

Advies van het Comité van de Regio's over „Alternatief stadsverkeer”

(1999/C 293/11)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S,

gezien het besluit van zijn Bureau van 10 maart 1999 om, overeenkomstig artikel 198 C (vierde alinea) van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, commissie 4 „Ruimtelijke ordening, stadsbeleid, energie, milieu” te belasten met het opstellen van een advies over „Alternatief stadsverkeer”;

gezien de bijdrage van commissie 3 „Trans-Europese netwerken, vervoer, informatiemaatschappij” (co-rapporteur: de heer Gustâv);

gezien het op 16 april 1999 door commissie 4 goedgekeurde ontwerpadvies (CDR 105/99 rev. 1) (rapporteur: mevrouw Powell, co-rapporteur: de heer Gustâv),

heeft tijdens zijn 29e zitting van 2 en 3 juni 1999 (vergadering van 3 juni) het volgende advies uitgebracht.

1. Inleiding

Het startschot voor het ALTER-project („Alternative Traffic in Towns”) werd tijdens de eerste gezamenlijke Raad van milieu- en vervoersministers (april 1998) gegeven door de Britse vice-premier Prescott, die hierin werd bijgestaan door de EU-commissarissen Bjerregaard, Kinnock en Papoutsis.

Het project moet ervoor zorgen dat lokale en regionale overheden in Europa zich aanmerkelijk meer gaan interesseren voor voertuigen die geen of weinig schadelijke stoffen uitstoten. Dit zou grootschalige productie van deze voertuigen tegen lagere kosten mogelijk moeten maken, waarmee zowel de overheid als de consument gebaat zijn.

Het ALTER-project omvat drie belangrijke doelstellingen; lokale en regionale overheden wordt verzocht hiermee in te stemmen:

- overheden moeten, zodra dit technisch haalbaar is, hun voertuigenpark voor het stadsvervoer vervangen door voertuigen die niet of nauwelijks nog schadelijke stoffen uitstoten;
- als het in de praktijk haalbaar is, moeten zij voertuigen met een lange levensduur zodanig aanpassen dat deze op schonere brandstoffen kunnen rijden of minder schadelijke stoffen uitstoten;
- zij dienen ervoor te zorgen dat in steden steeds meer zones komen waar alleen zeer weinig vervuilende of schone voertuigen mogen rijden.

Deze doelstellingen zijn uiteengezet in de „Verklaring over minder vervuilend stadsvervoer”; de overheden wordt verzocht deze te ondertekenen. De volledige verklaring is als bijlage bij dit advies gevoegd.

De ALTER-verklaring is bekendgemaakt tijdens de Top van Florence in oktober 1998. Zo'n 130 Europese gemeenten hebben zich reeds bij deze verklaring aangesloten. De interesse van de auto-industrie bleek uit het grote aantal vertegenwoordigers uit deze sector dat de Top bijwoonde.

2. Algemene opmerkingen

Het Comité van de Regio's staat volledig achter de doelstellingen van het ALTER-project. In ALTER, zo stelt het Comité vast, wordt erkend dat stadsvervoer noodzakelijk blijft voor het leven en de bedrijvigheid in onze steden, en dat bevordering van productie en gebruik van voertuigen die geen of weinig schadelijke stoffen uitstoten, verenigbaar moet zijn met efficiëntie in het vervoer. Het onderschrijft en benadrukt dat lokale overheden stimuleringsmaatregelen kunnen afstemmen op de uiteenlopende economische, sociale en verkeersomstandigheden binnen de Europese Unie.

„Alternatief verkeer in de steden” is van cruciaal belang voor lokale en regionale overheden in Europa. Het Comité van de Regio's wil graag een bijdrage leveren aan het welslagen van dit project.

Bij het opzetten van het ALTER-project is er rekening mee gehouden dat verschillende beleidsterreinen geïntegreerd moeten worden. Dit is iets waar het Comité van de Regio's al sinds lang op aandringt. Alle bestuurslagen worden bij de uitvoering van het project, dat betrekking heeft op vervoer, energie, ruimtelijke ordening en milieu, ingeschakeld. Het gebruik van schone of vrijwel schone voertuigen wordt gestimuleerd. Tegelijkertijd worden gemeenten aangemoedigd om steeds meer zones alleen voor dit soort voertuigen toegankelijk te verklaren.

Bij deze geïntegreerde benadering moet ook worden gedacht aan werkgelegenheid en bestrijding van sociale uitsluiting. Het ALTER-project biedt uitstekende mogelijkheden voor het scheppen van banen. Er kan bijvoorbeeld een groot aantal arbeidsplaatsen worden gecreëerd omdat het aanpassen van bestaande voertuigen zeer arbeidsintensief is. Werklozen kunnen in de hiervoor benodigde vaardigheden worden opgeleid.

Met het ALTER-project kan het beleid van een zeer groot aantal gemeenten in Europa op elkaar worden afgestemd en gecoördineerd. Zo kan worden aangetoond dat er een grote potentiële vraag is naar schone voertuigen, wat de overgang van prototype- naar serieproductie zal stimuleren. Autofabrikanten kunnen dan tegen lagere kosten per eenheid produceren, waardoor zowel gemeenten als consumenten minder vervuilende voertuigen voor lagere prijzen kunnen aanschaffen.

Door een dergelijke verschuiving van de vraag kan ALTER een reeks door de Commissie gesubsidieerde projecten versterken, waarmee wordt beoogd de aanschaf van prototypes van schone voertuigen of het gebruik van schonere brandstoffen te stimuleren. Op die manier kan ALTER regeringen, de Europese Commissie en lokale en regionale overheden helpen hun doelstellingen ter verbetering van de kwaliteit van het stedelijk milieu te verwezenlijken.

Alle sectoren — regeringen, lokale overheden, bedrijfsleven en overige actoren — moeten bij het project worden betrokken. Het Comité van de Regio's betuigt zijn volledige instemming met deze benadering. Om een geïntegreerde benadering van ALTER mogelijk te maken, moet worden beseft dat gezamenlijk optreden van alle bestuurslagen en sectoren geboden is.

Met ALTER wordt erkend dat voor een „bottom-up”-aanpak moet worden gekozen. Overeenkomstig de beginselen van de Lokale Agenda 21 wordt er in ALTER van uitgegaan dat maatregelen op lokaal niveau een vérstrekkende invloed hebben.

Het ALTER-project dient naar het oordeel van het Comité van de Regio's zó te worden aangevuld dat de rol van regionale en lokale overheden wordt gewaarborgd, samenwerking en uitwisseling van ervaringen tussen alle betrokken partijen worden bevorderd en in verschillende steden en regio's in de EU informatie wordt verstrekt over de voortgang van het project.

Het uitwisselen van „best practices” tussen overheden is van fundamenteel belang om het ALTER-project aan kracht te doen winnen. Voorts dient een consequent communicatiebeleid op touw te worden gezet over projecten die in het kader van dit programma zijn gerealiseerd, zodat EU-burgers zich hierdoor aangesproken voelen.

3. Aanbevelingen

Het Comité van de Regio's juicht het initiatief van EU-ministers en Europese Commissarissen ten aanzien van het ALTER-project toe. Als dit project slaagt, kan het leiden tot een daadwerkelijke verbetering van de kwaliteit van het bestaan van Europese burgers. Daarom zal het Comité van de Regio's zich inzetten voor ondersteuning van dit initiatief en een bijdrage leveren aan het welslagen ervan.

Door het ALTER-project te steunen, roept het Comité van de Regio's alle regionale en lokale overheden op, zich bij de ALTER-verklaring aan te sluiten en zo de impact van het project te versterken en in een stroomversnelling te brengen.

Lokale en regionale overheden zijn vaak bereid, maar niet altijd in staat in hun eentje alternatieve vormen van vervoer te bevorderen. Veel gemeenten beschikken niet over de financiële middelen of bevoegdheden om deze taak op zich te nemen.

Het stemt het Comité van de Regio's daarom tot voldoening dat de Europese Investeringsbank zich bereid heeft verklaard stedelijke infrastructuurprojecten in het kader van het ALTER-project en de aanschaf van een minder vervuilend voertuigenpark te cofinancieren. Ook toont het zich verheugd dat het Europees Investeringsfonds risicodragend kapitaal en leninggaranties kan bieden en het MKB zo in staat stelt, te investeren in de ontwikkeling en productie van weinig of nauwelijks vervuilende voertuigen en de aanleg van faciliteiten waar voertuigen kunnen worden omgebouwd voor gebruik van schonere brandstoffen.

Bij het vaststellen van tijdschema's voor de invoering van stimuleringsmaatregelen voor het gebruik van voertuigen die geen of weinig schadelijke stoffen uitstoten (bijv. invoering van zones waar alleen schone voertuigen mogen rijden), dienen lokale omstandigheden en eventuele alternatieve vervoersverbindingen in aanmerking te worden genomen. De exploitanten moet een redelijk tijdsbestek worden geboden om zich aan de nieuwe regelgeving aan te passen. Dit is met name van groot belang voor het goederenvervoer en het openbaar vervoer.

Het Comité verzoekt de andere Europese instellingen, regeringen van de lidstaten, het bedrijfsleven, met name de automobielsector, en alle andere betrokken organisaties hun medewerking aan het ALTER-project te verlenen en ervoor te zorgen dat ook lokale en regionale overheden hierbij worden betrokken. Het Comité vraagt deze organisaties in het bijzonder:

- zich openlijk voor ALTER in te zetten, en zo meer bekendheid aan het project te geven;
- voldoende basisfinanciering voor ALTER ter beschikking te stellen, ter ondersteuning van samenwerking tussen gemeenten en autofabrikanten en producenten van minder vervuilende brandstoffen bij de tenuitvoerlegging en ook de gemeenten (met name die met de grootste economische achterstand) te steunen, zodat zij met het oog op de bevordering van het gebruik van schone auto's en de vervanging of aanpassing van hun wagenpark, de nodige begeleidende maatregelen kunnen nemen;
- meer financiële steun te bieden aan organisaties die minder vervuilende vormen van stadsvervoer bevorderen, aangezien lokale en regionale overheden niet altijd over toereikende middelen beschikken;
- het gebruik van voertuigen die weinig of geen schadelijke stoffen uitstoten te stimuleren in het kader van een geïntegreerd en duurzaam vervoerbeleid. Begeleidende maatregelen kunnen zijn: het instellen van parkeerzones, „P+R”-voorzieningen, voorzieningen voor voetgangers en fietsers enz., daarbij rekening houdend met lokale omstandigheden;
- meer steun te bieden voor onderzoek en technologische ontwikkeling op het terrein van alternatieve vervoersvormen en met name het gebruik van minder vervuilende brandstoffen;

- volledige medewerking te verlenen aan het ontwikkelen van initiatieven op lokaal niveau waarbij zones worden aangewezen en uitgebreid die slechts voor schone of vrijwel schone voertuigen toegankelijk zijn.

Brussel, 3 juni 1999.

De voorzitter
van het Comité van de Regio's
Manfred DAMMEYER

BIJLAGE

bij het advies van het Comité van de Regio's

Verklaring van Florence over minder vervuילend stadsvervoer

Door het autoverkeer in onze steden worden geluidshinder en luchtverontreiniging veroorzaakt, die schadelijke gevolgen voor de gezondheid van onze inwoners en hun kinderen hebben, en tot achteruitgang van ons cultureel erfgoed en ons milieu leiden.

Bovendien moet vaart worden gezet achter de uitvoering van de in Rio de Janeiro en Kyoto gesloten verdragen.

Stadsvervoer blijft evenwel noodzakelijk voor het leven en de bedrijvigheid in onze steden. Daarom dient in de eerste plaats door uitbouw van efficiënte en in minder vervuilende stadsvervoersnetten in deze behoefte te worden voorzien.

Inmiddels hebben tal van autoproducenten vooruitgang geboekt bij het ontwerpen en bouwen van minder vervuilende prototypes en auto's.

Door doeltreffende coördinatie van door de verschillende Europese steden te leveren informatie kan worden vastgesteld hoe de totale vraag zich zal ontwikkelen en kan worden gestuurd, waardoor de autofabrikanten in staat worden gesteld de productie van minder vervuilende auto's te plannen en de overgang van prototype naar serieproductie in een sneller tempo te laten verlopen.

Dankzij een toenemende vraag naar schonere auto's kunnen autofabrikanten hun kosten terugdringen en openbare diensten, het beroepsgoederenvervoer en particulieren interessantere voorwaarden voor de aankoop van weinig of nauwelijks vervuilende auto's bieden.

Daarbij moet worden aangetekend dat stadsbesturen meestal niet verantwoordelijk zijn voor het stedelijke, provinciale, regionale of nationale wegennet.

Het ligt voor de hand dat door een gezamenlijk optreden van de gemeentebesturen de kosten van „schoon” vervoer zullen dalen en dat zulks voor de bestuurders van openbare werken in steden aanleiding zal zijn om gezamenlijk te ijveren voor uitbreiding van de zones waarbinnen de normen van „schoon” vervoer uiteindelijk moeten worden toegepast.

Bijgevolg verbinden de ondertekenende stadsbestuurders zich ter uitvoering van het ALTER-project (minder vervuילend stadsvervoer) tot het volgende:

- zij zijn bereid hun eigen park aan stadsvervoermiddelen zo spoedig mogelijk te vervangen door zeer weinig of vrijwel niet vervuilende vervoermiddelen;
- zij brengen — voor zover mogelijk — in hun voertuigen die nog lange tijd moeten meegaan, zodanige aanpassingen aan dat deze minder verontreiniging veroorzaken en op minder vervuilende brandstoffen rijden;
- zij wijzen geleidelijk uit te breiden stadszones aan die slechts voor zeer weinig vervuilende of vrijwel schone voertuigen toegankelijk zijn;
- zij bepalen zelf de categorieën voertuigen waarop de maatregelen ter uitvoering van bovengenoemde verbintenissen van toepassing zijn, alsook de data waarop deze ingaan;
- zij informeren zelf ALTER-Europe over aantallen en categorieën voertuigen waarop deze maatregelen betrekking hebben, zodat kan worden berekend hoe groot de vraag naar dit soort voertuigen is, en het resultaat aan de autofabrikanten en de brandstofleveranciers kan worden meegedeeld.

Ten bewijze hiervan verklaart de stad/gemeente (naam op de losse kopieën van de Verklaring vermelden) plechtig in te stemmen met de hierboven vermelde doelstellingen, die na de beraadslagingen hierover en het aanbrengen van aangenomen wijzigingsvoorstellen het draagvlak vormen voor een gemeenschappelijke verklaring die werd getekend door alle steden en gemeenten welke deelnamen aan de op 23 en 24 oktober 1998 in Florence gehouden Top van Steden.

Naam

Functie

Advies van het Comité van de Regio's over de „Mededeling van de Europese Commissie ‘Actiekader voor duurzame stedelijke ontwikkeling in de Europese Unie’”

(1999/C 293/12)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S,

gezien de mededeling van de Commissie aan de Raad, aan het Europees Parlement, aan het Economisch en Sociaal Comité en aan het Comité van de Regio's over het „Actiekader voor duurzame stedelijke ontwikkeling in de Europese Unie” (COM(1998) 605 def.);

gezien het besluit van de Commissie van 4 november 1998 om overeenkomstig artikel 198 C, eerste alinea van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap het Comité van de Regio's over dit onderwerp te raadplegen;

gezien het besluit van het Bureau van 15 juli 1998 om commissie 4 „Ruimtelijke ordening, stadsbeleid, energie en milieu” met de voorbereidende werkzaamheden voor dit advies te belasten;

gezien het ontwerpadvies (CDR 115/99 rev. 1), dat op 16 april 1999 door commissie 4 is goedgekeurd (rapporteurs: Powell en Siitonen),

heeft tijdens zijn op 2 en 3 juni 1999 gehouden 29e zitting (vergadering van 3 juni) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Het Comité van de Regio's is ingenomen met de ontwikkeling van het stedelijk beleid zoals weergegeven in het Actiekader, en is met name opgetogen over de vorderingen die sinds de vorige mededeling „Aanzet tot een actieve benadering van de steden in de Europese Unie” zijn gemaakt. De jongste mededeling „Actiekader voor duurzame stedelijke ontwikkeling in de Europese Unie” vormt een positieve stap om de belangrijke rol van stedelijke gebieden te erkennen en om het stedelijk beleid en concrete maatregelen in de EU op elkaar af te stemmen. Het Comité kan zich ook vinden in de geïntegreerde aanpak van stedelijk beleid zoals uiteengezet in het Actiekader. Het Actiekader vormt een positieve stap om te komen tot een echte geïntegreerde aanpak van het stedelijk beleid. Het zal het stedelijk beleid in de EU naar de volgende eeuw tillen en fungeren als leidraad voor toekomstig stedelijk beleid.

Initiatieven op het gebied van stedelijk beleid mogen evenwel niet tot een uitbreiding van de bevoegdheden van de EU leiden.

1.2. De jarenlange activiteit van lokale overheden en organisaties die hen vertegenwoordigen heeft vruchten afgeworpen. De centrale rol die steden en gemeenten spelen en de noodzaak om het stedelijk beleid op de agenda van de EU te plaatsen, worden nu immers algemeen erkend. Het Comité heeft daar het zijne toe bijgedragen, bijvoorbeeld in zijn advies over „Stedelijke ontwikkeling en de Europese Unie” (1995) waarin werd aangedrongen op versterking van de stedelijke dimensie in het EU-beleid, en in zijn advies over het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief, EROP, waarin wordt gehamerd op de essentiële rol van steden voor de economische groei van regio's en voor het concurrentievermogen van de Europese Unie. Het Comité is met name ingenomen met de erkenning