

P6_TA(2008)0356

Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur

Resolutie van het Europees Parlement van 9 juli 2008 inzake een "Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur" (2008/2041(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien het groenboek "Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur" (COM(2007)0551),
- gezien het witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" (COM(2001)0370),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld "Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent – Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie" (COM(2006)0314),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld "Naar een veiligere, schonere en meer doelmatige mobiliteit in Europa: Eerste verslag over 'De intelligente auto'" (COM(2007)0541),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld "Een concurrerend regelgevingskader voor de automobieliindustrie voor de 21e eeuw – Standpunt van de Commissie over het eindverslag van de CARS 21-groep op hoog niveau – Een bijdrage tot de strategie van de EU voor groei en werkgelegenheid" (COM(2007)0022),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld "De intelligente auto": "ICT-promotie ten behoeve van slimmere, veiligere en schonere voertuigen" (COM(2006)0059),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld "Goederenlogistiek in Europa – sleutel tot duurzame mobiliteit" (COM(2006)0336),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld "Actieplan inzake goederenlogistiek" (COM(2007)0607),
- gezien de mededeling van de Commissie over een Thematische strategie voor het stadsmilieu (COM(2005)0718),
- gezien de voorstellen en richtlijnen van de Commissie en de opvattingen van het Europees Parlement ten aanzien van het Structuurfonds, het Cohesiefonds en het zevende kaderprogramma voor onderzoek,
- gezien het gewijzigd voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (COM(2007)0817),
- gezien zijn resolutie van 20 februari 2008 over de inbreng op de voorjaarszitting 2008 van

de Raad met betrekking tot de strategie van Lissabon¹,

- gezien zijn resolutie van 12 juli 2007 over "Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent"²,
 - gezien zijn resolutie van 15 januari 2008 over CARS 21: een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellindustrie³,
 - gezien zijn resolutie van 5 september 2007 over goederenlogistiek in Europa – sleutel tot duurzame mobiliteit⁴,
 - gezien zijn resolutie van 26 september 2006 over de thematische strategie voor het stadsmilieu⁵,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité inzake Verkeer in stedelijke en grootstedelijke gebieden,
 - gelet op artikel 45 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en de adviezen van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de Commissie regionale ontwikkeling (A6-0252/2008),
- A. overwegende dat de stedelijke centra (steden en hun omgeving) in vele opzichten van groot belang zijn voor het bestaan van de burgers van de EU; dat de stedelijke centra zich, ondanks verschillen qua omvang en structuur, op het gebied van vervuiling, verkeersopstoppingen, lawaai en verkeersveiligheid als gevolg van de stedelijke mobiliteit met gelijksoortige problemen en uitdagingen geconfronteerd zien,
- B. overwegende dat er dringend behoefte bestaat aan nieuwe denkwijzen en innovatieve concepten inzake mobiliteit in steden, aangezien stedelijk vervoer in belangrijke mate bijdraagt aan klimaatverandering, vervuiling en andere milieuproblemen, alsmede de daaraan gerelateerde negatieve effecten op de levenskwaliteit en de gezondheid van stedelingen; dat een alomvattende EU-strategie voor het aanpakken van klimaatverandering en andere milieuproblemen alleen succesvol kan zijn indien deze problemen worden aangepakt;
- C. overwegende dat een adequate taakverdeling moet worden gevonden tussen de EU en steden en gemeenten, waarbij de EU een duidelijke afgebakende rol moet toekomen; dat overeenkomstig het beginsel van betere regelgeving en de beginselen van subsidiariteit en proportionaliteit de Gemeenschap op het vlak van stedelijke mobiliteit alleen moet optreden wanneer er sprake is van een duidelijke toegevoegde waarde van de EU;
- D. overwegende dat ook op het gebied van stedelijke mobiliteit rekening moet worden gehouden met de beginselen van de interne markt van de EU;

¹ Aangenomen teksten, P6_TA(2008)0057.

² Aangenomen teksten, P6_TA(2007)0345.

³ Aangenomen teksten, P6_TA(2008)0007.

⁴ Aangenomen teksten, P6_TA(2007)0375.

⁵ PB C 306 E van 15.12.2006, blz. 182.

- E. overwegende dat Europese steden en gemeenten in de gelegenheid gesteld moeten worden om een uit breed scala aan flexibele instrumenten te kiezen, om zo een beleidsmix op maat samen te stellen voor geïntegreerde, duurzame, maatschappelijk doeltreffende en economisch haalbare oplossingen voor hun specifieke mobiliteitsproblemen; dat voor alle vervoersmodi en op alle vervoersgebieden (voetgangers, fietsers, openbaar en privé personenvervoer, goederenvervoer en diensten) gestreefd moet worden naar betere logistieke oplossingen en een verschuiving in de richting van meer duurzame vervoersmodi, met het oog op een goede toegankelijkheid van stadscentrums en een goede doorstroming, hetgeen van groot belang is voor bewoners, bezoekers, forensen, en producenten en leveranciers van goederen en diensten (in het bijzonder het midden- en kleinbedrijf); dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de interoperabiliteit van de gekozen instrumenten, teneinde de autoriteiten in een later stadium in de gelegenheid te stellen verkeersovertredingen in stedelijke gebieden grensoverschrijdend aan te pakken;
- F. overwegende dat het Europese beleid inzake stadsvervoer rekening moet houden met de economische, sociale en milieucohesie; dat met name moet worden gelet op de specifieke problemen en omstandigheden in de 'nieuwe' lidstaten;
- G. overwegende dat aandacht moet worden besteed aan de specifieke behoeften van werknemers (forensen), personen met een verminderde mobiliteit, kinderen (buggy's), de financieel zwakkeren en ouderen; dat niet mag worden vergeten dat de snelle vergrijzing in Europa tot een nieuwe demografische situatie en nieuwe mobiliteitsbehoeften in onze samenlevingen zal leiden;
- H. overwegende dat het van essentieel belang is om een nieuwe benadering van strategische planning voor stedelijke gebieden in te voeren, om in te spelen op de milieu-, energie- en mobiliteitsuitdagingen die zich de komende decennia zullen voordoen,
- I. overwegende dat de internalisering van de externe kosten een belangrijke stap is op weg naar de doorberekening van de reële kosten in de vervoerssector; dat de mogelijkheid van kruissubsidiëring ten behoeve van duurzame stedelijke vervoersmodellen dient te worden overwogen om tot een evenwichtige behandeling van het vervoer van goederen en van personen, en van de verschillende vervoersmodi te komen; dat inspanningen moeten worden ondernomen om nieuwe financieringsinstrumenten te ontwikkelen en bestaande financieringsinstrumenten zoals de structuurfondsen en het Cohesiefonds beter en frequenter in te zetten ten behoeve van duurzame stedelijke mobiliteitsoplossingen,

De rol van de Europese Unie

1. verwelkomt het genoemde groenboek als goede discussiegrondslag; verwelkomt voorts het feit dat alle belanghebbenden worden betrokken bij het proces van meningsvorming en de formulering van het toekomstige EU-beleid inzake stadsvervoer;
2. acht het noodzakelijk de bevoegdheidsgebieden van de EU duidelijk af te bakenen overeenkomstig de in de verdragen vastgelegde beginselen van subsidiariteit en evenredigheid; erkent het beginsel dat het plaatselijke autoriteiten vrij staat hun eigen mobiliteitsbeleid te ontwikkelen, mits zij daarbij de relevante nationale en communautaire wetgeving niet overtreden; verwacht tegelijkertijd dat de lidstaten, steden en gemeenten – met inachtneming van de hierboven genoemde beginselen - zich bewust zijn van hun

verantwoordelijkheden om de stedelijke mobiliteit beter te organiseren en te plannen; erkent overigens dat een gecoördineerd optreden inzake stedelijke mobiliteit in de Gemeenschap een duidelijke meerwaarde in bepaalde gebieden kan hebben;

3. is van mening dat de EU een algehele strategie voor stedelijke mobiliteit zou moeten formuleren die leidt tot een rationeler gebruik van particuliere auto's en een verschuiving in de richting van duurzame vervoermiddelen stimuleert, ter ondersteuning van de verbintenissen van de EU op het gebied van milieubescherming en de verlaging van de uitstoot van broeikasgassen;
4. is van mening dat op de volgende gebieden actie op Europees niveau noodzakelijk is en verzoekt om:
 - het uitwerken van een omvattend en geïntegreerd beleidskader voor stedelijke mobiliteit, dat als een gemeenschappelijk referentiekader dient voor Europese, nationale, regionale en lokale actoren (gemeenten, burgers, het bedrijfsleven en de industrie); deze benadering dient te steunen op de beginselen van de interne markt van de EU op het gebied van duurzame mobiliteit en dient rekening te houden met de levensvatbaarheid van steden en de effecten op de demografie (stadsvlucht); onderstreept dat dit een duidelijke stimulans voor steden en stedelijke gebieden moet zijn om alomvattende plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP's) te ontwikkelen, met nadruk op stadsplanning op lange termijn en ruimtelijke ordening; verzoekt de Commissie in dit verband na te gaan hoe de SUMP's kunnen worden gekoppeld aan de co-financiering door de EU van vervoersprojecten in steden met meer dan 100 000 inwoners en aan de wetgeving, de besluiten en de streefdoelen met het oog op de vermindering van het aantal ongevallen, de CO₂-uitstoot, de plaatselijke gasuitstoot, en het lawaai;
 - het vergaren en ter beschikking stellen van betrouwbare en vergelijkbare gegevens over alle aspecten van het vervoer in de stad en stedelijke gebieden, rekening houdend met toekomstige veranderingen in de raamvoorwaarden (bijv. demografische verandering, economische groei, klimaatverandering, enz.);
 - een compleet overzicht over de bestaande communautaire regelingen die momenteel direct of indirect van invloed zijn op de stedelijke mobiliteit, waarbij telkens moet worden gekeken naar mogelijkheden voor verbetering en vereenvoudiging;
 - evaluatie van de omzetting en toepassing door de lidstaten van de Europese wetgeving op het gebied van stedelijk vervoer, in het bijzonder openbaar personenvervoer;
 - een overzicht van de genomen lokale initiatieven die het hoofd bieden aan een aantal in het groenboek opgesomde problemen (bijv. inzake tolheffingen, groene zones, veiligheid in het openbaar vervoer, wetgeving ter bescherming van fietsers, enz.); wenst dat dit overzicht de basis is voor het uitwisselen van goede werkwijzen op deze gebieden;
 - toezicht op lokale maatregelen met betrekking tot de bereikbaarheid van stadscentra teneinde nieuwe handelsbarrières binnen de interne markt van de EU te voorkomen;

- een "Europees Platform voor Stedelijke Mobiliteit" of een ander daadwerkelijk forum dat alle gegevens, goede werkwijzen en beleidsinformatie over stedelijke mobiliteit op een overzichtelijke manier bijeenbrengt om burgers en beleidsmakers eenvoudig toegang te verschaffen tot belangrijke informatie die nodig is voor het ontwikkelen van een stedelijk mobiliteitsbeleid; benadrukt dat een dergelijk platform zo veel mogelijk gebruik zou moeten maken van bestaande databanken, middelen en instellingen, teneinde onnodige formaliteiten en bureaucratie te vermijden;
 - de evaluatie van de externe kosten van de verschillende vervoermiddelen, met inbegrip van een onderzoek naar de mogelijkheden om deze kosten te internaliseren;
5. roept op tot samenwerking tussen de Commissie en de lidstaten om nationale belemmeringen voor stedelijke plannen weg te nemen, zonder evenwel EU-wetgeving voor te stellen, die de lokale flexibiliteit die nodig is voor het oplossen van mobiliteitsproblemen zou kunnen beperken;

Wetgeving

6. acht het noodzakelijk dat de EU op de beleidsgebieden waarop zij wetgevend kan optreden (b.v. begroting, milieu, sociale zaken en arbeidsmarkt, mededinging, industrie, regionale ontwikkeling en cohesie, vervoer en verkeersveiligheid, en energie), rekening houdt met de bijzondere vereisten van het stedelijk vervoer;

Standaardisering en harmonisering

7. verzoekt om specifieke Europese regelingen en/of richtsnoeren inzake standaardisering en harmonisering met betrekking tot:
- het ontwerp en de werking van milieuzones en tolsystemen; is van mening dat besluiten hierover op lokaal niveau moeten worden genomen, met inachtneming van de specifieke situatie van elk stedelijk gebied; overwegende dat overeenkomstig de beginselen van de interne markt van de EU bijzondere aandacht moet worden besteed aan hun interoperabiliteit, teneinde de doorstroming te waarborgen en te voorkomen dat er in verschillende lidstaten met elkaar botsende initiatieven worden ontwikkeld;
 - technische en organisatorische eisen met betrekking tot de interoperabiliteit van de verschillende vervoermiddelen voor personen- en vrachtvervoer;
 - de mobiliteit van personen met een handicap, ouderen, personen met kleine kinderen en de zwakkeren in de samenleving;
 - verbetering van de verkeersveiligheid overeenkomstig de Europese en de nationale wetgeving;
 - de toegankelijkheid en interoperabiliteit van technologieën voor intelligente vervoerssystemen (ITS) voor toepassing op EU-niveau;

Verspreiding en uitwisseling van goede praktijken

8. verzoekt tevens om passende maatregelen ter bevordering van de uitwisseling van goede praktijken, met name wat betreft:
- de optimalisering van het gebruik van de bestaande infrastructuur, bijvoorbeeld door flexibele concepten voor het weggebruik;
 - het aanvaarden van multimodale vervoers- en mobiliteitsoplossingen (weg, spoor, water);
 - geïntegreerde kaart- en betaalsystemen die de toegang tot en het co-modale gebruik van verschillende vervoermiddelen vereenvoudigen;
 - de ontwikkeling van duurzame mobiliteitsplannen op maat, alsmede ondersteunende maatregelen bij de regionale en stedelijke planning ("De compacte stad"), een proces waarbij alle belanghebbende partijen al in een vroeg stadium betrokken moeten zijn;
 - richtsnoeren voor samenwerking tussen alle diensten van de lokale en regionale besturen en de openbare nutsbedrijven bij het plannen van projecten in stedelijke gebieden;
 - innovatieve oplossingen voor een efficiënt goederenverkeer, in het bijzonder voor plaatselijke goederendistributie in steden, met inbegrip van betrouwbare laad- en lossystemen voor vervoer naar de eindbestemming;
 - duurzame vervoersdiensten om de mobiliteit van toeristen in stedelijke en voorstedelijke gebieden te garanderen;
 - richtsnoeren voor een milieubewust openbaar aanbestedingsbeleid;
 - verbeteringen in schoon plaatselijk openbaar personenvervoer, met nadruk op efficiëntie, aantrekkelijkheid, emissiereductie en toegankelijkheid, waaronder voor personen met een handicap en personen met verminderde mobiliteit, alsook op veiligheid en beveiliging;
 - de bevordering van duurzame mobiliteitsketens: lopen-fietsen-autodelen-carpoolen-taxi-collectieve/openbare mobiliteit;
 - betere organisatie van kortafstandsvervoer;
 - maatregelen voor verkeersbeheer om de logistiek en het mobiliteitsbeheer te optimaliseren ten gunste van vervoersreductie en/of -vermijding, zoals telewerken of flexibele begintijden op het werk en in het onderwijs;
 - maatregelen ter bevordering van de virtuele mobiliteit, zoals e-learning, internetbankieren, telewinkelen en teleconferencing;
 - de instelling van groene zones en tolheffingsystemen;
 - parkeerbeleid en -praktijken, zoals de invoering van parkeergeleidingssystemen;

- het verbeteren en uitbreiden van het gebruik van ITS;
9. roept op tot een zo breed mogelijke verspreiding van gegevens over zaken die relevant zijn voor de stedelijke mobiliteit, zoals de statistieken van Eurostat en CARE (Community data base on accidents on the roads in Europe); verzoekt om het toegankelijk maken van de CARE-database, die een krachtig hulpmiddel zou zijn voor de uitwisseling van informatie en expertise tussen beroepsbeoefenaren in de vervoerssector;
 10. roept de Commissie op lokale autoriteiten te steunen door proefprojecten en experimentele projecten te bevorderen, in het bijzonder met betrekking tot de toepassing van een geïntegreerde aanpak op het punt van de mobiliteit in de stad, en door bijstand te bieden voor onderzoek op het gebied van stadsplanning;

Onderzoek en ontwikkeling

11. onderstreept de noodzaak van onderzoek en ontwikkeling op het gebied van duurzaam vervoer, vooral om technologische vooruitgang op het gebied van de ontwikkeling van schone voertuigen te bevorderen; verzoekt de Commissie en de Raad te investeren in schone, efficiëntere, consumentgerichte en veilige stedelijke vervoersstelsels en maatregelen te nemen om een markt voor dergelijke stelsels te creëren;
12. wijst erop dat de EU een rol toekomt bij de ontwikkeling en bevordering van ITS en bij het financieren van innovatieve technologieën, aangezien zij een belangrijke bijdrage kunnen leveren tot onder meer de verhoging van de verkeersveiligheid, de verbetering van de verkeersdoorstroming en de vergroting van de logistieke efficiëntie; is derhalve van mening dat de verdere ontwikkeling van die systemen en met name de toepassing ervan op bredere schaal in de EU dient te worden bevorderd;
13. verzoekt de Commissie toegankelijke en op elkaar aansluitende lijsten op te stellen van onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten op het gebied van stedelijke mobiliteit binnen de verschillende kaderprogramma's van de EU, waarop in de praktijk toegepaste voorbeelden zijn vermeld;

Coördinatie tussen overheden

14. onderstreept dat uitwisseling van goede praktijken met betrekking tot mobiliteitsbeheer en betere coördinatie essentieel zijn voor het verbeteren van vervoer en mobiliteit in de stad, aangezien tekortkomingen, zoals het ontbreken van een goede takenverdeling, te weinig coördinatie tussen de verschillende lokale, regionale en nationale overheden, en gebrek aan coördinatie tussen de planning van stedelijke, voorstedelijke en rurale vervoersstelsels, zichtbaar worden; wijst erop dat gebrekkige coördinatie tussen lokale autoriteiten leidt tot hogere leveringskosten, meer verkeer en dus meer milieuvervuiling;
15. vraagt dringend om betere coördinatie tussen naburige lokale autoriteiten om tot een bepaalde mate van consistentie te komen en te zorgen voor een duurzame en harmonieuze ontwikkeling van lokale en regionale vervoersinfrastructuren in grensgebieden en elders;

Geïntegreerde aanpak

16. acht het noodzakelijk dat stedelijke ontwikkeling en planning op een geïntegreerde wijze wordt uitgevoerd, waarbij rekening wordt gehouden met de huidige en toekomstige stedelijke vervoersbehoeften; de invoering van snelle treinverbindingen naar stadscentra, rivier-, spoor- en luchtvaartterminals en in het bijzonder afgelegen regio's zou een prioriteit moeten zijn ten gunste van grootschalige stedelijke ontwikkeling en modernisering;
17. herinnert eraan dat met het oog op de steeds snellere urbanisatie meer aandacht zou moeten worden besteed aan de voorsteden en agglomeraties;

Individuele verantwoordelijkheid

18. benadrukt de individuele verantwoordelijkheid van burgers en acht het noodzakelijk hen aan te moedigen om kritisch over hun gedrag als verkeersdeelnemers na te denken en, indien mogelijk, actief aan plaatselijke stedelijkemobiliteitsforums deel te nemen; is van opvatting dat bijna elke burger zijn oude gewoonten, bijvoorbeeld met betrekking tot het gebruik van de eigen auto en alternatieve vervoersmiddelen (lopen, fietsen, openbaar vervoer) kan wijzigen en zo een individuele bijdrage kan leveren tot een verbetering van de schoonheid en de levenskwaliteit in stedelijke gebieden; dringt er bij de nationale, regionale en plaatselijke overheden op aan alternatieve mobiliteitsopties aan te bieden om deze wijziging mede te bewerkstelligen; verzoekt de Europese, nationale, regionale en lokale autoriteiten voorts hun educatie- en voorlichtingscampagnes te intensiveren om burgers meer bewust te maken van hun vervoersgedrag; benadrukt het specifieke belang van op de jongere generaties gerichte opvoedingscampagnes;
19. wijst in dit verband op het belang en het groeiend succes van de "Autoloze dag" in het kader van de EU-mobiliteitsweek; stelt vast dat, in 2007, 1909 steden uit 23 lidstaten deelnamen aan dit initiatief; roept de Commissie en de lidstaten op dit initiatief verder aan te moedigen en te veralgemenen;
20. is van mening dat er een onderzoek zou moeten worden uitgevoerd dat inzicht verschaft en gedetailleerde informatie oplevert over alle aspecten van de stedelijke mobiliteitskeuzen en -opties van burgers (particulier versus openbaar vervoer); roept op tot nieuwe en gestandaardiseerde verzameling van gegevens over onderwerpen waarnaar minder onderzoek is gedaan, zoals het gedrag van voetgangers en fietsers en de motivaties van burgers voor het al dan niet kiezen voor bepaalde vervoermiddelen;

Financiering

21. gelooft dat de EU een belangrijke bijdrage kan leveren tot de financiering van maatregelen op het gebied van stedelijk personen- en goederenvervoer, bijvoorbeeld uit middelen van de structuurfondsen en het Cohesiefonds, en roept de Commissie op in dezen haar verantwoordelijkheid te nemen; wijst op de verantwoordelijkheid die de lidstaten dragen in verband met de door het Gemeenschapsrecht voorgeschreven maatregelen op milieu- en vervoersgebied;
22. verzoekt de Commissie specifieke markteconomiegerichte instrumenten te ontwikkelen voor het scheppen van een evenwichtig en gunstig raamwerk voor duurzame mobiliteit in stedelijke centra;
23. verzoekt er in het kader van de aanstaande herziening van de EU-begroting om de

financiering van projecten met middelen van de EU in de toekomst sterker te koppelen aan voorwaarden en verplichtingen op het gebied van duurzaam vervoer en milieubescherming, en beschouwt een dergelijke koppeling als een geschikt instrument voor de bevordering van milieuvriendelijke en gemakkelijk toegankelijke vervoersconcepten;

24. roept de Commissie op om, zowel alleen als in samenwerking met de Europese Investeringsbank, bijvoorbeeld de bestaande en toekomstige mogelijkheden voor het ontwikkelen van financieringsinstrumenten voor stadsvervoer te onderzoeken; oppert het idee van een alomvattende gids met een gedetailleerd overzicht van alle voor stedelijk vervoer beschikbare financiële middelen; roept de Commissie er voorts toe op de kwestie van kruissubsidiëring op vervoersgebied te onderzoeken om tot een gelijke behandeling te komen van alle vervoersmodi en tussen passagiers- en goederenvervoer; verder zou er een evaluatie moeten worden gemaakt van alle aspecten van publiek-private partnerschappen en hun mogelijke bijdrage aan concepten voor duurzame mobiliteit;
25. verzoekt zijn Bureau en zijn diensten het goede voorbeeld te geven door zijn eigen besluiten ten uitvoer te leggen en de maatregelen voor mobiliteitsbeheer voor leden, personeel en bezoekers te intensiveren, teneinde duurzame mobiliteit te integreren in de toepassing van de EMAS-verordening door het Parlement;

o

o o

26. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.