

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 30.9.2009
COM(2009) 490 definitief

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

Actieplan stedelijke mobiliteit

{SEC(2009) 1211}

{SEC(2009) 1212}

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

Actieplan stedelijke mobiliteit

1. Inleiding

In 2007 woonde 72%¹ van de Europese bevolking in de stad, waar een aanzienlijk deel van de economische groei en werkgelegenheid wordt gegenereerd. Steden hebben behoefte aan efficiënte vervoerssystemen om hun economie en de welvaart van hun inwoners te ondersteunen. De Europese steden genereren ongeveer 85% van het BBP van de Unie. De uitdaging voor de Europese steden bestaat erin duurzaam vervoer tot stand te brengen op ecologisch (CO₂, luchtverontreiniging, geluid) en concurrentiegebied (congestie) en tegelijk rekening te houden met een aantal sociale aspecten: gezondheidsproblemen en demografische ontwikkelingen, de economische en sociale samenhang en de behoeften van personen met beperkte mobiliteit, gezinnen en kinderen, enz.

Het bewustzijn over de mobiliteitsproblematiek in de stad neemt toe. Negen op tien Europeanen pleiten voor een verbetering van de verkeerssituatie in hun omgeving². De vervoerswijze waarvoor mensen kiezen, zal niet alleen de toekomstige stedelijke ontwikkeling, maar ook de economische welvaart van mensen en ondernemingen beïnvloeden. Die keuzes zijn tevens bepalend voor het welslagen van de algemene EU-strategie voor de bestrijding van klimaatverandering, het bereiken van de 20-20-20-doelstellingen³ en om de cohesie te versterken.

Stedelijke mobiliteit is tevens een belangrijke schakel van het vervoer over lange afstand. Reizigers- en goederenvervoer heeft meestal een stad als oorsprong en bestemming en verloopt via verschillende andere steden. Steden moeten worden ontwikkeld als hoogwaardige knooppunten voor de trans-Europese netwerken en efficiënt aansluitingsvervoer voor goederen en passagiers aanbieden. Ze zijn van levensbelang voor de concurrentiekracht en de duurzaamheid van het toekomstige Europese vervoerssysteem.

In haar recente mededeling inzake een duurzame toekomst voor het vervoer⁴ wijst de Commissie erop dat de urbanisatie en de gevolgen daarvan voor het vervoer een van de grootste uitdagingen vormen bij de ontwikkeling van een duurzamer vervoerssysteem. Zij dringt aan op effectieve en gecoördineerde maatregelen om de stedelijke mobiliteit aan te pakken en stelt voor een EU-kader te ontwikkelen om het beleid van de lokale overheden te ondersteunen.

De verantwoordelijkheid voor het mobiliteitsbeleid berust in de eerste plaats bij de lokale, regionale en nationale overheden. Lokale beslissingen situeren zich evenwel binnen een regionaal, nationaal of Europees beleids- en regelgevingskader. De Europese Commissie is

¹ Verenigde Naties: "World Urbanization Prospects: The 2007 Revision".

² Attitudes on issues related to EU Transport Policy. 26^{ste} Flash Eurobarometer 206b, juli 2007.

³ Conclusies van het Voorzitterschap van de Europese Raad te Brussel (8 en 9 maart 2007).

⁴ COM(2009) 279.

derhalve overtuigd van de grote meerwaarde van samenwerking om de maatregelen op lokaal, regionaal en nationaal niveau te ondersteunen en van partnerschappen met respect voor de bevoegdheden en de verantwoordelijkheden van de verschillende betrokkenen.

Uit de raadpleging en de discussie die volgden op de publicatie van het groenboek over stedelijke mobiliteit⁵ is gebleken dat EU-maatregelen een toegevoegde waarde kunnen bieden⁶. Dit actieplan bouwt voort op de suggesties van belanghebbenden, individuele burgers en hun belangenorganisaties, en van de Europese instellingen en instanties.

Het Europees Parlement heeft op 9 juli 2008⁷ een resolutie aangenomen over het Groenboek en publiceerde op 23 april 2009⁸ op eigen initiatief een rapport over het actieplan stedelijke mobiliteit. Het Europees Economisch en Sociaal Comité bracht op 29 mei 2008⁹ advies uit over het Groenboek; het Comité van de Regio's deed dat op 9 april 2008¹⁰. Het Comité van de Regio's heeft op 21 april 2009 een advies uitgebracht over het rapport van het Parlement¹¹. Over dit onderwerp is ook in de Raad overleg gepleegd¹².

Voortbouwend op de raadpleging na de voorstelling van het Groenboek creëert dit actieplan een samenhangend kader voor EU-initiatieven op het gebied van stedelijke mobiliteit, zonder afbreuk te doen aan het subsidiariteitsbeginsel. Initiatieven die in het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid bijdragen tot de realisatie van de algemene EU-doelstellingen zullen worden ondersteund en aangemoedigd, bijvoorbeeld door de uitwisseling van beste praktijken en de verlening van subsidies. De Commissie is zich er terdege van bewust dat elke Europese stad, naar gelang van haar ligging, omvang en welvaart met andere uitdagingen wordt geconfronteerd. Zij heeft dan ook geenszins de intentie pasklare oplossingen op te leggen.

In het plan worden praktische maatregelen op korte en middellange termijn voorgesteld die tussen nu en 2012 moeten worden uitgevoerd om een geïntegreerd antwoord te bieden op een aantal specifieke stedelijke mobiliteitsproblemen. De Commissie biedt lokale, regionale en nationale overheden een vrijwillig partnerschap aan om bepaalde aspecten van wederzijds belang gezamenlijk aan te pakken. Voorts roept zij andere actoren in de lidstaten, burgers en bedrijven, op om nauw samen te werken en bijzondere aandacht te besteden aan de mobiliteitsbehoeften van kwetsbare groepen zoals bejaarden, mensen met een laag inkomen en gehandicapten, die minder mobiel zijn door een fysieke, intellectuele of zintuiglijke handicap of vanwege hun leeftijd.

2. De rol van de EU

Stedelijke vervoerssystemen zijn een integrerend onderdeel van het Europese vervoerssysteem en derhalve van het gemeenschappelijk vervoersbeleid als bedoeld in de artikelen 70 tot en met 80 van het EG-Verdrag. Bovendien kunnen een aantal andere beleidsdoelstellingen van de EU (cohesie-, milieu-, gezondheidsbeleid, enz.) niet worden

⁵ COM(2007) 551.

⁶ Voor een samenvatting van de resultaten van de raadpleging, zie:
http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm.

⁷ INI/2008/2041.

⁸ INI/2008/2217.

⁹ TEN/320 - CESE 982/2008.

¹⁰ CdR 236/2007.

¹¹ CdR 417/2008.

¹² http://www.ue2008.fr/PFUE/site/PFUE/lang/en/reunion_informelle_des_ministres_des_transports.html.

gerealiseerd zonder rekening te houden met de specifieke context van steden, waaronder stedelijke mobiliteit.

De EU heeft de jongste jaren beleid en wetgeving ontwikkeld op het gebied van stedelijke mobiliteit. Er werden aanzienlijke middelen uitgetrokken via de structuur- en cohesiefondsen. Door de EU gefinancierde initiatieven, vaak ondersteund door het kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling, hebben bijgedragen tot de ontwikkeling van talrijke innoverende maatregelen. Door de verspreiding en toepassing van die voorbeelden in de hele EU kunnen overheden meer en betere resultaten boeken en tegelijk de kosten drukken.

De congestie en de toenemende suburbanisatie maken de ontwikkeling van efficiënte stedelijke vervoerssystemen steeds complexer. Overheden dragen een belangrijke verantwoordelijkheid voor de planning, financiering en ontwikkeling van het regelgevingskader. De EU kan lokale, regionale en nationale overheden ertoe aansporen een geïntegreerd beleid op lange termijn te ontwikkelen. Gezien de complexiteit van het probleem is dat absoluut noodzakelijk.

De EU kan de autoriteiten ook helpen om interoperabele oplossingen te vinden die een vlotte werking van de interne markt bevorderen. Onderling verenigbare voorschriften, systemen en technologieën vergemakkelijken de uitvoering en de handhaving. Wanneer op de hele interne markt dezelfde normen gelden, kunnen grotere volumes worden geproduceerd en dalen de prijzen voor de consument.

Steden worden laboratoria voor technologische en organisatorische innovatie, verandering van mobiliteitspatronen en nieuwe financieringstechnieken. De EU heeft er belang bij deelgenoot te worden van de innoverende oplossingen van lokaal beleid ten behoeve van zowel vervoersexploitanten als burgers, en de efficiëntie van het Europese vervoerssysteem te waarborgen door werk te maken van een geïntegreerd, interoperabel en samenhangend systeem. Ondernemingen spelen in dit kader een cruciale rol bij de ontwikkeling van oplossingen voor de uitdagingen van de toekomst.

Duurzame stedelijke mobiliteit wordt ten slotte steeds belangrijker voor de relatie met onze buurlanden en in de mondiale maatschappij, waarin de rol van stedelijke agglomeraties steeds groter wordt. Succesvolle realisaties in het kader van dit actieplan kunnen de EU en haar bedrijven helpen actief mee te werken aan de ontwikkeling van een nieuwe mondiale maatschappij die is afgestemd op de behoeften van de burger, harmonieus leven, levenskwaliteit en duurzaamheid.

3. Een actieprogramma ter ondersteuning van duurzame stedelijke mobiliteit

De voorgestelde maatregelen worden ingedeeld in zes thema's, die een antwoord bieden op de belangrijkste signalen die tijdens de raadpleging over het Groenboek naar voren zijn gekomen. Ze zullen worden geïntegreerd in de bestaande EU-programma's en instrumenten en ze zijn complementair met elkaar en met andere EU-initiatieven. Een overzicht van de voorgestelde maatregelen en een tijdschema is opgenomen in bijlage I.

Thema 1 – Bevorderen van een geïntegreerd beleid

Een geïntegreerd beleid is het best geschikt om een antwoord te bieden op de complexiteit van stedelijke vervoerssystemen, de bestuurlijke aspecten en de band tussen steden en hun omliggende gebieden of regio's, de onderlinge afhankelijkheid van de verschillende

vervoerswijzen, de beperkte ruimte in de stad en de rol van stedelijke systemen binnen het Europese vervoerssysteem. Niet alleen de ontwikkeling van vervoersinfrastructuur en -diensten vergt een geïntegreerde aanpak, maar ook de afstemming van dat beleid op het beleid inzake milieubescherming¹³, gezondheidszorg, ruimtelijke ordening, huisvesting en de sociale aspecten van toegankelijkheid en mobiliteit, en op het industrieel beleid. Een strategische en geïntegreerde vervoersplanning, een degelijke planningstructuur en realistische doelstellingen zijn essentieel om een antwoord te bieden op de langetermijnuitdagingen op het gebied van stedelijke mobiliteit en om samenwerking met en tussen vervoersexploitanten te stimuleren.

Maatregel 1 – De invoering van duurzame mobiliteitsplannen versnellen

Op korte termijn zal de Commissie, als vervolg op de Thematische strategie voor het stadsmilieu¹⁴, lokale overheden ondersteuning bieden bij de ontwikkeling van duurzame mobiliteitsplannen voor het goederen- en personenverkeer in steden en stedelijke agglomeraties. Zij zal richtsnoeren opstellen, de uitwisseling van beste praktijken aanmoedigen, benchmarks vaststellen en opleidingsactiviteiten voor vakmensen inzake stedelijk vervoer ondersteunen. Op langere termijn kan de Commissie een stap verder gaan en bijvoorbeeld stimulansen bieden en aanbevelingen formuleren.

De Commissie zal de lidstaten zoveel mogelijk aanmoedigen om platforms te verschaffen voor wederzijds leren en de uitwisseling van ervaringen en beste praktijken, die de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsbeleid kunnen bevorderen. Voorts zal de Commissie het aspect stedelijke mobiliteit integreren in het "Convenant van Burgemeesters"¹⁵ ter promotie van een geïntegreerde aanpak waarbij het beleid inzake energie en klimaatverandering en het vervoersbeleid op elkaar worden afgestemd. Zij zal de steden die in het kader van het Convenant een actieplan voor duurzame energie dienen op te stellen, ertoe aansporen de aspecten vervoer en mobiliteit daarin te integreren.

Maatregel 2 – Duurzame stedelijke mobiliteit en regionaal beleid

De Commissie is van plan informatie te verstrekken over het verband tussen duurzame stedelijke mobiliteit en regionale beleidsdoelstellingen binnen de huidige communautaire en nationale context en daarmee meer bekendheid te geven aan de financieringsmogelijkheden van de Structuurfondsen, het Cohesiefonds en de Europese Investeringsbank. In die aanbeveling wordt aandacht besteed aan het bredere perspectief van duurzame stedelijke ontwikkeling alsmede aan het verband tussen stedelijk vervoer en het trans-Europees vervoersnet. Daarnaast zal de Commissie ook een overzicht geven van de beschikbare financieringsmogelijkheden en wordt de toepassing van de regels inzake staatssteun en overheidsopdrachten uitgelegd.

Maatregel 3 – Vervoer voor een gezonde stedelijke omgeving

Duurzaam stedelijk vervoer kan bijdragen tot een gezonde leefomgeving, zorgen voor een terugloop van niet overdraagbare ziektes, zoals hart- en vaatziekten en ademhalingsziekten en helpen om het aantal letsels terug te dringen. De Commissie steunt de ontwikkeling van

¹³ Bijvoorbeeld zorgen voor samenhang tussen duurzame stedelijke mobiliteitsplannen en plannen inzake luchtkwaliteit, die in het kader van de EU-regelgeving inzake luchtkwaliteit worden opgesteld.

¹⁴ COM(2005) 718.

¹⁵ www.eumayors.eu.

samenwerkingsverbanden voor een gezonde leefomgeving en zal in het kader van haar werkzaamheden op het gebied van volksgezondheid bij de tenuitvoerlegging van de strategieën inzake voeding, overgewicht en obesitas, milieu en gezondheid en het voorkomen van letsels en kanker zoeken naar synergieën tussen volksgezondheid en het vervoersbeleid.

Thema 2 – De burger centraal plaatsen

Degelijk en betaalbaar openbaar vervoer is de ruggengraat van een duurzaam stedelijk vervoerssysteem. Betrouwbaarheid, informatie, veiligheid en toegankelijkheid zijn van vitaal belang voor aantrekkelijke bus-, metro-, tram- en trolleybus-, spoor- en bootdiensten. De Gemeenschapswetgeving regelt al grote delen van de investeringen in en de exploitatie van openbaar vervoer¹⁶. Transparante contractuele verhoudingen hebben verstrekkende voordelen en kunnen een stimulans zijn voor innovatie op het gebied van diensten en technologie. Een degelijke bescherming van de passagiersrechten, ook voor personen met beperkte mobiliteit, is een belangrijke prioriteit voor de Commissie. Voor het spoorvervoer¹⁷ is reeds regelgeving terzake goedgekeurd; in het recente verleden werden eveneens voorstellen ingediend betreffende de rechten van passagiers van autobus- en touringcardiensten¹⁸ en voor de zee- en binnenvaart¹⁹.

Maatregel 4 – Platform inzake passagiersrechten in het stedelijk openbaar vervoer

De Commissie wenst een dialoog op gang te brengen tussen belanghebbenden, waaronder representatieve organisaties van de vervoersbedrijven, autoriteiten, werknemers en gebruikersverenigingen om op Europees niveau beste praktijken vast te stellen en de randvoorwaarden te bepalen om de passagiersrechten in het stedelijk vervoer te versterken. Het is de bedoeling, voortbouwend op de sectorale initiatieven en als aanvulling op het communautaire regelgevingskader, een reeks ambitieuze vrijwillige verbintenissen tot stand te brengen, onder meer inzake kwaliteitsindicatoren, bescherming van de passagiersrechten, met bijzondere aandacht voor personen met beperkte mobiliteit, en overeengekomen klachtenprocedures en rapporteringssystemen.

Maatregel 5 – Een betere toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit

Gehandicapten hebben het recht op een evenwaardige toegang tot stedelijk vervoer als de rest van de bevolking, maar vaak is het openbaar vervoer onvoldoende of helemaal niet toegankelijk. Er is aanzienlijke vooruitgang geboekt, bijvoorbeeld door de invoering van lagevloerbussen. Andere vervoerswijzen, zoals de metro, blijven vaak grotendeels ontoegankelijk. In het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, dat in 2007 door de Europese Gemeenschap en alle lidstaten is ondertekend, zijn nochtans duidelijke verplichtingen opgenomen.

Op grond van artikel 9 dienen de partijen "passende maatregelen te nemen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot (...) vervoer (...) in zowel stedelijke als landelijke gebieden." De Commissie zal met de lidstaten

¹⁶ Verordening (EG) nr. 1370/2007 inzake openbare diensten en de richtlijnen 2004/17/EG en 2004/18/EG inzake overheidsopdrachten.

¹⁷ Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.

¹⁸ COM(2008) 817.

¹⁹ COM(2008) 816.

samenwerken om ervoor te zorgen dat deze verplichtingen volledig worden nageleefd en zal het aspect stedelijke mobiliteit opnemen in de Strategie inzake gehandicapten voor de periode 2010-2020 en aangepaste kwaliteitsindicatoren en rapportagesystemen ontwikkelen. Voorts zal zij steun verlenen voor doelgerichte activiteiten in het kader van KP7.

Maatregel 6 – Betere reisinformatie

De Commissie zal zich samen met openbaarvervoerbedrijven en overheden inspannen om de verstrekking van reisinformatie via verschillende media te bevorderen. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de specifieke behoeften van gehandicapten. Zij zal tevens de ontwikkeling van nationale en regionale multimodale reisplanners ondersteunen en de onderlinge koppeling tussen bestaande planners aanmoedigen als stap op weg naar een Europese portaalsite voor het openbaar vervoer. Hierbij wordt de nadruk gelegd op de grote knooppunten in het TEN-V-netwerk en op hun lokale en regionale verbindingen.

Maatregel 7 – Toegang tot groene zones

De Commissie zal een studie laten uitvoeren over de verschillende toegangsregels voor de verschillende soorten groene zones in de EU om een beter inzicht te verwerven in de praktische werking van die zones. De Commissie zal de studieresultaten gebruiken om de uitwisseling van goede praktijken te ondersteunen.

Maatregel 8 – Campagne voor een duurzaam mobiliteitsgedrag

Opleiding, informatie en bewustmakingscampagnes spelen een belangrijke rol bij de ontwikkeling van een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur. De Commissie blijft de organisatie van campagnes op alle niveaus, zoals de Europese mobiliteitsweek, ondersteunen. De Commissie zal de bestaande regeling voor de toekenning van de mobiliteitsprijs verbeteren en nagaan of een bijzondere onderscheiding kan worden gegeven om de ontwikkeling van duurzame mobiliteitsplannen aan te moedigen.

Maatregel 9 – Zuinig rijden als onderdeel van de rijopleiding

Zuinig rijden is reeds een verplicht onderdeel van de rijopleiding en -examens voor beroepschauffeurs. De Commissie zal binnen het regelgevend comité inzake rijbewijzen met de EU-lidstaten overleg plegen over of en hoe zuinig rijden overal als onderdeel van het rijexamen kan worden ingevoerd en onderzoeken welke maatregelen en ondersteuning daarna kunnen worden voorzien. Dit aspect wordt ook opgenomen in het volgende actieprogramma voor de verkeersveiligheid.

Thema 3 – Groener stedelijk vervoer

Talrijke Europese steden hebben milieumaatregelen getroffen. Een Europees initiatief kan helpen om de markt voor nieuwe, schone voertuigtechnologieën en alternatieve brandstoffen te versterken. Dit komt de Europese industrie rechtstreeks ten goede, draagt bij tot een gezond milieu en tot het herstel van de Europese economie. De internalisering van de externe kosten, het doorberekenen van alle externe kosten aan de gebruiker overeenkomstig het "de vervuiler betaalt"-principe (milieu-, ongevallen- en filekosten), kan gebruikers aanmoedigen om voor schonere voertuigen of vervoerswijzen te opteren, minder overbelaste infrastructuur te gebruiken of op andere tijdstippen te reizen. De EU-regels inzake infrastructuurheffingen

voor zware vrachtwagens²⁰ vormt geen beletsel voor de niet-discriminerende toepassing van regulerende heffingen in stedelijke gebieden om de verkeerscongestie en de milieuhinder terug te dringen.

Maatregel 10 – Onderzoeks- en demonstratieprojecten inzake lage- of nulmissievoertuigen

De Commissie blijft via het zevende kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling (KP7) steun verlenen voor onderzoeks- en demonstratieprojecten om de marktintroductie van lage- of nulmissievoertuigen en alternatieven brandstoffen te faciliteren en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen terug te dringen. Voorbeelden hiervan zijn het CIVITAS-project²¹ en projecten met stadsbussen op waterstof of biobrandstof en hybride stadsbussen.

In het kader van het Europees economisch herstelplan heeft de Commissie het Europees initiatief voor groene auto's gelanceerd²². In 2009 verleent de Commissie steun voor nieuwe projecten in verband met elektrische voertuigen. De volgende aspecten komen hierin aan bod: batterijen, elektrische aandrijf- en hulpsystemen, informatie- en communicatietechnologie en een demonstratieproject inzake "elektromobiliteit". In dit project ligt de nadruk op elektrische voertuigen en de daarvoor noodzakelijke infrastructuur in stedelijke gebieden. De nationale maatregelen worden meegenomen en er wordt ondersteuning geboden voor de standaardisering van de oplaadinfrastructuur.

Maatregel 11 – Webgids over schone en energiezuinige voertuigen

De Commissie werkt aan de ontwikkeling van een webgids over schone en energiezuinige voertuigen met een overzicht van de markt, de regelgeving en de beschikbare steunregelingen. De website zal ook ondersteuning bieden voor de gezamenlijke aanschaf van voertuigen voor openbare diensten, terwijl de concurrentie wordt gewaarborgd door monitoring van de marktontwikkelingen. Deze dienst zal de tenuitvoerlegging van de nieuwe richtlijn inzake schone en energiezuinige voertuigen faciliteren²³.

Maatregel 12 – Onderzoek van de stedelijke aspecten van de internalisering van externe kosten

Zodra het EU-regelgevingskader inzake de internalisering van de externe kosten klaar is en rekening houdend met de conclusies van de discussie die op gang is gebracht door de mededeling over een duurzame toekomst van het vervoer, zal de Commissie een methodologische studie laten uitvoeren over de stedelijke aspecten van de internalisering. De volgende aspecten zullen tijdens die studie worden onderzocht: de doelmatigheid en efficiëntie van verschillende vormen van rekeningrijden, waarbij wordt bekeken hoe een maatschappelijk draagvlak daarvoor kan worden gecreëerd, maatschappelijke gevolgen, het terugverdienen van de investeringen, de beschikbaarheid van ITS (intelligente transportsystemen) en de doeltreffende combinatie van tolheffingen en groene zones.

Maatregel 13 – Informatie-uitwisseling over stedelijke tolheffingen

²⁰ Richtlijn 1999/62/EG en het voorstel van de Commissie tot herziening van de richtlijn inzake infrastructuurheffingen voor vrachtwagens, COM(2008) 433 definitief.

²¹ www.civitas.eu.

²² http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html.

²³ Richtlijn 2009/33/EG.

De Commissie zal de informatie-uitwisseling tussen deskundigen en beleidsmakers over stedelijke tolsystemen in de EU faciliteren. Er wordt voortgebouwd op input van bestaande initiatieven²⁴, maar ook raadplegingsprocessen, het ontwerp van tolsystemen, de informatieverstrekking aan burgers, het maatschappelijk draagvlak, de exploitatiekosten en -opbrengsten, de technologische aspecten en milieueffecten komen aan bod. De Commissie zal de conclusies gebruiken bij haar werkzaamheden in verband met de internalisering van externe kosten.

Thema 4 – Betere financiering

Een duurzaam stedelijk mobiliteitsbeleid vergt investeringen in infrastructuur, voertuigen, nieuwe technologieën, betere diensten enz. De meeste kosten worden gedekt door lokale, regionale of nationale financieringsbronnen. Er zijn verschillende plaatselijke financieringsbronnen: gemeentebelastingen, ticketverkoop, parkeergelden, particuliere financiering en heffingen voor de toegang tot groene zones en stadstol. De toenemende financieringsbehoefte voor complexe vervoerssystemen en de te verwachten daling van de beschikbare publieke middelen zijn de grootste uitdagingen voor de toekomst. Het gebruik van EU-financiering, zoals de instrumenten van de Europese Investeringsbank, kan een aanzienlijke stimulans vormen en particuliere banken over de streep trekken. Op korte termijn kan de Commissie de autoriteiten en belanghebbenden helpen de bestaande financieringsmogelijkheden te benutten en innoverende publiek-private samenwerkingsverbanden te ontwikkelen.

Maatregel 14 – Optimalisering van de financieringsinstrumenten

De structuur- en cohesiefondsen, met een budget van 8 miljard euro voor projecten op het gebied van schoon stedelijk vervoer tijdens de huidige financiële planningsperiode, zijn een belangrijke financieringsbron van de EU voor investeringen in infrastructuur en rollend materieel. In het thema "vervoer" van KP7 is voor het eerst een prioritair gebied duurzame stedelijke mobiliteit opgenomen. De Commissie onderzoekt of, naast de reeds lopende activiteiten, nieuwe doelgerichte O&O- en demonstratieactiviteiten inzake stedelijke mobiliteit kunnen worden opgezet.

De Commissie blijft STEER, het deelprogramma voor energieaspecten van vervoer van Intelligente Energie – Europa²⁵ en URBACT²⁶ ondersteunen. Het Programma ter ondersteuning van het ICT-beleid kan ondersteuning bieden aan proefprojecten in verband met stedelijke mobiliteit. Ten slotte werden in 2008, na de publicatie van een oproep tot het indienen van voorstellen, middelen uitgetrokken voor een aantal prioritaire acties uit het groenboek stedelijke mobiliteit.

Maatregel 15 – Analyse van de toekomstige financieringsbehoeften

De Commissie zal de financiële steun voor het succesrijke CIVITAS-project ook na de in 2008 gestarte derdegeneratieprojecten handhaven. Zij voert een evaluatie uit met het oog op de ontwikkeling van een CIVITAS FUTURA. In het kader van de voorbereiding van het volgende meerjarig financieel kader zal de Commissie onderzoeken welke budgetten nodig zijn om de stedelijke mobiliteit te verbeteren.

²⁴ Bijvoorbeeld www.curacaoproject.eu.

²⁵ http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html.

²⁶ <http://urbact.eu>.

Thema 5 – Uitwisseling van ervaring en kennis

De Commissie zal belanghebbenden helpen om de beschikbare ervaring te benutten en de uitwisseling van informatie ondersteunen, met name over in het kader van communautaire programma's ontwikkelde modellen. EU-maatregelen kunnen een doorslaggevende rol spelen bij de verzameling, uitwisseling en vergelijking van gegevens, statistieken en informatie. Die zijn op dit moment niet beschikbaar, maar wel noodzakelijk voor een degelijke beleidsvoorbereiding, bijvoorbeeld voor de aanbesteding van openbaarvervoerdiensten, de internalisering van externe kosten of de integratie van vervoer en ruimtelijke ordening. Zij kunnen daarnaast steden met minder ervaring, kennis en financiële middelen helpen om te profiteren van de ervaringen van steden die een voorsprong hebben op het gebied van duurzame stedelijke mobiliteit, bijvoorbeeld met betrekking tot voetgangers en fietsers, waar de uitwisseling van beste praktijken kan bijdragen tot een betere veiligheid van kwetsbare weggebruikers in de stad.

Maatregel 16 – Actualisering van gegevens en statistieken

Om een oplossing te vinden voor het gebrek aan gegevens en statistieken zal de Commissie een onderzoek starten naar een betere verzameling van gegevens inzake stedelijk vervoer en mobiliteit. Tevens wordt gezocht naar synergieën met bestaande activiteiten van de Commissie.

Maatregel 17 – Oprichting van een observatorium stedelijke mobiliteit

De Commissie zal een observatorium stedelijke mobiliteit oprichten voor deskundigen inzake stedelijk vervoer. Dit wordt een virtueel platform²⁷ voor de uitwisseling van informatie, gegevens en statistieken, de monitoring van ontwikkelingen en de uitwisseling van beste praktijken. Het platform zal onder meer een databank omvatten met informatie over reeds bestaande en beproefde oplossingen, opleidings- en vormingsmateriaal, uitwisselingsprogramma's voor personeel en andere ondersteunende instrumenten. Daarnaast wordt een overzicht geboden van de EU-regelgeving en de voor mobiliteitsprojecten beschikbare financiële instrumenten.

Maatregel 18 – Bijdragen tot internationale dialoog en uitwisseling van informatie

In de hele wereld worden lokale en regionale overheden met dezelfde uitdagingen geconfronteerd. Het aanpakken van de klimaatverandering, het bevorderen van de internationale handel, de continuïteit van de energievoorziening, naadloze vervoersstromen en sociale rechtvaardigheid staan overal op de agenda. Via de bestaande platformen en financiële mechanismen zal de Commissie de dialoog, jumelages en de uitwisseling van informatie op het gebied van stedelijke mobiliteit met naburige regio's en wereldwijde partners faciliteren. Als eerst stap zal de Commissie het CIVITAS-netwerk openstellen voor steden uit de oostelijke nabuurschapslanden, het Middellandse Zeegebied en Afrika²⁸. Op langere termijn zal de Commissie deze dimensie integreren in de nieuwe CIVITAS FUTURA en onderzoeken welke specifieke acties kunnen worden opgezet in het kader van KP7.

Maatregel 6 – optimaliseren van stedelijke mobiliteit

²⁷ Hierbij wordt voortgebouwd op bestaande initiatieven, zoals www.eltis.org.
²⁸ COM(2009) 301.

Reële integratie, interoperabiliteit en de onderlinge afstemming van de verschillende vervoersnetwerken zijn belangrijke aspecten van een efficiënt vervoerssysteem. Deze factoren kunnen een verschuiving naar milieuvriendelijker vervoerswijzen en een efficiënte goederenlogistiek faciliteren. Betaalbaar en gezinsvriendelijk openbaar vervoer is van essentieel belang om de burgers ertoe aan te sporen minder afhankelijk te worden van de auto en zich vaker te voet, met de fiets of het openbaar vervoer te verplaatsen en kennis te maken met nieuwe vormen van mobiliteit, zoals auto- en fietsdelen of carpoolen. Ook alternatieve vervoerswijzen zoals elektrische fietsen, scooters en motorfietsen, en ook taxi's, kunnen een rol spelen. Mobiliteitsmanagement op bedrijfsniveau kan het mobiliteitsgedrag beïnvloeden door werknemers bewust te maken van duurzame vervoersmogelijkheden. Werkgevers en overheidsdiensten kunnen dit ondersteunen met financiële bonussen of een duurzaam parkeerbeleid.

Maatregel 19 – Stedelijk goederenvervoer

De Commissie is voornemens hulp te bieden bij de optimalisering van de stedelijke logistiek, waaronder de onderlinge afstemming tussen langeafstands-, interstedelijk en stedelijk goederenvervoer om voor een efficiënt aansluitingsvervoer te zorgen. De nadruk ligt op een betere integratie van het goederenvervoer in het beleid en de planning op lokaal niveau en op een beter beheer en monitoring van goederenstromen. In het kader van de opstelling van deze aanbeveling organiseert de Commissie in 2010 een conferentie over goederenvervoer in de stad. Tijdens die conferentie zal ook de uitvoering van de maatregelen van het Actieplan inzake goederenlogistiek²⁹ worden geëvalueerd.

Maatregel 20 – Intelligente vervoerssystemen (ITS) voor stedelijke mobiliteit

De Commissie overweegt om, als aanvulling bij het actieplan voor de invoering van ITS³⁰, hulp te bieden met betrekking tot ITS-toepassingen voor stedelijke mobiliteit. Daarin komen onder meer de volgende aspecten aan bod: elektronische tickets en betalingen, verkeersbeheer, reisinformatie, toegangsregelingen en vraagbeheer. Voorts wordt gekeken welke mogelijkheden het Europese GNSS-systeem Galileo biedt. Als eerste stap zal de Commissie een studie laten uitvoeren over een betere interoperabiliteit van de voor verschillende diensten en vervoerswijzen gebruikte ticket- en betaalsystemen, waaronder het gebruik van smart cards in het openbaar vervoer, in de eerste plaats toegespitst op belangrijke Europese bestemmingen (luchthavens, treinstations).

4. Vooruitblik

De Commissie wenst een actieve rol te spelen in de tenuitvoerlegging van dit actieplan. Zij blijft overleg plegen met de verschillende belanghebbenden en zal in samenwerking met de lidstaten passende stuurmechanismen ontwikkelen, bijvoorbeeld via de Gemeenschappelijke Groep deskundigen inzake vervoer en milieu³¹. In 2012 zal de Commissie de ontwikkelingen en de impact van dit actieplan evalueren en nagaan of er behoefte is aan verdere maatregelen.

²⁹ COM(2007) 607.

³⁰ COM(2008) 886.

³¹ Oppericht in het kader van de strategie van de Raad voor de integratie van milieu en duurzame ontwikkeling in het vervoersbeleid; Raadsdocument 11717/99 TRANS 197 ENV 335 van 11 oktober 1999.

Bijlage 1 – Overzicht van de maatregelen op het gebied van stedelijke mobiliteit

Maatregel	Nr.
Gaan in 2009 van start	
De invoering van duurzame mobiliteitsplannen versnellen	1
Betere reisinformatie	6
Toegang tot groene zones	7
Onderzoeks- en demonstratieprojecten voor lage- of nulmissievoertuigen	10
Webgids over schone en energiezuinige voertuigen	11
Informatie-uitwisseling over stedelijke tolsystemen	13
Optimalisering van bestaande financieringsbronnen	14
Oprichting van een observatorium stedelijke mobiliteit	17
Gaan in 2010 van start	
Vervoer voor een gezonde stedelijke omgeving	3
Dialogo over passagiersrechten in het stedelijk openbaar vervoer	4
Campagne voor duurzaam mobiliteitsgedrag	8
Zuinig rijden als onderdeel van de rijopleiding	9
Analyse van de toekomstige financieringsbehoeften	15
Actualisering van gegevens en statistieken	16
Bijdragen tot internationale dialoog en uitwisseling van informatie	18
Gaan in 2011 van start	
Stedelijke mobiliteit en regionaal beleid	2
Betere toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit	5
Studie over de stedelijke aspecten van de internalisering van externe kosten	12
Gaan in 2012 van start	
Stedelijk goederenvervoer	19
Intelligente vervoerssystemen (ITS) voor stedelijke mobiliteit	20