze trend zou zich in combinatie met de implementatie van concepten als de "15 minuten-stad" kunnen bestendigen.

21. In openbaarvervoersnetwerken zouden nieuwe woonwijken en opkomende vestigingspatronen zo snel mogelijk in aanmerking moeten worden genomen en in nieuwe woongebieden zou al in een vroeg stadium openbaar vervoer beschikbaar moeten zijn, want als mensen eenmaal een auto hebben, zijn ze geneigd die te gebruiken. De eerste bewoners van nieuwe woningbouwprojecten zouden al van openbaar vervoer gebruik moeten kunnen maken.

22. Het is noodzakelijk de snelle suburbanisatie te beperken in periurbane gebieden die tientallen kilometers van stedelijke centra verwijderd zijn. Die leidt tot meer problemen naarmate het betrokken gebied groter is. Daarom lijkt het van belang om terug te keren naar een bewoningsstructuur die is gebaseerd op verdichting en een netwerk van centra waarin de centrale functies zich bevinden in planmatig aangewezen en adequaat gerangschikte kernen die aangesloten zijn op een doeltreffend openbaarvervoersnetwerk. Verder dienen nieuwe woningbouwprojecten in samenhang met openbaarvervoersknooppunten te worden gepland.

23. De Europese Commissie zou niet alleen middelen ter beschikking moeten stellen voor nieuwe investeringen in stedelijk vervoer, maar ook voor de aanpassing van verouderde en inefficiënte infrastructuur. Deze investeringen zouden voornamelijk moeten zijn gericht op de modernisering van railnetwerken en de veiligheid en digitalisering van het railvervoer, zodat er snellere, veiligere en comfortabelere vervoerssystemen tot stand worden gebracht. Ook zouden de voorgestelde investeringen zaken kunnen omvatten als obstakelvrije autoroutes in steden, echte stadsstraten waarmee de openbare ruimte beter kan worden benut, het verminderen van de behoefte aan vervoer, het vergroten van het aandeel van efficiënte vervoersmiddelen in de verdeling van vervoerswijzen en het terugdringen van de externe kosten van vervoer. Met dit alles kan worden gestimuleerd dat mensen voor openbaar vervoer en alternatieven voor individueel vervoer per auto kiezen en kan de misvatting worden bestreden dat autoritjes vanuit de buitenwijken makkelijk en goedkoop zijn, aangezien de externe kosten daarvan in werkelijkheid door de stedelijke bevolking worden gedragen.

Een adequate modal split en internalisering van de externe kosten met gegarandeerde EU-financiering voor de regio's

24. Onderzocht moet worden wat de mogelijkheden zijn om de investeringen in duurzame mobiliteit op te voeren via bijvoorbeeld de Connecting Europe Facility, het Moderniseringsfonds en de faciliteit voor herstel en veerkracht. Belangrijk is ook om de mobiliteit te vergroten door middel van investeringen in infrastructuur ter verbetering van de bereikbaarheid van stedelijke knooppunten en knooppunten van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V), en om aan deze knooppunten prioriteit te geven.

25. Een cruciale uitdaging is om het aantal verplaatsingen met vervoersmiddelen die minder belastend zijn voor het milieu, te vergroten, dat wil zeggen vervoersmiddelen die minder energie en ruimte gebruiken. Daarom kunnen duurzame en innovatieve mobiliteitsoplossingen integrerend deel uitmaken van de in het kader van de nationale plannen voor herstel en veerkracht voorgestelde hervormingen. Dit betekent dat op passende wijze gebruik moet worden gemaakt van de diverse vervoerswijzen met het oog op maximale baten en minimale maatschappelijke kosten, overeenkomstig het beginsel dat de vervuiler betaalt.

26. De externe kosten van het vervoer moeten volledig worden geïnternaliseerd, zodat gebruikers bij hun keuzes ook het maatschappelijk welzijn in aanmerking nemen. Het gaat hier met name over de reële kosten van het wegvervoer, die momenteel in te geringe mate worden doorberekend. Zou dat wel veel meer gebeuren, dan zouden vervoersmiddelen met de laagste externe kosten, zoals het railvervoer en snelbussen, flink worden gestimuleerd. Dit vervoer zou de ruggengraat moeten vormen van het openbaar vervoer in metropolitane regio's.

27. Het is belangrijk om het kostenconcurrentievermogen van het openbaar vervoer voor de reiziger te waarborgen. Aangezien het autoverkeer de hoogste externe kosten kent, moet het openbaar vervoer aantrekkelijk worden gemaakt met voldoende hoge overheidssubsidies, die deels zouden moeten worden gefinancierd met de inkomsten uit de internalisering van de kosten van het individueel gemotoriseerd vervoer.

28. Het railvervoer draagt als de ruggengraat van de regionale mobiliteit in grote mate bij aan de territoriale cohesie. Er zou meer moeten worden geïnvesteerd in stedelijke spoorwegknooppunten, de betere integratie daarvan in het TEN-V-netwerk, betere grensoverschrijdende verbindingen en in het laatste gedeelte ("laatste kilometer") van de infrastructuur om het railvervoer beter in de stedelijke en voorstedelijke mobiliteitsketens te integreren⁽³⁾.

29. Steun verdienen ook andere duurzame vervoersmiddelen, zoals emissiearme bussen, omdat daarmee de congestie in steden en de uitstoot kunnen worden verminderd en kan worden bijgedragen aan de klimaatdoelstellingen van de Europese Green Deal. Dit vereist economische stimulansen voor de vernieuwing van het voertuigenbestand, de invoering van schone technologieën en investeringen in infrastructuur (bijv. in snelbusbanen in metropolitane regio's, vervoershubs waar vlot kan worden overstapt, in- en uitstapplaatsen, maatregelen om parkeren te ontmoedigen enz.).

30. Er zouden meer financiële middelen uit de Connecting Europe Facility, het Cohesiefonds en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling ter beschikking moeten worden gesteld voor het stedelijk openbaar vervoer. Die middelen zouden sneller moeten worden ingezet en de financiering zou een grotere impact moeten hebben op regionaal en lokaal niveau. Deze middelen zullen doorslaggevend zijn voor de uitvoering van praktische en technische oplossingen op stedelijk niveau en om ervoor te zorgen dat die oplossingen duurzaam en milieuvriendelijk zijn.

31. In de volgende meerjarenbegroting 2021-2027 zou de steun voor stedelijke mobiliteit met name via de regionale overheden en hun operationele programma's moeten worden verstrekt. Dit zou er ook voor moeten zorgen dat de stedelijke, periurbane en landelijke gebieden in metropolitane regio's beter met elkaar worden verbonden en er goed functionerende geïntegreerde openbaarvervoerssystemen tot stand worden gebracht. Essentieel is om de schat aan kennis en ervaring en de capaciteit van deze overheden te benutten, wat een garantie vormt voor gecoördineerd, doeltreffend en efficiënt optreden.

32. In dit verband zou duurzaam en milieuvriendelijk openbaar vervoer in aanmerking moeten komen voor steun in het kader van de specifieke doelstelling "een groener, koolstofarm Europa door de bevordering van een schone en eerlijke energietransitie, groene en blauwe investeringen, de circulaire economie, aanpassing aan de klimaatverandering, risicopreventie en risicobeheer" (BD 2) uit de verordening inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het Cohesiefonds (EFRO-CF; Commissievoorstel COM(2018) 372 final, zoals gewijzigd bij COM(2020) 452 final). Dit zou bijdragen tot betere luchtkwaliteit en minder geluidshinder en zou metropolitane regio's aanzienlijk helpen om de doelstellingen van de Green Deal en de transitie naar klimaatneutraliteit te verwezenlijken.

Kwaliteit van het openbaar vervoer, anticipatie op crisissituaties en waarborging van de veiligheid bij dreigingen zoals pandemieën

33. Er zijn strenge kwaliteitsnormen voor het openbaar vervoer nodig om ervoor te zorgen dat het met het individueel gemotoriseerd vervoer kan concurreren. Belangrijke factoren in dit verband zijn onder andere toegankelijkheid, tijdspanne en frequentie van de dienstverlening, stiptheid en betrouwbaarheid, concurrerende reistijden, directe verbindingen dan wel vlotte overstapmogelijkheden, en comfort en veiligheid van de vervoersmiddelen.

⁽³⁾ Advies CDR 2633/2020 (PB C 440 van 18.12.2020, blz. 183).

34. In metropolitane regio's kan worden vastgesteld dat de trend naar een groter gebruik van het openbaar vervoer aan het omkeren is als gevolg van de kritieke situatie die door de COVID-19-pandemie is ontstaan. Burgers zijn weer vaker geneigd de auto te nemen en in veel gevallen in hun eentje naar hun werk op en neer te rijden. Tegelijkertijd worden metropolitane regio's gedwongen aanzienlijke financiële middelen uit te trekken voor de toepassing van preventieve hygiënemaatregelen in het openbaar vervoer. Desondanks is het aantal reizigers in het openbaar vervoer niet gestegen en hebben de metropolitane regio's fors verlies geleden op de verkoop van vervoersbewijzen. Ze worden echter tevens geconfronteerd met een substantiële verlaging van hun begrotingen door een gebrek aan financiering in de overheidssector onder invloed van het coronavirus. Daarom moeten metropolitane regio's budgettaire compensatie krijgen en dienen er lessen te worden getrokken en veerkrachtige openbaarvervoerssystemen te worden ontwikkeld die tijdens een eventuele volgende crisis een eerlijk alternatief kunnen bieden.

35. Het Fonds voor een rechtvaardige transitie zou moeten worden aangewend om steden en metropolitane regio's te ondersteunen bij hun overgang naar koolstofarm openbaar vervoer.

36. Ook voor schone minibusjes voor het vervoer van met name ouderen, gehandicapten en schoolkinderen (voor wie meer maatwerkoplossingen nodig zijn) zouden er gezamenlijke Europese openbare aanbestedingen moeten komen. Dit soort minibusjes zijn per passagierkilometer duurder dan grotere voertuigen en hebben een langere afschrijvingsperiode, maar zijn voor een volledig schoon openbaarvervoersnetwerk even belangrijk.

37. Om het openbaar vervoer efficiënt te maken, moet dat worden geïntegreerd, zowel ruimtelijk, organisatorisch als wat tarieven betreft. Dit is met name van belang in metropolitane en hoofdstedelijke regio's en grote stedelijke agglomeraties, waar woon-werkverkeer, lokaal, voorstedelijk en stadsvervoer en nationale en luchtverbindingen samenkomen, maar tevens in plattelandsgebieden, waar vooral de frequentie van het openbaar vervoer een probleem kan vormen. Integratie betekent tevens gemeenschappelijke prijsstelsels en betere interoperabiliteit tussen verschillende openbaarvervoersbedrijven die in dezelfde metropolitane regio opereren, waaronder spoorwegondernemingen. Hierbij hoort ook zachte mobiliteit en de vlotte bereikbaarheid van haltes en stations voor mensen die gebruikmaken van niet-gemotoriseerde vervoersmiddelen. Treinstations in minder dicht bebouwde peri-urbane gebieden moeten tevens makkelijk te bereiken zijn voor hen die met de eigen auto komen.

38. Verder zouden de voorzieningen in treinstations moeten worden verbeterd en zouden slimme mobiliteitsknooppunten gecreëerd moeten worden, die naast logistieke hubs ontmoetingsplekken zijn waar mensen niet alleen in een aangename omgeving kunnen overstappen maar ook met elkaar kunnen afspreken.

39. De Europese Commissie zou samen met de aanbieders van openbaarvervoersdiensten meer vaart moeten zetten achter de ontwikkeling van een Europees samenwerkingskader voor de verschaffing van informatie over het openbaar vervoer. Het moet eenvoudiger worden om reizen met het openbaar vervoer te plannen en te maken, ook met behulp van de websites van de afzonderlijke regionale vervoerders.

40. De Europese Commissie zou samen met de aanbieders van openbaarvervoersdiensten een Europees kader moeten formuleren en vaststellen dat het mogelijk maakt het openbaar vervoer in verschillende Europese steden ongehinderd te benutten. Er moeten verschillende opties worden overwogen die op lange termijn duurzaam zijn.

41. Verder zou de Europese Commissie samen met de aanbieders van openbaarvervoersdiensten een Europees kader kunnen uitwerken voor het combineren van treintickets met kaartjes voor het stadsvervoer in de plaats van vertrek en de plaats van aankomst (bijv. na betaling van een bepaalde toeslag). Gebruikers zouden veel baat hebben bij één platform of mobiele app en één betaalsysteem. In diverse lidstaten is een en ander al dagelijkse praktijk en als dat in de hele EU mogelijk zou zijn, zou het plannen van reizen eenvoudiger worden.

42. Er moet een fundamentele oplossing komen voor het probleem van de ongerechtvaardigd hoge kosten die door spoorbeheerders aan vervoerders, en daarmee aan reizigers, in rekening worden gebracht voor het overschrijden van landsgrenzen binnen de EU. Die kosten zouden niet meer mogen bedragen dan de daadwerkelijke technische kosten in verband met de verandering van spoornet, als die er al zijn. Anders moeten ze worden afgeschaft. Dit lijkt een belangrijke voorwaarde om langeafstandsspoorverbindingen weer concurrerend te maken, wat er op zijn beurt toe zal leiden dat het openbaar vervoer op de plaats van bestemming meer wordt gebruikt.

43. Het is noodzakelijk Europese normen uit te werken voor de preventie en herkenning van specifieke dreigingen, waaronder pandemieën, alsmede procedures om een veilig personenvervoer te waarborgen ingeval zulke dreigingen zich voordoen. In de lopende werkzaamheden met betrekking tot de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, die in de plaats moet komen van het witboek “Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”, moet gebruik worden gemaakt van de vele ervaringen en goede praktijkvoorbeelden van maatregelen van EU-regio's en steden in de strijd tegen COVID-19 ⁽⁴⁾.

Brussel, 10 december 2020.

De voorzitter
van het Europees Comité van de Regio's
Apostolos TZITZIKOSTAS

⁽⁴⁾ Er loopt een raadpleging over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit overeenkomstig het actieplan (deadline voor bijdragen: 23.9.2020) (ref.: Ares(2020)3438177 — 1.7.2020), <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>