



C/2023/1058

15.12.2023

P9_TA(2023)0130

Nieuw EU-kader voor stedelijke mobiliteit

Resolutie van het Europees Parlement van 9 mei 2023 over het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit (2022/2023(INI))

(C/2023/1058)

Het Europees Parlement,

- gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name titel XVIII, en het Verdrag betreffende de Europese Unie, en met name artikel 5, lid 3,
- gezien de mededeling van de Commissie van 14 december 2021 getiteld “Het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit” (COM(2021)0811),
- gezien het voorstel van de Commissie van 14 december 2021 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (COM(2021)0812), en met name overweging 52 en artikel 40 inzake stedelijke knooppunten,
- gezien het “Fit for 55”-pakket van de Commissie van 14 juli 2021 betreffende de verwezenlijking van de Europese Green Deal,
- gezien het pakket stedelijke mobiliteit van 2013 en de evaluatie daarvan (SWD(2021)0048),
- gezien Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 tot vaststelling van de Connecting Europe Facility ⁽¹⁾,
- gezien Verordening (EU) 2021/1060 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2021 houdende gemeenschappelijke bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds Plus, het Cohesiefonds, het Fonds voor een rechtvaardige transitie en het Europees Fonds voor maritieme zaken, visserij en aquacultuur en de financiële regels voor die fondsen en voor het Fonds voor asiel, migratie en integratie, het Fonds voor interne veiligheid en het Instrument voor financiële steun voor grensbeheer en visumbeleid ⁽²⁾ (de verordening gemeenschappelijke bepalingen),
- gezien Verordening (EU) 2021/1058 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2021 inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het Cohesiefonds ⁽³⁾,
- gezien Verordening (EU) 2021/1059 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2021 betreffende specifieke bepalingen voor de doelstelling “Europese territoriale samenwerking” (Interreg) ondersteund door het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en door externe financieringsinstrumenten ⁽⁴⁾,
- gezien Verordening (EU) 2021/241 van het Europees Parlement en de Raad van 12 februari 2021 tot instelling van de herstel- en veerkrachtfaciliteit ⁽⁵⁾,
- gezien Richtlijn (EU) 2019/1161 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen ⁽⁶⁾,
- gezien Verordening (EU) 2016/2338 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor ⁽⁷⁾,

⁽¹⁾ PB L 249 van 14.7.2021, blz. 38.

⁽²⁾ PB L 231 van 30.6.2021, blz. 159.

⁽³⁾ PB L 231 van 30.6.2021, blz. 60.

⁽⁴⁾ PB L 231 van 30.6.2021, blz. 94.

⁽⁵⁾ PB L 57 van 18.2.2021, blz. 17.

⁽⁶⁾ PB L 188 van 12.7.2019, blz. 116.

⁽⁷⁾ PB L 354 van 23.12.2016, blz. 22.

- gezien het programma Digitaal Europa,
 - gezien de mededeling van de Commissie van 30 juni 2021 getiteld “Een langetermijnvisie voor de plattelandsgebieden van de EU — Naar sterkere, verbonden, veerkrachtige en welvarende plattelandsgebieden in 2040” (COM(2021)0345),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 3 maart 2021 getiteld “Een Unie van gelijkheid: strategie inzake de rechten van personen met een handicap 2021-2030” (COM(2021)0101),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 3 mei 2022 getiteld “Mensen vooropstellen, zorgen voor duurzame en inclusieve groei en het potentieel van de ultraperifere regio’s van de EU ontsluiten” (COM(2022)0198),
 - gezien het nieuwe Handvest van Leipzig betreffende de transformatieve kracht van steden voor het algemeen belang, dat tijdens de informele ministeriële bijeenkomst van 30 november 2020 is goedgekeurd,
 - gezien het Pact van Amsterdam tot vaststelling van de stedenagenda voor de EU, dat op 30 mei 2016 door de voor stedelijke aangelegenheden verantwoordelijke EU-ministers is gesloten,
 - gezien de VN-agenda 2030 voor duurzame ontwikkeling, en met name duurzameontwikkelingsdoelstelling 11 inzake duurzame steden en gemeenschappen,
 - gezien zijn resolutie van 15 februari 2022 over de uitdagingen voor stedelijke gebieden na COVID-19 ⁽⁸⁾,
 - gezien zijn resolutie van 6 oktober 2021 over het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 — Volgende stappen op weg naar “Vision Zero” ⁽⁹⁾,
 - gezien zijn resolutie van 3 juli 2018 over de rol van steden in het institutioneel kader van de Unie ⁽¹⁰⁾,
 - gezien zijn resolutie van 13 maart 2018 over de rol van regio’s en steden van de EU bij de tenuitvoerlegging van de COP21-overeenkomst van Parijs over klimaatverandering ⁽¹¹⁾,
 - gezien zijn resolutie van 9 september 2015 over de stedelijke dimensie van EU-beleid ⁽¹²⁾,
 - gezien artikel 54 van zijn Reglement,
 - gezien het advies van het Comité van de Regio’s getiteld “Het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit” ⁽¹³⁾,
 - gezien het advies van de Commissie regionale ontwikkeling,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A9-0108/2023),
- A. overwegende dat groepen met speciale behoeften personen met een handicap en beperkte mobiliteit, ouderen, vrouwen, kinderen of kinderbegeleiders omvatten, die hun recht om zich te verplaatsen, te studeren, te spelen en te werken ten volle uit te oefenen;
- B. overwegende dat met openbaar vervoer traditionele diensten zoals spoor-, metro-, tram- of busnetwerken worden bedoeld;
- C. overwegende dat onder collectief vervoer openbaar vervoer wordt verstaan, alsook nieuwe diensten die gebaseerd zijn op delen, diensten op aanvraag, flexibele nieuwe bedrijfsmodellen en andere mobiliteit waarmee collectief meer passagiers worden vervoerd;
- D. overwegende dat micromobiliteit elektrisch en niet-elektrisch aangedreven persoonlijke mobiliteitsmiddelen omvat, zoals fietsen, elektrische fietsen, elektrische steps, hoverboards, monowheels en andere;

⁽⁸⁾ PB C 342 van 6.9.2022, blz. 2.

⁽⁹⁾ PB C 132 van 24.3.2022, blz. 45.

⁽¹⁰⁾ PB C 118 van 8.4.2020, blz. 2.

⁽¹¹⁾ PB C 162 van 10.5.2019, blz. 31.

⁽¹²⁾ PB C 316 van 22.9.2017, blz. 124.

⁽¹³⁾ PB C 498 van 30.12.2022, blz. 17.

- E. overwegende dat actieve mobiliteit zowel personen- als goederenvervoer omvat dat kan worden aangedreven op basis van menselijke fysieke activiteit of door een combinatie van een elektrische motor en menselijke kracht, zoals elektrische fietsen;
- F. overwegende dat het voorstel van de Commissie tot wijziging van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) de totstandbrenging van een EU-breed, duurzaam, doeltreffend, toegankelijk en multimodaal vervoersnetwerk beoogt, alsook de opstelling van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP's) voor steden;
- G. overwegende dat in het door de Commissie voorgestelde EU-kader voor stedelijke mobiliteit wordt gesteld dat op nationaal en lokaal niveau prioriteit moet worden gegeven aan de ontwikkeling van collectief vervoer, in het bijzonder openbaar vervoer, en actieve mobiliteit, en dat deze centraal moeten staan bij de inspanningen om duurzame stedelijke mobiliteit te bewerkstelligen;
- H. overwegende dat elk kader voor stedelijke mobiliteit moet focussen op het algemeen belang, moet beantwoorden aan de behoeften van de bevolking en de economische en sociale ontwikkeling van de lidstaten moet ondersteunen, zodat stedelijke mobiliteit wordt gepland en geïntegreerd met de verschillende takken van de economie en gericht is op het veranderen van collectief gedrag om duurzamere steden te bouwen met een betere levenskwaliteit dankzij een verscheidenheid aan betaalbare, toegankelijke, efficiënte, slimme en duurzame vervoersoplossingen;
- I. overwegende dat het Europees Milieuagentschap heeft gewaarschuwd dat de vervoersemissies tussen 2013 en 2019 zijn toegenomen en dat ze naar verwachting nog zullen toenemen, met uitzondering van een daling in 2020 als gevolg van de lockdowns naar aanleiding van de COVID-19-pandemie;
- J. overwegende dat personeelstekorten en onzekere banen de economische duurzaamheid van de vervoerssector en bijgevolg de kaders voor stedelijke mobiliteit in het gedrang brengen;
- K. overwegende dat de organisatie van het vervoer in de stad afhangt van de interactie met de omgeving;
- L. overwegende dat het kaderprogramma Horizon Europe in de periode 2021-2023 359,3 miljoen EUR zal uittrekken voor zijn opdracht inzake klimaatneutrale en slimme steden, met als doel om tegen 2030 in totaal honderd steden klimaatneutraal te maken ⁽¹⁴⁾; overwegende dat de door de Commissie voorgestelde onderzoeks- en innovatieacties ter verwezenlijking van deze doelstelling onder meer betrekking zullen hebben op groene stadsplanning;
- M. overwegende de totale maatschappelijke kosten van het vervoer naar schatting 987 miljard EUR per jaar bedragen; overwegende dat dit cijfer kan worden uitgesplitst in milieukosten (44 %), kosten in verband met ongevallen (29 %) en kosten in verband met verkeerscongestie (27 %); overwegende dat personenauto's 565 miljard EUR van deze kosten vertegenwoordigen, maar dat heffingen in de vorm van belastingen op brandstof en eigendom, en tolgelden, iets minder dan de helft van deze kosten (267 miljard EUR) dekken, wat erop duidt dat de externe kosten van het vervoer nog altijd niet volledig zijn geïnternaliseerd; overwegende dat deze negatieve externe effecten onevenredig zwaar wegen op lagere inkomens ⁽¹⁵⁾;
- N. overwegende dat 75 % van de totale CO₂-uitstoot plaatsvindt in steden ⁽¹⁶⁾, dat ongeveer 23 % van de vervoersemissies in de EU afkomstig is van stedelijke gebieden, dat 70 % van de EU-burgers vandaag de dag in steden woont, en dat dit percentage naar verwachting zal oplopen tot bijna 84 % in 2050, zodat voor steden een belangrijke rol is weggelegd bij het helpen verwezenlijken van de doelstellingen van de Green Deal;
- O. overwegende dat verkeerscongestie de EU jaarlijks ongeveer 270 miljard EUR kost en daarom een van de grootste uitdagingen is voor stedelijke mobiliteit, en dat de meeste Europeanen last hebben van luchtverontreiniging, geluidshinder en warmte in de stad;
- P. overwegende dat de herziening van de richtlijn energieprestatie van gebouwen ⁽¹⁶⁾ de vooruitgang van de lidstaten in de richting van de groene transitie moet vergemakkelijken door middel van bepalingen betreffende de uitrol van infrastructuur voor elektromobiliteit, waaronder een snellere uitrol van laadpalen, en bepalingen betreffende fietsenstallingen;
- Q. overwegende dat elektromobiliteit zich momenteel in de lidstaten en regio's in de EU in verschillende ontwikkelingsstadia bevindt, en dat er specifieke vrijstellingen en flexibiliteit moeten worden ingevoerd om lidstaten en regio's met een minder ontwikkelde markt voor elektromobiliteit in staat te stellen vooruitgang te boeken met de groene transitie; overwegende dat er in het bijzonder voor worden gezorgd dat de capaciteit van het energienet aan de vraag van huidige en toekomstige elektrische voertuigen voldoet en dat bij de planning rekening wordt gehouden met reservemarges voor netaansluitingen;

⁽¹⁴⁾ Europese Commissie, Horizon Europe.

⁽¹⁵⁾ Speciaal verslag 6/2020 van de Europese Rekenkamer over duurzame stedelijke mobiliteit in de EU.

⁽¹⁶⁾ Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad van 19 mei 2010 betreffende de energieprestatie van gebouwen (PB L 153 van 18.6.2010, blz. 13).

- R. overwegende dat de olieprijsen de afgelopen maanden op ongekeerde wijze zijn gestegen en dat de toekomstige trend onduidelijk is; overwegende dat het van het grootste belang is het verbruik van fossiele brandstoffen te verminderen; overwegende dat snelheidsbeperking volgens het Internationaal Energieagentschap een doeltreffende maatregel is om dit te bewerkstelligen;
- S. overwegende dat het openbaar vervoer werk biedt aan twee miljoen mensen in lokale, zekere banen in gemeenschappen overal in de EU, en dat het een hele reeks loopbaantrajecten en arbeidskansen biedt aan personeel met tal van verschillende achtergronden; overwegende dat een aanzienlijk deel van dit personeel tijdens de pandemie tijdelijk moest worden ontslagen en dat velen hebben besloten de sector te verlaten, met name in lidstaten met weinig socialezekerheidsvoorzieningen en een lage dekkingsgraad van collectieve onderhandelingen;
- T. overwegende dat een tekort aan arbeidskrachten bij het openbaar vervoer onlangs heeft geleid tot een lager vervoersaanbod, onder meer door de afschaffing van nacht- en weekenddiensten en het schrappen van lijnen; overwegende dat dit een negatief effect heeft gehad op inclusieve mobiliteit en een bedreiging vormt voor de sociale samenhang en de toegang tot banen, onderwijs en gezondheidszorg voor de meest kwetsbare gebruikers die voor hun mobiliteit volledig afhankelijk zijn van het openbaar vervoer; overwegende dat mobiliteitsarmoede overal in de EU toeneemt;
- U. overwegende dat het efficiënte verkeer van personen, diensten en goederen, met inbegrip van goederenvervoer en logistiek in de stad, essentieel is voor het functioneren van stedelijke economieën en dat in alle steden van de EU innovatieve oplossingen en beste praktijken worden waargenomen; overwegende dat plannen voor duurzame stedelijke logistiek een belangrijke rol kunnen spelen, gezien de toename van het goederenvervoer en de logistieke volumes;
- V. overwegende dat het aantal bezorgingen van internetaankopen van consumenten in 2020 met 25 % is toegenomen als gevolg van de pandemie, en dat de toename van het aantal "last-mile"-bezorgingen en de gevolgen ervan in stedelijke gebieden waarschijnlijk zullen aanhouden;
- W. overwegende dat busreizen 40 % van de activiteiten van het collectieve wegvervoer in de EU vertegenwoordigen;
- X. overwegende dat mobiliteit essentieel en onmisbaar is voor sociaal-economische integratie en een doorslaggevende structurele factor is bij de ontwikkeling van samenlevingen en het vermogen om individuen, gemeenschappen, productie- en dienstensectoren en verschillende regio's en culturen met elkaar te verbinden, alsook bij de bevordering van territoriale en sociale cohesie, economische dynamiek en de kwaliteit en het evenwicht van het milieu;
- Y. overwegende dat de aandacht van het stedelijk vervoersbeleid moet verschuiven van het louter aanbieden van mobiliteit naar het waarborgen van de toegankelijkheid van de dienst, met meer prioriteit voor betaalbare toegang voor iedereen, ongeacht inkomen, leeftijd, gezondheidstoestand of locatie (bv. stad, voorstad of platteland);
- Z. overwegende dat het collectief vervoer en met name het openbaar vervoer, ook in de voorsteden, moet worden versterkt wat betreft capaciteitsverhoging, geografische dekking, frequenties en betaalbaarheid;
- AA. overwegende dat de openbaarvervoerssystemen toegankelijk moeten zijn voor alle burgers, in het bijzonder voor gebruikers uit groepen met speciale behoeften;
- AB. overwegende dat verschillende Europese steden en lidstaten maatregelen hebben genomen als reactie op de huidige energiecrisis, zoals een verlaging van de prijs van vervoersbewijzen voor het openbaar vervoer;
- AC. overwegende dat nieuwe diensten op basis van delen en flexibele nieuwe bedrijfsmodellen voor mobiliteitsdiensten op aanvraag een aanvulling vormen op de traditionele openbaarvervoersdiensten; overwegende dat deze diensten bijdragen tot het reduceren van de koolstofemissies, het verbeteren van de luchtkwaliteit, het verminderen van lawaai en verkeerscongestie, het verhelpen van het tekort aan parkeerplaatsen in stedelijke gebieden en het verbeteren van de connectiviteit met voorstedelijke en plattelandsgebieden;
- AD. overwegende dat doeltreffende multimodale oplossingen die uiteenlopende vervoersoplossingen combineren, zoals collectief vervoer, individuele mobiliteit en actieve mobiliteit, in combinatie met de nodige infrastructuur, waaronder mobiliteitsknooppunten, de kwaliteit en doeltreffendheid van investeringen in het stedelijk milieu kunnen helpen verbeteren, en tegelijk algemene voordelen voor de levenskwaliteit van de mensen kunnen opleveren; overwegende dat de Commissie in dit verband een multimodaal pakket moet voorstellen;

- AE. overwegende dat COVID-19 de uitdagingen voor stedelijke mobiliteitssystemen heeft verergerd, maar ook als katalysator heeft gediend om ze veerkrachtiger, slimmer, veiliger, duurzamer en toegankelijker te maken, en dat tal van steden in heel Europa de uitvoering van hun mobiliteitsplannen tijdens de pandemie hebben versneld en maatregelen ter vergemakkelijking van social distancing hebben ingevoerd die actieve mobiliteit in de hand hebben gewerkt, wat heeft geleid tot een sterke toename van het aantal verplaatsingen te voet en met de fiets en tot de aanleg van fietsinfrastructuur;
- AF. overwegende dat de regels en vereisten inzake actieve mobiliteit, micromobiliteit en nieuwe vormen van emissievrije en emissiearme mobiliteit zich nog in een vroeg stadium bevinden of van lidstaat tot lidstaat verschillen, wat aanzienlijke gevolgen heeft voor de veiligheid van de burgers en ook leidt tot gemiste kansen voor gebruikers in verschillende lidstaten en onzekerheid voor de exploitanten;
- AG. overwegende dat actieve mobiliteit een aanzienlijk potentieel heeft om bij te dragen tot het oplossen van de problemen waar stedelijke gebieden mee te maken hebben, het verbeteren van de luchtkwaliteit, het verminderen van verkeerscongestie en het verbeteren van de individuele gezondheid;
- AH. overwegende dat verbeterde multimodale mobiliteit en slimme infrastructuurvoorzieningen, waaronder spoorvervoer, oplossingen voor autodelen en slimme mobiliteitsinfrastructuur, aanzienlijke voordelen kunnen hebben voor het toerisme en de horeca- en accommodatie-infrastructuur in de stedelijke omgeving;
- AI. overwegende dat het Europees Milieuagentschap (EEA) raamt dat langdurige blootstelling aan zwevende deeltjes met een diameter van 2,5 micron of minder (PM_{2,5}) in Europa in 2018 heeft geleid tot ongeveer 417 000 vroegtijdige sterfgevallen, waarvan ongeveer 379 000 in de EU-28; overwegende dat de grenswaarden van de EU voor de meeste verontreinigende stoffen ruim boven die van de WHO-richtsnoeren liggen, en dat vooral het ontbreken van een dagelijkse limiet voor PM_{2,5} zorgen baart; overwegende dat dit, net als COVID-19, een noodsituatie op het gebied van de volksgezondheid is waarvoor onmiddellijke actie is vereist;
- AJ. overwegende dat de Commissie een themagids over SUMP's heeft gepubliceerd die specifiek gericht is op verkeersveiligheid en micromobiliteit in het SUMP-plannings- en uitvoeringsproces;
- AK. overwegende dat er de afgelopen jaren slechts beperkte verbeteringen zijn geweest wat betreft de verwezenlijking van de verkeersveiligheidsdoelstellingen in de EU, en dat elk jaar nog steeds ongeveer 22 600 mensen om het leven komen en ongeveer 120 000 mensen ernstig gewond raken op de wegen in de EU; overwegende dat 39 % van de verkeersdoden in de EU in stedelijke gebieden valt en dat de doelstelling van de EU om het aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2020 te halveren, niet is gehaald;
- AL. overwegende dat kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers en gebruikers van gemotoriseerde tweewielers het grootste risico lopen en ongeveer 70 % van het totale aantal verkeersdoden in stedelijke gebieden uitmaken;
- AM. overwegende dat goede praktijken en stimulansen zoals snelheidsbeperkingen en speciale opleidingen voor bestuurders het aantal ernstige ongevallen en verkeersdoden kunnen helpen terugdringen;
- AN. overwegende dat het aantal ongevallen met fietsers en andere vormen van micro- en actieve mobiliteit zeer zorgwekkend is; overwegende dat extra inspanningen op EU- en nationaal niveau nodig zijn om het in de Vision Zero-doelstellingen vastgelegde streefdoel van de EU te verwezenlijken teneinde alle gebruikers beter te beschermen;
- AO. overwegende dat stedelijke toegankelijkheid er op wezenlijke wijze voor zorgt dat groepen met speciale behoeften, zoals personen met een handicap of beperkte mobiliteit, ouderen of mensen die kinderen begeleiden, hun recht om zich te verplaatsen, te studeren en te werken ten volle kunnen uitoefenen;
- AP. overwegende dat het gebruik artificiële intelligentie (AI) in de stedelijke mobiliteit het potentieel heeft om de veiligheid, beveiliging en efficiëntie aanzienlijk te verbeteren, de inclusie van kwetsbare groepen te bevorderen, verkeerscongestie te verminderen, luchtverontreiniging en geluidshinder te reduceren, de kosten te verlagen en de vervoerssector koolstofvrij te maken;
- AQ. overwegende dat subsidiariteit en evenredigheid kernbeginselen zijn voor de uitoefening van de bevoegdheden van de EU en dus te allen tijde en op alle beleidsterreinen van de EU in acht moeten worden genomen;
- AR. overwegende dat mobiliteit en vervoer mensen zowel naar gebieden toe als van gebieden weg moeten brengen, om de benutting en ontwikkeling mogelijk te maken van een toeristisch of economisch gebied rond een of meer grote steden, eventueel ook voor toerisme;

Versterking van het kader voor stedelijke mobiliteit: een nieuw hoofdstuk op het gebied van stedelijke verkeersveiligheid, toegankelijkheid en veiligheid in de EU

1. benadrukt dat stedelijke mobiliteit cruciaal is voor de levenskwaliteit van mensen en het functioneren van de economie; wijst erop dat stedelijke mobiliteit in de EU moet worden geleid door slimme, inclusieve, gezonde, betaalbare, concurrerende, duurzame, naadloze en multimodale vervoersoplossingen, waaronder spoorvervoer, duurzame bussen en touringcars, oplossingen voor autodelen en actieve en micromobiliteit, teneinde de ambitieuze doelstellingen van de EU op economisch, milieu-, digitaal, gezondheids- en maatschappelijk vlak te verwezenlijken; benadrukt dat deze vervoersoplossingen de leefbaarheid en de milieumomstandigheden in de steden moeten verbeteren en tot meer tevredenheid moeten leiden;
2. herinnert eraan dat alle nieuwe maatregelen gebaseerd moeten zijn op de resultaten van uitgebreide effectbeoordelingen waarin rekening wordt gehouden met de economische, sociale en milieugevolgen en de uiteenlopende mobiliteitsbehoeften van de gebruikers, en dat de beoordeling van de milieuprestaties van verschillende oplossingen voor stedelijk vervoer gebaseerd moet zijn op de emissies gedurende de levenscyclus en relevante milieu-indicatoren;
3. benadrukt dat burgers bereid zijn over te stappen op slimme en duurzame vervoerswijzen, met name voor hun dagelijkse mobiliteit, waarbij de kosten, beschikbaarheid en snelheid de belangrijkste voorwaarden zijn om over te stappen; is van mening dat de betrokkenheid en participatie van burgers op lokaal, regionaal, nationaal en EU-niveau (ook bij het ontwerpen van SUMP's) van essentieel belang is om het nodige publieke draagvlak te creëren door alle belanghebbenden samen te brengen bij het plannen van een kwalitatief hoogwaardige dienstverlening die aan ieders behoeften en verwachtingen voldoet;
4. verzoekt de lidstaten systemen voor stedelijk vervoer te ontwikkelen die veilig, toegankelijk, inclusief, betaalbaar, slim, veerkrachtig en duurzaam zijn;
5. steunt alle inspanningen om steden toegankelijker te maken en verzoekt de lidstaten snel ambitieuze maatregelen te nemen om steden inclusiever te maken;
6. benadrukt dat de problemen van vervoersarmoede en ongelijke toegang tot vervoersnetwerken moeten worden aangepakt, aangezien zij van invloed zijn op het dagelijks leven van miljoenen mensen met een lager inkomen en gebruikers uit groepen met speciale behoeften; is van mening dat het verhelpen van de gerelateerde problemen met de verbindingen tussen plattelands-, voorstedelijke en stedelijke gebieden een prioriteit voor de steden moet zijn; verzoekt de Commissie en de lidstaten ongelijkheden op het gebied van de toegang tot vervoersnetwerken aan te pakken en kleinere steden en voorstedelijke gebieden te ondersteunen om ervoor te zorgen dat deze gebieden met elkaar worden verbonden; benadrukt de noodzaak van een multimodale en geïntegreerde aanpak om uitsluiting van mobiliteit en vervoersarmoede tegen te gaan en gelijke toegang tot stedelijke centra te waarborgen;
7. verzoekt de lidstaten en steden te overwegen om "duurzaamobiliteitsvouchers" of mobiliteitsregelingen tegen verlaagde prijzen aan te bieden voor duurzaam collectief vervoer, in het bijzonder openbaar vervoer, die begunstigde groepen die op basis van specifieke criteria (kwetsbare vervoergebruikers, vervoersarmen enz.) zijn omschreven, dan vrijelijk kunnen gebruiken voor hun duurzaamobiliteitskeuzes;
8. is van mening dat de inkomsten uit mobiliteitsgerelateerde koolstofheffingen moeten worden gebruikt om duurzame vervoersoplossingen voor vervoersarmen te financieren;
9. benadrukt dat elke vervoerswijze een andere impact heeft op het dagelijks leven van mensen en dat elke vervoerswijze haar rol moet spelen bij het bewerkstelligen van een breed gedragen modal shift naar duurzame vervoerswijzen, waaronder collectief vervoer, duurzame particuliere mobiliteit en actieve mobiliteit; benadrukt dat de verschuiving naar duurzaam vervoer niet zomaar aan mensen en regio's kan worden opgelegd, maar door de gebruikers moet worden gedragen en aan de individuele en geografische behoeften moet worden aangepast, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel; is van mening dat er meer inspanningen nodig zijn om het publiek bewust te maken door middel van campagnes en andere initiatieven om de steun van de mensen te krijgen; wijst in dit verband op de autovrije dag als een manier om alternatieve mogelijkheden te presenteren; moedigt de Commissie aan om een geharmoniseerde jaarlijkse "autovrije dag in de EU" in te stellen; vraagt dat in duurzame plannen voordelen worden geboden aan wie die voor duurzame vervoersoplossingen voor het woon-werkverkeer kiest;
10. benadrukt dat alle gebruikers (uit stedelijke, voorstedelijke en plattelandsgebieden) evenveel belang moeten krijgen en centraal moeten staan in het proces van stedelijke vervoersplanning, maar erkent dat de mobiliteitsbehoeften van de gebruikers en hun individuele omstandigheden en voorkeuren niet homogeen zijn; pleit daarom voor een gedifferentieerd scala aan slimme en duurzame mobiliteitsopties in plaats van een standaardoplossing, waaronder duurzame actieve vervoerswijzen en collectief vervoer, die hebben bewezen de mobiliteit en de leefbaarheid in stedelijke gebieden te kunnen verbeteren en bij te dragen tot de verwezenlijking van de sociale, economische, klimaat- en milieudoelstellingen van de EU en haar doelstelling om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn;

11. vraagt om financiële, begrotings- en regelgevingssteun voor het gebruik van emissievrije en emissiearme mobiliteitsoplossingen, zoals efficiënte, betrouwbare, punctuele, inclusieve en betaalbare collectieve vervoersdiensten, met name voor openbaar vervoer, individuele mobiliteit, intermodale knooppunten en systemen en andere vervoerswijzen, zoals nieuwe mobiliteitsdiensten en actieve vormen van mobiliteit en vervoer, die allemaal verschillende flexibele opties op de markt brengen, teneinde de concurrentie te stimuleren en te resulteren in leefbaardere steden, en tegelijkertijd betere, gezondere en waardevollere, inclusieve, betaalbare, efficiënte en duurzame oplossingen te bieden aan de burgers, en met name stadsbewoners;

12. pleit voor collectief vervoer, en met name openbaar vervoer, dat toegankelijk, goed georganiseerd en betaalbaar is en de burgers een goede kwaliteit biedt met een comfortabele dienstverlening van deur tot deur; merkt op dat het aandeel schone voertuigen in het wagenpark en slimme en duurzame vervoerswijzen zoals trams een belangrijke factor zijn om luchtverontreiniging, koolstofemissies en verkeerscongestie te verminderen;

13. benadrukt dat openbaar vervoer belangrijk is, niet alleen om de klimaatuitdagingen het hoofd te bieden, maar ook wegens de sociaal-economische dimensie ervan, namelijk met het oog op sociale cohesie en zekere en kwalitatief hoogwaardige lokale banen; benadrukt dat moet worden geïnvesteerd in een hoogwaardig, gemoderniseerd, interoperabel, toegankelijk en uitgebreid netwerk voor collectief vervoer door een goede planning waarbij lokale actoren, gemeenten en het grote publiek worden betrokken, door exploitanten op te richten en door te investeren in wetenschappelijk onderzoek en innovatie;

14. wijst op het belang van een gelijk speelveld tussen openbare en particuliere vervoersaanbieders en tussen vervoerswijzen dat eerlijke concurrentie mogelijk maakt, en op de noodzaak van verdere complementariteit tussen vervoersdiensten;

15. erkent de voordelen van slimme en duurzame alternatieve mobiliteitsoplossingen binnen collectieve vervoersdiensten, zoals deelauto's, ritdeling, elektrische fietsen en steps en andere vormen van micromobiliteit; is van mening dat dergelijke vervoerswijzen aanvullend van aard zouden kunnen zijn en de gebruikers een breder scala aan opties zouden kunnen bieden, afhankelijk van hun mobiliteitsbehoeften;

16. pleit voor beter toegankelijke en betrouwbaardere verbindingen tussen stedelijke, voorstedelijke en plattelandsgebieden, met name in regio's waar het bbp per hoofd van de bevolking minder dan 75 % van het EU-gemiddelde bedraagt, en dringt er voorts op aan dat onbelemmerde toegang tot slim, duurzaam, inclusief, gezond en betaalbaar vervoer, met inbegrip van gedeeld vervoer, voor iedereen wordt gewaarborgd teneinde de samenhang en consistentie van het EU-vervoersbeleid te beschermen; merkt in dit verband met bezorgdheid op dat voorstedelijke en plattelandsgebieden, en met name dunbevolkte gebieden, te kampen hebben met een tekort aan efficiënte, betaalbare en onderling verbonden vervoersoplossingen en -infrastructuur, waaronder infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, waardoor de sociaal-economische vooruitzichten van deze gebieden en hun burgers worden beperkt; wijst op de mogelijkheid om vervoersdiensten op aanvraag en gedeelde vervoersdiensten voor voorstedelijke en plattelandsgebieden te ontwikkelen en uit te rollen als een manier om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen of de verkeersomstandigheden te verbeteren, en dringt aan op de uitwisseling van beste praktijken;

17. benadrukt in dit verband de belangrijke rol die stedelijke, voorstedelijke en regionale treinen met een betrouwbare dienstverlening qua frequentie en stiptheid verder moeten spelen bij het dagelijkse woon-werkverkeer van en naar stedelijke gebieden;

18. onderstreept dat een sterke en afdwingbare bescherming van de passagiersrechten bij vertragingen en andere tekortkomingen in de dienstverlening (zoals annuleringen, reactie op klachten, speciale behoeften van passagiers) de mobiliteit van passagiers helpt vergemakkelijken en vervoerswijzen zoals het spoor aantrekkelijker en gebruiksvriendelijker helpt maken;

19. wijst op de ervaring van verschillende steden in de EU waar het openbaar vervoer gratis is en waar het aantal passagiers toeneemt en het autoverkeer aanzienlijk afneemt; vraagt dat er studies worden uitgevoerd om de effecten van deze systemen te beoordelen, met name wat betreft de variatie in het aantal passagiers, de reisduur, het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers of de effecten op de klimaatverandering;

20. wijst erop dat het waarborgen van de verkeersveiligheid voor de meest kwetsbare weggebruikers een aanzienlijke invloed heeft op het vervoersgedrag; benadrukt in dit verband dat het toekomstige EU-kader voor stedelijke mobiliteit systemische verkeersveiligheidsmaatregelen moet omvatten, met bijzondere aandacht voor kwetsbare weggebruikers; verzoekt de Commissie, de lidstaten en andere belanghebbenden op basis van EU-veiligheidsnormen maatregelen te nemen

die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren, zoals het waarborgen van een goede opleiding, het respecteren van de maximale werktijd van bestuurders en andere arbeidsvoorwaarden en sociale normen in verband met vermoeidheidsbeheer en veiligheid, het verbeteren van de infrastructuur voor voetgangers en fietsers, het inzetten van middelen om veiligheidsgerelateerde incidenten of omstandigheden op te sporen en te melden, en altijd alle weggebruikers centraal te stellen bij het ontwerpen van mobiliteit, ook door rekening te houden met kwetsbare gebruikers en gebruikers uit groepen met speciale behoeften; dringt er bij de lokale overheden op aan de “safe system”-benadering te volgen en verkeersveiligheidsdoelstellingen vast te stellen;

21. merkt op dat te hoge snelheid bij ongeveer 30 % van de dodelijke verkeersongevallen een belangrijke factor is en bij de meeste ongevallen een verergerende factor; wijst in dit verband op het potentieel van lagere snelheden in woongebieden, zoals het gebruik van snelheidsbeperkingen van 30 km/u om de verkeersveiligheid te verbeteren en het energieverbruik te verminderen; merkt op dat mannen vaker dan vrouwen bij een auto-ongeval betrokken zijn, maar dat wanneer een vrouw bij een auto-ongeval betrokken is, zij 47 % meer kans heeft om ernstig gewond te raken, 71 % meer kans heeft om matig gewond te raken en 17 % meer kans heeft om te overlijden; wijst in dit verband op het gebruik van geschikte vrouwelijke testpoppen bij crashtests met auto's om de verkeersveiligheid voor vrouwen te verbeteren;

22. wijst in verband met veiligheid op het belang van actieve en passieve veiligheidsvoorzieningen in personenauto's en voertuigen voor collectief vervoer, en benadrukt het belang van de beschikbaarheid van het mobiele netwerk in de lidstaten, aangezien dit noodzakelijk is voor noodoproepknoppen;

23. steunt alle inspanningen om de verkeersveiligheid te verbeteren met het oog op de verwezenlijking van de doelstellingen van Vision Zero en verzoekt de Commissie de verkeersveiligheidsdoelstellingen en -maatregelen van de EU beter in de richtsnoeren voor SUMP's te integreren door beste praktijken te monitoren en te bevorderen;

24. onderstreept dat het belangrijk is voorlichtingscampagnes op te zetten met het oog op bewustmaking en educatie over verkeersveiligheid; benadrukt in dit verband dat het onderwijs een belangrijke rol speelt bij het van jongs af aan leren kennen en aanleren van de verkeersregels en -cultuur, hetgeen aanzienlijk zou bijdragen tot meer verkeersveiligheid; vraagt daarom dat scholen een grotere en sterkere rol toebedeeld krijgen; verzoekt de Commissie en de lidstaten verder te investeren in bewustmaking en opleiding op scholen en voor het grote publiek;

25. verzoekt de Commissie de eisen en methoden voor rijexamens in de rijbewijsrichtlijn⁽¹⁷⁾ aan te passen om toekomstige bestuurders beter op te leiden voor hun interactie met kwetsbare weggebruikers in een stedelijke omgeving, in overeenstemming met Vision Zero, bijvoorbeeld door een verbetering van de onderwijsmethoden, aanpassing aan de meest recente technologische ontwikkelingen en een verlenging van de praktijktijd;

26. vraagt dat stedelijk vervoer toegankelijker, betrouwbaarder, betaalbaarder, gezonder, veiliger en inclusiever wordt gemaakt en onderschrijft in dit verband ook het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (UNCPRD) en de Europese toegankelijkheidswet⁽¹⁸⁾; moedigt de Commissie er in dit verband toe aan richtsnoeren inzake toegankelijkheid, inclusiviteit, betaalbaarheid, duurzaamheid, veiligheid en beveiliging voor vervoersgebruikers en niet-gebruikers voor te stellen, en met name voor gebruikers met speciale behoeften; pleit voor een meer alomvattende aanpak om toegankelijkheid gedurende de hele reis te waarborgen;

27. wijst op de belangrijke rol die digitalisering en AI-oplossingen in dit verband kunnen spelen in aanvulling op ander beleid; beveelt aan om AI en digitale technologieën in het openbaar vervoer toe te passen, zoals noodoproepknoppen en andere systemen die de veiligheid en beveiliging verbeteren, hetgeen ook een positief effect zal hebben door collectief vervoer veiliger te maken voor gebruikers die momenteel kwetsbaar zijn, zoals vrouwen;

28. merkt op dat AI en digitalisering wat toegankelijkheid betreft een aanzienlijke bijdrage leveren door auditieve signalen in het openbaar vervoer en de infrastructuur, de uitrol van intelligente personenauto's, virtualisatie vóór de reis, veilige of slimme oversteekplaatsen of robotassistenten;

29. erkent de inspanningen van de Commissie, maar merkt op dat ambitieuzere en coherenter Europese beleidsmaatregelen en wetgeving nodig zijn om de toegang tot metro's, treinen, bussen, trams en oplossingen voor gedeelde mobiliteit te verbeteren; herinnert eraan dat fysieke belemmeringen nog steeds een van de belangrijkste oorzaken

⁽¹⁷⁾ Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18).

⁽¹⁸⁾ Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 70).

zijn van toegankelijkheidsproblemen voor gebruikers uit groepen met speciale behoeften; benadrukt dat het van belang is andere toegankelijkheidsvraagstukken aan te pakken, zoals de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, een strikt beleid en adequate handhaving inzake het onrechtmatig innemen van parkeerplaatsen en het creëren van tijdelijke obstakels zoals verkeerd geparkeerde micromobiliteitsmiddelen en andere voertuigen, de toegankelijkheid van de voetgangers- en fietsinfrastructuur in de stad, met inbegrip van de kwaliteit en de toegankelijkheid van de trottoirs, en veilige en toegankelijke oversteekplaatsen;

30. vraagt dat fietsen toegankelijker wordt gemaakt voor mensen uit groepen met speciale behoeften; merkt op dat verhoogde oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op kruispunten zowel de veiligheid als de toegankelijkheid voor mensen met beperkte mobiliteit verbeteren, omdat het zo minder vaak nodig is om over de stoerprand of een hellend vlak van niveau te veranderen om op een kruispunt de weg over te steken;

31. neemt nota van de snelle opkomst van nieuwe vormen van mobiliteit en micromobiliteit, zoals fietsen, elektrische fietsen, elektrische steps, hoverboards, monowheels en andere al dan niet elektrisch aangedreven persoonlijke mobiliteitsmiddelen; erkent hun potentieel als "first and last mile" -oplossingen om een deur-tot-deurdienst te bieden, collectief vervoer aantrekkelijker te maken en burgers in staat te stellen van of naar bestemmingen te reizen die momenteel slecht bediend worden door het openbaar vervoer; benadrukt dat deze vormen van mobiliteit echter naar behoren moeten worden geïntegreerd, gepresenteerd en aangepakt in stedelijke mobiliteit, onder meer wat betreft het veiligheids- en nalevingsbeleid op alle bestuursniveaus;

32. benadrukt echter zijn bezorgdheid over de ernstige tekortkomingen in de regelgeving voor micromobiliteit in veel lidstaten en het versnipperde landschap van maatregelen in de Europese steden, aangezien dit niet bevorderlijk is voor deze vervoerwijze en een risico vormt voor de veiligheid van mensen; verzoekt de Commissie in dit verband nauw samen te werken met de lidstaten en Europese steden om gemeenschappelijke minimumaanbevelingen, beste praktijken en voorschriften inzake verkeersveiligheid in steden op te stellen;

33. merkt op dat deze gemeenschappelijke minimumaanbevelingen, beste praktijken en voorschriften aanbevelingen zouden omvatten over het veilige gebruik van al dan niet elektrisch aangedreven persoonlijke mobiliteitsmiddelen, waarbij verschillende mogelijke bepalingen in overweging worden genomen, zoals specifieke educatie of opleiding, parkeerbenaderingen (vrij parkeren vs. aangewezen parkeerzones), snelheidsbeperkingen en leeftijdsvereisten, helmplicht en andere beschermingsmiddelen, alsook regels voor het vervoeren van kinderen, een verbod op rijden onder invloed van roesmiddelen, enz.; merkt op dat deze voorschriften naadloos moeten worden aangepast aan de verschillende bestuursniveaus, onafhankelijk van de planning en uitvoering van SUMP's en zonder afbreuk te doen aan het subsidiariteitsbeginsel; moedigt de lidstaten met klem aan om, in samenwerking met de steden, hun nationale wetgeving verder aan te passen en voorlichtingscampagnes op te zetten met het oog op bewustmaking en educatie over verkeersveiligheid; benadrukt dat educatie op school een belangrijke rol speelt bij het leren kennen en aanleren van de verkeersregels;

34. wijst op het probleem van rondslingerende elektrische steps en fietsen, met name op de trottoirs, dat moet worden aangepakt omdat het vooral hinderlijk is voor voetgangers en fietsers, alsook voor rolstoelgebruikers en ouders met kinderwagens;

35. merkt in dit verband op dat het gebrek aan goede handhaving ook de verkeersveiligheid en de veiligheid van alle weggebruikers in gevaar brengt; vraagt dat de nadruk wordt gelegd op de handhaving van de bestaande regels opdat de verschillende vervoerswijzen op respectvolle wijze naast elkaar kunnen bestaan;

36. verzoekt de Commissie voorts de technische normen en voorschriften voor soorten micromobiliteitsvervoer te harmoniseren; vraagt dat de wetgeving inzake CE-markering en de toepassing ervan worden herbezien en dat er wordt onderzocht of het opnemen van deze voertuigen in de typegoedkeuringsverordening⁽¹⁹⁾ een oplossing kan bieden;

Actieve mobiliteit

37. is van mening dat actieve mobiliteit het personen- en goederenvervoer omvat en kan worden aangedreven door menselijke lichaamsbeweging of door een combinatie van een elektrische motor en menselijke kracht, zoals bij elektrische fietsen;

⁽¹⁹⁾ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

38. benadrukt dat actieve mobiliteit een waardevolle, doeltreffende en toegankelijke door mensen ondersteunde oplossing voor reizen en woon-werkverkeer van deur tot deur vormt, die op doeltreffende wijze kan bijdragen tot het bereiken van klimaatneutraliteit tegen 2050, alsook tot het koolstofvrij maken van het vervoer en tot lagere emissies en luchtvervuiling en minder verkeerscongestie, en daarom in alle vervoerskaders voor stedelijke mobiliteit moet worden aangemoedigd om te zorgen voor betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoersoplossingen;

39. moedigt lokale overheden er daarom toe aan in de aanleg van veilige fiets- en voetgangersinfrastructuur te investeren om deelfietsen en elektrische fietsen in de stedelijke vervoerssystemen te integreren; moedigt de lidstaten aan stimulansen te bieden voor de aankoop van fietsen, met inbegrip van elektrische fietsen; moedigt, ter bevordering van multimodaliteit, het creëren van synergieën tussen fietsen, lopen en andere vervoerswijzen aan, zoals het beschikbaar stellen van meer ruimte voor fietsen in treinen en het voorzien in meer beveiligde fietsenstallingen bij stations en mobiliteitsknooppunten;

40. moedigt de Commissie aan meer te doen om actieve mobiliteit in de hele EU te bevorderen, een speciale fietsstrategie te presenteren en 2024 uit te roepen tot Europees Jaar van de fiets; dringt er bij de Commissie op aan de toeleveringsketen voor fietsen in de EU te erkennen als een strategische sector in de industriële strategie van de EU;

Stedelijke infrastructuur en stedelijke TEN-T-knooppunten

41. onderstreept dat stedelijke infrastructuurplanning moet bijdragen aan een slimme en duurzame vervoerstransitie, multimodaliteit mogelijk moet maken en moet zorgen voor levenskwaliteit in steden en verbindingen tussen steden en voorstedelijke en plattelandgebieden die binnen hun economische, educatieve, toeristische en culturele verzorgingsgebied liggen; wenst dat de infrastructuurplanning de totstandbrenging van multimodale hubs op het niveau van stedelijke knooppunten vergemakkelijkt en benadrukt dat de infrastructuur toegangsroutes en de laatstekilometerverbinding met multimodale passagiershubs moet omvatten, met inbegrip van toegangsroutes zoals bruggen, tunnels of onderdoorgangen, in het geval van actieve vervoerswijzen;

42. benadrukt dat de stedelijke infrastructuurplanning moet worden ontwikkeld met inachtneming van de verkeersveiligheidswetgeving van de EU en veiligheidsnormen voor fiets- en voetgangersinfrastructuur en andere actieve vormen van mobiliteit moet omvatten; moedigt de lidstaten en de lokale overheden aan veilige infrastructuur voor actieve mobiliteit aan te leggen en bij de aanleg van nieuwe infrastructuur of de verbetering van bestaande infrastructuur terdege rekening te houden met de continuïteit en de veiligheid van weg- en fietsinfrastructuur;

43. moedigt de lidstaten, lokale overheden en netwerken van steden aan hun krachten te bundelen om SUMP's te bevorderen en uit te voeren teneinde de levenskwaliteit in alle Europese steden te verbeteren, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel; moedigt de lidstaten aan lokale overheden te ondersteunen bij de ontwikkeling en uitvoering van SUMP's;

44. onderstreept het belang van SUMP's en moedigt een meer geharmoniseerde aanpak in de hele EU aan; benadrukt in dit verband dat de in komende geactualiseerde richtsnoeren voor SUMP's beter rekening moet worden gehouden met alle duurzame vervoerswijzen, waaronder actieve mobiliteit en de bijbehorende infrastructuur, op basis van de beste praktijken op dit gebied en een alomvattende veiligheidsbenadering in stedelijke gebieden; moedigt de opname van fietsenstallingen of laadpalen voor elektrische fietsen in de SUMP's aan;

45. moedigt betrokkenheid en participatie van burgers en andere belanghebbenden op lokaal, regionaal, nationaal en Europees niveau bij het ontwerp van SUMP's aan, aangezien dit essentieel is om het nodige draagvlak bij het publiek te creëren, door alle belanghebbenden samen te brengen bij de planning van een kwalitatief hoogwaardige dienstverlening die voldoet aan de behoeften en verwachtingen van iedereen;

46. benadrukt dat in SUMP's niet alleen maatregelen moeten worden voorgesteld om de verschillende vervoerswijzen te integreren en duurzame vervoerswijzen te bevorderen, maar ook om de betaalbaarheid en toegankelijkheid ervan voor de vervoersgebruikers te evalueren en rekening te houden met de verschillende vervoers- en mobiliteitsbehoeften van verschillende groepen;

47. vraagt dat in SUMP's rekening wordt gehouden met de verschillende mobiliteitspatronen en -behoeften van groepen met speciale behoeften; benadrukt dat actieve betrokkenheid van groepen met speciale behoeften bij deze plannen van groot belang is;

48. moedigt de lidstaten voorts aan om onbelemmerde toegang tot stedelijke vervoersdiensten in hun SUMP's op te nemen; herinnert aan de noodzaak om de EU-doelstellingen en -maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid beter te integreren in de richtsnoeren voor SUMP's door voorbeelden van beste praktijken te monitoren en te bevorderen;

49. benadrukt dat in een nieuw kader voor stedelijke mobiliteit op Europees niveau rekening moet worden gehouden met alle niveaus; benadrukt dat SUMP's moeten worden geïntegreerd en gecoördineerd met gemeentelijke en territoriale stedelijke planning; moedigt regio's aan deze coördinatie tussen hun gebieden en gemeenten te bevorderen door middel van stimulansen die dit verband tussen SUMP's en stedelijke en territoriale planning ondersteunen; verzoekt de Commissie meer ambitie aan de dag te leggen en stedelijke mobiliteitsplannen op regionaal niveau te ontwikkelen, met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel;

50. benadrukt dat het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) afhankelijk is van intermodale stedelijke mobiliteit om de "eerste en laatste kilometer" voor zowel passagiers als goederen te faciliteren, waarbij het aandeel van actieve vervoerswijzen moet toenemen;

51. benadrukt dat de intermodale mobiliteit moet worden versterkt om mensen te verbinden met werk, onderwijs en vrije tijd, en dat billijke toegang tot mobiliteit en vervoersdiensten tussen stedelijke, voorstedelijke en plattelandsgebieden moet worden uitgebreid;

52. dringt aan op aanzienlijk betere verbindingen tussen luchthavens, helihavens en zeehavens enerzijds en steden en stedelijke knooppunten anderzijds om naadloze en multimodale vervoers- en mobiliteitsoplossingen mogelijk te maken; wijst in dit verband op het grote belang van spoorweginfrastructuur en interoperabiliteit;

53. is ingenomen met de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) met betrekking tot helihavens, waarvan de ontwikkeling essentieel is voor de uitrol van stedelijke luchtmobiliteitsdiensten;

54. verwelkomt het voorstel van de Commissie voor meer steun voor stedelijke TEN-T-knooppunten, met inbegrip van knooppunten en verbindingen in perifere en ultraperifere gebieden van de EU, aangezien die noodzakelijk is om iets te doen aan ontbrekende schakels en slechte verbindingen, die nog altijd een grote uitdaging vormen; benadrukt in het bijzonder dat naadloze verbindingen tussen plattelands-, voorstedelijke en stedelijke gebieden moeten worden versterkt met een interoperabele infrastructurele ruggengraat van duurzame vervoerswijzen, zoals vervoer per spoor en over de binnenwateren en intermodale mobiliteit; benadrukt het belang van verbindingen met hoogwaardig collectief vervoer, met name openbaar vervoer, actieve mobiliteit en individuele mobiliteit;

55. is in dit verband verheugd dat er SUMP's worden ontwikkeld die stedelijke knooppunten met elkaar verbinden, aangezien deze maatregelen kunnen omvatten om duurzame vervoerswijzen te verbinden met andere vervoerswijzen; is in dit verband van mening dat het EuroVelo-netwerk effectief in het TEN-T-netwerk moet worden geïntegreerd om synergieën tussen beide netwerken tot stand te brengen, en dat bij de aanleg of verbetering van de TEN-T-infrastructuur op stedelijke knooppunten terdege rekening moet worden gehouden met het mogelijk maken van fietsen;

56. onderstreept dat het belangrijk is ervoor te zorgen dat stedelijke knooppunten worden voorzien van slimme en duurzame verbindingen tussen hogesnelheidslijnen, stations en bypasses voor hogesnelheidsstreinen en de binnenstad, met als doel waar mogelijk ononderbroken continuïteit op de hoofdlijnen van het netwerk te handhaven, met behoud van geïntegreerde mobiliteitsoplossingen in grootstedelijke gebieden en eenvoudige en slimme connectiviteitsoplossingen met stadscentra, stedelijke en voorstedelijke gebieden;

57. verzoekt de Commissie de huidige lijst van stedelijke knooppunten uit te breiden met extra steden die aan de TEN-T-corridors liggen, zoals overeengekomen met de lidstaten, en meer steun te verlenen om nieuwe stedelijke knooppunten te helpen hun SUMP's op te stellen en te actualiseren; benadrukt dat een betere betrokkenheid van lokale overheden bij het beheer en de planning van TEN-T-corridors en de vaststelling van relevante criteria voor de beoordeling van SUMP's kunnen worden verbeterd door samenwerkingsmechanismen op te zetten;

58. brengt in herinnering dat stedelijke gebieden in de ultraperifere regio's met structurele beperkingen en specifieke vervoersuitdagingen te maken hebben, en dat in deze regio's moet worden gezorgd voor territoriale continuïteit en connectiviteit; verzoekt de Commissie nogmaals hiervoor een specifiek programma uit te werken, naar het model van het Programma van speciaal op een afgelegen en insulair karakter afgestemde maatregelen (Posei) voor de landbouw, ter compensatie van de structurele nadelen waar deze regio's mee kampen op het gebied van vervoer;

59. benadrukt dat de binnenvaart een van de meest milieuvriendelijke vervoerswijzen is en nog grotendeels onbenut potentieel heeft voor het vervoer van aanzienlijke hoeveelheden goederen in de EU, ook in stedelijke gebieden, zoals wordt geïllustreerd in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit; benadrukt daarom dat vervoer over de binnenwateren een belangrijke rol kan spelen bij de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen van de EU;

60. benadrukt dat de verdere ontwikkeling van de binnenvaartinfrastructuur van cruciaal belang is om slim, duurzaam en concurrerend stedelijk vervoer tot stand te brengen;

61. vraagt dat het aandeel van de binnenvaart in het stedelijk vervoer aanzienlijk wordt vergroot door de veerkracht, de efficiëntie en de duurzaamheid ervan te verbeteren door het gebruik ervan te bevorderen en aan te moedigen en voldoende investeringen mogelijk te maken om verkeerscongestie te verminderen, de veiligheid te verbeteren en de emissies te reduceren;

62. verzoekt de lidstaten hun lokale overheden aan te moedigen om de doelstelling om de binnenwateren in steden beter te benutten in hun SUMP's op te nemen en concrete voorstellen te doen om het logistieke verkeer over onze binnenwateren te stimuleren en rekening te houden met de bezorging op de eindbestemming; verzoekt de Commissie in dit verband haar verzameling van gegevens over stedelijke mobiliteit voor het passagiers- en goederenvervoer over water te verbeteren, en wijst op het potentieel van de binnenvaart voor de laatste kilometer in duurzame stedelijke logistiek;

63. verzoekt de lidstaten zich te concentreren op de voltooiing van het TEN-T-kernnetwerk voor de binnenwateren tegen 2030, het wegwerken van de ontbrekende schakels en het mogelijk maken van kwalitatief hoogwaardige en modaal onderling verbonden fysieke en digitale infrastructuur binnen het stedelijk kader, met inbegrip van de verbetering van de spoorverbindingen in havens;

64. vraagt dat er in samenwerking met belanghebbenden EU-maatregelen worden ontwikkeld om de wettelijke, administratieve en grensoverschrijdende belemmeringen voor multimodaal vervoer in de Europese economie weg te nemen; merkt op dat deze multimodale visie moet worden uitgewerkt in het volgende geïntegreerde Europese actieprogramma voor de binnenvaart (Naiades); dringt aan op verdere stimulansen voor de ontwikkeling van intermodale havenplatforms;

65. onderstreept het belang van lokaal vervoer, aangezien 93 % van de treinreizigers op regionale lijnen reist;

66. vraagt dat het aandeel van de mobiliteit en het goederenvervoer per spoor wordt vergroot en dat spoorvervoer onderling wordt verbonden met andere vervoerswijzen in het kader van het stedelijk vervoer; vraagt in dit verband dat het bestaande regelgevingskader wordt verbeterd en dat de technologische en operationele belemmeringen worden verminderd; benadrukt dat de volledige integratie van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) uiterlijk in 2030 voltooid moet zijn en dus dringend noodzakelijk is;

67. wijst op het belang van een gelijk speelveld tussen aanbieders van spoorwegvervoer en hun gelijke toegang tot stedelijke infrastructuur, alsook van een herziening van de toegang tot het spoor om het concurrentievermogen van het spoor in het kader van het stedelijk vervoer te verbeteren, volledig in overeenstemming met het vierde spoorwegpakket, met inbegrip van openbare dienstverlening en om duurzame, betaalbare en aantrekkelijke vervoersoplossingen voor passagiers en goederen te waarborgen;

68. wijst op de voordelen van synergieën tussen fiets en spoor, waardoor essentiële oplossingen voor de laatste kilometer en vrijetijdstreizen mogelijk worden; pleit in dit verband voor voldoende toegankelijkheid van treinstations voor dit doel en voor voldoende veilige stallingen bij stations en mobiliteitsknooppunten;

69. is van mening dat grenssteden in staat moeten zijn efficiënt en naadloos grensoverschrijdend dagelijks vervoer aan te bieden en tegelijk ontbrekende schakels en knelpunten moeten aanpakken en voor betere, duurzamere verbindingen tussen Europese hoofdsteden en grote steden moeten zorgen; benadrukt in dit verband met name dat zowel hogesnelheidstreinen als nachttreinen beter moeten worden ingezet, vooral in de gebieden waar dergelijke diensten momenteel ontbreken; benadrukt dat een van de belangrijkste concurrentievoordelen van spoorvervoer is dat het een verbinding tussen stadscentra kan bieden; dringt er in dit verband bij alle betrokken overheden op aan alle bestaande belemmeringen weg te nemen en deze centrum-tot-centrumverbindingen tussen Europese steden tot stand te brengen waar die nog niet bestaan;

70. wijst op de gevallen van extreem lange wachttijden aan de grens voor treinen, maar vooral voor het goederenvervoer over de weg, die in sommige gevallen de stedelijke mobiliteitssystemen en alle soorten vervoer verstoren; benadrukt dat dergelijke voorvallen een negatieve invloed hebben op grenssteden en -gebieden, directe gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast, en slecht zijn voor de gezondheid van Europese burgers; wijst erop dat ze het risico op verkeersongevallen en schade aan de infrastructuur vergroten; dringt daarom aan op de invoering van een EU-brede norm van gemiddeld één minuut voor de afhandeling en controle van zware bedrijfsvoertuigen aan de EU-grenzen, met inbegrip van maatregelen in geval van niet-naleving ervan;

71. benadrukt dat de ambities en doelstellingen inzake stedelijke mobiliteit adequate financiering op lange termijn vergen en dat dit des te belangrijker is in het licht van de ongekend hoge inflatie en de versnelde transitie naar onafhankelijkheid van fossiele brandstoffen, onder meer door de energiecrisis als gevolg van de illegale, ongerechtvaardigde Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne, alsook andere niet-financiële steuninstrumenten; pleit in dit verband voor een mix van voldoende overheids-, particuliere en Europese financiering, en voor de snelle uitvoering van bestaande EU-programma's en -projecten op dit gebied; vraagt voorts om ambitieuze financiering voor stedelijke mobiliteit om de connectiviteit, efficiëntie, betaalbaarheid, intermodaliteit en duurzaamheid na het meerjarig financieel kader 2021-2027 te verbeteren; pleit voor verdere financiering van intermodale verbindingen tussen stedelijke, voorstedelijke en plattelandsgebieden, onder meer voor het spoor, en voor meer gedigitaliseerde rollend materieel en gedigitaliseerde infrastructuur om ook de ontvolking in die gebieden tegen te gaan;

72. onderstreept dat stedelijke investeringsplanning multimodale oplossingen voor alle gebruikers, met inbegrip van collectief vervoer, moet ondersteunen;

73. vraagt om verdere betrokkenheid van de Europese Investeringsbank (EIB-groep) om een verhoging van de beschikbare financiering mogelijk te maken, met inbegrip van rechtstreekse toewijzing aan lokale overheden, waar mogelijk, met bijzondere aandacht voor de behoeften van kleinere steden en gemeenten;

74. wijst op de voordelen van de steun van de EU op het vlak van administratieve capaciteit en opleidingen voor regionale en lokale overheden over financieringsmechanismen en -mogelijkheden;

De transitie naar groen en digitaal stadsvervoer

75. merkt op dat stedelijke gebieden te lijden hebben onder de gevolgen van luchtverontreiniging; herinnert eraan dat blootstelling aan luchtverontreiniging zoals fijnstof het aantal voortijdige sterfgevallen in Europa doet toenemen; verzoekt de lidstaten meer te doen om de luchtkwaliteit in de steden te verbeteren;

76. merkt op dat lokale overheden in Europese stedelijke gebieden verschillende beleidsmaatregelen nemen om de luchtverontreiniging, de geluidsoverlast en de verkeerscongestie in hun steden te verminderen, gaande van lage-emissiezones tot gerichte levertijden voor goederen, emissiestickers, verkeerscirculatieplannen enz.; erkent in dit verband de toegevoegde waarde van de uitwisseling van beste praktijken tussen steden en op Europees niveau;

77. wijst erop dat het verminderen van de verkeerscongestie bijkomende voordelen biedt en bijvoorbeeld de weg vrijmaakt voor voertuigen van de hulpdiensten, zoals politieauto's, ambulances en brandweerwagens;

78. merkt op dat decarbonisatie vaak efficiënter is in stedelijke gebieden, onder meer door de grotere bevolkingsdichtheid, en dat decarbonisatie daarom in deze gebieden sneller moet plaatsvinden;

79. verwelkomt lokale initiatieven om de geluidsemissies van het vervoer aan te pakken, gezien de negatieve gevolgen voor de menselijke gezondheid en de biodiversiteit, zoals bijvoorbeeld het gebruik van geluidsradars in Parijs; is van mening dat de Commissie dergelijke initiatieven in kaart moet brengen en moet bevorderen, onder meer via haar richtsnoeren voor SUMP's, en dat de lidstaten dergelijke instrumenten op ruimere schaal moeten inzetten;

80. verwelkomt lokale initiatieven om de geluidsemissies van het vervoer aan te pakken, gezien de negatieve gevolgen ervan voor de menselijke gezondheid en de biodiversiteit, zoals bijvoorbeeld het gebruik van geluidsradars in Parijs; is van mening dat de Commissie dergelijke initiatieven in kaart moet brengen en moet bevorderen via haar richtsnoeren voor SUMP's, en dat de lidstaten dergelijke instrumenten op ruimere schaal moeten inzetten;

81. merkt op dat in Europese stedelijke gebieden steeds vaker reglementering voor de toegang tot voertuigen tot de stad (urban vehicle access regulations — UVAR's) wordt toegepast om de verkeerscongestie en de verontreiniging te verminderen, onder meer door de toegang voor vrachtwagens te beperken; merkt op dat UVAR's ook vaak gebaseerd zijn op de Euro-normen voor voertuigen; neemt in dit verband nota van het voorstel voor nieuwe, strengere Euro 7-normen;

82. benadrukt dat stedelijke gebieden voor iedereen toegankelijk moeten blijven, aangezien het beperken van de toegang tot een stedelijk gebied voor specifieke voertuigen of gebruikers kan leiden tot discriminatie tussen burgers, en aangezien de invoering van die zones vooral van invloed is op de dagelijkse mobiliteit van burgers met een laag middeninkomen en burgers uit voorstedelijke en plattelandsgebieden en hun sociaal-economische status; is van mening dat geen enkele groep burgers mag worden benadeeld in die zin dat het vervoer voor hen inefficiënt zou worden of dat de mobiliteit zelf onmogelijk zou worden, hetgeen ook zou kunnen leiden tot verdere verstedelijking;

83. benadrukt het belang van slimme oplossingen om bestuurders op consistente wijze beter te informeren over de naleving van bepaalde regels, met name met betrekking tot grensoverschrijdende handhaving; merkt op dat gemeenschappelijke Europese normen en technologische oplossingen een naadloze toegang tot al die zones mogelijk kunnen maken en dat die normen op gegevens gebaseerd moeten zijn en UVAR's mogelijk moeten maken in zones waar is aangetoond dat de emissiecijfers extreem hoog is; benadrukt dat UVAR's vergezeld moeten gaan van effectbeoordelingen alsook overleg met het publiek en andere belanghebbenden, voorlichting en kennisgeving van de betrokken economische factoren; benadrukt dat lokale overheden de Commissie in kennis moeten stellen alvorens UVAR's in te voeren;

84. benadrukt dat dergelijke maatregelen zouden helpen om de voordelen van deze zones in termen van verbeterde luchtkwaliteit en verkeerscongestie af te wegen tegen de tekortkomingen ervan in termen van discriminatie, verdere versnippering van de gemeenschappelijke Europese vervoersruimte, extra kosten voor stedelijke logistiek of de mogelijke gevolgen voor het lokale toerisme;

85. staat achter de integratie van de dimensie duurzaam goederenvervoer in SUMP's om plannen voor duurzame stedelijke logistiek en nulmissie- en emissiearme oplossingen voor stedelijk goederenvervoer te bespoedigen, waaronder vervoer per spoor en over de binnenwateren, nul- en lage-emissievloten en vrachtfietsen via fietslogistiek met gebruikmaking van nieuwe distributiemodellen en dynamische routing, en multimodale verbindingen;

86. benadrukt dat stedelijke logistiek moet worden behandeld als integrerend onderdeel van stadsplanning om de efficiëntie van het goederenvervoer in de stad te waarborgen en hinder voor andere deelnemers te voorkomen;

87. benadrukt het belang van de integratie van multimodale goederenterminals in het stedelijke vervoerssysteem en de stedelijke infrastructuur; wijst op het potentieel van gemeenschappelijke verzamelpunten voor pakketten voor alle vervoerders, die toegankelijk zijn voor alle soorten gebruikers en in voldoende aantal om het veilig ophalen van pakketten te vergemakkelijken, zodat er minder verkeer gepaard gaat met de levering van goederen via verbindingen voor de laatste kilometer in steden;

88. benadrukt het belang van het koolstofvrij maken van de stedelijke logistiek, waarbij de transitie naar een emissievrije en emissiearme stedelijke logistiek in de context van de toenemende vraag naar e-commerce wordt bespoedigd door middel van emissievrije en emissiearme voertuigen en voerper per spoor en over de binnenwateren; moedigt lokale overheden aan om in hun stedelijke logistiek ook het potentieel en de mogelijkheden te onderzoeken om goederen te vervoeren met behulp van alternatieve oplossingen zoals fietsen, vrachtfietsen en elektrische fietsen;

89. vraagt de lidstaten om, in samenwerking met de lokale en regionale overheden, te zorgen voor de openbare beschikbaarheid van oplaadpunten en infrastructuur voor het tanken van alternatieve brandstoffen (in stedelijke, voorstedelijke en plattelandgebieden), en daarbij rekening te houden met de specifieke kenmerken van alle voertuigcategorieën, overeenkomstig de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, teneinde bij te dragen tot een snellere invoering van duurzame vervoersoplossingen; verzoekt de lidstaten met de Commissie samen te werken om stimulansen te creëren om personen en bedrijven aan te moedigen om emissievrije en emissiearme vervoerswijzen te gebruiken, zoals aanbevelingen voor een vereenvoudigde wetgevingsprocedure bij stadsplanning en vergunningverlening;

90. wijst erop hoe belangrijk alternatieve brandstoffen voor emissievrije en emissiearme mobiliteit en de circulaire economie zijn om de ambitieuze milieudoelstellingen van de EU te verwezenlijken; merkt in dit verband op dat ombouw tot emissievrije en emissiearme voertuigen, met name elektrische, grote mogelijkheden biedt om de uitstoot van broeikasgassen op een inclusieve en meer betaalbare manier te verminderen; onderstreept daarom dat optimalisering van de regelgeving op EU-niveau van cruciaal belang is om de retrofitsector te ondersteunen; verzoekt de lidstaten en de Commissie samen te werken om verschillende financiële, fiscale en regelgevende stimulansen te ontwikkelen om particuliere en zakelijke gebruikers in staat te stellen hun voertuig om te bouwen tot een emissievrij of emissiearm alternatief;

91. moedigt lokale overheden aan om in oplaadinfrastructuur voor elektrische fietsen en vrachtfietsen te voorzien; onderstreept dat oplaad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen deel moet uitmaken van multimodale hubs en terminals;

92. onderstreept dat niet langer gebruikte en verouderde voorzieningen voor spoorvervoer en openbaar vervoer die veel ruimte in beslag nemen, zoals stations, terreinen, magazijnen en niet langer gebruikte werkplaatsen, zelfs indien ze nog eigendom van het bedrijf zijn, functionele oplossingen kunnen bieden voor activiteiten met rechtstreekse voordelen voor de plaatselijke gemeenschappen, zoals initiatieven zonder winst oogmerk, boerenmarkten en andere grootschalige solidariteitsinitiatieven, en voor een duurzaam gebruik van openbare ruimten in de stedelijke omgeving kunnen zorgen;

93. benadrukt dat AI en digitalisering instrumenten zijn die kunnen worden gebruikt om de algemene efficiëntie van het vervoerssysteem te verbeteren door ze toe te passen in voertuigen, verkeersbeheersystemen en geoptimaliseerde op intelligente vervoerssystemen (ITS) gebaseerde diensten om het gemak en de betrouwbaarheid van collectieve vervoersplanning te verbeteren, broeikasgasemissies te reduceren, reistijden en kosten te verminderen en verkeerscongestie te verlichten, en tegelijk de voorspelbaarheid van de dienstverlening en de klanttevredenheid aanzienlijk te verbeteren; merkt tegelijk op dat het vervoer veiliger, efficiënter, duurzamer en betaalbaar kan worden gemaakt; benadrukt in dit verband dat de beveiliging en vertrouwelijkheid van alle geproduceerde en verzamelde gegevens moeten worden gewaarborgd;

94. moedigt het gebruik aan van de nieuwste voertuigtechnologieën, zoals geavanceerde personenauto's, bestelwagens, vrachtwagens en bussen, die een belangrijke rol kunnen spelen in het stedelijk vervoer door slimme, duurzame, veilige, betaalbare en efficiënte individuele en collectieve vervoersoplossingen en logistiek te bieden om coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit te ontwikkelen en uit te rollen en een efficiënter up-to-date verkeersbeheer mogelijk te maken; benadrukt dat de beschikbare technologie een naadloze multimodale integratie mogelijk maakt, met inbegrip van het gebruik van één vervoersbewijs, mits de verschillende exploitanten de dienstregelingen en realtimegegevens naar behoren delen; dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan onderzoek naar en investeringen in slimme mobiliteit en bij- en omscholing op dat gebied op te voeren teneinde bij te dragen tot de ontwikkeling van innovatieve vervoersoplossingen;

95. steunt het uitrusten van kritieke weggedeelten en ongevalgevoelige punten (zoals tunnels, bruggen, grote gebieden met verkeerscongestie) met adequate ITS en het verlenen van ITS-diensten op locaties en in gebieden op kritieke weggedeelten, hetgeen zal leiden tot snelle vooruitgang op het gebied van veiligheid en efficiëntie op de weg;

96. onderstreept dat autonome voertuigen die zijn uitgerust met AI-systemen die hun omgeving scannen en onmiddellijk reageren, het aantal menselijke fouten aanzienlijk kunnen verminderen en het potentieel hebben om het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers aanzienlijk te helpen verminderen, mits zij met de nodige voorzorgsmaatregelen worden ingezet; is derhalve van oordeel dat dit, aangezien de vooruitgang bij het terugdringen van het aantal verkeersdoden in de EU de afgelopen twee decennia is gestagneerd, belangrijke instrumenten kunnen zijn om sneller vooruitgang te boeken met Vision Zero;

97. is van mening dat moet worden voorzien in een lokaal beleidskader en publiek-private partnerschappen die ondersteuning kunnen bieden aan de sector en mobiliteitsexploitanten die innovatieve en duurzame bedrijfsmodellen en nieuwe technologieën voor stedelijke mobiliteit, zoals autonome voertuigen, introduceren; merkt op dat dit kan worden vergemakkelijkt door UVAR's op elkaar af te stemmen om schaalvoordelen en lagere kosten te realiseren;

98. vraagt dat er een passend juridisch, ethisch en beleidskader wordt ontwikkeld voor het gebruik van AI in duurzame en slimme mobiliteit en vervoer en gebruikersgegevens;

99. onderstreept in dit verband dat volledig autonome of sterk geautomatiseerde voertuigen de komende jaren commercieel verkrijgbaar zullen zijn en dat er zo snel mogelijk een passend regelgevingskader moet komen dat een veilige werking van deze voertuigen waarborgt en voorziet in een duidelijke aansprakelijkheidsregeling met het oog op de resulterende veranderingen, waaronder de interactie tussen autonome voertuigen, de infrastructuur en andere gebruikers;

100. benadrukt dat digitale oplossingen op inclusieve en participatieve wijze moeten worden ingevoerd om toegankelijk vervoer voor alle gebruikersgroepen te bewerkstelligen, menselijke controlemechanismen moeten waarborgen en discriminatie op grond van digitale vaardigheden en toegang tot technologie moeten voorkomen;

101. dringt aan op een dringende modernisering van de fysieke en digitale infrastructuur in steden om te zorgen voor een veilige uitrol van geautomatiseerd rijden, met een harmonisatie van de verkeersregels in alle lidstaten en bij alle lokale overheden;

102. wijst op het toenemende potentieel van luchtmobiliteit in stedelijke gebieden, met name voor het potentiële gebruik van drones door het grote publiek;

103. onderstreept dat onbemande luchtvaartuigen moeten worden beschouwd als onderdeel van het mobiliteitskader en dat de veiligheid en beveiliging ervan daarom moeten worden gereguleerd, en dat er een uitgebreide effectbeoordeling van de stedelijke luchtmobiliteit moet worden verricht voordat er maatregelen of plannen op dit gebied worden vastgesteld, teneinde de voordelen ervan en de mogelijke problemen op het vlak van veiligheid, geluidsoverlast, privacy of woonrechten naar behoren te evalueren;

104. wijst erop dat wegvervoersaspecten steeds belangrijker worden door het grote effect ervan op economische, ecologische en sociale duurzaamheid; benadrukt het belang van de uitwisseling van beste praktijken en gegevens; is in dit verband ingenomen met het voorstel van de Commissie om de 19 indicatoren voor duurzame stedelijke mobiliteit uiterlijk in 2022 te verbeteren;

105. benadrukt dat de Commissie verschillende factoren die bepalend zijn voor de kwaliteit van stedelijke vervoersdiensten, voortdurend moet monitoren zodat de uitvoering van de huidige wetgeving ter zake kan worden geëvalueerd en de tekortkomingen ervan kunnen worden aangepakt; moedigt de nationale overheden aan om regelmatig statistische informatie met de Commissie te delen, waaronder informatie over collectief vervoer, luchtkwaliteit, verkeersongevallen in de stad, passagiersstromen, pendel patronen, gegevens over actieve mobiliteit, waaronder gegevens van fietslogistiek hubs van bedrijven die in hun toeleveringsketen gebruikmaken van vrachtfietsen, autodelen en andere opkomende vormen van mobiliteit;

106. onderstreept dat het belangrijk is sociaal-economische gegevens toe te voegen aan de gegevens die per stedelijk knooppunt worden verzameld en bij de Commissie worden ingediend, en dat deze gegevens betrekking moeten hebben op de toegankelijkheid, betaalbaarheid of gebruiksvriendelijkheid van onder andere openbare en particuliere mobiliteitsdiensten;

107. verzoekt de lidstaten en de Commissie Europese steden te ondersteunen bij het overwinnen van de uitdagingen in verband met gegevensverzameling en de uitwisseling van Europese vervoers- en mobiliteitsgegevens tussen de lidstaten via een openbare gemeenschappelijke dataruimte te bevorderen;

108. benadrukt dat de snelle uitrol van groene, gebruikersgerichte en geïntegreerde mobiliteitsoplossingen voor personen en goederen door particuliere en publieke belanghebbenden moet worden ondersteund om ervoor te zorgen dat nieuwe mobiliteitsoplossingen worden ontworpen rond de behoeften van mensen en alle burgers toegang bieden tot een nieuwe generatie schone, veilige, betaalbare en billijke reismogelijkheden; onderstreept het belang van betrokkenheid van publieke en particuliere belanghebbenden bij samenwerking en een constructieve dialoog tussen de samenleving, de lokale overheden en het bedrijfsleven om deze duurzame mobiliteit van mensen en dit duurzaam vervoer van goederen in stedelijke gebieden te bewerkstelligen;

109. verzoekt de lidstaten te zorgen voor interoperabele realtimeverkeersinformatie in de hele EU, die beschikbaar moet zijn voor dienstverleners en ontwikkelaars, om de ontwikkeling van reisinformatiewebsites, onlinereisplanners en andere toepassingen en diensten voor burgers en logistieke exploitanten te vergemakkelijken;

110. pleit voor de verdere ontwikkeling en invoering van multimodale digitale mobiliteitsdiensten (MDMS) zoals "mobiliteit als dienst" (mobility as a service — MaaS), waarbij collectief vervoer en andere oplossingen voor de eerste en laatste kilometer, zoals diensten voor het delen van micromobiliteit, worden geïntegreerd en voor een gelijk speelveld tussen vervoersaanbieders en vervoerswijzen wordt gezorgd; benadrukt dat MaaS een essentieel instrument is voor multimodale hubs die alle mobiliteits- en parkeerplaatsen integreren en zo informatie verstrekken over de beste beschikbare diensten, waarbij rekening wordt gehouden met de kosten en duur van de reis, de ambitie van nul- en lage emissies verder wordt geïntegreerd en één vervoerbewijs mogelijk wordt gemaakt;

111. is het ermee eens dat er meer moet worden gedaan op het gebied van multimodale informatiesystemen en slimme ticketverkoop; benadrukt het belang van een naadloze gebruikerservaring voor passagiers bij het zoeken, selecteren en kopen van mobiliteitsdiensten; onderstreept dat ter bevordering van multimodale ticketverkoop sector-specifieke oplossingen moeten worden overwogen en bevorderd;

112. benadrukt het belang van gebruikersvriendelijke multimodale ticketverkoop en betaalmethoden; merkt op dat uit een Eurobarometer-studie van 2019 is gebleken dat een instrument voor één vervoerbewijs voor alle stedelijke reizen in om het even welke Europese stad het meest nuttig zou zijn voor persoonlijke mobiliteit; dringt er bij de Commissie met klem op aan de door haar beloofde wetgevingsvoorstellen die van invloed zijn op stedelijke mobiliteit, met name inzake multimodale ticketverkoop, niet verder uit te stellen; benadrukt dat de invoering van multimodale vervoersbewijzen van het grootste belang is om duurzame vervoerswijzen zo toegankelijk en efficiënt mogelijk te maken voor gebruikers; moedigt de lidstaten ertoe aan voorlichtingscampagnes en geïntegreerde mobiliteitsoplossingen, met inbegrip van geïntegreerde ticketverkoop, op te zetten;

113. benadrukt dat het belangrijk is dat passagiers een naadloze gebruikerservaring hebben bij het gebruik van hun stedelijke mobiliteitsoplossing en bij de aansluiting op langeafstandsvervoer; wijst erop dat om in zulke gevallen naadloze ticketverkoop tot stand te brengen, sectorale oplossingen moeten worden ondersteund en als uitgangspunt moeten worden genomen bij het verbeteren van multimodale ticketverkoop voor stedelijk en langeafstandsvervoer;

114. benadrukt het belang van slim parkeerbeheer, waaronder intermodaal park-and-ride- en kiss-and-ride-parkeren, aangezien dit aanzienlijke mogelijkheden biedt om emissies te reduceren, verkeerscongestie te voorkomen en tijd te besparen; vraagt dat mobiele applicaties voor slim parkeren worden verbeterd om de toegang tot parkeerplaatsen en park-and-ride-voorzieningen te vergemakkelijken, de beschikbaarheid ervan te vergroten en meer betaalmethoden te bieden;

115. moedigt regionale en lokale overheden aan om in de buurt van begin- en eindbestemmingen te voorzien in veilige fietsenstallingen, ook voor fietsen met grotere afmetingen, zoals driewielers (ook voor mensen met beperkte mobiliteit) en vrachtfietsen, elektrische fietsen en elektrische vrachtfietsen, met laadpalen en zo mogelijk reparatiepunten, in treinstations, luchthavens en zeehavens, alsook in nieuwe, gerenoveerde en bestaande gebouwen; moedigt de ontwikkeling en ondersteuning aan van projecten die een veilige fietsenstalling bieden voor burgers die geen toegang hebben tot een particuliere stalling; erkent dat de opkomst van elektrische fietsen strengere veiligheidsnormen voor fietsenstallingen vereist; neemt nota van het toegenomen aantal diefstallen van elektrische fietsen; benadrukt dat de Commissie de lokale en regionale overheden in dit verband moet ondersteunen;

o

o o

116. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie, alsmede aan de lidstaten en hun parlementen.