

## ADVIEZEN

## COMITÉ VAN DE REGIO'S

INTERACTIO — HYBRIDE — 145E PLENAIRE ZITTING CVDR, 30.6.2021-1.7.2021

**Advies van het Europees Comité van de Regio's over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit**

(2021/C 440/03)

|                            |   |
|----------------------------|---|
| <b>Rapporteur:</b>         | Robert VAN ASTEN (NL/RENEW E.)<br>Wethouder van de gemeente Den Haag  |
| <b>Referentiedocument:</b> | Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst<br>COM(2020) 789 final |

**BELEIDSAANBEVELINGEN**

HET EUROPEES COMITÉ VAN DE REGIO'S

**Algemene opmerkingen**

1. verwelkomt de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. Met deze mededeling verbindt de Europese Commissie de duurzaamheidsagenda uit de Green Deal van de EU, de digitale agenda en de rol van mobiliteit in het herstel uit de coronacrisis.
2. Mobiliteit verbindt mensen, steden en regio's en is een voorwaarde voor een goed functionerende economie. Mobiliteit is in Europa echter ook verantwoordelijk voor een kwart van alle uitstoot van CO<sub>2</sub>. Daarom ondersteunt het Europees Comité van de Regio's (CvdR) de brede aanpak van de Europese Commissie om de mobiliteit te verduurzamen, de toegang tot duurzame alternatieven te verbeteren en de juiste (prij)spraken te implementeren.
3. Het CvdR herinnert er wel aan dat het verduurzamen van mobiliteit moet worden gecombineerd met samenhangende opgaven als bereikbaarheid, toegankelijkheid, betaalbaarheid, verkeersveiligheid, gezondheid, ruimtelijke planning, het daadwerkelijke bestaan van alternatieven voor particulier vervoer en demografische verandering. In de strategie ontbreken concrete maatregelen om te zorgen dat deze opgaven elkaar kunnen versterken.
4. Het CvdR merkt op dat de steden en regio's gebieden zijn waar mobiliteit de schakel is tussen wonen, gezondheid, werken, kennis, boodschappen doen en vrije tijd. De mobiliteitstransitie speelt zich vooral op het regionale en lokale niveau af. De kennis van en ervaring van steden en regio's met de verduurzaming van mobiliteit zou meer aandacht verdienen in de strategie. De transitie naar duurzame en slimme mobiliteit vraagt om een gezamenlijke aanpak met een betrokkenheid van alle overheidsniveaus (multilevel governance), in lijn met het beginsel van actieve subsidiariteit.
5. Het gaat daarbij nadrukkelijk niet alleen om het verduurzamen van vervoersmiddelen (naar emissievrije voertuigen), maar juist, waar het mogelijk is, om het verminderen van afstanden en het aantal verplaatsingen en het veranderen (naar duurzamere actievormen zoals lopen, fietsen en bussen en treinen) en het delen van manieren van mobiliteit (o.a. door het slim, digitaal ondersteund combineren van vervoersbehoeften (RidePooling), ook op het platteland).

6. De mobiliteitstransitie vergt een gedragsverandering waarbij de gebruiker centraal staat. Er moet meer aandacht zijn voor sociale innovatie die zich richt op effectieve verleidingsinstrumenten die steden en regio's kunnen inzetten voor de bevordering van actieve mobiliteit, zoals overheidssteun voor fietsgebruik, bouw van fietsenstallingen, toezicht op het gebruik van fiets- en voetpaden en de aanleg van alle nodige voorzieningen die de toegankelijkheid voor alle burgers verbeteren.

7. Helaas ontbreekt er in de strategie een visie op een geïntegreerd Europees mobiliteitsbeleid waarin alle vervoerswijzen samen en op evenwichtige wijze in aanmerking worden genomen. Het CvdR is in dit verband van mening dat de Commissie meer gewicht moet toekennen aan andere duurzame vervoersmiddelen, zoals de bus, die een sleutelrol kan spelen in de overgang naar duurzame, veilige en toegankelijke mobiliteit.

8. De EU en haar lidstaten, regio's en steden moeten de openbare ruimte als gemeenschappelijk goed gaan beschouwen, met name in het kader van de inrichting en planning van steden, alsook in het kader van de klimaat- en energieplanning. Dat zou ertoe kunnen bijdragen dat de openbare ruimte niet langer vooral door personenauto's wordt gebruikt, maar een gemeenschappelijk goed voor alle burgers wordt.

9. De lidstaten, regio's en steden zouden zich fors meer moeten inspannen om het aandeel van lopen, fietsen, openbaar vervoer en andere collectieve duurzame vervoersopties in stedelijke, gemengde en plattelandsgebieden te vergroten.

10. Het CvdR betreurt dat het voorstel van de Europese Commissie voornamelijk is gericht op individuele voertuigen en veelal voorbijgaat aan de impact op de congestie en de andere negatieve externe effecten van die voertuigen (lawaaï, luchtverontreiniging, ongevallen, klimaatgassen, scheidings-effecten enz.). Dit speelt met name in transitregio's en steden. Bovendien neemt in sommige lidstaten het aantal verplaatsingen toe omdat de bevolking uit het centrum naar stedelijke randgebieden en voorsteden wegtrekt.

11. Het CvdR verwelkomt de belangrijke rol van de duurzame stedelijke ontwikkelingsplannen (SUMP's). Deze plannen worden door steeds meer steden in Europa gebruikt maar zouden verbreed moeten worden om ook de omliggende regio's mee te nemen als daily urban system<sup>(1)</sup>. Dit systeem kan per stad of regio verschillen en zowel voorsteden als de omliggende plattelandsregio's omvatten.

12. Het CvdR benadrukt de cruciale bijdrage van de missies uit het EU-Horizonprogramma, met name de missie 100 klimaatneutrale steden in 2030, aan het behalen van de grote maatschappelijke uitdagingen uit de EU-strategie, en het alomvattende karakter ervan, waarbij verschillende thematische gebieden worden gecombineerd.

13. Goede connectiviteit is belangrijk voor de economische, sociale en territoriale cohesie in de EU. Het schort de mobiliteitsstrategie met name aan concrete initiatieven van de Europese Commissie voor landelijke, geïsoleerde en ultraperifere gebieden die voortbouwen op de belangrijke rol van mobiliteit in plattelandsgebieden met schaarse structuren voor het waarborgen van diensten van algemeen belang. Ongeveer twee derde van de Europese bevolking woont buiten de grote steden. Juist in dunner bevolkte en ultraperifere gebieden, op eilanden en in berggebieden, staat het openbaar vervoer voor grote uitdagingen. Europese fondsen en Europese regelgeving moeten de mobiliteit van de burgers overal helpen verbeteren.

14. Regio's en steden organiseren ook zelf vaak openbaar vervoer of besteden dit uit, en ze stellen openbaredienstverplichtingen vast, bijvoorbeeld op het gebied van zorgvervoer en het reguliere openbaar personenvervoer over de weg. Het CvdR verzoekt de Europese Commissie in dit verband om bij haar herziening van de interpretatierichtsnoeren voor de verordening inzake openbaredienstverplichtingen voor het vervoer over land beter rekening te houden met de duurzame dimensie van vervoer, met name om de lokale en regionale overheden in staat te stellen meer dwingende eisen te formuleren.

### Rol van lokale en regionale overheden (LRO)

15. Steden en regio's hebben te maken met uiteenlopende uitdagingen. In sommige regio's met grote steden en in transitregio's is veel congestie, luchtvervuiling en omgevingslawaaï. In andere met name minder bevolkte regio's en buitenwijken van de grote steden is een gebrek aan goede verbindingen een groot probleem waardoor toegankelijkheid en

<sup>(1)</sup> "Daily urban system" verwijst naar het gebied rond een stad waar dagelijks woon-werkverkeer plaatsvindt. Het is een middel om een stedelijke regio te definiëren door de gebieden op te nemen van waaruit individuen pendelen.

bereikbaarheid onder druk staan. En dan zijn er ook nog regio's waar de bevolking in een bepaald seizoen wel driemaal zo groot wordt. Grote regio's kunnen met al deze soorten problemen tegelijk te maken hebben.

16. Gelet op de waterstofstrategie van de EU benadrukt het CvdR het potentieel van hernieuwbare waterstof en hiervan afgeleide e-brandstoffen om die vervoerssectoren koolstofvrij te maken waar elektrificatie niet praktisch of haalbaar is, zoals zwaar vrachtverkeer, scheep- en luchtvaart. Groene waterstof kan ook een zinvol alternatief zijn voor het plaatselijk openbaar vervoer en voor speciale gemeentelijke voertuigen <sup>(2)</sup>.

17. Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met ruimtelijke ordening, zoals het ontwerp en de locatie van woonwijken, werkplekken, diensten en cultuur, maar ook van loop- en fietsroutes, haltes van het openbaar vervoer, parkeerplaatsen enz. Ruimtelijke ordening en toewijzing van landgebruik sturen de mobiliteit en bepalen de criteria waaraan moet worden voldaan. Door vanuit de EU alleen in te zetten op verduurzaming van alle bestaande vormen van mobiliteit wordt de ruimtelijke dimensie niet voldoende erkend.

18. Op het platteland is mobiliteit een van de essentiële aspecten van ruimtelijke ordening: zij zorgt voor de verbinding tussen de bevolkingscentra en het belangrijkste bevolkingscentrum op het platteland of het bestuurscentrum waar alle essentiële openbare diensten zich bevinden. Dankzij deze mobiliteit — met de meest efficiënte, fijnmazige en wijdverbreide vervoerswijzen voor het gebied in kwestie — hebben de burgers daar een even goede toegang tot basisvoorzieningen (zoals onderwijs, gezondheidszorg en sociale diensten) als mensen in steden of voorsteden.

19. Om de emissies door fossiele mobiliteit te verminderen, zouden essentiële voorzieningen, bijvoorbeeld voor wonen, werken, scholen, gezondheidscentra, handel, vrije tijd <sup>(3)</sup> en boodschappen doen, zich in de onmiddellijke nabijheid van elk woongebied moeten bevinden. Tegelijkertijd zullen de COVID-19-pandemie en telewerken ertoe leiden dat de woonplaats onafhankelijker wordt van de werkplek, wat op lange termijn ook het verkeersvolume zou kunnen verminderen. Het CvdR bepleit daarom, waar mogelijk en rekening houdend met de verschillende omstandigheden in Europese gemeenten, het concept van de "15-minutenstad". Dat is een stad waarvan de inwoners niet meer dan 15 minuten hoeven te reizen om al hun noodzakelijke behoeften en veel van hun wensen te vervullen. In een 15-minutenstad kan wel plaats worden ingeruimd voor auto's, maar die bepalen niet de schaal of inrichting ervan.

20. Het CvdR wijst erop dat rekening moet worden gehouden met de beperkingen van ultraperifere gebieden, waar de planning en aanleg en het onderhoud van een openbaarvervoernetwerk ten dienste van de bevolking moeilijker en duurder zijn en waar, bij gebrek aan alternatieven, de eigen auto het belangrijkste vervoermiddel blijft.

21. Steden en regio's stimuleren een actieve mobiliteit door een goede infrastructuur voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Daarbij moet aandacht zijn voor makkelijke en veilige overstapmogelijkheden, moeten reizigers hun fiets kunnen meenemen en dient gezorgd te worden voor goede en betaalbare verbindingen voor de inwoners van de buitenwijken van steden en dorpskernen in het landelijker gebied. Het CvdR betreurt in dit kader dat de strategie geen duidelijke visie presenteert voor collectief openbaar vervoer. In de voorgestelde strategie moeten bovendien aan de verschillende mobiliteitsbehoeften steeds die vervoerswijzen gekoppeld kunnen worden die het meest efficiënt en duurzaam zijn en het best tegemoetkomen aan de wensen van de burgers.

22. Goede verbindingen zijn belangrijk voor de economische, sociale en territoriale cohesie binnen de EU. Ze verbinden alle regio's en steden binnen de eengemaakte markt en zorgen ervoor dat niemand achterblijft. Dit geldt niet alleen binnen de metropolen in de economische centra, maar ook voor de middelgrote steden, de plattelandsgebieden, de berggebieden, de perifere en ultraperifere gebieden en eilanden.

### Duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (SUMP's)

23. Duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (SUMP's) staan centraal in de strategie. Dit vrijwillige beleidsinstrument uit 2013 is bedoeld voor het mobiliteitsmanagement van steden en de verbindingen tussen steden en het omringende (peri-urbane) gebied. Er zijn inmiddels 1 000 steden in Europa met een SUMP. De afgelopen jaren zijn er over allerlei aspecten handreikingen gepubliceerd door de EU <sup>(4)</sup>, onder andere over aspecten als milieuzones, fietsen, deelmobiliteit, bevordering van elektromobiliteit en de klimatologische inrichting van de openbare ruimte.

<sup>(2)</sup> CoR/2020/549.

<sup>(3)</sup> Een goed voorbeeld hiervan is de 15-minutenstad. Dit betekent dat bewoners op 15 minuten ("density") wandelen of fietsen ("design") alle essentiële functies vinden: winkels, kantoren, scholen, gezondheidszorg, sport, cultuur en ontspanning ("diversity").

<sup>(4)</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

24. In sommige lidstaten wordt gewerkt met regionale mobiliteitsplannen, die meer recht doen aan het schaalniveau van de uitdagingen en aansluiten bij het regionale daily urban system. Er wordt momenteel uitgegaan van functionele stedelijke regio's, maar de huidige Eurostat-definitie sluit niet goed aan op de structurele en functionele realiteit van polycentrische regio's met onderlinge vervoersstromen. Regionale plannen voor duurzame mobiliteit zouden ook een instrument moeten zijn om het vervoer in de meest ontwikkelde plattelandsgregio's op een efficiënte en duurzame manier te waarborgen.

25. De SUMP's moeten flexibel genoeg zijn om recht te doen aan de diversiteit tussen steden en regio's en het beginsel van subsidiariteit. Het is van belang de ontwikkeling van SUMP's en de uitvoering van de daarin vervatte maatregelen financieel te ondersteunen, zodat LRO met de methodologie ervaring kunnen opdoen en van elkaar kunnen leren door implementatie van nieuwe beleidsconcepten en het uitvoeren van experimenten voor gedragsverandering.

26. Het belang van landelijke, afgelegen en ultraperifere gebieden, eilanden en berggebieden moet in de duurzame mobiliteitsplannen worden meegenomen, zodat een goede aansluiting en bereikbaarheid geborgd wordt. Daarvoor moeten mobiliteitsmodellen worden ontwikkeld die gebaseerd zijn op efficiënte en duurzame systemen, zoals vervoer op aanvraag. Deze plannen moeten ook de plattelandskernen omvatten die afhankelijk zijn van de voornaamste stedelijke hub, om voor behoorlijke verbindingen met ongeordend bebouwde, afgelegen en moeilijk toegankelijke gebieden te zorgen.

### Financieringsinstrumenten

27. Het collectief openbaar vervoer moet de hoeksteen blijven van de SUMP's, die ook het schoolvervoer moeten omvatten, teneinde voor minder voertuigen in het verkeer te zorgen en de negatieve externe effecten te verminderen. Het CvdR verzoekt de Commissie deze vorm van vervoer, en met name de bus, in het nieuwe kader voor stedelijke mobiliteit te erkennen als de ruggengraat van duurzame mobiliteit, en te zorgen voor voldoende steun voor de uitbreiding ervan.

28. Veel van de noodzakelijke investeringen in de mobiliteitstransitie moeten de komende jaren gedaan worden met eigen nationale, regionale en lokale middelen. Dit betekent dat de EU binnen het stabiliteits- en groeipact en de staatssteunregels ruimte moet maken voor investeringen om de milieu-impact van het vervoer te verminderen en de doelstelling van de Europese Green Deal te bereiken.

29. Het CvdR constateert echter dat aanvullende EU-financiering nodig is om investeringen te doen, met name voor in SUMP's vervatte maatregelen voor leefbare steden en regio's. Het gaat dan om betere collectieve vervoer-voorzieningen, netwerken van voet- en fietspaden en de aanleg van een goede infrastructuur, zoals openbaar toegankelijke oplaadpunten voor elektrische en waterstofvoertuigen, systemen voor openbaar vervoer en slimme toepassingen. Voor regio's die minder ontwikkeld zijn en over minder financiële armslag beschikken, moeten financiële middelen beschikbaar worden gesteld voor aanloopinvesteringen en de operationele kosten van de vervoersdiensten op de lange termijn. Vanwege de hoge eisen voor het gebruik van EU-middelen en de complexe begrotingsstructuur in de lidstaten is de toegang tot middelen soms moeilijker dan bij andere financieringsmogelijkheden voor lokale en regionale overheden het geval is.

Regio's die economisch vooral op de auto- en toeleveringsindustrie zijn gericht, worden sterk worden getroffen door de herstructurering van de sector. De productie van e-voertuigen en hybride voertuigen is in de hele waardeketen, van productie tot servicewerkplaatsen, aanzienlijk minder arbeidsintensief. Nieuwe technologieën vereisen heel andere vaardigheden. Regio's waar de auto-industrie een belangrijk aandeel heeft in de economie en de werkgelegenheid moeten via Europese fondsen de nodige extra steun krijgen om de risico's zo klein mogelijk te houden en om als compensatie te dienen voor de negatieve gevolgen voor hun economie en hun werkgelegenheidsniveau die gepaard kunnen gaan met de technologische omschakeling die de EU van deze industrie verlangt.

30. De Commissie geeft aan dat zij LRO actief wil ondersteunen, maar in haar strategie ontbreekt een integrale benadering. Het zou helpen als LRO ondersteuning zouden kunnen krijgen via betere informatievoorziening, one-stop-shops en technische bijstand bij het aanvragen van subsidies of advies om ervaringen uit te wisselen en af te stemmen op de regionale situatie.

31. LRO kunnen voor de mobiliteitstransitie gebruikmaken van financiering uit het Cohesiefonds, het Fonds voor een rechtvaardige transitie (JTF), het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO) en het EU-Herstelfonds (RRF). Het CvdR constateert hierbij wel dat deze fondsen bij lange na niet voorzien in de opgave die LRO hebben om de mobiliteit te verduurzamen. Daarom zou het CvdR graag zien dat er voor hen een minimumpercentage van deze middelen wordt gereserveerd, naargelang van hun bevoegdheden.

32. Het CvdR betreft ook dat cohesie-investeringen in de mobiliteitstransitie, die mogelijk zijn op grond van de verordening houdende gemeenschappelijke bepalingen (GB-verordening) en de EFRO-verordeningen, welke door het Europees Parlement en de Raad van de EU zijn goedgekeurd, soms door de diensten van de Europese Commissie worden geblokkeerd tijdens de onderhandelingen over de operationele programma's van het EFRO.

33. Ook Interreg biedt financiering voor lokale investeringen. Het belang van dit programma voor LRO is de mogelijkheid om naast investeringen te leren van elkaar. Het CvdR wijst op het belang om goede voorbeelden op lokaal en regionaal niveau uit te wisselen, zoals bijvoorbeeld over fietsbeleid. In dit verband zouden macroregionale strategieën een belangrijke rol kunnen spelen.

34. Bovengenoemde EU-fondsen moeten voorrang geven aan verschuiving van particuliere voertuigen naar duurzamere vervoerswijzen die een sleutelrol zullen spelen in de energietransitie, zoals het collectieve personenvervoer.

35. Het CvdR steunt het voorstel om de financiering vanuit het budget voor de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF) voor de TEN-T-netwerken te verbreden naar eerste/laatste kilometeroplossingen, waaronder multimodale hubs, park-and-ridevoorzieningen en een veilige actieve infrastructuur voor wandelaars en fietsers. De TEN-T-financiering moet ook ten goede komen aan projecten voor openbare en collectieve vervoersinfrastructuur, zoals de renovatie van trein- en busstations, reactivering en elektrificatie van spoorlijnen of maatregelen ter bevordering van intermodaal vervoer. Het CvdR accepteert dat hiervoor een verplichte SUMP moet worden opgesteld.

36. Om straks grootschalig over te stappen op duurzame en hernieuwbare brandstoffen (in de TEN-T-netwerken) is aansluiting op het energienetwerk (in de TEN-E-netwerken) nodig om het (snel) laden en het bevorderen van het gebruik van elektrische en ook door waterstof en andere alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen in alle vervoerswijzen mogelijk te maken. Systeemintegratie is hierbij essentieel.

37. Het CvdR benadrukt dat voor de gewenste verbreding van het TEN-T-netwerk de stedelijke knooppunten een belangrijkere rol moeten spelen. Een betere definitie van deze stedelijke knooppunten is noodzakelijk om in aanmerking te kunnen komen voor cofinanciering. Stedelijke knooppunten vormen onderdeel van een breder netwerk van verbindingen. De ondersteunende rol van de knooppunten met actieve mobiliteit en openbaar vervoer en de rol van LRO in de governance van de TEN-T moet worden beschreven en ondersteund. Lokale overheden in het bestuursgebied waarvan zich stedelijke knooppunten bevinden, moeten dan ook systematisch worden betrokken bij de vergaderingen van de voor hen relevante corridorforums van het TEN-T-kernnetwerk. Bovendien moet de Europese Commissie beter definiëren welke investeringen in stedelijke knooppunten in aanmerking komen voor de prioriteit "spoorlijnen" van de oproepen voor CEF-projecten en welke voor de prioriteit "multimodale passagiershubs". Tot slot zou de lijst van stedelijke knooppunten moeten worden uitgebreid in het kader van de voor het najaar van 2021 geplande herziening van het TEN-T-netwerk, aangezien die lijst de mogelijkheden om middelen vrij te maken nu ernstig beperkt.

38. Het CvdR verwelkomt het Horizon Europa-programma met de clusters "klimaat, energie en mobiliteit" en "digitaal, industrie en ruimte", en het ondersteunt de missie van 100 klimaatneutrale en slimme steden. De mobiliteitstransitie vergt innovaties, experimenteerruimte en gelegenheid om kennis uit te wisselen. Steden en regio's kunnen als proeftuinen fungeren voor zowel de technische kanten als de inclusieve component, zoals de omgang met actieve mobiliteit. De missies met hun nieuwe innovatieve financiële instrumenten kunnen LRO helpen in hun opgaven en vooraf vastgestelde doelstellingen formuleren.

39. Het CvdR vraagt aandacht voor het InvestEU-programma, waarin "duurzame infrastructuur" een van de vier beleidsgebieden ("windows") is. Het gaat hierbij echter om financiële instrumenten, waarbij de investeringen terugverdiend moeten kunnen worden. Het CvdR constateert dat lang niet alle investeringen dit terugverdieneffect hebben. Het is daarom van belang dat de InvestEU Advisory Hub oog heeft voor de brede behoefte van steden en regio's en er echte financial engineering vanuit de EU tot stand komt.

### Beleidsinstrumenten

40. In de EU-strategie worden veel beleidsmaatregelen overwogen die steden en regio's kunnen helpen bij de mobiliteitstransitie, maar op enkele punten mist het CvdR concrete beleidsvoorstellen.

41. EU-regelgeving op het gebied van harmonisatie, standaardisatie en interoperabiliteit is noodzakelijk voor een gelijk speelveld. Goede standaardisatie, bescherming en uitwisseling van data en strenge normen voor de uitstoot en verkeersveiligheid kunnen alleen op EU-niveau worden geregeld.



42. Het CvdR vindt het belangrijk om fossiele brandstoffen niet langer te subsidiëren en in plaats daarvan alternatieve schone aandrijvingsmethoden een impuls te geven en waar mogelijk de nieuwe technieken voorrang te geven om zo de transitie te versnellen in plaats van te vertragen. Dit kan door de beginselen “de vervuiler betaalt” en “de gebruiker betaalt” toe te passen en belastingvoordelen voor fossiele brandstoffen te beëindigen. Tegelijkertijd stelt het CvdR vast dat belastingmodellen op veel plaatsen het aanbieden van bedrijfsvoertuigen met verbrandingsmotoren sterk aanmoedigen en dus indruisen tegen de klimaatdoelstellingen van de EU op lange en middellange termijn.

43. Het CvdR steunt het plan van de Europese Commissie om het wegvervoer op te nemen in het emissiehandels-systeem. Het vreest echter dat kwetsbare consumenten hiervan de dupe zullen worden. Het dringt er daarom op aan dat met de opbrengst van deze nieuwe belasting een omvangrijk openbaar investeringsprogramma in het kader van het toekomstige cohesiebeleid wordt gefinancierd om lokale en regionale overheden in staat te stellen een koolstofvrij vervoersaanbod te ontwikkelen voor alle EU-burgers, waar ze ook wonen, met name om landelijke en afgelegen gebieden met stedelijke centra te verbinden.

44. Om een modal shift te bewerkstelligen zijn er verschillende prikkels nodig. Het gaat dan enerzijds om positieve prikkels als uitbreiding van het lokale openbaar vervoer, belastingvoordelen voor de aanschaf van emissievrije voertuigen (fietsen, scooters en personenauto's) en goed functionerend, betrouwbaar en betaalbaar spoorvervoer. Anderzijds gaat het dan om prijsprikkels als tolheffing en een plaats- en tijdgedifferentieerde congestieheffing die het gebruik van duurzaam collectief vervoer moeten bevorderen, belasting op kerosine voor de luchtvaartsector, verbreding van het emissiehandels-systeem naar luchtvaart en scheepvaart en een bredere ecotax om het wegvervoer en vervuiling in bijvoorbeeld de Alpenlanden of in andere grensregio's die zeer te lijden hebben onder congestie door transitverkeer aan te pakken.

45. Het CvdR merkt op dat tijdens de coronacrisis veel steden en regio's actieve mobiliteit hebben (her)ontdekt. Fietsen en lopen zijn niet alleen gezonde en veerkrachtige modaliteiten, maar ze zijn ook goed voor het klimaat. Daarom is het noodzakelijk voor de EU actieve mobiliteit hoger op de politieke agenda te zetten.

46. Het CvdR wijst erop dat de herziening van de energiebelastingrichtlijn een unieke gelegenheid biedt om het vervoer koolstofvrij te maken en het gebruik van de meest energie-efficiënte vervoerswijzen, zoals collectief personenvervoer, aan te moedigen en om de internalisering van de vervoerskosten te versterken.

47. Voor de bevordering van collectief vervoer zijn maatregelen nodig die het gebruik ervan voor iedereen vergemakkelijken: er moet worden gezorgd voor lage prijzen voor gebruikers, of zelfs gratis vervoer voor bepaalde groepen, en in het kader van meer gemengde mobiliteit moet het gebruik ervan gecombineerd kunnen worden met fietsen.

48. Hernieuwbare biobrandstoffen, e-brandstoffen, waterstof en andere innovatieve brandstoffen en aandrijfsystemen kunnen, afhankelijk van de regionale en lokale omstandigheden, duurzame oplossingen vormen en mogen niet benadeeld worden.

49. Publiek-private oplossingen kunnen een rol spelen bij het verminderen van niet-duurzame mobiliteit door afspraken te maken met bedrijven over thuiswerken, het vestigingsbeleid of stadsdistributie. De EU kan ervoor zorgen dat deze publiek-private oplossingen beter worden verspreid.

50. Steden en regio's proberen de toegang van auto- en vrachtverkeer te beperken via milieuzones en nulemissiezones. Voor een goede handhaving vraagt het CvdR om toegang van LRO tot het Eucaris-systeem<sup>(?)</sup> met de kentekengegevens uit andere lidstaten.

51. Het CvdR verwelkomt de voorstellen voor emissievrije voertuigen (CO<sub>2</sub>-normen en post-Euro 6-normen), maar merkt wel op dat de regelgeving zo moet worden ontworpen dat zij gelijke tred kan houden met de noodzakelijke uitbreiding van de op te wekken hernieuwbare energie, van de transmissienetwerken en de regionale en lokale distributienetwerken en de infrastructuur voor het tanken en opladen. De nieuwe normen moeten voldoende ruimte laten voor innovatie en technologie-neutraal zijn. Deze zouden niet alleen moeten gelden voor personenauto's en -bussen, maar ook voor schone bestelbussen en vrachtwagens in het kader van de emissievrije stadslogistiek. Naast emissies zijn strengere regels voor banden en remmen belangrijk bij het terugdringen van fijnstof als onderdeel van luchtvervuiling. Er moet steeds

<sup>(?)</sup> Eucaris is een intergouvernementele applicatie voor een netwerk van nationale databases met kentekengegevens. Momenteel wordt die gebruikt voor Richtlijn (EU) 2015/413 over de uitwisseling van informatie over verkeersovertredingen.

rekening mee worden gehouden dat voor voertuigen ook andere eisen gelden (met name ten aanzien van de actieradius en de oplaad- en tanktijd), die essentieel zijn voor het functioneren van het personenvervoer, de stedelijke distributie en in het bijzonder het plaatselijk openbaar vervoer.

52. Het CvdR pleit voor een eenduidig EU-kader voor lichte elektrische voertuigen (LEV's), zoals elektrische steps, speedpedelecs en andere vormen van micromobiliteit in Verordening (EU) nr. 168/2013. Het is verheugd dat de Europese Commissie nog in 2021 met richtsnoeren wil komen om een veilig gebruik van middelen voor micromobiliteit te schragen.

53. Het CvdR vraagt de Europese Commissie meer te doen om de aankoop van elektrische fietsen en elektrische of emissiearme auto's te stimuleren door prikkels te geven waardoor productievolumes zullen toenemen en passende infrastructuur tot stand zal worden gebracht. Hierdoor zullen de kosten van elektrische auto's en fietsen dalen, die momenteel zeer hoog en voor een groot aantal consumenten onbetaalbaar zijn. Daarbij kan het ook gaan om herziening van de btw-richtlijn, zodat lidstaten via een lager belastingtarief aanschaf van elektrische fietsen kunnen stimuleren.

54. Het CvdR erkent Mobility as a Service (MaaS) als een belangrijk concept voor veel steden en regio's voor bevordering van het vervoer van deur tot deur. Hiervoor is van belang dat de EU inzet op multimodale tickets en geïntegreerde informatie over alle mogelijke (combinaties van) vervoer<sup>(6)</sup>.

55. Het CvdR onderschrijft de nieuwe voorstellen die de Europese Commissie zal doen voor het stimuleren van laadinfrastructuur en waterstofpunten<sup>(7)</sup>. Dit is van belang omdat de technische ontwikkelingen (naar snelladen, laadpleinen en waterstof) snel gaan en vanuit het oogpunt van brandveiligheid. Op EU-niveau moeten afspraken gemaakt worden over technologische standaarden en eisen van laadpalen en over uniforme betalingsmogelijkheden. Het huidige gebrek aan robuuste infrastructuur belemmert private investeringen in de markt.

56. Multimodale hubs in gemeenten betekenen een goede aansluiting op interstedelijke en internationale vervoersverbindingen, maar ook (overslag)mogelijkheden tot regionale goederenlogistiek en kleinere stedelijke distributie. De tijdige uitbreiding van de Europese TEN-T-corridors moet gepaard gaan met de ontwikkeling van multimodale logistieke en overslagfaciliteiten.

57. De Commissie wil het geregeld collectief vervoer van minder dan 500 km binnen de EU tegen 2030 koolstofneutraal maken en voorziet hiervoor een belangrijke rol voor een verdubbeling van het hogesnelheidsverkeer als alternatief voor het vliegtuig. Het goederenvervoer per spoor zou tot 2050 ruimschoots moeten verdubbelen en luchtvaart, scheepvaart en binnenvaart moeten verregaand verduurzaamd worden. Waar mogelijk zou de Europese Commissie de voorkeur moeten geven aan schone vervoersalternatieven.

58. Voor verduurzaming en een betere concurrentiepositie is een betere harmonisatie van de regels in het vervoer over spoor en waterwegen noodzakelijk. Daarnaast moeten multimodale los- en laadpunten voor goederenvervoer worden gecreëerd of versterkt, zowel langs de vervoersassen als in de regio's. Bovendien gaat het bij het internationale treinverkeer niet alleen om het geven van prioriteit aan verbindingen voor hogesnelheidslijnen, maar ook over normale (grensoverschrijdende) verbindingen. De EU zou via de CEF steun moeten blijven verlenen voor de realisering van ontbrekende grensoverschrijdende spoorlijnen, die van essentieel belang zijn om Europese regio's met elkaar te verbinden. Voor deze verbindingen valt nog veel winst te behalen bij de verhoging van de snelheid naar 160-200 km per uur. Mensen moeten immers verleid worden voor korte en middellange afstanden niet alleen het vliegtuig maar ook de auto te verruilen voor de trein of de bus. Daarom ondersteunt het CvdR het Europees Jaar van de Spoorwegen.

59. De Europese Commissie en het Europees Comité van de Regio's werken in het kader van het Europees Jaar van de Spoorwegen succesvol samen. Tot tevredenheid van het Comité hebben de lokale en regionale overheden grote interesse getoond voor de oproep van de Commissie voor het indienen van voorstellen voor evenementen om het spoor te promoten als duurzaamste, energie-efficiëntste en veiligste vervoerswijze.

60. De mobiliteitstransitie is ook een sociale transitie. Sommige banen zullen verdwijnen en andere banen zullen veranderen, terwijl er ook veel nieuwe werkgelegenheid bij zal komen. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat werknemers tijdig worden bijgeschoold en omgeschoold, met name in de auto-industrie. Een groot deel van de waardeschepping van elektrisch aangedreven voertuigen valt toe te schrijven aan de batterijen, die momenteel nog grotendeels buiten Europa worden geproduceerd met andere milieu- en sociale normen. Bij de transitie moet ervoor worden

<sup>(6)</sup> Via herziening van de EU-richtlijn over intelligente vervoerssystemen (ITS).

<sup>(7)</sup> Via de herziening van de richtlijn alternatieve brandstoffeninfrastructuur (AFID) en van de richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen (EPBD) voor wat betreft bepalingen aangaande laadinfrastructuur in de gebouwde omgeving.

gezorgd dat er geen arbeidsplaatsen en waardeschepping verplaatst worden naar regio's in de wereld met lagere klimaat- en milieuambities. Duurzaamheid moet mondiaal en over de gehele levenscyclus worden gezien. De mobiliteitstransitie zal ook gevolgen hebben voor de aftermarket, onafhankelijke werkplaatsen en de handel in reserveonderdelen. De herstructurering van de aftermarket moet worden begeleid en sociaal worden opgevangen.

61. Autonome voertuigen kunnen het gebruik van leefruimtes fundamenteel veranderen. In het licht van de demografische ontwikkeling van Europa bieden autonome voertuigen kansen voor het platteland en de stad. De ontwikkeling op het platteland kan "openbaar vervoer op verzoek" mogelijk maken voor kleine gemeenten in dunbevolkte gebieden. Dit biedt regio's ontwikkelingskansen, potentieel voor sociale innovaties en mogelijkheden om een leegloop van het platteland tegen te gaan. In steden kunnen autonome voertuigen het verkeer efficiënter maken en zorgen voor een betere benutting van de capaciteit. Dat kan helpen bij de aanpak van congestie, luchtvervuiling en omgevingslawaaï in steden.

62. Om het vertrouwen van de bevolking te winnen, is samenwerking en de uitwisseling van ervaringen tussen onderzoek, industrie, wetgeving, gemeenten en regio's geboden. Verbetering van de verkeersveiligheid moet een van de belangrijkste uitgangspunten zijn bij de ontwikkeling van automatisering in het vervoer. Automatisering zou wat verkeersveiligheid betreft, moeten bijdragen tot het streven om het aantal verkeersdoden tot nul terug te dringen (Vision Zero). De bestuursgebieden van verschillende soorten lokale en regionale overheden moeten worden ingericht als proeftuinen voor autonome mobiliteit. Autonome voertuigen moeten volledig operationeel zijn op alle vervoersroutes, met inbegrip van plattelandsgebieden en smalle stedelijke en gemeentelijke wegen. Bij de ontwikkeling en het beheer van autonoom vervoer mag niet worden vergeten dat het de hoogste prioriteit heeft om lopen en fietsen in de bebouwde kom te promoten en verkeersveilig lopen en fietsen te waarborgen.

Brussel, 1 juli 2021.

*De voorzitter*  
*van het Europees Comité van de Regio's*  
Apostolos TZITZIKOSTAS