

AANBEVELINGEN

AANBEVELING (EU) 2023/550 VAN DE COMMISSIE

van 8 maart 2023

inzake nationale steunprogramma's voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2023) 1524)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 292,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de Europese Green Deal ⁽¹⁾, die tot doel heeft de economie van de EU tegen 2050 klimaatneutraal te maken, wordt een oproep gedaan om de uitstoot van broeikasgassen door vervoer met 90 % terug te dringen. De strategie voor duurzame en slimme mobiliteit ⁽²⁾ bevat maatregelen om deze doelstelling te helpen verwezenlijken, waaronder maatregelen om duurzame, slimme, veilige en gezonde stedelijke mobiliteit te bevorderen.
- (2) In de mededeling over het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit ⁽³⁾ wordt prioriteit gegeven aan duurzamere vervoersoplossingen — collectief en openbaar vervoer, deelmobiliteit, lopen en fietsen — om bij te dragen tot betere en energiezuinigere mobiliteit van deur tot deur en tot de gezondheid en het welzijn van de burgers.
- (3) Duurzame stedelijke mobiliteit helpt om een aantal Europese beleidsmaatregelen te verwezenlijken die erop gericht zijn emissiearme en emissievrije mobiliteit te bevorderen ⁽⁴⁾ en de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid te verbeteren, en die tegelijkertijd een positieve impact hebben op de gezondheid en het welzijn van de burgers. Doeltreffende stedelijke mobiliteitsplanning kan om de daarmee verband houdende Europese en nationale beleidsmaatregelen in lokaal beleid te vertalen. Zoals in de mededeling over de langetermijnvisie voor de plattelandsgebieden van de EU ⁽⁵⁾ en het bijbehorende EU-actieplan voor het platteland wordt benadrukt, zijn een betere integratie van stedelijke, voorstedelijke en plattelandsmobiliteit van essentieel belang voor de bevordering van duurzame mobiliteitsoplossingen.
- (4) In het pakket stedelijke mobiliteit van 2013 ⁽⁶⁾ was voor het eerst sprake van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP), die een kader vormen waarbinnen steden en gemeenten oplossingen voor uitdagingen op het gebied van stedelijk mobiliteitsbeleid in het hele functionele stedelijke gebied kunnen plannen en uitvoeren. Sindsdien moedigt de Commissie het wijdverbreide gebruik van SUMP's aan als hoeksteen van het Europees stedelijk mobiliteitsbeleid. Het SUMP-concept en de bijbehorende Europese richtsnoeren wordt op grote schaal gebruikt door lokale overheden, planners en belanghebbenden. SUMP's hebben bewezen een doeltreffend, robuust en flexibel instrument te zijn waarop steden kunnen voortbouwen om maatregelen op het gebied van stedelijke mobiliteit te plannen.
- (5) In zijn speciaal verslag 06/2020 "Duurzame stedelijke mobiliteit in de EU" ⁽⁷⁾ benadrukte de Europese Rekenkamer dat de lidstaten en hun steden verantwoordelijk zijn voor het duurzaam beheer van het stedelijke mobiliteitsbeleid, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel. De Rekenkamer constateerde dat de maatregelen op het gebied van lokale stedelijke mobiliteit niet altijd stroken met de doelstellingen inzake duurzame stedelijke mobiliteit. Nationale steunprogramma's voor duurzame stedelijke mobiliteit zouden ervoor zorgen dat het SUMP-concept beter tot uiting komt in de lokale plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit.

⁽¹⁾ COM(2019) 640 final.

⁽²⁾ COM(2020) 789 final.

⁽³⁾ COM(2021) 811 final.

⁽⁴⁾ Richtlijn (EU) 2019/1161 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PB L 188 van 12.7.2019, blz. 116).

⁽⁵⁾ COM(2021) 345 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 913 final.

⁽⁷⁾ Speciaal verslag 06/2020: Duurzame stedelijke mobiliteit in de EU: geen aanzienlijke verbetering mogelijk zonder inzet van de lidstaten.

- (6) In de herziene verordening betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) ⁽⁸⁾ wordt voorgesteld dat stedelijke knooppunten op het TEN-T-netwerk een SUMP vaststellen overeenkomstig de vereisten van bijlage V en dat zij relevante gegevens over stedelijke mobiliteit verzamelen en indienen bij de Commissie. Wat de vereisten inzake gegevensverzameling en -rapportage betreft, zal in de daaropvolgende uitvoeringshandeling de lijst van indicatoren voor duurzame stedelijke mobiliteit en de berekeningsmethode daarvan worden vastgesteld. Na goedkeuring zullen deze de enige bindende SUMP-gerelateerde eisen op EU-niveau zijn. Nationale SUMP-steunprogramma's zorgen ervoor dat stedelijke knooppunten op het TEN-T-netwerk over de nodige deskundigheid beschikken om aan deze eisen te voldoen.
- (7) Het monitoren van de voortgang van hun maatregelen voor duurzame stedelijke mobiliteit aan de hand van indicatoren vormt een uitdaging voor steden. Het verzamelen van gegevens vergt administratieve en financiële middelen en steden hebben vaak moeite om toegang te krijgen tot gegevens die in het bezit zijn van nationale en regionale autoriteiten en andere organen. De lidstaten moeten de uitwisseling en het gebruik van gegevensverzamelingen vergemakkelijken door middel van centrale toegangspunten en gedecentraliseerde gegevensruimten. Dit zal steden helpen om in de komende jaren hun monitoringsystemen te verbeteren.
- (8) Bij de voorbereiding en uitvoering van hun individuele SUMP's kunnen de steden ook gebruikmaken van een compendium van niet-bindende SUMP-richtsnoeren ⁽⁹⁾ en referentiemateriaal, dat is ontwikkeld in het kader van projecten waarvoor de EU medefinanciering verstrekt. Steden wordt verzocht deze informatie te gebruiken voor zover ze geschikt is voor hun behoeften. De deskundigengroep van de Commissie inzake stedelijke mobiliteit ⁽¹⁰⁾ moet helpen het compendium van niet-bindende SUMP-richtsnoeren aan te vullen en te stroomlijnen.
- (9) De lidstaten moeten steden ondersteunen bij de voorbereiding van SUMP's, zodat zij de kwaliteit van hun SUMP's kunnen verbeteren en ze beter kunnen afstemmen op het EU-kader.
- (10) De steden blijven uiteindelijk verantwoordelijk voor de ontwikkeling, vaststelling en uitvoering van hun SUMP's, en voor de uitvoering van de daarin vervatte maatregelen.

HEEFT DE VOLGENDE AANBEVELING VASTGESTELD:

1. DOEL EN TOEPASSINGSGBIED

1.1. Inleiding

In het pakket stedelijke mobiliteit van 2013 werd het concept van SUMP's ⁽¹¹⁾ geïntroduceerd als de hoeksteen van een kader voor steden en regio's om de uitdagingen van het stedelijk mobiliteitsbeleid aan te pakken. Het SUMP-concept moet worden geactualiseerd om rekening te houden met nieuwe EU-strategieën en beleidsprioriteiten. Dit geactualiseerde SUMP-concept is uiteengezet in de bijlage bij de huidige aanbeveling.

Op basis van het SUMP-concept bevatten de SUMP-richtsnoeren advies voor steden over een proces voor de opstelling en uitvoering van hun SUMP's.

Het concept wordt reeds tien jaar door de Commissie gepromoot en door veel steden in de EU vrijwillig toegepast om hun transitie naar aantrekkelijke, inclusieve en duurzame stedelijke mobiliteit te plannen.

Steden die het SUMP-concept toepassen, zijn van mening dat het een doeltreffend, alomvattend en flexibel instrument is dat de administratieve grenzen van steden overschrijdt en het volledige "functionele stedelijke gebied" bestrijkt, rekening houdend met verbindingen met het achterland en forensenstromen en verbindingen tussen stad en platteland.

In het werkdokument van de diensten van de Commissie over het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit ⁽¹²⁾ werd benadrukt dat SUMP's een consistent planningskader voor de lange termijn vormen, waarbij alle relevante partijen worden betrokken. De veerkracht van het concept werd met name tijdens de COVID-19-pandemie aangetoond, aangezien veel steden met een SUMP hun mobiliteitsbeleid snel en efficiënt konden aanpassen. Zij konden hun mobiliteitssystemen gemakkelijker wijzigen dan steden zonder dergelijke plannen. In veel gevallen waren in de bestaande SUMP's al nood- en weerbaarheidsprocedures opgenomen.

⁽⁸⁾ COM(2021) 812 final.

⁽⁹⁾ SUMP-richtsnoeren bestaan uit de SUMP-richtsnoeren voor de ontwikkeling en uitvoering van een SUMP en aanvullend referentiemateriaal, beschikbaar op de portaalsite van de Europese waarnemingspost voor stedelijke mobiliteit (Eltis); <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

⁽¹⁰⁾ *Commission Decision C(2022) 5320 of 28 July 2022 setting up the Commission expert group on urban mobility*; Deskundigengroep inzake stedelijke mobiliteit.

⁽¹¹⁾ Zie de bijlage bij de mededeling van de Commissie van 17 december 2013: *Samen naar een concurrerend en zuinig stedelijk mobiliteitssysteem*, COM(2013) 913 final.

⁽¹²⁾ COM(2021) 811 final.

Uit de evaluatie van het pakket stedelijke mobiliteit van 2013 is echter gebleken dat het feit dat niet alle lidstaten in dezelfde mate gebruikmaken van SUMP's, een grote tekortkoming vormt. Veel steden hebben nog steeds geen SUMP en de kwaliteit van de reeds bestaande SUMP's varieert aanzienlijk. Er is ook een duidelijk gebrek aan evenwicht tussen de lidstaten wat betreft de algemene dekking van steden met SUMP's.

Deze aanbeveling is dan ook gericht tot de lidstaten.

1.2. Noodzaak van maatregelen op het niveau van de lidstaten

Uit de evaluatie van het pakket stedelijke mobiliteit van 2013, die gebaseerd is op de uitgebreide ervaring die sinds 2013 is opgedaan met het gebruik van het SUMP-concept, is gebleken dat capaciteit en deskundigheid, met name in kleine en middelgrote steden, nog steeds een probleem vormen, evenals het gebrek aan nationale betrokkenheid en ondersteuning.

Dit wijst op de algemene noodzaak om ervoor te zorgen dat de plannen aan het SUMP-concept beantwoorden en om de verschillende activiteiten van steden en stedelijke gebieden te coördineren met het oog op de voorbereiding, uitvoering en monitoring van hun mobiliteitsplannen.

Zoals vermeld in het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit, moeten de governance en het draagvlak op nationaal niveau worden versterkt en moet een ondersteuningskader worden vastgesteld om de SUMP's beter af te stemmen op het SUMP-concept, rekening houdend met lokale omstandigheden, planningspraktijken en institutionele structuren, in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

1.3. Koppeling met het TEN-T

Het voorstel voor de herziene TEN-T-verordening ⁽¹³⁾ omvat een versterking van de rol van steden als cruciale knooppunten voor duurzaam, veilig, efficiënt en multimodaal vervoer doorheen heel Europa en daarbuiten. Om de doeltreffende werking van het TEN-T-netwerk mogelijk te maken, stelt de Commissie voor dat de lidstaten er uiterlijk op 31 december 2025 voor zorgen dat stedelijke knooppunten op het TEN-T-netwerk een SUMP vaststellen en relevante gegevens over stedelijke mobiliteit verzamelen.

Stedelijke knooppunten moeten rekening houden met het effect van verschillende stedelijke mobiliteitsmaatregelen op de verkeersstromen, zowel passagiers- als vrachtstromen, langs het TEN-T-netwerk. De maatregelen moeten gericht zijn op naadloze doorvoer door, omleiding van of interconnectie via stedelijke knooppunten, met inbegrip van emissievrije voertuigen. De maatregelen moeten de congestie helpen verminderen, het aandeel van het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen doen toenemen, de verkeersveiligheid verbeteren en knelpunten voor de verkeersstromen op het TEN-T-netwerk wegwerken.

Deze aanbeveling heeft daarom ook tot doel de lidstaten en steden extra steun te bieden bij de voorbereiding op de naleving van de voorgestelde eisen voor stedelijke knooppunten.

Deze aanbeveling doet geen afbreuk aan de toekomstige vaststelling van een herziene TEN-T-verordening op basis van bovengenoemd voorstel en de daarin vervatte verplichtingen inzake SUMP's.

1.4. Coördinatie op lokaal niveau met het oog op synergieën tussen sectorale en ruimtelijkeordeningsbepalingen

De ontwikkeling van SUMP's vereist een geïntegreerde aanpak die betrekking heeft op twee dimensies: de integratie van stedelijke mobiliteit in de netwerkplanning van een vervoerssysteem ("netwerkbenadering") en de integratie in een sectoroverschrijdende strategie voor duurzame stedelijke ontwikkeling ("ruimtelijke benadering").

Vervoer is een essentieel onderdeel van een efficiënte en effectieve beleid op het gebied van geïntegreerde ruimtelijke ordening op stedelijk/lokaal niveau. SUMP's moeten daarom worden opgesteld en uitgevoerd in nauwe coördinatie met lokale en regionale mobiliteitsplannen, ruimtelijkeordeningsplannen en relevante sectorale plannen. Dit zorgt niet alleen voor een betere afstemming van de SUMP's op de sectorale beleidsdoelstellingen, maar vermindert ook de administratieve lasten voor lokale overheden.

De lidstaten moeten zorgen voor verenigbaarheid en samenhang tussen sectorale beleidsdoelstellingen en stedelijke mobiliteitsplanning door:

- steden te helpen om Europese en nationale doelstellingen om te zetten in lokaal stedelijk beleid, strategieën en planningsdocumenten, zoals SUMP's, plannen voor duurzame stedelijke logistiek, duurzame energie- en klimaatactieplannen, klimaatcontracten en Green City Accords;

⁽¹³⁾ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, COM(2021) 812 final.

- een antwoord te bieden op de behoeften en specifieke kenmerken van steden en stedelijke gebieden in overkoepelende nationale of regionale strategieën en planningsdocumenten, zoals nationale en regionale vervoersplannen, nationale beleidskaders voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, nationale energie- en klimaatplannen en volksgezondheidsstrategieën en strategieën voor duurzame stedelijke ontwikkeling;
- in te spelen op de behoeften en specifieke kenmerken van steden en stedelijke gebieden in nationale acties met betrekking tot Europese en internationale verbintenissen, zoals het Europees Semester en de werkplannen voor de kernnetwerkcorridors van het TEN-T.

2. Nationaal SUMP-steunprogramma

2.1. Doelstellingen

De Commissie roept elke lidstaat op een nationaal SUMP-steunprogramma op te zetten dat gericht is op het ondersteunen van steden, het versterken van het bestuur en het verbeteren van de nationale coördinatie, planning en toepassing van beleid inzake duurzame stedelijke mobiliteit, en op het verbeteren van de coördinatie tussen regio's en steden en tussen stedelijke en plattelandsgebieden.

2.2. Toepassingsgebied van het programma

De nationale SUMP-steunprogramma's moeten maatregelen omvatten om:

- nationale richtsnoeren voor stedelijke mobiliteitsplanning te ontwikkelen op basis van het geactualiseerde SUMP-concept, dat is opgenomen in de bijlage bij de huidige aanbeveling van de Commissie, en rekening houdend met de SUMP-richtsnoeren ⁽¹⁴⁾, waarbij de mobiliteit van passagiers, het vrachtvervoer en de logistiek op geïntegreerde wijze worden aangepakt;
- technische bijstand en deskundige ondersteuning te bieden;
- een nationale aanpak te ontwikkelen voor de voorbereiding en uitvoering van SUMP's in alle steden, in samenwerking met voorstedelijke en landelijke gebieden rond de stad, die het volledige functionele stedelijke gebied (stad en pendelgebied) bestrijken;
- het nationale netwerk van regio's, steden en gemeenten te stimuleren om intercollegiaal leren te bevorderen en goede praktijken uit te wisselen, met inbegrip van de ultraperifere gebieden van de EU en andere afgelegen gebieden, insulaire, perifere en dunbevolkte gebieden;
- een opleidingsprogramma voor steden uit te voeren, met inbegrip van capaciteitsopbouw;
- financiële steun te verlenen aan steden voor het aantrekken en behouden van administratieve capaciteit en het inhuren van tijdelijke deskundige ondersteuning;
- communicatiecampagnes en -activiteiten in verband met SUMP's te organiseren en te coördineren;
- meer bekendheid te geven aan de informatie en richtsnoeren die zijn gepubliceerd op de portaalsite van de Europese waarnemingspost voor stedelijke mobiliteit ⁽¹⁵⁾;
- de kwaliteit van SUMP's te beoordelen en advies te verstrekken over de wijze waarop ze kan worden verbeterd in overeenstemming met het SUMP-concept; dit zal de ontwikkeling van SUMP's vergemakkelijken wanneer een mobiliteitsplan vereist is als voorwaarde voor publieke of private financiering;
- het nationale wetgevingskader te screenen op belemmeringen voor de ontwikkeling van doeltreffende SUMP's in steden;
- de bevoegde autoriteiten te helpen de coördinatie bij het aanleggen van vervoersinfrastructuur en het verlenen van vervoersdiensten in het functionele stedelijke gebied te verbeteren;
- lokale overheden te helpen bij het integreren en verbeteren van de coördinatie tussen SUMP's en ruimtelijke ordening, en afstemming op en synergieën met de actieplannen voor duurzame energie en klimaat, de plannen voor duurzame stedelijke logistiek en andere relevante plannen;
- het toezicht op de uitvoering van SUMP's te versterken door mechanismen in te voeren om de vooruitgang bij de verwezenlijking van de doelstellingen van de SUMP's te meten;

⁽¹⁴⁾ SUMP-richtsnoeren voor de ontwikkeling en uitvoering van SUMP's, beschikbaar op de portaalsite van de Europese waarnemingspost voor stedelijke mobiliteit (Eltis); <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

⁽¹⁵⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

- de indicatoren voor duurzame stedelijke mobiliteit te berekenen aan de hand van de methodologie van de Commissie ⁽¹⁶⁾, de verzameling van gegevens te coördineren en te ondersteunen en de toegang tot en de uitwisseling en het gebruik van nationale, regionale of particuliere gegevens die nodig zijn om indicatoren voor stedelijke mobiliteit te berekenen, te vergemakkelijken;
- toezicht te houden op de vooruitgang bij de verwezenlijking van de sectorale beleidsdoelstellingen, met inbegrip van decarbonisatie en verkeersveiligheid; steden te ondersteunen bij de ontwikkeling van gedesaggregeerde mechanismen voor gegevensverzameling, onder meer naar geslacht;
- de delen op de portaalsite van het Europees Waarnemingscentrum voor stedelijke mobiliteit die betrekking hebben op steden en nationale plannen, regelmatig bij te werken;
- de uitvoering te ondersteunen van aspecten van de missie voor klimaatneutrale en slimme steden die betrekking hebben op stedelijke mobiliteit.

Het toepassingsgebied van het steunprogramma moet in samenwerking met de steden en regio's worden vastgesteld en regelmatig worden herzien op basis van hun behoeften en de van hen ontvangen feedback.

2.3. Financiering en kwaliteitsborging

SUMP's vormen een doeltreffend kader voor de planning en uitvoering van openbare of particuliere investeringen in stedelijke mobiliteit.

De lidstaten moeten maatregelen nemen om informatie en steun te verstrekken over financieringsmogelijkheden, om de kwaliteit van SUMP's te verbeteren en deze beter af te stemmen op het SUMP-concept.

Er bestaat een breed scala aan Europese, nationale en regionale steun- en financieringsinstrumenten die SUMP-processen kunnen ondersteunen, zoals:

- de Connecting Europe Facility;
- het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en het Cohesiefonds, met inbegrip van Interreg en URBACT;
- Horizon Europa, met inbegrip van de missies en CIVITAS-acties;
- Invest EU, de herstel- en veerkrachtfaciliteit (RRF) en REPowerEU;
- het programma Digitaal Europa;
- rechtvaardige transitie;
- het Innovatiefonds;
- het instrument voor technische ondersteuning, dat de EU-lidstaten technische expertise op maat biedt;
- nationale regelingen;
- particuliere financiering (bv. groene obligaties).

Bovendien biedt de kennis- en innovatiegemeenschap van het EIT inzake stedelijke mobiliteit steun aan lidstaten, regio's en steden bij de uitvoering van hun SUMP's.

2.4. Beheer van het SUMP-programma op nationaal niveau

De lidstaten moeten een nationaal bureau voor het beheer van het SUMP-programma aanwijzen als contactpunt voor SUMP-aangelegenheden die verband houden met steden en stedelijke gebieden.

Deze bureaus moeten worden opgezet in samenwerking met de nationale, regionale en lokale autoriteiten en moeten beschikken over de relevante technische deskundigheid en juridische, financiële en personele middelen om het nationale SUMP-steunprogramma te ontwikkelen en uit te voeren.

Zij moeten neutraal en transparant zijn en regio's, steden en plattelandsgebieden bij hun werkzaamheden betrekken. Zij moeten worden geadviseerd door een deskundigengroep van vertegenwoordigers van relevante ministeries, regio's, steden, plattelandsgebieden, de academische wereld en andere relevante belanghebbenden op het gebied van stedelijke mobiliteit.

Deze deskundigengroep kan helpen bij het opstellen en beoordelen van het nationale SUMP-steunprogramma en het goedkeuren van nationale SUMP-richtsnoeren, en kan fungeren als een onafhankelijk forum van deskundigen om ervoor te zorgen dat de Europese en nationale SUMP-richtsnoeren naar behoren worden uitgevoerd. De lidstaten moeten voortbouwen op bestaande steunregelingen voor steden. De bureaus voor programmabeheer moeten bestaande regelingen die op subnationaal en regionaal niveau worden uitgevoerd, samenbrengen om een gecoördineerde aanpak te waarborgen, met inbegrip van de specifieke beperkingen van afgelegen en perifere gebieden en ultraperifere gebieden.

⁽¹⁶⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en

De bureaus kunnen deel uitmaken van een ministerie, agentschap of gespecialiseerde instantie, afhankelijk van de administratieve structuur van de lidstaat. De nationale bureaus kunnen worden aangevuld met regionale bureaus, met name in grotere of federale lidstaten.

Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel moeten steden de eindverantwoordelijkheid behouden voor de ontwikkeling, vaststelling en uitvoering van hun SUMP's.

2.5. Interactie van de nationale bureaus voor programmabeheer met de Europese Commissie

De nationale bureaus voor programmabeheer moeten fungeren als het belangrijkste contactpunt van de lidstaten met de Commissie voor de uitwisseling en coördinatie met betrekking tot SUMP-ondersteunende diensten.

De ondersteuning van de uitvoering van SUMP is een van de belangrijkste taken van de deskundigengroep stedelijke mobiliteit (Expert Group on Urban Mobility, EGUM), die is opgericht na de goedkeuring van het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit en waarin vertegenwoordigers van de lidstaten, regio's, steden en andere belanghebbenden bijeenkomen om het EU-beleid inzake stedelijke mobiliteit te bespreken, onder meer wat SUMP's betreft. De nationale bureaus voor programmabeheer moeten daarom nauw samenwerken met de vertegenwoordigers van hun lidstaten in de deskundigengroep en actief bijdragen aan die groep.

2.6. Informatie aan de Europese Commissie over acties

De lidstaten wordt verzocht de Commissie jaarlijks in kennis te stellen van de maatregelen die in het licht van deze aanbeveling worden genomen. Deze informatie moet voor het eerst worden ingediend één jaar na de goedkeuring van deze aanbeveling.

De verstrekte informatie moet betrekking hebben op:

- het nationale SUMP-steunprogramma;
- de contactgegevens van het nationale bureau voor het beheer van het SUMP-programma;
- het werkplan van het nationale bureau voor het beheer van het SUMP-programma;
- een samenvatting van de jaarverslagen over de uitvoering van het werkplan (met inbegrip van gekwantificeerde vooruitgang op het gebied van KPI's, belangrijke mijlpalen en vastgestelde mogelijke problemen en geplande risicobeheersmaatregelen) en de lessen die daaruit zijn getrokken.

3. Adressaten

Deze aanbeveling is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 8 maart 2023.

Voor de Commissie
Adina VĂLEAN
Lid van de Commissie

BIJLAGE

Geactualiseerd concept voor plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit**1. INLEIDING**

Een plan voor duurzame stedelijke mobiliteit (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) is een strategisch plan dat ontworpen is om te voldoen aan de mobiliteitsbehoeften van mensen en bedrijven in steden en hun omgeving met het oog op een betere levenskwaliteit. Het vormt een eengemaakt kader voor de aanpak van alle gemeenschappelijke uitdagingen op het gebied van stedelijke mobiliteit voor het volledige functionele stedelijke gebied. Een SUMP biedt een alomvattende, door een visie onderbouwde, flexibele en veerkrachtige aanpak en doet dienst als mobiliteitsplan voor de lange termijn met maatregelenpakketten die gericht zijn op kortetermijndoelstellingen en streefdoelen waarvan de verwezenlijking kan worden versneld in reactie op veranderende behoeften.

Sinds 2013 moedigt de Commissie het wijdverbreide gebruik van SUMP's aan als hoeksteen van haar stedelijk mobiliteitsbeleid omdat SUMP's het potentieel hebben om steden en regio's te helpen gemeenschappelijke uitdagingen aan te pakken bij hun transitie naar duurzame stedelijke mobiliteit, en om te zorgen voor een betere levenskwaliteit. In het pakket stedelijke mobiliteit van 2013 ⁽¹⁾ werden lokale overheden ertoe opgeroepen om SUMP's centraal te stellen in de aanpak van hun stedelijke mobiliteitskwesaties. De EU heeft richtsnoeren ter zake gepubliceerd om lokale overheden gedurende het hele SUMP-proces te ondersteunen.

De afgelopen jaren is een groot aantal adviezen en richtsnoeren ontwikkeld met de gemeenschap voor stedelijke mobiliteitsplanning. Daarna zijn in het EU-waarnemingscentrum voor stedelijke mobiliteit ⁽²⁾ een reeks aanvullende richtsnoeren over specifieke aspecten van SUMP's ter beschikking gesteld van steden en belanghebbenden. Er bestaat ook een zelfbeoordelingsinstrument om steden te helpen inzicht te krijgen in de sterke en zwakke punten van hun SUMP ⁽³⁾.

Het oorspronkelijke SUMP-concept ⁽⁴⁾ maakt deel uit van het pakket stedelijke mobiliteit van 2013 en bestond uit acht hoofdbeginselen. Het huidige SUMP-concept behoudt deze en actualiseert ze waar nodig.

1.1. Achtergrond

Overeenkomstig het nieuwe Handvest van Leipzig ⁽⁵⁾ moeten *steden geïntegreerde en duurzame strategieën voor stedelijke ontwikkeling vaststellen en ervoor zorgen dat deze worden uitgevoerd voor de stad als geheel, van de functionele gebieden tot haar wijken.*

Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning is daarom van cruciaal belang voor doeltreffende en duurzame mobiliteit in steden, met inbegrip van de stedelijke TEN-T-knooppunten, en is belangrijk voor de algemene werking van het netwerk en voor het waarborgen van noodplanning en veerkracht in geval van grote uitdagingen.

Er wordt voorgesteld dat stedelijke knooppunten voldoen aan de essentiële SUMP-vereisten in bijlage V bij het voorstel van de Commissie voor een herziene TEN-T-verordening ⁽⁶⁾. Dit concept doet geen afbreuk aan eventuele bindende verplichtingen voor stedelijke knooppunten met betrekking tot de vaststelling van SUMP's en de inhoud ervan, die zijn vastgelegd in de toekomstige herziene TEN-T-verordening. Het bouwt voort op deze voorgestelde eisen, maar geeft meer informatie en beschrijft de aanbevolen componenten die nodig zijn om een SUMP te ontwikkelen, ongeacht of een stad al dan niet een stedelijk knooppunt is.

1.2. Redenen voor het actualiseren van het SUMP-concept

Rekening houdend met de belangrijkste ontwikkelingen van de afgelopen jaren en de praktische ervaring die de afgelopen tien jaar is opgedaan met de uitvoering van het concept, is er nu een gelegenheid om het concept te actualiseren, zodat SUMP's doeltreffender kunnen bijdragen aan de verwezenlijking van de steeds ambitieuzere doelstellingen en verbintenissen van de EU op het gebied van vervoer, klimaat, gezondheid en samenleving.

⁽¹⁾ COM(2013) 913 final.

⁽²⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

⁽³⁾ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

⁽⁴⁾ Bijlage 1 bij de mededeling van de Commissie "Samen naar een concurrerend en zuinig stedelijk mobiliteitssysteem" (https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0014,02/DOC_3&format=PDF).

⁽⁵⁾ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf

⁽⁶⁾ COM(2021) 812/2.

De huidige beleidslijnen zijn met name uiteengezet in de Europese Green Deal ⁽⁷⁾, de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit ⁽⁸⁾ en het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit ⁽⁹⁾. De Commissie heeft recentelijk relevante wetgevingsvoorstellen ingediend in het kader van de pakketten "Fit for 55" ⁽¹⁰⁾, groene en efficiënte mobiliteit en REPowerEU ⁽¹¹⁾. Het SUMP-concept moet met name beter rekening houden met klimaat- en energieaspecten en tegelijkertijd aandacht besteden aan veiligheid, inclusiviteit en toegankelijkheid, alsook aan de aspecten van lokaal vervoer die betrekking hebben op goederenvervoer en logistiek.

Meer in het bijzonder wordt in het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit gesteld dat het verbeterde SUMP-concept duidelijk moet maken dat prioriteit moet worden gegeven aan de bevordering van duurzame mobiliteit, zoals actief, collectief en openbaar vervoer en deelmobiliteit (met inbegrip van verbindingen tussen stad en platteland), waarbij weerbaarheidsaspecten en duurzame stedelijke logistieke plannen (SULP) volledig moeten worden geïntegreerd, op basis van emissievrije voertuigen en oplossingen. Dit moet verder worden aangevuld door te anticiperen op de behoefte aan specifieke indicatoren en vereisten inzake SUMP's voor de stedelijke TEN-T-knooppunten ⁽¹²⁾.

Ten slotte moeten planningsinstrumenten op het gebied van mobiliteit, energie, duurzaamheid en ruimtelijke ordening elkaar beter aanvullen. Op deze manier zal het herziene concept ook nauwere koppelingen creëren tussen SUMP's en andere relevante stedelijke plannen die betrekking hebben op energie en klimaat, met name de actieplannen voor duurzame energie en klimaat (Sustainable Energy and Climate Action Plan, SECAP).

2. EEN CONCEPT VOOR SUMP'S

Dit concept biedt een aanbevolen benadering van SUMP's voor stedelijke gebieden, ongeacht hun omvang. Een SUMP moet worden ontwikkeld en uitgevoerd in overeenstemming met de hierna uiteengezette leidende beginselen.

2.1. Duidelijke en meetbare doelstellingen

Het hoofddoel van een SUMP is om het functionele stedelijke gebied ⁽¹³⁾ toegankelijker te maken en te zorgen voor hoogwaardige, veilige en duurzame emissiearme mobiliteit naar, door en in dat gebied. Mobiliteitsplannen bevorderen met name emissievrije mobiliteit en de invoering van een stedelijk vervoerssysteem dat bijdraagt tot betere algemene prestaties van het trans-Europese vervoersnetwerk, met name door de ontwikkeling van infrastructuur voor naadloos verkeer van emissievrije voertuigen, multimodale passagiersknooppunten om de first-mile- en last-mileverbindingen te faciliteren en multimodale goederenterminals die stedelijke knooppunten bedienen.

Een SUMP moet daarom specifieke en algemene doelstellingen bevatten ter ondersteuning van de ontwikkeling van een stedelijk vervoerssysteem dat:

- veilig, toegankelijk, betaalbaar en inclusief is voor alle gebruikers, met inbegrip van kansarme groepen en personen met een handicap of beperkte mobiliteit, en rekening houdt met het genderperspectief en demografische veranderingen;
- voorziet in de mobiliteitsbehoeften van alle gebruikers, met inbegrip van fietsen en lopen, stedelijke logistiek, goederen- en passagiersstromen over lange afstand op het TEN-T-netwerk, alsook stromen vanuit voorstedelijke en landelijke gebieden rond een stad, die het gehele functionele stedelijke gebied (de stad en haar woon-werkgebied) bestrijken;
- voldoet aan de vereisten inzake duurzaamheid, klimaatbescherming en veerkracht, waarbij een evenwicht wordt gevonden tussen de noodzaak om te zorgen voor economische levensvatbaarheid, sociale rechtvaardigheid en de bescherming van gezondheid en milieu;
- de efficiëntie van stedelijke mobiliteitssystemen optimaliseert, rekening houdend met de kosteneffectiviteit en de externe vervoerskosten van de verschillende vervoerswijzen, met name in verband met congestie, luchtvervuiling en geluidshinder, CO₂-emissies, verkeersdoden en gewonden, en de gevolgen daarvan voor de biodiversiteit;
- bijdraagt tot het aantrekkelijker maken van de stedelijke omgeving, onder meer door een betere verdeling van de openbare ruimte;

⁽⁷⁾ COM(2019) 640 final.

⁽⁸⁾ COM(2020) 789 final.

⁽⁹⁾ COM(2020) 811 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2021) 550 final.

⁽¹¹⁾ COM(2022) 230 final.

⁽¹²⁾ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk, COM(2021) 812 final.

⁽¹³⁾ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20\(OECD%2C%202012\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20(OECD%2C%202012))

- de levenskwaliteit verbetert en de volksgezondheid ten goede komt, rekening houdend met de duurzameontwikkelingsdoelstellingen van de VN ⁽¹⁴⁾, en ervoor zorgt dat stedelijke vervoersinfrastructuur en -diensten veilig, beveiligd en comfortabel zijn voor iedereen, ook voor vrouwen en kwetsbare groepen in de samenleving;
- de verkeersveiligheid verbetert, met name voor actieve en kwetsbare weggebruikers (bv. voetgangers, fietsers, ouderen, kinderen, mensen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit), diensten en openbare ruimten, en ernaar streeft Vision Zero ⁽¹⁵⁾ te verwezenlijken op het gebied van stedelijke verkeersveiligheid, overeenkomstig de Verklaring van Valetta ⁽¹⁶⁾;
- alle soorten verontreiniging door vervoer, zoals luchtverontreiniging, lawaai, deeltjes, microplastics en broeikasgasemissies vermindert, en de energie-efficiëntie van het vervoer verhoogt, met het oog op emissievrije stedelijke mobiliteit in overeenstemming met de doelstellingen van de Europese Green Deal, de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit ⁽¹⁷⁾, het actieplan “verontreiniging naar nul” ⁽¹⁸⁾ en de klimaatwet, rekening houdend met de nationale energie- en klimaatplannen, luchtkwaliteitsplannen en lokale duurzame energie- en klimaatactieplannen;
- bijdraagt tot betere connectiviteit en algemene prestaties van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) en het Europese vervoerssysteem als geheel, zowel voor passagiers als voor goederen.

2.2. Langetermijnvisie en duidelijk uitvoeringsplan:

Een SUMP presenteert of houdt verband met een bestaande langetermijnstrategie voor de toekomstige ontwikkeling van het functionele stedelijke gebied en, in dit verband, voor de toekomstige ontwikkeling van vervoersinfrastructuur en multimodale mobiliteitsdiensten. Het omvat ook een plan voor de uitvoering van de strategie op korte termijn. Het moet worden opgenomen in een geïntegreerde aanpak van duurzame stedelijke ontwikkeling en worden gekoppeld aan relevant ruimtegebruik, ruimtelijke ordening en sectorale beleidsplanning (bv. voor klimaat en energie).

Een SUMP moet daarom het volgende bevatten:

- een tijdschema en een begrotingsplan, met duidelijk omschreven bronnen voor de noodzakelijke financiering; het uitvoeringsplan heeft idealiter een looptijd van 3-10 jaar;
- duidelijk omschreven verantwoordelijkheden en middelen, met inbegrip van de voor elke actor vereiste middelen.

2.3. Evaluatie van de huidige en toekomstige prestaties

Een SUMP moet gebaseerd zijn op een zorgvuldige beoordeling van de huidige en toekomstige prestaties van het stedelijke vervoerssysteem en moet worden ondersteund door een uitgebreid monitoringsysteem dat het volgende omvat:

- een statusanalyse, referentie- en eindscenario, te beginnen met een uitgebreide evaluatie van de huidige situatie en de vaststelling van een referentiescenario waaraan de toekomstige vooruitgang kan worden getoetst; het moet ook een beoordeling van het effect van de voorgestelde maatregelen omvatten;
- specifieke doelstellingen en streefdoelen: een SUMP moet specifieke en realistische prestatiedoelstellingen bevatten die verband houden met de statusanalyse en ambitieus zijn wat betreft de algemene en specifieke doelstellingen van een SUMP. In voorkomend geval moeten ook meetbare streefdoelen worden vastgesteld, op basis van een realistische beoordeling van de uitgangssituatie en de beschikbare middelen en rekening houdend met de specifieke doelstellingen;
- prestatie-indicatoren, bij voorkeur gebaseerd op de indicatoren voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMI ⁽¹⁹⁾), om de huidige stand van zaken van het stedelijk vervoerssysteem te beschrijven en de vooruitgang bij de verwezenlijking van de vastgestelde doelstellingen te monitoren.

⁽¹⁴⁾ <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>

⁽¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en

⁽¹⁶⁾ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/nl/pdf>

⁽¹⁷⁾ COM(2020) 789 final.

⁽¹⁸⁾ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_nl

⁽¹⁹⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en

2.4. Geïntegreerde ontwikkeling van alle vervoerswijzen, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de meest duurzame vervoerswijzen

Een SUMP moet multimodaal vervoer bevorderen via de integratie van de verschillende vervoerswijzen en maatregelen om een naadloze en duurzame mobiliteit te faciliteren. Het moet acties bevatten om het aandeel van duurzamere vervoersvormen, zoals openbaar vervoer, actieve mobiliteit, deelmobiliteit⁽²⁰⁾, emissievrije stedelijke logistiek en, in voorkomend geval, binnenvaart en maritiem vervoer, te vergroten.

Het moet ook maatregelen omvatten ter bevordering van emissievrije mobiliteit, met name door het stedelijk wagenpark te vergroenen, de congestie terug te dringen en de verkeersveiligheid te verbeteren, in het bijzonder voor kwetsbare weggebruikers.

Het plan bevat een geïntegreerde reeks technische, infrastructurele, beleidsgerichte en zachte maatregelen om de prestaties en kosteneffectiviteit met betrekking tot de algemene en specifieke doelstellingen te verbeteren.

Een SUMP moet daarom aandacht besteden aan de volgende aspecten:

- openbare en collectieve vervoersdiensten en deelmobiliteit, met een specifieke strategie om de kwaliteit, dekking, veiligheid, integratie en toegankelijkheid ervan te verbeteren;
- niet-gemotoriseerd vervoer, met een plan om lopen, fietsen en micromobiliteit aantrekkelijker, veiliger te maken en te streven naar een uitgebreid en hoogwaardig netwerk;
- multimodaliteit, om de verschillende vervoerswijzen voor zowel passagiers als goederen beter te integreren;
- verkeersveiligheid in steden, in het kader van Vision Zero met betrekking tot doden en zwaargewonden, met name onder kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers.
- het verminderen van congestie en het optimaliseren van het gebruik van infrastructuur die gekoppeld is aan maatregelen voor parkeerbeheer, met inbegrip van het optimaliseren van de laadinfrastructuur, het verkennen van de mogelijkheden om wegen en stedelijke ruimte te herbestemmen voor niet-gemotoriseerde vervoerswijzen of ander gebruik dan als verkeersruimte;
- stedelijke logistiek, met inbegrip van thuisleveringen en het beheer van bedrijfsvoertuigenparken (bv. taxi's), met maatregelen om de efficiëntie te verbeteren en tegelijkertijd externe effecten zoals broeikasgasemissies, verontreinigende stoffen, lawaai en congestie te verminderen (een SUMP en alle specifieke plannen voor duurzame stedelijke logistiek moeten op geïntegreerde wijze op elkaar worden afgestemd);
- mobiliteitsplannen, met acties die gericht zijn op het bewerkstelligen van een verandering in de richting van duurzamere mobiliteitspatronen voor pendelaars, consumenten en studenten (met inbegrip van die uit omliggende voorstedelijke en plattelandgebieden) in sectoren als werkgelegenheid, onderwijs, gezondheidszorg, detailhandel en toerisme/evenementen;
- digitalisering, met inbegrip van intelligente vervoerssystemen (ITS), zoals multimodale digitale mobiliteitsdiensten die het gemakkelijker maken om toegang te krijgen tot informatie, tickets te boeken, te betalen en te kopen in alle vervoerswijzen en gegevens te verzamelen (bijvoorbeeld van particuliere exploitanten, big data, kunstmatige intelligentie, digitale tweelingen, het internet der dingen enz.) ter ondersteuning van de voorbereiding, uitvoering en monitoring van de maatregelen in een SUMP.

2.5. Geïntegreerde aanpak van passagiersmobiliteit, stedelijk goederenvervoer en stedelijke logistiek

Stedelijke logistiek en verbindingen met goederenvervoer over lange afstand moeten volledig in overweging worden genomen en in een SUMP worden geïntegreerd om te zorgen voor een systematische aanpak van alle aspecten van stedelijke mobiliteit en om de doelstelling van emissievrije stedelijke logistiek en last-mile-leveringen te verwezenlijken. Welbepaalde stedelijke logistieke problemen kunnen worden aangepakt in een specifiek daarop afgestemd plan voor duurzame stedelijke logistiek.

Voor de betrokken stedelijke gebieden moet in een SUMP naar behoren rekening worden gehouden met het effect van verschillende stedelijke maatregelen op de passagiers- en goederenverkeersstromen en het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T), om te zorgen voor een naadloze doorvoer door, omleiding van of interconnectie door en rond stedelijke knooppunten, met inbegrip van emissievrije voertuigen. Het mobiliteitsplan moet met name acties bevatten om de congestie te verminderen, de verkeersveiligheid te verbeteren en knelpunten voor de verkeersstromen op het TEN-T weg te nemen.

⁽²⁰⁾ In dit document wordt onder deelmobiliteit verstaan: het gedeelde gebruik van vervoerswijzen, zoals deelvoertuigen (bv. fietsen, steps, auto's), carpooling (d.w.z. meerrijden met anderen in eenzelfde voertuig) en vervoerdiensten op aanvraag (bv. smartphonetaxi's).

2.6. Participatieve aanpak en coördinatie met andere relevante initiatieven

De ontwikkeling en uitvoering van een mobiliteitsplan moet volgens een geïntegreerde aanpak verlopen, waarbij de diverse bestuursniveaus en betrokken autoriteiten nauw samenwerken, coördineren en overleggen. Ook het brede publiek, burgers, vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en economische actoren moeten hierbij worden betrokken.

Lokale planningsautoriteiten moeten passende structuren en procedures daarvoor opzetten.

Dit proces moet met name het volgende omvatten:

- de passende betrokkenheid van relevante actoren in het functionele stedelijke gebied, zoals bewoners, vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en economische actoren, bij de ontwikkeling en uitvoering van het plan vanaf het begin en gedurende het hele proces, teneinde een groot draagvlak en ondersteuning te waarborgen;
- interdepartementale raadpleging en samenwerking op lokaal en regionaal niveau om te zorgen voor samenhang en complementariteit met lokaal en regionaal beleid, strategieën en maatregelen, met name op het gebied van landgebruik en ruimtelijke ordening, plannen voor stedelijke vergroening ⁽²¹⁾, energie, gezondheid, onderwijs, sociale diensten, rechtshandhaving en politiewerk;
- intensief overleg met de bevoegde autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het aanbieden van vervoersinfrastructuur en -diensten in het functionele stedelijke gebied (aangrenzende stedelijke, voorstedelijke en plattelandsgebieden) en op verschillende bestuurlijke en beleidsniveaus.

2.7. Monitoring, rapportage en kwaliteitsborging

Een mobiliteitsplan moet doelstellingen, streefcijfers en indicatoren omvatten voor huidige en toekomstige prestaties van stedelijke vervoerssystemen, minstens met betrekking tot broeikasgasemissies, congestie, doden en zwaargewonden in het verkeer, de modal split en de toegang tot mobiliteitsdiensten, alsmede gegevens over luchtverontreiniging en geluidshinder in steden. De uitvoering van een mobiliteitsplan moet worden gemonitord aan de hand van prestatie-indicatoren.

De lokale autoriteiten moeten met name mechanismen invoeren om de vooruitgang bij de verwezenlijking van de doelstellingen van hun SUMP te monitoren, en moeten zo nodig tijdig corrigerende maatregelen nemen. De lidstaten moeten steden bij deze taak ondersteunen en ervoor zorgen dat een SUMP van goede kwaliteit is en voldoet aan de vereisten van het SUMP-concept, in overeenstemming met de aanbeveling van de Commissie over nationale steunprogramma's voor SUMP's.

De vooruitgang bij de verwezenlijking van de algemene en specifieke doelstellingen van een SUMP en het bereiken van de daarin vervatte streefcijfers moet regelmatig worden beoordeeld aan de hand van geselecteerde resultaatindicatoren ⁽²²⁾. Er moeten passende maatregelen worden genomen om te zorgen voor tijdige toegang tot relevante gegevens en statistieken. Een monitoringverslag moet de basis vormen voor een evaluatie van de uitvoering van het SUMP.

Ter ondersteuning van de monitoring moet het gebruik van voorspellingen worden aangemoedigd om te anticiperen op toekomstige behoeften en uitdagingen. Een dergelijke voorspelling kan worden ondersteund door digitale instrumenten zoals lokale digitale tweelingen.

2.8. Begeleiding en ondersteuning op Europees niveau

De Europese Commissie zal via de Europese informatiedienst voor lokaal vervoer — de Europese waarnemingspost voor mobiliteit ⁽²³⁾ — informatie blijven verstrekken over SUMP's. Deze informatie omvat de procesgerelateerde SUMP-richtsnoeren en referentiemateriaal over specifieke aspecten van SUMP's ⁽²⁴⁾.

De deskundigengroep stedelijke mobiliteit van de Commissie ⁽²⁵⁾, die is opgericht na de goedkeuring van het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit, zal dit materiaal helpen aanvullen en stroomlijnen.

⁽²¹⁾ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform_en

⁽²²⁾ Zoals de indicatoren voor duurzame stedelijke mobiliteit die beschikbaar zijn op: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

⁽²³⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans>

⁽²⁴⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>; <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>

⁽²⁵⁾ Groep E03863 (<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=nl&groupID=3863>).