

Donderdag 17 december 2015

P8_TA(2015)0423

Duurzame stedelijke mobiliteit

Resolutie van het Europees Parlement van 2 december 2015 over duurzame stadsmobiliteit (2014/2242(INI))

(2017/C 399/02)

Het Europees Parlement,

- gezien de mededeling van de Commissie van 17 december 2013 met de titel „Samen naar een concurrerend en zuinig stedelijk mobiliteitssysteem” (COM(2013)0913),
- gezien zijn resolutie van 15 december 2011 met de titel „Het stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem ⁽¹⁾”,
- gezien zijn resolutie van 23 juni 2011 over een Europese stedelijke agenda en de toekomst van deze agenda in het cohesiebeleid ⁽²⁾,
- gezien de mededeling van de Commissie van 30 september 2009 met de titel „Actieplan voor de stedelijke mobiliteit” (COM(2009)0490),
- gezien de mededeling van de Commissie van 18 juli 2014 met de titel „De stedelijke dimensie van het Europees beleid — Hoofdkenmerken van een Europese stedelijke agenda” (COM(2014)0490),
- gezien het Groenboek van de Commissie van 25 september 2007 met de titel „Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur” (COM(2007)0551),
- gezien de speciale Eurobarometer 406 van de Commissie van december 2013 inzake de houding van Europeanen ten aanzien van stedelijke mobiliteit,
- gezien de lancering door de Commissie van het Europees platform voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning,
- gezien het Groenboek van de Commissie van 29 november 1995 met de titel „The citizens' network — de verwezenlijking van de mogelijkheden van het openbaar personenvervoer in Europa” (COM(1995)0601),
- gezien de mededeling van de Commissie van 31 maart 1998 met de titel „Vervoer en CO₂ — De uitwerking van een gemeenschappelijke benadering” (COM(1998)0204),
- gezien de mededeling van de Commissie van 25 februari 2015 getiteld „Het Protocol van Parijs — Een blauwdruk om de wereldwijde klimaatverandering na 2020 tegen te gaan” (COM(2015)0081),
- gezien Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa ⁽³⁾,
- gezien de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 ⁽⁴⁾ en (EG) nr. 595/2009 ⁽⁵⁾ met betrekking tot de vermindering van verontreinigende emissies van wegvoertuigen,
- gezien zijn resolutie van 27 oktober 2015 over emissiemetingen bij auto's ⁽⁶⁾,
- gezien de mededeling van de Commissie van 18 december 2013 met de titel „Programma schone lucht voor Europa” (COM(2013)0918),

⁽¹⁾ PB C 168 E van 14.6.2013, blz. 72.

⁽²⁾ PB C 390 E van 18.12.2012, blz. 10.

⁽³⁾ PB L 152 van 11.6.2008, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1.

⁽⁶⁾ Aangenomen teksten, P8_TA(2015)0375.

Donderdag 17 december 2015

- gezien de richtsnoeren voor luchtkwaliteit en het instrument voor de economische beoordeling van gezondheidsvoor­delen (Health Economic Assessment Tool) van de Wereldgezondheidsorganisatie,
 - gezien het verslag van de Wereldgezondheidsorganisatie met de titel „Burden of disease from environmental noise — Quantification of healthy life years lost in Europe” (Ziekte­last door omgevingslawaaï. Berekening van het verlies aan gezonde levensjaren in Europa),
 - gezien het TERM-verslag van het Europees Milieuagentschap van december 2013 met de titel „A closer look at urban transport” (Een nadere analyse van het stadsvervoer),
 - gezien het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van mensen met een handicap,
 - gezien zijn resolutie van 3 juli 2013 met de titel „Verkeers­veiligheid 2011-2020 — Eerste stappen op weg naar een strategie inzake letsels” ⁽¹⁾,
 - gezien zijn resolutie van 12 oktober 1988 over de bescherming van de voetganger en het Europees handvest voor de rechten van de voetganger ⁽²⁾,
 - gezien het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer,
 - gezien de mededeling van de Commissie getiteld „CARS 2020: actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobielindustrie” (COM(2012)0636),
 - gezien zijn resolutie van 10 december 2013 over „CARS 2020: naar een sterke, concurrerende en duurzame Europese automobielindustrie” ⁽³⁾,
 - gezien de mededeling van de Commissie van 2 juli 2014 met de titel „Naar een circulaire economie: Een afvalvrij programma voor Europa” (COM(2014)0398),
 - gezien Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten ⁽⁴⁾,
 - gezien Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen ⁽⁵⁾,
 - gezien Speciaal verslag nr. 1/2014 van de Europese Rekenkamer getiteld „Doeltreffendheid van door de EU gesteunde projecten voor openbaar stadsvervoer”,
 - gezien het Handvest van Leipzig over duurzame Europese steden,
 - gezien het Burgemeestersconvenant,
 - gezien artikel 52 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en de adviezen van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de Commissie regionale ontwikkeling (A8-0319/2015),
- A. overwegende dat geraamd wordt dat tegen 2050 maar liefst 82 % van de EU-burgers in stedelijke gebieden zal wonen;
- B. overwegende dat steden vanwege de verwachte aanzienlijke groei van de stedelijke bevolking worden geconfronteerd met uitdagingen op maatschappelijk vlak en op het gebied van levenskwaliteit en duurzame ontwikkeling, uitdagingen die alomvattende planningsmaatregelen vereisen;
- C. overwegende dat stadsmobiliteit voor het overgrote deel nog steeds aangewezen is op conventioneel aangedreven auto's en dat als gevolg hiervan het Europese vervoer voor 96 % van de in deze sector benodigde energie, oftewel voor een derde van de totale energieverbruik, afhankelijk is van olie en oliederivaten;

⁽¹⁾ Aangenomen teksten, P7_TA(2013)0314.

⁽²⁾ PB C 290 van 14.11.1988, blz. 51.

⁽³⁾ Aangenomen teksten, P7_TA(2013)0547.

⁽⁴⁾ PB L 134 van 30.4.2004, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1.

Donderdag 17 december 2015

- D. overwegende dat stadsvervoer debet is aan ongeveer 25 % van alle CO₂-emissies en voor 70 % van alle emissies in stedelijke gebieden die klimaatverandering tot gevolg hebben, en dat vervoer de enige sector in de Unie is waarvan de broeikasgasemissies nog steeds toenemen;
- E. overwegende dat volgens de speciale Eurobarometer nr. 406 uit 2013 ongeveer 50 % van de Europese burgers dagelijks de auto gebruikt, slechts 16 % het openbaar vervoer en 12 % de fiets;
- F. overwegende dat de Europese burgers volgens diezelfde Eurobarometer verlaging van de openbaar-vervoerstarieven (59 %), verbetering van de openbaarvervoersdiensten (56 %) en verbetering van de fietsinfrastructuur (33 %) als doeltreffende manieren zien voor verbetering van de stedelijke mobiliteit;
- G. overwegende dat ongeveer 50 % van de reizen in stedelijke gebieden korter zijn dan 5 km en daarom in veel steden te voet, op de fiets of met het openbaar/collectief vervoer of met andere beschikbare vervoersmiddelen, zoals carpoolen, kunnen worden afgelegd;
- H. overwegende dat het wijdverbreide gebruik van diesel in het vervoer, in het bijzonder in oudere voertuigen en in voertuigen zonder deeltjesfilter, een van de belangrijkste redenen is voor de hoge deeltjesconcentratie in steden in de EU, en overwegende dat het gebruik van alternatieve brandstoffen in stadsvervoersmiddelen en verandering van de manier waarop deze vervoersmiddelen worden gebruikt bijgevolg moeten worden gestimuleerd, zonder evenwel de stedelijke mobiliteit in het gedrang te brengen;
- I. overwegende dat volgens het Europees Milieuagentschap in 2011 ten minste 125 miljoen Europese burgers blootstonden aan een geluidshinderniveau boven de grenswaarde van 55 dB, waarbij het wegverkeer de voornaamste oorzaak is;
- J. overwegende dat hoogwaardige vervoersdiensten van essentieel belang zijn voor mensen in stedelijke gebieden die mobiel moeten zijn voor werk en school, en voor toerisme en vrijetijdsbesteding; overwegende dat duurzame stedelijke mobiliteit kan meehelpen te komen tot minder energieverbruik, minder luchtverontreiniging, minder geluidsoverlast, minder ongevallen en verkeersopstoppingen en minder ruimtebeslag en bodemafdekking;
- K. overwegende dat gerichte maatregelen met het oog op duurzame stedelijke mobiliteit mogelijk en noodzakelijk zijn om de EU-streefdoelen te bereiken en de wetgeving inzake vervoer en milieu te handhaven;
- L. overwegende dat de EU, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel en in aanvulling op lokale maatregelen, een geïntegreerde langetermijnbenadering van stedelijke mobiliteit moet ontwikkelen, die is gericht op terugdringing van de luchtverontreiniging en de geluidsoverlast en vermindering van het aantal verkeersopstoppingen en -ongevallen, voorziet in steun voor steden en zorgt voor betere informatie-uitwisseling, coördinatie en samenwerking tussen de EU-lidstaten;
- M. overwegende dat het belang van openbaar vervoer voor stedelijke economieën, inclusief achtergestelde gebieden, benadrukt moet worden, en de maatschappelijke voordelen ervan moeten worden erkend, daar het bijvoorbeeld bijdraagt tot de bestrijding van armoede en sociale uitsluiting en ervoor zorgt dat banen voor alle burgers toegankelijk zijn;
- N. overwegende dat goed en gemakkelijk openbaar vervoer de beste manier is om gebruik van particulier vervoer te ontmoedigen en om verkeersopstoppingen tegen te gaan;
- O. overwegende dat 73 % van de Europese burgers verkeersveiligheid als een ernstig probleem beschouwt in de steden en overwegende dat meer dan 30 % van de dodelijke ongevallen en ernstig letsel op de weg in stedelijke gebieden plaatsvindt, waarbij vaak kwetsbare weggebruikers en voetgangers zijn betrokken;
- P. overwegende dat 38 % van alle dodelijke ongevallen in stedelijke gebieden plaatsvinden en 55 % op interlokale wegen; overwegende dat de slachtoffers in de meeste gevallen fietsers en andere kwetsbare weggebruikers zijn en overwegende dat ongelukken verband houden met drukte op de weg en snelheid;
- Q. overwegende dat duurzaam stadsvervoer slechts een aspect is van een breder ruimtelijk beleid en dat groene stadsgebieden het effect van verkeersverontreiniging deels kunnen compenseren;
- R. overwegende dat gebruik van alternatieve brandstoffen en vervoersmiddelen onder meer vraagt om de ontwikkeling van de vereiste infrastructuur, en inspanningen vergt om het mobiliteitsgedrag van mensen te veranderen;

Donderdag 17 december 2015

- S. overwegende dat steden en andere grootstedelijke gebieden als belangrijke centra van economische activiteit en innovatie terecht worden erkend als cruciale knooppunten in de nieuwe TEN-V-strategie en de belangrijkste schakel in de keten van het passagiers- en vrachtvervoer vormen;
- T. overwegende dat multimodale netwerken en de integratie van de verschillende vervoerswijzen en -diensten in en rond stedelijke gebieden mogelijk gunstig zijn voor de verbetering van de efficiëntie van het passagiers- en vrachtvervoer, zodat koolstofemissies en andere schadelijke uitstoot worden verminderd;
- U. overwegende dat de staats- en regeringshoofden in 2012 tijdens de VN-conferentie inzake duurzame ontwikkeling (Rio +20) zich ertoe hebben verbonden de ontwikkeling van duurzame vervoerssystemen te ondersteunen ⁽¹⁾;
- V. overwegende dat er geen uniforme oplossing bestaat die voor alle stedelijke gebieden geschikt is, en dat iedere stad in de Europese Unie met specifieke situaties en behoeften te maken heeft, met name met betrekking tot geografische en klimatologische omstandigheden, demografische structuur, culturele tradities en andere factoren;
- W. overwegende dat de stedelijke mobiliteit en het beheer van het stadsvervoer tot de bevoegdheid van de lokale en regionale overheden behoren, die dit openbare beleid op hun grondgebied ontwikkelen en uitvoeren, in samenhang met het geldende nationale kader en de stedelijke agenda van de Europese Unie;
- X. overwegende dat het Parlement bezorgd is over het feit dat de Commissie spreekt van vervoersconcepten die op Europees niveau zouden moeten worden ontwikkeld en vervolgens aan de situatie in de respectieve lidstaten aangepast; overwegende, zonder de noodzaak van gemeenschappelijke normen en standaarden te ontkennen, dat in plaats van een dergelijke top-downbenadering de voorkeur moet worden gegeven aan een bottom-upbenadering van parallelle experimenten ter plaatse die de innovatie bevorderen; overwegende dat het daarom voorstander is van oprichting van platforms voor de uitwisseling van ervaringen onder plaatselijke belanghebbenden, waardoor aan succesverhalen bredere bekendheid kan worden gegeven;
1. onderstreept dat de werkzaamheden die tot nu toe zijn verricht op Europees niveau en in veel steden een goede zaak zijn en dienen te worden voortgezet, en is derhalve ingenomen met bovengenoemde mededeling van de Commissie over stedelijke mobiliteit;

Ruimte en infrastructuur teruggeven aan alle burgers en de toegankelijkheid verbeteren

2. wijst erop dat ruimtelijke ordening de belangrijkste fase is om vlotte, veilige vervoersnetten tot stand te brengen die lang meegaan en een werkelijk effect hebben op de verkeersvolumes en de verkeersverspreiding; wijst erop dat veiligheid altijd voorop moet staan in duurzame stedenbouwkundige planning;
3. is ervan overtuigd dat de informatieverstrekking aan en de raadpleging van EU-burgers, handelaren, goederenvervoerders en andere belanghebbenden bij stedelijke mobiliteit cruciaal zijn om de planning, ontwikkeling en besluitvorming bij projecten transparanter te maken; benadrukt dat deze informatie publiek en eenvoudig toegankelijk dient te zijn; wijst erop dat het wenselijk is om samenwerking tussen de relevante actoren en tussen steden op EU-niveau te bevorderen, zodat oplossingen voor duurzame mobiliteit kunnen worden gedeeld;
4. is ervan overtuigd dat met ICT-technologieën ondersteunde plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit belangrijke instrumenten vormen om alle burgers toereikende en veilige mobiliteitsoplossingen te bieden; roept de bevoegde instanties op om in de plannen voor duurzame mobiliteit rekening te houden met de speciale communicatiebehoeften van personen met beperkte mobiliteit; benadrukt dat onbelemmerde infrastructuur van cruciaal belang is voor personen met beperkte mobiliteit; benadrukt dat de plannen voor duurzame mobiliteit specifieke strategieën inzake verkeersveiligheid dienen te bevatten en moeten voorzien in veilige infrastructuur met voldoende ruimte voor de meest kwetsbare weggebruikers;
5. benadrukt het belang van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit om de EU-doelstellingen voor CO₂-emissies, geluidsoverlast, luchtverontreiniging en een verlaging van het aantal ongevallen te verwezenlijken; is van mening dat de ontwikkeling van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit een belangrijk element is dat in overweging moet worden genomen bij de financiering van EU-projecten op het gebied van duurzaam stadsvervoer, en dat EU-financiering en informatievoorziening stimulansen kunnen bieden voor de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van deze plannen; verzoekt de Commissie de lokale en regionale autoriteiten de nodige begeleiding en technische bijstand te bieden bij de ontwikkeling van de plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit, met volledige inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel;

⁽¹⁾ Paragraaf 135 van Resolutie 66/288 van de Verenigde Naties getiteld „The future we want”.

Donderdag 17 december 2015

6. spoort de overheden in de lidstaten ertoe aan plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit op te stellen waarin voorrang wordt gegeven aan vervoersmiddelen met een lage emissie, zoals elektrische tractievoertuigen en voertuigen die op alternatieve brandstoffen lopen, en waarin intelligente vervoerssystemen zijn opgenomen; steunt de totstandbrenging van verkeerszones en intermodale platforms die prioritair toegankelijk zijn voor openbaar vervoer;
7. spoort de lidstaten en Europese steden aan een parkeerbeleid te ontwikkelen (het aanbod van parkeerplaatsen, het gebruik van slimme parkeersystemen en het vaststellen van passende parkeertarieven) dat onderdeel kan uitmaken van een integraal stadsbeleid en tegelijkertijd meer werk te maken van de ontwikkeling van functionele intermodale knooppunten, waarmee gevarieerde vervoersdiensten geleverd kunnen worden en een gestroomlijnde combinatie van vervoersoplossingen mogelijk wordt, zoals collectief vervoer, gedeeld vervoer, fietsen en verhuurdiensten; dringt aan op betere verbindingen tussen parkeerplaatsen in de buitenwijken en spoor- of openbare vervoersdiensten via zogeheten „park and ride“-voorzieningen; wijst er nogmaals op dat hiaten ten aanzien van burgers met een handicap moeten worden opgeheven;
8. onderstreept, in aanmerking nemende dat de schadelijke uitwerking van de olie-afhankelijkheid (overwegend van olie en nevenproducten) van de Europese transportsector op het milieu moet worden teruggedrongen, dat de ESIF-middelen stelselmatig zouden moeten worden gebruikt voor de ontwikkeling en uitvoering van uitgebreide, integrale plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit, die maatregelen voor stedelijke mobiliteit zullen aanvullen en versterken in het bredere verband van ruimtelijke ordening, zonder daarbij aanvullende behoeften te creëren voor overmatig autogebruik en met nadruk op een integraal vervoersysteem op basis van samenwerking tussen individuele vormen van vervoer;
9. gelooft ten stelligste dat het Platform van de Commissie voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning krachtige steun moet bieden aan steden en regio's bij het ontwerpen en uitvoeren van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit; onderstreept dat het belangrijk is alle steden, ongeacht hun omvang, in aanmerking te laten komen voor investering in stedelijke mobiliteit, en wijst op de centrale rol die Europese steden en regio's moeten vervullen bij het stimuleren en bevorderen van duurzame stedelijke mobiliteit; roept op om vertegenwoordigers van lokale en regionale autoriteiten van verschillende omvang, evenals vertegenwoordigers van verschillende belanghebbenden (bv. fietsersverenigingen) te betrekken bij het Europees Platform en de groep van nationale deskundigen voor stedelijke mobiliteit en vervoer van de lidstaten;
10. benadrukt dat plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit consistent moeten zijn met de huidige EU-agenda en de doelstellingen daarvan, vooral op het vlak van de overgang van weg- naar spoorvervoer als vastgelegd in het witboek van 2011;
11. dringt er bij de Commissie, de lidstaten en de regionale en lokale autoriteiten op aan dat zij de plannen voor stedelijke mobiliteit beoordelen en controleren in overeenstemming met de doelstellingen van de Vervoer 2050-strategie;

Verbetering van het milieu, de levenskwaliteit en de gezondheid

12. wijst met name op de talloze schadelijke gevolgen van het huidig vervoersmodel voor enkele essentiële onderdelen van het natuurlijk milieu, zoals de lucht, het water en de bodem, alsmede voor diverse ecosystemen;
13. is ervan overtuigd dat luchtverontreiniging een plaatselijke, regionale, nationale en grensoverschrijdende dimensie heeft en optreden vereist op alle bestuursniveaus; dringt daarom aan op versterking van de aanpak op basis van meerlagig bestuur, waarin alle actoren de verantwoordelijkheid nemen voor de maatregelen die op het desbetreffende niveau kunnen en moeten worden getroffen;
14. dringt er bij steden op aan de behoeften van burgers en bedrijven en de bijzonderheden van vervoersmiddelen zorgvuldig te beoordelen, teneinde duurzame mobiliteit in steden te waarborgen, en de nodige maatregelen te nemen om de levenskwaliteit in steden te verbeteren, onder meer door een overgang naar duurzame vervoersmiddelen te bevorderen, zoals lopen en fietsen, en door een integraal intermodaal en/of co-modaal beleid;
15. verzoekt de lokale autoriteiten om bij het ontwerpen van plannen voor duurzame mobiliteit rekening te houden met het welzijn van hun burgers; verzoekt de bevoegde autoriteiten met name maatregelen te treffen om verkeerslawaaai in steden terug te dringen;
16. moedigt de bevoegde autoriteiten aan om in overeenstemming met het voorzorgsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel preventieve maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit in steden te verbeteren en te garanderen dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen onder de niveaus blijven die zijn vastgelegd in de richtsnoeren van de Wereldgezondheidsorganisatie; ondersteunt hiertoe de instelling op lokaal niveau van lage-emissiezones; benadrukt dat het de verantwoordelijkheid van de bevoegde instanties is om hun burgers veilige en gezonde mobiliteitsoplossingen te bieden; is van mening dat deze oplossingen gebaseerd kunnen zijn op betaalbare, slimme, betrouwbare en toegankelijke openbaarvervoerssystemen; spoort zowel de lidstaten als de lokale autoriteiten aan om, wanneer de normen uit de bovengenoemde richtsnoeren van de WHO overschreden dreigen te worden, maatregelen te nemen om de toegang tot openbaar vervoer te verbeteren, bijvoorbeeld door auto's met oneven respectievelijk even kentekens om de dag te laten rijden;

Donderdag 17 december 2015

17. wijst op de noodzaak van een alomvattende aanpak van luchtvervuiling in Europese steden; dringt er daarom bij de Commissie op aan doeltreffende maatregelen te treffen om de lidstaten in staat te stellen aan de richtlijn luchtkwaliteit (2008/50/EG) te voldoen, met name door effectieve en ambitieuze emissieplafonds te bepalen voor 2025 en 2030, in het kader van de richtlijn nationale emissieplafonds (NEC-richtlijn) door te zorgen voor een betere coördinatie van de maatregelen in het kader van de NEC-richtlijn en de richtlijn luchtkwaliteit, door in een tijdige herziening van de verordening betreffende CO₂ en auto's (Verordening (EG) nr. 443/2009) ambitieuze normen voor de emissies van auto's vast te stellen voor 2025 en 2030, en door een duidelijk tijdschema vast te stellen voor de invoering van het testen van emissies onder reële rijomstandigheden voor personenvoertuigen;

18. verzoekt de Commissie om, binnen de verschillende afzonderlijke plannen van de lidstaten, de locatie te beoordelen van de meet- en controlestations voor luchtverontreiniging in de belangrijkste stedelijke agglomeraties waar er sprake is van problemen met de luchtkwaliteit, daarbij bedenkend dat bij een ondeugdelijke locatie van de stations de gegevens vaak onnauwkeurig worden waardoor risico's voor de gezondheid van de bevolking kunnen ontstaan;

19. wijst op de gedragsverandering op het gebied van voertuigbezit en -gebruik (autodelen, carpooling); spoort de Commissie aan vervoerssystemen te ontwikkelen en te ondersteunen die collectieve en openbare vormen van mobiliteit omvatten;

20. vindt het belangrijk dat de Commissie nagaat welke effecten nieuwe, van het model van de deeleconomie uitgaande vormen van mobiliteit, en in het bijzonder autodelen (ride-sharing), op de samenleving hebben; is van mening dat op nationaal niveau de lidstaten het begrip „deelbare stad” moeten ontwikkelen wat mobiliteit en vervoer betreft, omdat dit voordelen voor de burger kan opleveren, met name in kleine en middelgrote steden, waar het openbaarvervoersnet kleiner is, aangezien er mobiliteitsoplossingen tussen particulieren kunnen worden ontwikkeld;

21. benadrukt dat geavanceerd, betaalbaar, veilig en toegankelijk openbaar vervoer een integraal onderdeel van duurzame stedelijke ontwikkeling vormt; is ervan overtuigd dat openbaarvervoersdiensten een belangrijke rol kunnen spelen bij het terugdringen van verkeersopstoppingen, luchtverontreiniging en lawaai in de steden; dringt er in dit verband bij de lidstaten op aan het openbaar vervoer te bevorderen zodat het gebruik ervan tegen 2030 zal zijn toegenomen; spoort nationale en lokale overheden eveneens aan de beschikbaarheid van digitale diensten in het openbaar vervoer en op stations te bevorderen, de ontwikkeling van innovatieve vormen van mobiliteit te stimuleren en intelligente vervoersoplossingen en andere geavanceerde technologieën toe te passen; benadrukt dat bij het delen van een auto of autorit en carpoolen de bestaande middelen beter worden benut en wordt bijgedragen aan de vermindering van het aantal auto's in steden; erkent het belang van de Europese programma's voor satellietnavigatie Galileo en EGNOS en mobiele breedbandnetwerken; ondersteunt de opstelling van een regelgevingskader dat het gebruik van nieuwe vormen van mobiliteit en nieuwe modellen voor het delen van voertuigen, waarbij de bestaande middelen beter worden benut, mogelijk maakt;

22. benadrukt het belang van publieke voorlichting over openbaarvervoersaanbiedingen, waarbij onder meer rekening moet worden gehouden met de taalbehoeften van toeristen en de voordelen van een beleid voor duurzaam toerisme; spoort de lokale autoriteiten aan om via internet en op een voldoende aantal schermen in steden realtime-informatie te verstrekken; verzoekt de autoriteiten en vervoerexploitanten om de beschikbaarheid van digitale diensten in het openbaar vervoer en op stations te verbeteren;

23. onderstreept de maatschappelijke voordelen van openbaar vervoer via het spoor wat de toegankelijkheid van stedelijke gebieden, stadsvernieuwing, sociale insluiting en verbetering van het imago van steden betreft;

24. erkent de kwaliteit en diversiteit van de banen die door exploitanten van openbaar vervoer worden aangeboden en de voordelen die dit oplevert voor de economie; verzoekt de Commissie om de bijdrage van het openbaar vervoer aan strategieën voor groene banen en groene groei te monitoren en te evalueren op nationaal en Europees niveau;

25. verzoekt de lidstaten doeltreffende maatregelen te nemen om de veiligheid in het openbaar vervoer te waarborgen, met inachtneming van de bevoegdheden van de lokale autoriteiten;

26. herinnert eraan dat niet-gemotoriseerde individuele mobiliteit, zoals lopen en fietsen, het grootste potentieel voor CO₂-neutraliteit inhoudt;

Donderdag 17 december 2015

27. spoort de lidstaten aan hun strategie om het niet-gemotoriseerd vervoer te verbeteren te herzien, teneinde de convergerende belangen van een verbeterde mobiliteit en het stedelijk milieu samen te brengen; spoort de lidstaten aan om, indien van toepassing, het gebruik van fietsen te bevorderen, onder meer door ambitieuze doelen voor fietspercentages in 2030 te stellen en de omstandigheden voor lopen en fietsen te verbeteren;

28. spoort de Commissie en de lidstaten aan om mensen bewust te maken van de mogelijkheid van fietsen en alternatieve vervoerswijzen, om bij te dragen aan een overstap naar duurzame vervoerswijzen en om de campagne van de Europese mobiliteitsweek te blijven ondersteunen; verzoekt steden om fietsdeelsystemen op te zetten die gekoppeld zijn aan het openbaar vervoer; is ingenomen met initiatieven op nationaal, regionaal en lokaal niveau om evenementen rond het thema „autovrije zondag in de EU” en „EU-fietsdag” te bevorderen en te organiseren teneinde de luchtkwaliteit in steden te verbeteren;

29. spoort particuliere ondernemingen, overheden en de EU-instellingen aan om de diensten voor mobiliteitsbeheer voor hun leden, personeel en bezoekers verder te verbeteren; verzoekt de Commissie en de lidstaten om beleid te stimuleren dat erop is gericht bedrijven aan te sporen het reizen van en naar de werkplek te beperken, onder meer door telewerken toe te staan en te bevorderen en door het gebruik van ICT-technologieën en teleconferenties te stimuleren; is van mening dat mobiliteitsmaatregelen, zoals de maatregelen die worden gecoördineerd door het Europees platform voor mobiliteitsmanagement (EPOMM), een enorm potentieel hebben om verkeersopstoppingen in de steden aan te pakken en ze toegankelijk te maken voor iedereen;

30. spoort de lidstaten en de lokale overheden aan om milieuprestatievoorschriften op te nemen in de procedures voor openbare aanbestedingen, in het bijzonder voor de aankoop van voertuigen voor het openbaar vervoer of voertuigen die door overheidsinstanties zullen worden gebruikt;

Energiebesparing en klimaatbescherming

31. is van mening dat energie-efficiëntie en het gebruik van koolstofarme en hernieuwbare energie van het grootste belang zijn om duurzame stedelijke mobiliteit te bewerkstelligen en tegelijkertijd de milieumomstandigheden te verbeteren, en dat technologieneutraliteit moet worden geëerbiedigd bij het nemen van maatregelen om de EU-doelstellingen voor CO₂-emissies en energiebesparingen te halen;

32. spoort de lidstaten aan de in het Witboek vervoer opgenomen doelstellingen om het aantal auto's dat op conventionele brandstoffen rijdt tegen 2030 te halveren en deze auto's tegen 2050 uit de steden te weren; verzoekt steden om de overstap naar alternatieve vervoerswijzen en minder vervuilende voertuigen te stimuleren en te ondersteunen, daarbij rekening houdend met hun daadwerkelijke CO₂-voetafdruk, teneinde de EU-doelstellingen om de broeikasgasemissies tegen 2050 met 60 % te verminderen, te verwezenlijken; is ingenomen met stimulansen voor reizigers die verschillende vervoerswijzen combineren;

33. wijst op het belang van het gebruik van elektrische voertuigen en voertuigen die worden aangedreven door alternatieve brandstoffen (biobrandstoffen van de tweede en derde generatie, waterstof dat uit duurzame bronnen wordt gewonnen, gecomprimeerd aardgas (CNG) en vloeibaar aardgas (LNG)) om de emissies in de steden terug te dringen; herinnert aan de bepalingen van Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en spoort de lidstaten aan om, in nauwe samenwerking met regionale en lokale autoriteiten en de desbetreffende bedrijven, snel een dergelijke infrastructuur te ontwikkelen, in het bijzonder aan de hand van het trans-Europees vervoersnet (TEN-V); verzoekt de publieke en private sector de installatie van oplaadpunten op collectieve parkeerplaatsen te stimuleren;

34. verzoekt de Commissie en nationale en lokale autoriteiten om, waar mogelijk, de binnenvaart te bevorderen als een geïntegreerde mobiliteitsoplossing voor zachte mobiliteit in steden;

35. onderstreept het belang van een bottom-upbenadering; spreekt daarom zijn duidelijke steun uit voor bijvoorbeeld het door 6 000 deelnemers ondertekende convenant van burgemeesters inzake de terugdringing van de broeikasgasemissies en is ingenomen met de oproep van commissaris Canete van 13 oktober 2015 in Brussel om een ambitieuzer convenant op te zetten; steunt de Commissie in haar positieve rol als actieve katalysator van dergelijke initiatieven;

36. dringt er bij de Commissie en de lidstaten op aan om ambitieuze maatregelen op het gebied van duurzame stedelijke mobiliteit hoog op de agenda te plaatsen van de COP 21 die in december 2015 in Parijs zal plaatsvinden; spoort de Commissie daarom aan de initiatieven van de „Actieagenda” die gericht zijn op duurzame, geïntegreerde stedelijke mobiliteit actief te ondersteunen;

Donderdag 17 december 2015

Innovatie centraal stellen in het onderzoeksbeleid dat gericht is op een slimme aanpak van mobiliteit

37. brengt in herinnering dat slimme vervoersystemen mobiliteit veiliger, efficiënter, milieuvriendelijker en vloeiender maken, en dringt er derhalve bij de Commissie en de lidstaten op aan om hun inspanningen met betrekking tot slimme vervoersystemen te intensiveren, met inbegrip van innovatie en toepassingen op het gebied van de verstrekking van realtime-reisinformatie, in hoge mate geautomatiseerde voertuigen, slimme infrastructuur en slimme verkeerssignalerings-systemen; wijst nogmaals op het belang van slimme vervoersystemen voor het verschaffen van accurate realtimegegevens over verkeer en reizen, en roept de Commissie derhalve op stedelijke mobiliteit op de digitale agenda te plaatsen; spoort belanghebbenden aan om nauw samen te werken bij de ontwikkeling van interoperabele en geïntegreerde mobiliteitsdiensten zoals multimodaal openbaar vervoer, gedeelde mobiliteit en faciliteiten voor intermodale integrale vervoersbewijzen; verzoekt de Commissie de ontwikkeling van innovatieve toepassingen en nieuwe technologieën als prioriteit te behandelen zodat weggebruikers een proactievere rol op zich kunnen nemen door gegevens in het vervoerssysteem in te voeren en te verwerken en zo bij te dragen aan platforms voor mobiliteitsdiensten, in overeenstemming met de EU-voorschriften inzake gegevensbescherming;

38. spoort alle partijen aan de mogelijkheden van gegevens en digitalisering volledig te benutten en deregulering te gebruiken om nieuwe bedrijfsmodellen naar voren te schuiven;

39. verzoekt de Commissie en de lidstaten om steun te bieden voor onderzoeksprogramma's met betrekking tot nieuwe technologieën, nieuwe ondernemingsmodellen en nieuwe geïntegreerde praktijken voor een duurzame stedelijke mobiliteit en stedelijke logistiek; staat achter de Horizon 2020-prioriteiten betreffende maatschappelijke uitdagingen voor slim, groen en geïntegreerd vervoer en stedelijke mobiliteit, evenals de ontwikkeling van „mobiliteit als dienst“-initiatieven in heel Europa; is van mening dat Horizon 2020 een impuls moet geven aan onderzoek en innovatie op het gebied van levenskwaliteit, duurzame banen, demografie, veranderingen in de actieve mobiliteit, en milieu- en klimaatmaatregelen; is van mening dat de Commissie rekening moet houden met deze prioriteiten, voldoende EU-fondsen beschikbaar moet stellen voor toekomstige O&O-activiteiten op het vlak van spoorvervoer en de prestaties van duurzame vervoersoplossingen moet verbeteren;

Stedelijke mobiliteit duurzamer en veiliger maken

40. merkt op dat grondige veiligheidsvoorwaarden en geavanceerd verkeers- en snelheidstoezicht tot een drastische verlaging van het aantal dodelijke ongevallen op de weg en ernstig letsel in steden leiden; wijst erop dat een veiligheidseenheid die tot taak heeft het verkeer te beheren en te controleren en die consequente controles uitvoert met betrekking tot verkeersveiligheids-overtredingen zoals te hard rijden, rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen en het gebruik van mobiele telefoons en andere communicatie- en informatieapparatuur, bijdraagt tot het terugdringen van het aantal wegongevallen in steden;

41. verzoekt de lidstaten en de lokale autoriteiten om de snelheidslimiet in steden uiterlijk in 2020 te heroverwegen, daarbij rekening houdend met de lokale omstandigheden, teneinde met name in woonwijken en rond scholen, onderwijs- en sociale voorzieningen de veiligheid te waarborgen, en na te denken over de ontwikkeling en het ontwerp van veiligere weginfrastructuur; dringt er bij de lidstaten en de lokale autoriteiten op aan alle moderne oplossingen, met inbegrip van geavanceerd slim verkeersbeheer, te benutten, teneinde de veiligheid van alle weggebruikers, inclusief voetgangers, te waarborgen; spoort Europese steden aan optimale werkwijzen inzake veiligheidsbeheer uit te wisselen;

Innovaties op het vlak van duurzaam vrachtvervoer

42. is van mening dat de ontwikkeling van strategieën betreffende innovatieve, duurzame en milieuvriendelijke stadslogistiek, waarbij private en publieke actoren betrokken worden, van cruciaal belang is om verkeersopstoppingen en milieuproblemen in steden op te lossen; is van mening dat logistiek gebaseerd moet zijn op innovatieve vervoersmiddelen; dringt aan op een optimalisering van de toeleveringsketen in stedelijke gebieden, gebaseerd op nieuwe, kosteneffectieve manieren van opereren, technologieën en bedrijfsmodellen; wijst op het belang van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit waarin co-modaliteit voor logistieke strategieën zijn opgenomen, en onderstreept dat in voorkomend geval binnenvaart en zeehavens moeten worden opgenomen in logistieke strategieën en plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit; dringt er bij de bevoegde autoriteiten op aan om, waar mogelijk, zwaar vrachtverkeer in stedelijke gebieden te beperken;

43. wijst erop dat dichtbebouwde gebieden en andere gebieden zoals winkelcentra en -gebieden te maken hebben met meer wegverkeer en verkeersopstoppingen, en wijst op het belang van doeltreffende en alomvattende planningsmaatregelen om deze knooppunten te koppelen aan efficiënt openbaar vervoer en slimme thuisbezorgdiensten;

Donderdag 17 december 2015

44. verzoekt de Commissie beleid te ontwikkelen waarmee de sector vrachtvervoer wordt gestimuleerd om het vrachtwagenbestand te vergroenen en lokale autoriteiten aan te sporen om exploitanten steun en/of stimulansen te bieden om het stedelijk vrachtvervoer duurzamer te maken; herinnert eraan dat vervoer per spoor en andere duurzamere vervoerswijzen, in combinatie met goed doordachte overstappunten en logistiek, een belangrijke rol kunnen spelen bij het vervoer van goederen naar de rand van de steden;

Externe kosten tot een minimum beperken en zorgen voor kwalitatief betere investeringen

45. benadrukt dat kosten-batenbeoordelingen van investeringen gericht moeten zijn op het optimaliseren van externe maatschappelijke voordelen en het minimaliseren van externe kosten die ontstaan door bijvoorbeeld klimaatverandering, ongevallen, gezondheid, geluidsoverlast, luchtverontreiniging en gebruik van ruimte;

46. benadrukt dat stedelijke mobiliteit moet bijdragen aan en volledig worden opgenomen in de EU-doelstellingen op het vlak van efficiënte hulpbronnen, vooral de doelstellingen die verband houden met de circulaire economie;

47. herinnert eraan dat tolheffing en parkeertarieven in de stad op basis van de beginselen non-discriminatie, interoperabiliteit en „de vervuiler betaalt” onderdeel kunnen vormen van een geïntegreerd beleid voor stedelijke mobiliteit;

48. herinnert aan het beginsel „besteding van inkomsten” met betrekking tot tolheffing, en pleit er, indien van toepassing, voor dat een percentage van de inkomsten uit het gebruik van weginfrastructuur (tolheffing en/of eurovignetten) wordt besteed aan de duurzame verbetering van de duurzame stedelijke mobiliteit;

49. is van mening dat stedelijke mobiliteit in voorkomend geval terug te zien moet zijn in de maatregelen in het kader van de Connecting Europe Facility/het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V), mits in overeenstemming met de TEN-V-wetgeving, met inbegrip van steun voor stedelijke knooppunten en de opname van mobiliteitsplannen voor steden in grensstreken, aangezien aldus de economische en sociale ontwikkeling wordt bevorderd en een betere toegankelijkheid wordt ondersteund; is van mening dat een efficiënte verbinding tussen verschillende vervoersmiddelen en tussen vervoersnetwerken, met inbegrip van voorstedelijke en interregionale netwerken, de mobiliteit van burgers zou verbeteren; ondersteunt de ontwikkeling van een geïntegreerd kaartverkoopsysteem, dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer zou kunnen verbeteren;

50. verzoekt de Commissie, de lidstaten en de lokale autoriteiten om de nieuwe financieringsmogelijkheid voor stedelijke projecten in het kader van de Connecting Europe Facility te benutten voor stedelijke knooppunten; herinnert aan de mogelijkheid om in het kader van de Connecting Europe Facility synergieprojecten te financieren met een extra medefinancieringspercentage van vervoersprojecten op het vlak van energie en telecommunicatie, hetgeen een enorm potentieel voor stadsprojecten biedt; verzoekt de Commissie om bij de evaluatie van de begroting van het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het Cohesiefonds toereikende EU-financiering te reserveren voor projecten op het vlak van duurzame stedelijke mobiliteit; verzoekt de bevoegde autoriteiten te zorgen voor een sterke koppeling tussen slim en duurzaam beleid inzake stedelijke mobiliteit aan de ene kant en met EU-fondsen gefinancierde projecten op het vlak van stedelijke mobiliteit aan de andere kant, en duidelijke doelstellingen en indicatoren voor de gebruikmaking ervan vast te leggen teneinde onderbenutting van de projecten en ondermijning van de economische en sociale voordelen ervan te voorkomen; erkent de noodzaak van nieuwe vormen van duurzame financiering voor openbaar vervoer die voor ecologische duurzaamheid, digitalisering en toegankelijkheid zorgen en tegelijkertijd de economie van stedelijke gebieden stimuleren en nieuwe banen scheppen;

51. wijst op het onlangs opgerichte Europees Fonds voor strategische investeringen (EFSI) en de in dit instrument bijzondere aandacht voor en nadruk op horizontale prioriteiten en slimme en duurzame stedelijke projecten; roept de Commissie en de lidstaten op duurzame stedelijke mobiliteitsprojecten te ondersteunen en te zorgen voor de nodige synergiën tussen de verschillende financieringsbronnen en -programma's, en de koppeling te maken tussen stedelijke mobiliteit, de Nieuwe Digitale Agenda en de energie-unie;

52. benadrukt het belang van capaciteitsopbouw van lokale autoriteiten, alsook van agglomeraties teneinde geïntegreerde ontwikkelingsstrategieën uit te werken en ten uitvoer te leggen die de omstandigheden bevorderen voor samenwerking tussen verschillende regio's en aldus de onderlinge afhankelijkheid en complementariteit ten goede komen.

53. is van mening dat investeringen in duurzaam openbaar vervoer niet enkel een oplossing bieden voor problemen in verband met stedelijke mobiliteit, maar ook „elementen van stadshernieuwing” omvatten die van invloed zijn op het algemene economische systeem van de stad en de verwezenlijking van een groene stadsomgeving en toegang tot centra voor gemengd gebruik (commercieel, residentieel, vrije tijd, cultureel en educatief) mogelijk maken; onderstreept dat een behoorlijke coördinatie van mobiliteit en stadsplanning van cruciale betekenis is voor een maximaal effect van de investeringen;

Donderdag 17 december 2015

54. dringt erop aan dat jongerenwerkgelegenheidsinitiatieven en andere ESIF-middelen eveneens worden ingezet op terreinen die de ontwikkeling van duurzame stedelijke mobiliteit stimuleren; onderstreept dat de uitvoering van stedelijke mobiliteitsprojecten een positief effect heeft op alle regio's met hun inwoners, doordat ze de invulling van bestaande banen of nieuwe banen op relevante gebieden bevorderen, met inbegrip van beroepen waarvoor een personeelstekort bestaat;

55. dringt er bij de Commissie op aan goed toegankelijke overzichten van door de EU medegefinancierde programma's voor stedelijke mobiliteit op te stellen; dringt voorts aan op de verstrekking van gebruikersvriendelijkere informatie over de medefinancieringsmogelijkheden van de Unie voor projecten op het gebied van openbaar stadsvervoer; verzoekt de Commissie er bij het beheer van door de EU gefinancierde projecten voor stedelijke mobiliteit voor te zorgen dat: a) beheersinstrumenten worden ingezet om de kwaliteit van de diensten en de gebruikerstevredenheid te monitoren, zodra een project operationeel is, b) projecten voor stedelijke mobiliteit deel uitmaken van een deugdelijk mobiliteitsbeleid, en c) de hierboven genoemde kwesties ook worden aangepakt door de autoriteiten in de lidstaten; vraagt de Commissie om een kwalitatieve en kwantitatieve analyse aan te leveren van de steun uit hoofde van het cohesiebeleid voor duurzame stedelijke mobiliteit wanneer zij begint aan haar tussentijdse uitvoeringsevaluatie van de ESIF;

Netwerken van efficiënte mobiliteitssystemen integreren en samenwerking bevorderen

56. verzoekt de lidstaten meerlagige governance te stimuleren ter bevordering van de samenwerking tussen regionale, nationale en Europese autoriteiten bij de uitwerking van beleidsmaatregelen die de ontwikkeling, de implementatie en de monitoring van stedelijke beleidsmaatregelen met een duidelijk effect op stedelijk niveau omvatten;

57. verwijst naar het initiatief „The citizens' network” van de Commissie als een goede basis voor de bevordering en de ondersteuning van intermodale, duurzame mobiliteitsketens, die als volgt worden ingedeeld: lopen/fietsen/openbaar-collectief vervoer, parallel aan het delen van een auto/carpoolen/taxi's;

58. verzoekt de Commissie om de uitwisseling van beste praktijken en richtsnoeren te bevorderen en aan te moedigen teneinde problemen op het gebied van duurzame mobiliteit op te lossen en de overdracht van kennis en technologie op gebied van duurzame mobiliteit te vergemakkelijken, in het bijzonder ten behoeve van publieke en private belanghebbenden die oplossingen voor duurzame mobiliteit ontwikkelen en van de sociale en solidaire economie; verzoekt de Commissie een netwerk voor stedelijke mobiliteit op te zetten met voorbeelden van beste praktijken op het vlak van ruimtelijke ordening en de benutting van ruimte; verzoekt de lidstaten steden aan te sporen deel te nemen aan het initiatief „Slimme steden en gemeenschappen — Europees Innovatiepartnerschap”; verzoekt de Commissie en de lidstaten voorlichtingscampagnes op te zetten ter stimulering van mobiliteit die efficiënt en duurzaam is en minder afhankelijk van particuliere conventioneel aangedreven auto's;

59. ondersteunt de werkzaamheden van het waarnemingscentrum voor stedelijke mobiliteit (Eltis) en is van mening dat de communicatie over dit initiatief, met inbegrip van het webportaal ervan, moet worden versterkt;

60. verwelkomt de inspanningen van de Commissie bij de coördinatie en consolidatie van EU-initiatieven op gebied van stedelijke mobiliteit, zoals CIVITAS 2020 voor onderzoek en innovatie, het waarnemingscentrum voor stedelijke mobiliteit, voor de uitwisseling van beste praktijken en ervaringen, en het Platform voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning; roept de Commissie op tot grotere inspanningen tegen de versnippering en het gebrek aan coördinatie tussen de desbetreffende EU-initiatieven en -programma's en zich het succes van programma's als URBAN en URBACT voor ogen te houden; roept de Commissie op de autoriteiten in de lidstaten aan te moedigen om netwerken van topniveau op het gebied van stedelijke mobiliteit op te zetten, door te gaan met de inspanningen van het CIVITAS 2020-initiatief en meer Europese burgers aan te sporen zich bij dit project aan te sluiten;

61. is ervan overtuigd dat er extra inspanningen nodig zijn om netwerken op te zetten en EU-proefprojecten te coördineren, bijv. door Civitas, Polis en Eltis, en steden met hun praktische ervaring en kennis te betrekken bij de besprekingen over de tenuitvoerlegging van toekomstig mobiliteitsbeleid; dringt er dan ook bij de Commissie op aan goed toegankelijke overzichten van door de EU medegefinancierde programma's voor stedelijke mobiliteit op te stellen; pleit er verder voor om op gebruiksvriendelijke wijze duidelijk te maken hoe er een beroep kan worden gedaan op de medefinanciering van de EU voor programma's voor stedelijke mobiliteit; benadrukt dat er niet alleen infrastructuur gefinancierd moet worden, maar ook IT-diensten, monitoringprocedures en interregionale projecten, en dat er strategische partnerschappen moeten worden opgezet tussen het bedrijfsleven en Europese steden om de stadssystemen van de toekomst te ontwikkelen;

Donderdag 17 december 2015

62. pleit voor een sterke koppeling tussen mobiliteitsplanning en stedelijke duurzaamheid en andere initiatieven zoals Smart Cities of het Burgemeestersconvenant, die gericht zijn op een duurzamer en meer zelfvoorzienende stad; is van mening dat de vrijwillige toezegging in het Burgemeestersconvenant als springplank kan dienen om alle partijen aan te spreken die zijn betrokken bij het opzetten van een mobiliteits- en duurzaamheidsplanning waaraan op een kostenefficiënte manier bekendheid kan worden gegeven; verwelkomt het initiatief „CITIES — Steden van morgen: investeren in Europa” en vraagt de Commissie om bestaande platforms te gebruiken als communicatiekanalen waar de belanghebbenden van duurzame stedelijke ontwikkeling bijeen kunnen komen;

o

o o

63. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.
