

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's over het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit**

(COM(2021) 811 final)

(2022/C 323/18)

Rapporteur: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Raadpleging	Europese Commissie, 21.1.2022
Rechtsgrondslag	Artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	7.4.2022
Goedkeuring door de voltallige vergadering	18.5.2022
Zitting nr.	569
Stemuitslag	
(voor/tegen/onthoudingen)	203/1/8

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) is ingenomen met de mededeling van de Europese Commissie over het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit. De publicatie van dit document komt op het juiste moment gelet op de uitdagingen die verband houden met de noodzaak zorg te dragen voor het milieu en de uitdagingen die zijn ontstaan in de context van de COVID-19-pandemie, die de manier heeft veranderd waarop mensen denken over mobiliteit en meer in het algemeen over leven en werken in steden. Er dient een passend evenwicht te worden gevonden tussen milieubescherming en inclusieve stedelijke mobiliteit. De noodzaak om emissies terug te dringen mag niet leiden tot verminderde mobiliteit en vervoersgerelateerde uitsluiting.

1.2. Het EESC vindt dat het recht op mobiliteit moet worden erkend als fundamenteel mensenrecht en dat dit recht ook moet worden opgenomen in de Europese pijler van sociale rechten. Daarom pleit het voor ambitieuze EU-maatregelen voor inclusief stedelijk vervoer. Mobiliteit moet worden beschouwd als factor die gelijkheid en met name gelijke kansen kan bevorderen.

1.3. Het EESC roept de verschillende overheidsniveaus op om samen met vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en burgers de handen ineen te slaan en de mobiliteit te verbeteren, niet alleen in steden, maar ook op grotere schaal, in functionele stedelijke gebieden (m.i.v. peri-urbane en landelijke gebieden). Met name zouden zij plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit ("Sustainable Urban Mobility Plans", SUMP's), plannen voor duurzame stedelijke logistiek ("Sustainable Urban Logistics Plans", SULP's) en ruimtelijke-ordeningsplannen moeten opstellen die verder reiken dan stadsgrenzen. Een en ander moet zijn beslag krijgen in het kader van de herziening van de TEN-T-verordening wat stedelijke knooppunten betreft. Het EESC vindt dat dit soort knooppunten onestopshops ("mobipunten") moeten zijn.

1.4. Verder dringt het EESC aan op een participatieve benadering van het planningsproces. Alleen door alle belanghebbenden op het gebied van stedelijk vervoer daarbij te betrekken zou dat tot veranderingen in de gewenste richting kunnen leiden. Het EESC staat derhalve positief tegenover het voorstel om de samenstelling van de deskundigengroep inzake stedelijke mobiliteit te wijzigen en deze groep ook open te stellen voor niet-overheidsvertegenwoordigers. Het stelt voor deze groep uit te breiden met vertegenwoordigers van verschillende maatschappelijke groeperingen en uit diverse sociale milieus en dan vooral jongeren. Het EESC is zelf ook bereid deel te nemen aan de werkzaamheden van dit orgaan. Voornoemde aanpak zou tevens de uitwerking van SUMP's en SULP's kunnen bevorderen. Daarnaast wil het EESC wijzen op het belang van voorlichting aan consumenten en bedrijven over het stedelijke mobiliteitsaanbod en logistieke mogelijkheden, met name het optimaliseren van het autogebruik. Educatie en een brede samenwerking tussen diverse instellingen en organisaties zijn in dit verband van cruciaal belang.

1.5. Het is van het grootste belang te zorgen voor adequate langetermijnfinanciering voor mobiliteitsmaatregelen. De lidstaten en de lokale overheden worden aangemoedigd om eigen middelen in te zetten, waarmee ze, naast de uitwerking van SUMP's en SULP's, blij kunnen geven van de politieke wil om op dit gebied veranderingen tot stand te brengen. Daarbij zou onder meer nagedacht moeten worden over de toewijzing van specifieke middelen voor de ontwikkeling van vervoersinfrastructuur binnen het kader van EU-fondsen.

1.6. Het EESC benadrukt dat er maatregelen moeten worden genomen om banen in de sector stedelijke mobiliteit aantrekkelijker te maken, met name in het openbaar vervoer, waar een tekort bestaat aan medewerkers en het personeelsbestand vergrijsd. Het is noodzaak via sociaal overleg de arbeidsvoorwaarden te verbeteren. Dat geldt ook voor de situatie van werknemers van digitale platforms die mobiliteitsdiensten aanbieden. Het EESC herinnert eraan dat de Commissie een voorstel heeft gedaan om de omstandigheden van de mensen die voor digitale platforms werken, te verbeteren. Nu moet ervoor worden gezorgd dat de desbetreffende richtlijn doeltreffend ten uitvoer wordt gelegd.

1.7. Het EESC erkent dat het openbaar vervoer een bijzondere rol speelt bij de verbetering van de mobiliteit in steden en peri-urbane gebieden. Dit soort vervoer moet van hoge kwaliteit en toegankelijk zijn. In de huidige gezondheidssituatie is ook veiligheid een niet onbelangrijk aspect. Daarom dringt het EESC aan op ambitieuze maatregelen om het openbaar vervoer te versterken, temeer daar dit vervoer van bijzonder belang is voor de bevordering van gelijke kansen.

1.8. De voortschrijdende digitalisering brengt nieuwe kansen en bedreigingen met zich mee. Het EESC erkent het potentieel van digitale oplossingen en steunt de ontwikkeling daarvan. Er moet echter op worden gelet dat de komst van nieuwe mobiliteitsinstrumenten niet leidt tot minder mobiliteitsmogelijkheden voor degenen die daar om uiteenlopende redenen niet mee kunnen of niet mee weten om te gaan. Verbetering van de digitale vaardigheden en een veilige digitale omgeving zijn daarom van groot belang. Daarnaast roept het EESC op tot transparant en democratisch beheer van de gegevens die via digitale toepassingen zijn verkregen.

1.9. Het EESC staat achter de inspanningen om een betrouwbare en vergelijkende databank van mobiliteitsindicatoren op te zetten. Het beveelt aan prioriteit te geven aan de indicatoren die zijn opgenomen in duurzameontwikkelingsdoelstelling (SDG) 11 van de VN. De verzameling en verwerking van gegevens vergt echter aanzienlijke inspanningen van overheidsdiensten. Op diverse niveaus moeten die diensten daar dan ook bij worden ondersteund.

## 2. Achtergrond

2.1. Uit de statistieken over stedelijke mobiliteit blijkt dat het een hele uitdaging zal zijn om mobiliteitsgedrag en mobiliteitskeuzes te veranderen<sup>(1)</sup>. Stedelingen zijn gehecht aan hun auto en dat heeft sociale, economische en milieugevolgen. Ook de Europese Rekenkamer heeft gewezen op de omvang van de uitdaging om de overstap te maken naar duurzame mobiliteit en schreef daarover: "Er is met name geen duidelijke trend in de richting van duurzamere vervoerswijzen."<sup>(2)</sup>

2.2. De Europese Commissie stelt in haar mededeling maatregelen voor om de manier waarop de stedelijke mobiliteit is georganiseerd ingrijpend te veranderen. Haar doel is om van de huidige aanpak die is gericht op een vlotte doorstroming van het verkeer, over te stappen naar een aanpak waarbij ernaar wordt gestreefd personen en goederen op een duurzamere manier te verplaatsen.

2.3. Volgens de Commissie moet dit leiden tot een steviger fundament voor collectief vervoer (waaronder openbaar vervoer), betere opties op het gebied van actieve mobiliteit en efficiënte emissievrije stedelijke logistiek en efficiënte leveringen over de laatste kilometer. Een cruciale rol is daarbij weggelegd voor multimodaliteit, waarbij gebruik moet worden gemaakt van digitale oplossingen. Een en ander zou betere verbindingen tussen stedelijke en peri-urbane gebieden en meer efficiëntie mogelijk moeten maken.

2.4. De mededeling moet worden gezien in de context van de dubbele (groene en digitale) transitie. Wat het vervoer betreft, zal daaraan worden bijgedragen met een versterking van de stedelijke knooppunten binnen het TEN-T, waaronder de bevordering van multimodaliteit in zowel het passagiers- als goederenvervoer. Dit betekent ook dat de mogelijkheden die de digitalisering biedt, ten volle zullen worden benut.

## 3. Algemene opmerkingen

3.1. Het EESC kan zich vinden in de opmerkingen en aanbevelingen van de Commissie. Steden en stedelijke mobiliteit moeten zich ontwikkelen en aanpassen aan nieuwe omstandigheden. Stedelijke mobiliteit wordt terecht gezien als een breed concept dat alle aspecten van het stadsleven omvat en de randvoorwaarden moet scheppen om economische, sociale en milieudoelstellingen te kunnen verwezenlijken. Het is van belang hierop te wijzen in het licht van de moeilijkheden die de vervoerssector ondervindt ten gevolge van de COVID-19-pandemie. Daarnaast beschouwt het EESC openbaar vervoer als een onderdeel van het beleid ter bestrijding van ongelijkheid en met name ongelijke kansen.

<sup>(1)</sup> <https://www.eiturbanmobility.eu/>  
[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger\\_mobility\\_statistics#Distance\\_covered](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_mobility_statistics#Distance_covered)

<sup>(2)</sup> Speciaal verslag nr. 6/2020 van de Europese Rekenkamer "Duurzame stedelijke mobiliteit in de EU: geen aanzienlijke verbetering mogelijk zonder inzet van de lidstaten".

3.2. Het EESC beschouwt mobiliteit als een grondrecht. Daarvoor baseert het zich op de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens, waarin staat dat eenieder het recht heeft zich vrij te verplaatsen. Het herinnert in dit verband ook aan een beginsel uit de Europese pijler van sociale rechten: "Iedereen heeft recht op toegang tot essentiële diensten van goede kwaliteit waaronder [...] vervoer [...]". Desondanks stelt het EESC vast dat de huidige stedelijke mobiliteitsinfrastructuur niet voor iedereen in gelijke mate toegankelijk is. Vervoer zou echter zo inclusief mogelijk moeten zijn.

3.3. Het EESC waardeert de inspanningen van de Commissie om de stedelijke mobiliteit te verbeteren. Het realiseert zich echter dat de lokale overheden en de lidstaten qua besluitvorming op dit vlak de grootste vinger in de pap hebben. Daarom roept het hen op actieve maatregelen te nemen om de mobiliteit te ontwikkelen, zoals de uitwerking van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit ("Sustainable Urban Mobility Plans", SUMP's) en plannen voor duurzame stedelijke logistiek ("Sustainable Urban Logistics Plans", SULP's). Dat laatste gebeurt nu nog te weinig door onder meer een gebrek aan politieke wil. Verder benadrukt het EESC dat de overheden op de diverse besluitvormingsniveaus moeten samenwerken, zowel onderling als met maatschappelijke organisaties en burgers. Tevens dringt het er bij de lidstaten op aan om eigen middelen te investeren in de ontwikkeling en het onderhoud van stedelijke mobiliteitsinfrastructuur. Daarbij zou onder meer nagedacht moeten worden over de toewijzing van specifieke middelen voor de ontwikkeling van vervoersinfrastructuur binnen het kader van EU-fondsen.

3.4. Het EESC deelt het standpunt van de Commissie over SUMP's en SULP's. Helaas beschikken veel steden in de EU nog steeds niet over dergelijke plannen, wat erop kan wijzen dat de uitwerking ervan een aanzienlijke financiële en organisatorische last is. De voorstellen van de Commissie vormen wat dit betreft een stap in de goede richting. Het EESC zal zich ook zelf gaan inzetten om het gebruik van deze instrumenten te stimuleren. Verder pleit het ervoor dit soort plannen te promoten bij bedrijven. Belangrijk is dat de plannen inspelen op actuele trends. Als de huidige situatie op lange termijn niet significant verbetert, moet worden overwogen om de uitwerking van SUMP's en SULP's verplicht te stellen, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel.

3.5. In de mededeling wordt veel aandacht besteed aan de milieugevolgen van de ontwikkeling van het stadsvervoer. Er dient een passend evenwicht te worden gevonden tussen die ontwikkeling en milieubescherming. De noodzaak om emissies terug te dringen mag niet leiden tot verminderde mobiliteit en vervoersgerelateerde uitsluiting. Het EESC stelt voor prioriteit te geven aan maatregelen om het gebruik van emissiearme voertuigen aan te moedigen en om bedrijven, maatschappelijke organisaties en consumenten bij de aanschaf van dergelijke voertuigen te ondersteunen. Tegelijkertijd moet hun het volledige spectrum van mobiliteitsmogelijkheden worden gepresenteerd, zodat de behoefte aan verplaatsingen met de eigen auto geheel of gedeeltelijk zal verdwijnen.

3.6. Adequate ruimtelijke ordening is van cruciaal belang. Mobiliteitstrends moeten worden gevolgd en er moet voldoende openbare ruimte worden gereserveerd voor de ontwikkeling van nieuwe vervoerswijzen en de uitbouw van openbaarvervoersnetwerken. Om de levenskwaliteit in ver van stedelijke centra gelegen gebieden op peil te houden, moet worden gezorgd voor passende infrastructuur ten behoeve van de inwoners van deze gebieden. Het is belangrijk dat de bedrijfsmodellen voor nieuwe mobiliteitsvormen worden aangepast aan de infrastructuur in steden. Als het potentieel daarvan niet toereikend is, moeten partnerschappen worden ondersteund om stedelijke mobiliteitstrends en de toepassing daarvan in de EU en op mondiaal niveau te monitoren. Het EESC zal daarbij helpen.

3.7. Steden, peri-urbane en landelijke gebieden zouden moeten samenwerken om SUMP's en SULP's op te stellen voor grote functionele gebieden. Doel is suburbanisatie en chaotisch ruimtegebruik tegen te gaan.

3.8. Het EESC onderschrijft het belang dat in de mededeling wordt gehecht aan de versterking van de stedelijke knooppunten binnen het TEN-T voor passagiers en goederen, en beaamt dat dit aspect bij de herziening van de TEN-T-verordening<sup>(3)</sup> in aanmerking moet worden genomen. In dit verband wil het benadrukken dat steden zich niet los van de omliggende gebieden kunnen ontwikkelen. Essentieel zijn daarom vervoersverbindingen tussen steden, peri-urbane en landelijke gebieden die de bevolking in staat stellen zich vlot te verplaatsen en die het mogelijk maken het potentieel van de verschillende gebieden en hun inwoners ten volle te benutten. Het EESC vindt dat dit soort knooppunten onestopshops ("mobipunten") moeten zijn. Dat wil zeggen niet alleen plekken waar simpelweg van de ene op de andere vervoerswijze kan worden overgestapt, maar alomvattende centra voor vervoersdiensten, waar reisinformatie wordt verstrekt en vervoersgerelateerde producten en diensten worden aangeboden, waaronder vervoer van goederen. Voor treinstations zou volgens het EESC in dit verband een speciale rol kunnen zijn weggelegd.

3.9. Het EESC is het er mee eens dat de goederenlogistiek koolstofvrij moet worden gemaakt, bijvoorbeeld via de uitwerking van SULP's, waarbij de nadruk moet liggen op duurzaamheid en verbetering van de multimodaliteit met oog voor emissievrije oplossingen, technologieën en voertuigen. Het is van belang publieke en particuliere partijen bij dit proces te betrekken en transitieproblemen adequaat aan te pakken.

<sup>(3)</sup> Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

3.10. Het zal een uitdaging voor de vervoerssector worden om personeel aan te trekken. Een van de vastgestelde problemen is de hoge leeftijd van werknemers. Tegelijkertijd is er weinig belangstelling voor banen in het stedelijk openbaar vervoer. Daarom zijn er personeelstekorten, wat gevolgen heeft voor de kwaliteit van de dienstverlening. De COVID-19-pandemie heeft echter duidelijk laten zien dat werknemers in de vervoerssector een belangrijke rol spelen om ervoor te zorgen dat hele gemeenschappen kunnen blijven functioneren. Daarom moet werken in deze sector aantrekkelijker worden gemaakt door fatsoenlijke en billijke arbeidsvoorwaarden te garanderen. Bovendien is het van groot belang dat onderwijs over duurzame mobiliteit wordt opgenomen in de lesprogramma's op scholen en het jeugdwerk en dat opleidingsprogramma's aantrekkelijker en interactiever worden gemaakt voor jongeren, onder meer binnen het Erasmus+-programma. Via sociaal overleg moeten daartoe oplossingen worden ontwikkeld.

3.11. In openbare aanbestedingen voor openbaarvervoersdiensten in steden zou bij de selectie van de beste offertes rekening moeten worden gehouden met een reeks sociale en milieucriteria, met inachtneming van de vereisten uit Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(4)</sup>.

3.12. Het openbaar vervoer is van cruciaal belang voor de ontwikkeling van de mobiliteit. Daarom moet het openbaar vervoer worden bevorderd, onder meer door doelstellingen voor de komende jaren vast te stellen. Daarbij mogen aspecten als toegankelijkheid, betaalbaarheid, veiligheidsgevoel, betrouwbaarheid en stiptheid niet worden vergeten. Tegelijkertijd moet bij de burgers het vertrouwen worden vergroot dat reizen met het stedelijk openbaar vervoer vanuit gezondheidsoogpunt veilig is, óók tijdens gezondheidscrisis zoals de COVID-19-pandemie. Verder dient te worden benadrukt dat het gebruik van het openbaar vervoer niet mag worden geassocieerd met armoede en dat het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt bij de bevordering van gelijke kansen, waaronder gendergelijkheid. Het EESC pleit voor een financieringskader voor de lange termijn voor de ontwikkeling van openbaarvervoersinfrastructuur.

3.13. In de mededeling wordt gewezen op kwesties in verband met het gebruik van mobiliteit als dienst (Mobility as a Service, MaaS). De ontwikkelingen op dat gebied zouden verder moeten gaan omdat er een enorm potentieel ligt voor de productie van grote hoeveelheden gegevens, maar er is bezorgdheid over de vraag of de door mobiliteitstoepassingen verwerkte gegevens niet op ongeoorloofde wijze zullen worden gebruikt. Daarom moet er een passend regelgevingskader komen om te waarborgen dat de democratische transparantiebeginselen in de organisatie van het stadsvervoer worden geëerbiedigd. Publieke controle is in dit verband noodzakelijk. Daarnaast hebben de lokale en regionale overheden steun nodig voor de ontwikkeling van op artificiële intelligentie gebaseerde technologieën. Het EESC wijst erop dat de ontwikkeling van moderne digitale mobiliteitsinstrumenten er niet toe mag leiden dat degenen die daar om uiteenlopende redenen niet mee kunnen of niet mee weten om te gaan, worden buitengesloten. Het is zaak de digitale vaardigheden van de burgers te ontwikkelen.

3.14. Het EESC onderstreept het belang van bewustmaking en voorlichting over moderne mobiliteit. De bevolking moet worden uitgelegd wat de voordelen zijn van het vervuilen van de auto voor andere vervoerswijzen. Het optimaliseren van het autogebruik is van groot belang. Naast de organen en initiatieven van de EU spelen ook maatschappelijke organisaties en netwerken<sup>(5)</sup> een belangrijke rol in dit verband. Een succesvol voorbeeld is Civitas. Het EESC stelt verder voor om toerisme in steden waarbij gebruik wordt gemaakt van duurzame vormen van mobiliteit, te ondersteunen.

3.15. Het EESC wil graag deelnemen aan de werkzaamheden van de deskundigengroep inzake stedelijke mobiliteit. Het beaamt dat de samenstelling en werkwijze van deze groep moeten worden gewijzigd. Het openstellen ervan voor niet-overheidsvertegenwoordigers is een stap in de goede richting. De groep zou diverser moeten worden en ook vertegenwoordigers van verschillende maatschappelijke groeperingen en uit diverse sociale milieus moeten omvatten. Deze opmerkingen gelden eveneens voor andere mobiliteitsinstanties op verschillende niveaus.

3.16. Het EESC kan zich vinden in het voorstel van de Commissie om de geharmoniseerde indicatoren voor stedelijke mobiliteit te verbeteren. In de mededeling wordt dit verband verwezen naar SDG 11, die is bedoeld om steden en menselijke nederzettingen tegen 2030 inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam te maken. Specifieke doelstellingen kunnen als leidraad dienen voor het EU-beleid op dit vlak en voor de ontwikkeling van indicatoren. Die laatste moeten gegarandeerd vergelijkbaar en actueel zijn. Daarom dringt het EESC aan op steun voor de diensten die op verschillende niveaus verantwoordelijk zijn voor het verzamelen van gegevens en het produceren van statistieken. De SUMI<sup>(6)</sup> zouden moeten worden gebruikt als basis voor verdere werkzaamheden, waarbij rekening moet worden gehouden met de daarmee opgedane ervaringen.

<sup>(4)</sup> Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1).

<sup>(5)</sup> Bijvoorbeeld EIT Urban Mobility en stedenverbanden.

<sup>(6)</sup> <https://civitas.eu/tool-inventory/sumi-sustainable-urban-mobility-indicators>

#### 4. Bijzondere opmerkingen

4.1. Het EESC wijst erop dat reisinformatie die voor alle passagiers toegankelijk is, integraal deel moet uitmaken van openbaarvervoersdiensten. Een grote verscheidenheid aan tarieven, tariefzones en bijbehorende vervoersbewijzen maakt vlot reizen lastig. Vooral mensen die een stad slechts kort bezoeken, ondervinden daardoor problemen. Het EESC pleit voor de invoering van eenvoudige en heldere tariefsystemen.

4.2. Veel jongeren hechten groot belang aan een volledig andere beleidsbenadering waarin gezonde, klimaatvriendelijke en duurzame mobiliteit centraal staat <sup>(7)</sup>. Het EESC moedigt daarom inspanningen aan om een meer gestructureerde jongerenparticipatie op het gebied van klimaat en duurzaamheid in de besluitvormingsprocessen van de EU tot stand te brengen <sup>(8)</sup>, en om initiatieven als DiscoverEU voort te zetten.

4.3. De Commissie verwijst in de mededeling terecht naar platformwerk, dat ook in de mobiliteitssector voorkomt. De laatste jaren zijn in dit verband een reeks problemen en uitdagingen aan het licht gekomen, onder meer ten aanzien van arbeidsvoorwaarden. Het EESC herinnert eraan dat de Commissie een voorstel heeft gedaan om de omstandigheden van de mensen die voor digitale platforms werken, te verbeteren. Nu moet ervoor worden gezorgd dat de desbetreffende richtlijn doeltreffend ten uitvoer wordt gelegd.

4.4. Het EESC merkt op dat de detailhandelssector in belangrijke mate kan bijdragen aan de verwezenlijking van de doelstellingen voor stedelijke mobiliteit, mits in de detailhandel rekening wordt gehouden met de uitgangspunten van het "nabijheidsmodel", met name wat essentiële producten betreft. Lokale handel zou ertoe moeten leiden dat meer gebruik wordt gemaakt van duurzame oplossingen. Ook dienen nieuwe trends te worden gevolgd, zoals luchtmobiliteit, die een nieuw soort diensten zou kunnen opleveren.

4.5. In de mededeling wordt de binnenvaart genoemd als vervoerswijze die van belang kan zijn voor zowel de vergroening van het stedelijk vervoer als van de "laatste kilometer" van het goederenvervoer. In dit verband verwijst het EESC naar zijn advies over Naiades III <sup>(9)</sup>, waarin het aanbevelingen heeft gedaan voor oplossingen hieromtrent. Het schrijft daarin onder meer dat bepaalde voorwaarden moeten worden gecreëerd voor de ontwikkeling van de binnenvaart in steden, waaronder de aanleg van passende infrastructuur en de uitbreiding van de preferentiële behandeling die al geldt voor het openbaar vervoer over land naar het openbaar vervoer over binnenwateren.

Brussel, 18 mei 2022.

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Christa SCHWENG

<sup>(7)</sup> Youth Position Paper, Wenen, 2021, <https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/the-pep.html>

<sup>(8)</sup> PB C 429 van 11.12.2020, blz. 44.

<sup>(9)</sup> PB C 194 van 12.5.2022, blz. 102.