

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de rol van vervoer bij de realisering van de duurzameontwikkelingsdoelstellingen en daarmee samenhangende gevolgen voor de EU-beleidsvorming

(initiatiefadvies)

(2018/C 367/02)

Rapporteur: **Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA**

Besluit van de voltallige vergadering	15.2.2018
Rechtsgrondslag	Artikel 29, lid 2, reglement van orde Initiatiefadvies
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatie- maatschappij
Goedkeuring door de afdeling	28.6.2018
Goedkeuring door de voltallige vergadering	11.7.2018
Zitting nr.	536
Stemuitslag	136/0/3
(voor/tegen/onthoudingen)	

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Vervoer is een onmisbare factor voor het realiseren van bepaalde duurzameontwikkelingsdoelstellingen (*sustainable development goals* of SDG's). Het levert een belangrijke bijdrage aan de SDG's die betrekking hebben op economische ontwikkeling, industrie en het midden- en kleinbedrijf (mkb), of op handel en investeringen. Vervoer helpt zo ook de SDG's te verwezenlijken die werkgelegenheid en welzijn beogen te bevorderen en naar minder ongelijkheid en uitsluiting streven. Ondertussen brengt de vervoerssector tal van uitdagingen op het gebied van duurzame ontwikkeling met zich mee, zoals de noodzaak om de klimaat- en milieueffecten te verminderen, de vervoerssystemen en de verkeersveiligheid te verbeteren en de problemen op het gebied van werkgelegenheid en fatsoenlijk werk aan te pakken.

1.2. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) verzoekt de Europese Commissie om een nieuw geïntegreerd beleidskader voor de volgende generatie vervoersbeleid op te stellen, met als doel de basis te leggen voor een verbetering van vervoer en mobiliteit zonder de sociale en milieudoelstellingen uit het oog te verliezen.

1.3. Met het oog hierop moet het EU-beleid de voorwaarden scheppen die ertoe bijdragen dat vervoer aan de mobiliteitsbehoeften van mensen en bedrijven kan voldoen. Dit vereist aanzienlijke investeringen in degelijke infrastructuur, innovatie en goed functionerende vervoerssystemen, met inbegrip van openbaar vervoer — allemaal in overeenstemming met de SDG's.

1.4. Er moet ook ingespeeld worden op de SDG's die betrekking hebben op de sociale aspecten van vervoer, zoals de bevordering van volledige en productieve werkgelegenheid, waardig werk en de ontwikkeling van vaardigheden, en er moet vooruitgang worden geboekt op het gebied van gendergelijkheid. Ook moet er bijzondere aandacht worden geschonken aan de behoeften van personen in een kwetsbare situatie, zoals kinderen, mensen met een handicap en ouderen. De sociale dialoog moet een sleutelrol spelen bij het in goede banen leiden van structurele veranderingen.

1.5. De doelstelling betreffende klimaatverandering is een grote uitdaging voor de vervoerssector en vergt een intensieve ontwikkeling van vervoerssystemen, de invoering van allerlei koolstofarme maatregelen en een nieuwe en innovatieve benadering van mobiliteit.

1.6. Digitalisering en robotisering behoren tot de megatrends die van invloed zijn op de ontwikkeling van het vervoer en vereisen een goed beheer van de kansen en uitdagingen. Digitalisering draagt bij tot duurzaam vervoer door de logistiek efficiënter te maken, de passagiers betere vervoersinformatie te verstrekken en de verkeersveiligheid te verbeteren.

1.7. Aangezien vervoer een zaak van de gehele samenleving is, is het cruciaal om het maatschappelijk middenveld te betrekken bij de voorbereiding en tenuitvoerlegging van het vervoersbeleid. Hoewel de rol van de publieke sector essentieel is, moeten ook bottom-up-acties en partnerschappen worden gestimuleerd om de best mogelijke oplossingen voor het vervoer te vinden.

1.8. Bovendien roept het EESC de Europese Commissie op om de SDG-indicatoren uitgebreid te evalueren vanuit het perspectief van vervoer en de ontwikkeling te bevorderen van indicatoren die relevant zijn, een realistisch en informatief beeld geven van de ontwikkelingen en overeenstemmen met de geïntegreerde aanpak.

2. Achtergrond

2.1. De duurzameontwikkelingsdoelstellingen (SDG's) van de Agenda 2030 van de Verenigde Naties bestrijken in grote lijnen verschillende aspecten van de economische, sociale en ecologische uitdagingen waarmee de wereld geconfronteerd wordt. Geen enkele van de SDG's is specifiek op vervoer en mobiliteit gericht, maar er zijn wel verscheidene SDG's die impliciet verband houden met vervoer. Bovendien houdt een aantal van de 169 „targets” die de SDG's aanvullen direct verband met vervoer; dat geldt met name voor de targets die infrastructuur, lokale vervoerssystemen en verkeersveiligheid betreffen. Ook is het zo dat drie van de 232 indicatoren die worden gebruikt om de vooruitgang te meten vervoersgerelateerd zijn en vervoersvolumes, toegang tot openbaar vervoer en verkeersdoden in het wegverkeer meten.

2.2. Aan de verhouding tussen vervoer en SDG's zitten verschillende kanten. De SDG's bieden vervoer zowel kansen als uitdagingen, en vervoer kan de verwezenlijking van de SDG's dichterbij helpen brengen en in goede banen leiden. „Vervoer” betekent hier het vervoer van goederen en passagiers, inclusief alle vervoerswijzen.

2.3. Het doel van dit initiatiefadvies is om:

- vast te stellen hoe het vervoer bijdraagt aan het bereiken van de SDG's, en hoe de SDG's het vervoer ten goede kunnen komen of kunnen helpen vormgeven;
- te analyseren welke gevolgen de verbanden tussen vervoer en de SDG's kunnen hebben voor vervoersgerelateerde EU-beleidsmaatregelen, zowel binnen de EU als in mondiaal verband;
- het standpunt van het EESC weer te geven en voorstellen te formuleren over hoe deze verbanden opgenomen kunnen worden in het EU-beleid en de beleidsvorming, om de kansen volledig te benutten en op een juiste manier om te gaan met de risico's.

De rol van vervoer als factor van belang bij de verwezenlijking van de SDG's komt in de paragrafen 3 en 4 aan de orde. Paragraaf 5 gaat in op de vraag hoe SDG's het vervoer ten goede komen door de fundamentele ervan te versterken. In de paragrafen 6 en 7 wordt nagegaan wat voor uitdagingen en verwachtingen SDG's met zich meebrengen voor het vervoer. De bevindingen van deze analyse zijn opgenomen in hoofdstuk 8 in de vorm van implicaties en aanbevelingen voor de beleidsvorming.

3. Vervoer en SDG's: economische ontwikkeling en werkgelegenheid stimuleren

3.1. Vervoer is een van de voornaamste motoren van economische ontwikkeling zowel in de EU als in de hele wereld, en verdient bijgevolg een centrale plaats op de EU-agenda. Vervoer speelt een essentiële rol bij het helpen verwezenlijken van doelstelling 8 betreffende de bevordering van aanhoudende, inclusieve en duurzame economische groei, volledige en productieve werkgelegenheid en waardig werk voor iedereen.

3.2. Hoewel digitalisering overal in de economie en de samenleving aan een opmars bezig is, zal dit niet het einde betekenen van materiële productie en consumptie. Logistiek verbindt de verschillende onderdelen van toeleveringsketens en omvat het vervoer van grondstoffen, tussenproducten en eindproducten naar de klant. Vervoer is dus een noodzaak voor de industrie, de landbouw en de handel.

3.3. Goed beheerd vervoer kan ook bijdragen aan het specifieke doel van doelstelling 8, waarin wordt gepleit voor beleid ter bevordering van duurzaam toerisme, met als doel banen te creëren en de lokale cultuur en producten te promoten.

3.4. Vervoer staat niet alleen in dienst van andere bedrijven, maar vormt ook zelf een belangrijke bedrijfssector die goed is voor miljoenen banen en een belangrijk bijdrage levert aan de economie. Bovendien is vervoer ook de spil waar productiesectoren als de auto-industrie, het spoorvervoer, de scheepvaart en de luchtvaart om draaien.

3.5. Al met al draagt vervoer bij tot de verwezenlijking van doelstelling 9, te weten een significante stijging van de werkgelegenheid en van het bbp in de industriële sector. Aangezien veel vervoersgerelateerde bedrijven kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) zijn, draagt vervoer ook bij tot de integratie van kmo's in waardeketens en markten, en bevordert dat hun groei, waarnaar gestreefd wordt in doelstellingen 9 en 8.

3.6. Zo draagt vervoer bij tot het creëren van werkgelegenheid in vervoersgerelateerde sectoren, hetgeen wordt beoogd door doelstelling 8. Vervoer is bovendien bevorderlijk voor een beter geografisch evenwicht tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt en zorgt dus voor meer werkgelegenheid. Er doen zich echter ook uitdagingen voor, zoals de ontwikkelingen als gevolg van digitalisering en robotisering, wat volgens prognoses tot grote veranderingen op het gebied van banen en taken zal leiden.

3.7. In een mondiale context draagt vervoer bij tot doelstelling 17, die erop gericht is het wereldwijde partnerschap voor duurzame ontwikkeling te versterken. Deze doelstelling beoogt de bevordering van een universele, op regels gebaseerde, open, niet-discriminerende en eerlijke multilaterale handelsregeling in het kader van de WTO. Aangezien vervoer de ruggengraat van handel is, biedt het veel potentieel voor de verwezenlijking van deze doelstelling.

3.8. Doelstelling 9 streeft naar het bouwen van een duurzame en veerkrachtige infrastructuur in ontwikkelingslanden en sluit aan bij doelstelling 10 — dring ongelijkheid in en tussen landen terug — waarbij de nadruk ligt op ontwikkelingshulp voor en buitenlandse directe investeringen in landen waar de behoefte het grootst is.

3.9. Door bij te dragen aan economische ontwikkeling en het creëren van degelijke banen door middel van productie, handel en investeringen speelt vervoer ook een rol bij het nastreven van doelstelling 1, die erop gericht is om armoede in al haar vormen overal uit te bannen.

4. Vervoer en SDG's: toegang bieden tot goederen en diensten

4.1. Consumenten maken gebruik van vervoer om toegang te hebben tot goederen, of het nu gaat om voedsel (doelstelling 2) en andere basisproducten of om meer luxueuze goederen. Bovendien hebben mensen ook vervoer nodig om gebruik te kunnen maken van allerlei diensten, zoals op het gebied van toerisme, hobby's of sociale zekerheid.

4.2. Vervoer is een van de belangrijkste verbindende elementen van markten, zowel op de interne markt als in de internationale handel. Markten die met elkaar verbonden zijn, leveren efficiency en schaalvoordelen op en dragen aldus bij aan de bereikbaarheid en betaalbaarheid van goederen voor consumenten.

4.3. Vervoer is ook cruciaal voor het aanbod en gebruik van gezondheidsdiensten, zowel in de EU als wereldwijd. Vervoer draagt dus bij tot het realiseren van doelstelling 3, nl. het voorkomen en behandelen van ziektes en het waarborgen van een gezond leven en welzijn voor iedereen.

4.4. Hetzelfde geldt voor het verstrekken en volgen van onderwijs. Vervoer draagt dus eveneens bij tot doelstelling 4, het verzekeren van gelijke toegang tot kwaliteitsvol onderwijs en het bevorderen van levenslang leren voor iedereen.

5. Vervoer en SDG's: de basis leggen voor mobiliteit

5.1. Vervoer moet toegankelijk, betaalbaar, probleemloos, doeltreffend alsook helemaal veilig zijn om de mobiliteit van personen en goederen mogelijk te maken. Het is dus cruciaal dat de EU meer investeert in degelijke infrastructuur en passende technologie, en goed functionerende vervoerssystemen bevordert.

5.2. Doelstelling 9 heeft een rechtstreeks gunstig effect op vervoer, aangezien wordt gepleit voor het ontwikkelen van „een kwaliteitsvolle, betrouwbare, duurzame en veerkrachtige infrastructuur” ter ondersteuning van de economische ontwikkeling en het welzijn van de mens.

5.3. Vlotte grensovergangen op de interne markt en in het internationaal vervoer en verkeer zijn van het allergrootste belang voor goed functionerende markten en een soepel verkeer van goederen en personen. Doelstelling 9 tracht dit te helpen verwezenlijken door de rol van grensoverschrijdende infrastructuur te benadrukken.

5.4. Doelstelling 11 beoogt steden en dorpen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam te maken. Het streven is om iedereen te voorzien van veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen. Ook moet er bijzondere aandacht worden geschonken aan de behoeften van personen in een kwetsbare situatie, zoals vrouwen, kinderen, mensen met een handicap en ouderen. Dat vereist een goede planning van landgebruik en verkeerssystemen, alsook passende overheidsinvesteringen in de infrastructuur. De ontwikkeling van openbaar vervoer speelt hierin een belangrijke rol, zowel in stedelijke als plattelandsgebieden.

5.5. Wat innovatie betreft, wordt in doelstelling 9 aangeraden om wetenschappelijk onderzoek uit te breiden en de technologische capaciteiten van industriesectoren te verbeteren. Dit is ook belangrijk met het oog op de ontwikkeling van het vervoer en van vervoersgerelateerde sectoren.

5.6. Daarnaast wordt in doelstelling 7 opgeroepen tot internationale samenwerking om de toegang tot onderzoek en technologie inzake schone energie te vergemakkelijken alsook investeringen in energie-infrastructuur en schone-energietechnologie te bevorderen. Deze maatregelen, waartoe ook infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en elektrische laadpunten behoren, zijn ook bevorderlijk voor het koolstofarm maken van vervoer.

5.7. Met de toenemende digitalisering en robotisering van het vervoer moet steeds meer aandacht worden besteed aan de behoeften van de digitale infrastructuur, waaronder geautomatiseerde verkeersbeheer- en verkeersgeleidingssystemen. In doelstelling 9 wordt vermeld dat ICT veel toegankelijker moet worden en dat er gestreefd moet worden naar een universele en betaalbare toegang tot het internet. In doelstelling 17 wordt vervolgens aangeraden om het gebruik van ontsluitingstechnologie, met name ICT, te bevorderen. Digitalisering maakt de logistiek efficiënter en helpt bijvoorbeeld de vervoersinformatie voor passagiers te verbeteren.

6. Vervoer en SDG's: inspelen op maatschappelijke verwachtingen

6.1. Vervoer draagt weliswaar bij tot gezondheidszorg en welzijn, maar veroorzaakt ook gezondheidsrisico's via vervuiling, zoals fijnstof in de lucht, en verkeersongevallen. Doelstelling 3 ijvert voor een forse vermindering van deze risico's. Doeltreffende verkeersbeheersystemen, regelgeving en handhaving zijn allemaal nodig om de verkeersveiligheid te helpen verbeteren. Door het aantal menselijke fouten te verminderen, zal geavanceerde automatisering, ondanks technologische problemen, de veiligheid van het vervoer helpen verhogen.

6.2. Onderwijs en opleiding, het thema van doelstelling 4, zijn cruciaal om ervoor te zorgen dat werknemers en ondernemers in vervoersgerelateerde sectoren over de noodzakelijke vaardigheden beschikken. Doordat taken veranderen, bijvoorbeeld als gevolg van digitalisering, verandert ook de vraag naar vaardigheden. Doelstelling 4 is dan ook een factor van belang voor vervoer.

6.3. Met doelstelling 5 wil men gendergelijkheid bereiken en ervoor zorgen dat alle vrouwen en meisjes in hun capaciteiten geloven. De vervoerssector kan gendergelijkheid versterken door meer vrouwen over te halen om als ondernemers of werknemers toe te treden tot de sector, en zo het potentieel van mensen, ongeacht hun geslacht, te benutten. Het moet ook veilig zijn voor vrouwen om gebruik te maken van vervoer, met name openbaar vervoer.

6.4. Doelstelling 8 beoogt volledige en productieve tewerkstelling voor iedereen, het voorkomen van uitsluiting van jongeren, waardig werk voor iedereen en de bescherming van arbeidsrechten. De concrete invulling hiervan varieert. In ontwikkelingslanden is de eerbiediging van de basisrechten van werknemers wellicht het belangrijkste doel, terwijl in de EU de bevordering van volledige werkgelegenheid en waardig werk voor iedereen de grootste zorgen voor de toekomst zijn.

6.5. Om de structurele veranderingen waarmee de EU als gevolg van de digitalisering en de transitie naar een koolstofarme economie geconfronteerd wordt het hoofd te kunnen bieden, zijn alomvattende strategieën nodig voor het waarborgen van een eerlijke en soepele transitie, het inperken van de negatieve sociale gevolgen en het inspelen op de vaardigheidskloof.

6.6. Bovendien beoogt doelstelling 10 de bevordering van de sociale, economische en politieke inclusie van iedereen en de goedkeuring van beleidsmaatregelen die gelijkheid ten doel hebben. Deze beleidsmaatregelen zijn ook bevorderlijk voor doelstelling 1 — beëindiging van armoede. Met doelstelling 9 wordt naar betaalbaar en voor iedereen toegankelijk vervoer gestreefd. Vervoer — met name het openbaar vervoer — speelt een belangrijke rol bij het voorkomen van uitsluiting van mensen, aangezien het toegang biedt tot werk, goederen en diensten.

6.7. Met doelstelling 10 wil men ook ordelijke, veilige, reguliere en verantwoorde migratie en mobiliteit van mensen vergemakkelijken. Dit hangt op twee manieren samen met vervoer: enerzijds speelt vervoer een rol bij het voorkomen van het verlies van mensenlevens en draagt het bij tot het veilige en legale verkeer van vluchtelingen en migranten. Anderzijds biedt de vervoerssector migranten kansen om toe te treden tot de arbeidsmarkt.

7. Vervoer en SDG's: de milieudoelstellingen realiseren

7.1. Vervoer moet niet enkel voldoen aan de mobiliteitsbehoeften van mensen en bedrijven, maar ook aan de klimaat- en milieueisen. In doelstelling 13 wordt benadrukt dat dringend actie moet worden ondernomen om klimaatverandering en de gevolgen daarvan tegen te gaan. Aangezien vervoer een belangrijke bron van wereldwijde broeikasgasemissies is en een sector waarin de emissies nog steeds toenemen, vormt deze doelstelling een grote uitdaging voor de vervoerssector. Er zijn meer inspanningen nodig om de doelstellingen van het EU-beleid te bereiken, evenals mondiale samenwerking met betrekking tot het internationale lucht- en zeevervoer.

7.2. Het doel om economische groei en aantasting van het milieu van elkaar los te koppelen, zoals bepleit in doelstelling 8, is ook vanuit het oogpunt van vervoer een enorme uitdaging, aangezien vervoer en economische groei nauw met elkaar verbonden zijn. Streven naar een dergelijke ont koppeling vereist dus een intensieve ontwikkeling van duurzame vervoerssystemen met minimale milieugevolgen, de invoering van geavanceerde technologieën, evenals nieuwe en innovatieve benaderingen van mobiliteit. Dit sluit ook aan bij doelstelling 12, die verantwoord consumeren en produceren betreft.

7.3. Infrastructuur speelt een belangrijke rol waar het gaat om de milieueffecten van vervoer. Doelstelling 15 beoogt ecosystemen op het vasteland te beschermen, te herstellen en het duurzaam gebruik ervan te bevorderen, iets waar rekening mee moet worden gehouden bij ruimtelijke ordening en de aanleg van infrastructuur. Hetzelfde geldt voor doelstelling 11, waarin wordt gesteld dat meer moet worden gedaan om het culturele en natuurlijke erfgoed van de wereld te beschermen en veilig te stellen.

7.4. Aangezien energie een eerste vereiste is voor vervoer, is de energiegerelateerde doelstelling 7 ook rechtstreeks van toepassing op vervoer. Gestreefd wordt o.m. naar een aanzienlijke verhoging van het aandeel hernieuwbare energie in de globale energiemix en een flinke verbetering van de energie-efficiëntie. Een van de „targets” van doelstelling 12 is de geleidelijke afschaffing van subsidies voor schadelijke fossiele brandstoffen. Aangezien fossiele brandstoffen op grote schaal gebruikt worden in de vervoerssector, heeft deze target een duidelijke impact op deze sector en zijn gebruikers.

7.5. Doelstelling 14 is gericht op de instandhouding en het duurzaam gebruik van oceanen, zeeën en mariene hulpbronnen. Niet alleen op het vasteland, maar ook in het zeevervoer moet het afvalbeheer worden verbeterd en de emissies worden verminderd.

7.6. Het is niet enkel het vervoer zelf dat een milieu-impact heeft, maar ook de levenscyclus van voertuigen, vliegtuigen en schepen (van productie tot sloop). Die impact kan worden verminderd door een efficiënter gebruik van hulpbronnen en het gebruik van schone technologieën in industriële processen, in combinatie met recycling en hergebruik, zoals bepleit in de doelstellingen 9 en 12.

7.7. Ook maatregelen om verkeersstromen te verbeteren, spelen een rol bij het terugdringen van uitstoot. Daartoe zijn hoogwaardige infrastructuur en vlotte grensovergangen, landgebruik en stedelijke planning, efficiënt openbaar vervoer en multimodale alternatieven voor goederenvervoer van cruciaal belang.

7.8. De ontwikkeling van autonoom vervoer kan tot gevolg hebben dat de eigen auto vaker wordt gebruikt vanwege het grotere gebruiksgemak voor passagiers. Autodelen en het openbaar vervoer zouden echter moeten leiden tot een daling van het aantal privévoertuigen. Al met al leiden digitalisering en robotisering tot meer efficiency in vervoer en logistiek, wat een positieve impact heeft op de klimaat- en milieugevolgen van vervoer.

7.9. Los van het feit dat de uitstoot van het vervoer moet worden teruggedrongen, draagt de vervoerssector ook bij tot het voorkomen en oplossen van klimaat- en milieuproblemen door de verspreiding van koolstofarme en milieuvriendelijke technologieën, producten en oplossingen mogelijk te maken, zoals bepleit in doelstelling 17.

8. Vervoer en SDG's: implicaties voor de beleidsvorming

8.1. Uit bovenstaande analyse blijkt duidelijk dat er een link is tussen vervoer en een groot aantal SDG's. Aangezien vervoer een essentieel onderdeel is van meerdere SDG's, zou de rol van vervoer volledig erkend moeten worden bij de tenuitvoerlegging van de SDG's op Europees, nationaal en lokaal niveau.

8.2. Ondertussen moet er in het vervoersbeleid van de EU op geïntegreerde wijze rekening worden gehouden met de SDG's, met als doel de basis te leggen voor een verbetering van vervoer en mobiliteit zonder de sociale en milieudoelstellingen uit het oog te verliezen.

8.3. Het benaderen van vervoer vanuit het oogpunt van elk afzonderlijk beleidsterrein, in de zin van „één kwestie per keer”, leidt tot suboptimale oplossingen. Het is daarom van essentieel belang dat het vervoersbeleid in zijn geheel wordt ontwikkeld. Het EESC verzoekt de Commissie dan ook om een nieuw geïntegreerd beleidskader uit te werken voor het vervoersbeleid van de volgende generatie. Dit beleidskader zou dan als leidraad moeten dienen voor meer gedetailleerde vervoersgerelateerde beslissingen.

8.4. Het beleidskader moet ook een mondiale dimensie hebben, die erop gericht is de SDG's onderdeel te maken van de vervoersgerelateerde internationale samenwerking en het externe optreden van de EU.

8.5. Aangezien vervoer een zaak van de gehele samenleving is, is het van belang dat het maatschappelijk middenveld wordt betrokken bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van het vervoersbeleid. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan doelstelling 16, die een besluitvorming beoogt die op alle niveaus ontvankelijk, inclusief, participatief en representatief is. In het geval van arbeidsmarkt-kwesties en transitieprocessen moet sociaal overleg een belangrijke rol spelen.

8.6. In doelstelling 17 wordt aanbevolen om doeltreffende publieke, publiek-private en maatschappelijke partnerschappen te stimuleren en te bevorderen, waarbij wordt voortgebouwd op de ervaringen en de financieringsstrategieën van partnerschappen. Hoewel de rol van de publieke sector van vitaal belang is, verzoekt het EESC de EU-beleidmakers om de cruciale rol van bottom-upmaatregelen en partnerschappen ten volle te erkennen, aangezien ze bijdragen tot het vinden van de meest optimale oplossingen voor vervoersgerelateerde uitdagingen en manieren om kansen te grijpen, bijvoorbeeld door middel van nieuwe productie- en consumptiemodellen die door bedrijven en burgers zijn ontwikkeld.

8.7. Ook roept het EESC de Europese Commissie op om de SDG-indicatoren uitgebreid te evalueren vanuit het perspectief van vervoer en de ontwikkeling te bevorderen van indicatoren die relevant zijn, een realistisch en informatief beeld geven van de ontwikkelingen en overeenstemmen met de geïntegreerde aanpak, zoals hierboven beschreven.

Brussel, 11 juli 2018.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Luca JAHIER