



**2021/2075(INI)**

16.11.2021

## **ADVIES**

van de Commissie vervoer en toerisme

aan de Commissie regionale ontwikkeling

inzake de uitdagingen voor stedelijke gebieden na COVID-19  
(2021/2075(INI))

Rapporteur voor advies: Vlad Gheorghe

PA\_NonLeg

## SUGGESTIES

De Commissie vervoer en toerisme verzoekt de bevoegde Commissie regionale ontwikkeling onderstaande suggesties in haar ontwerp-resolutie op te nemen:

1. onderstreept dat bijna driekwart van de EU-bevolking in stedelijke gebieden woont, wat heeft geleid tot een grotere vraag naar stedelijke mobiliteit; merkt op dat dit de economische groei en het scheppen van banen weliswaar een impuls heeft gegeven, maar ook heeft geleid tot veiligheidsproblemen, ernstige congestie, een verslechtering van de luchtkwaliteit en een toename van geluidshinder en CO<sub>2</sub>-emissies;
2. benadrukt dat de lockdowns in verband met de COVID-19-pandemie grote invloed hebben gehad op de vraag naar mobiliteit en op de keuze van het vervoermiddel, met name in stedelijke gebieden; merkt op dat de social distancing die in de EU is ingevoerd in het kader van de gezondheidsmaatregelen ertoe heeft geleid dat burgers andere mobiliteitsopties dan openbaar vervoer zijn gaan gebruiken, waardoor het gebruik van particuliere auto's is toegenomen;
3. wijst erop dat de vervoersector behoort tot de sectoren die het zwaarst door de COVID-19-pandemie zijn getroffen; benadrukt echter dat deze sector een cruciale rol heeft gespeeld bij het behoud van essentiële connectiviteit en het leveren van kritieke goederen en diensten; benadrukt de sleutelrol die werknemers in de vervoersector hebben gespeeld tijdens de moeilijkste momenten van de pandemie, en onderstreept dat zij, ondanks hun grotere blootstelling aan het risico om te worden geïnfecteerd, hebben bijgedragen aan het waarborgen van de gehele stedelijke toeleveringsketen, met name van essentiële leveringen van medische benodigdheden en producten;
4. is van oordeel dat de COVID-19-crisis heeft aangetoond dat er behoefte is aan nieuwe oplossingen op het gebied van stadsplanning en mobiliteit om stedelijke gebieden weerbaarder te maken tegen toekomstige crises, zoals pandemieën of natuurrampen, en aanpasbaar aan de mobiliteitsvraag; is van mening dat deze crisis een kans biedt om congestie in het vervoer en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen; benadrukt in dit verband dat lokale overheden het openbaar vervoer en de infrastructuur moeten aanpassen en opnieuw moeten ontwerpen, en daarbij naar behoren rekening moeten houden met de specifieke kenmerken van elk gebied, met inbegrip van de ultraperifere gebieden, om te zorgen voor slimme, toegankelijke, interoperabele, concurrerende, betaalbare, veilige, gezonde en ecologisch duurzame woon-werkverkeersopties en om het openbaar vervoer aan te vullen met on-demand- en gedeelde vervoersdiensten, slim parkeren en collaboratieve innovatieplatforms; onderstreept dat infrastructuur moet worden aangepast en dat er opnieuw moet worden nagedacht over hoe de ruimte kan worden beheerd om daarin actieve mobiliteit en duurzaam vrachtvervoer op te nemen;
5. merkt op dat de vraag naar openbaar vervoer in Europa drastisch is gedaald als gevolg van de social-distancingvereisten in verband met de pandemie en dat openbaarvervoerssystemen moeite hebben om marktaandeel terug te winnen sinds de beperkende maatregelen zijn versoepeld of opgeheven; erkent de sleutelrol van stedelijke mobiliteit, en openbaar vervoer in het bijzonder, als een van de belangrijkste steunpilaren voor een duurzaam, slim en milieuvriendelijk herstel en vervoer na COVID-19; dringt er bij overheden op aan om strategieën en campagnes op te zetten

om het vertrouwen van burgers in het openbaar vervoer te herstellen en de bezorgdheid over veiligheid die passagiers in dit verband eventueel nog hebben, weg te nemen; benadrukt in dit verband de bijzondere rol van begeleid vervoer – een sociale vorm van massavervoer die verenigbaar is met strenge normen inzake sanitaire controle; wijst erop dat een voldoende grote frequentie van diensten social distancing mogelijk maakt;

6. wijst erop dat tijdens de lockdownperiode veel meer mensen zijn gaan thuiswerken en dat dit een enorme impact heeft gehad op de vraag naar mobiliteit, en is van mening dat thuiswerken voor veel werknemers een aantrekkelijke optie zal blijven, althans voor werknemers die in deeltijd werken, wat gevolgen zal hebben voor de toekomstige stedelijke mobiliteitsplanning; onderstreept in dit verband dat de pandemie de herontdekking van nabijgelegen winkels en activiteiten heeft gefaciliteerd doordat deze meer flexibiliteit bieden en veelal te voet bereikbaar zijn;
7. onderstreept dat de COVID-19-crisis aanzienlijke verschillen tussen enerzijds stedelijke gebieden en anderzijds perifere stedelijke gebieden en plattlandsgebieden heeft blootgelegd en voor het voetlicht heeft gebracht, bijvoorbeeld op het gebied van de kwaliteit van en de toegang tot basisdiensten zoals gezondheidszorg en vervoer; herinnert eraan dat plattlandsgebieden, waar 30,6 % van de EU-bevolking woont, en vooral dunbevolkte gebieden, te kampen hebben met een tekort aan hoogwaardige vervoersinfrastructuur en niet-frequente collectieve vervoersdiensten, hetgeen rechtstreeks van invloed is op hun connectiviteit, hun toegankelijkheid en uiteindelijk hun sociaal-economische ontwikkeling; herhaalt dat het verbeteren en versterken van de connectiviteit tussen platteland en stad een beslissende rol kan spelen bij het omkeren van ontvolkingstrends en het aanpakken van demografische veranderingen en gedragingen na COVID-19, zoals de toename van telewerk en plattelandstoerisme;
8. prijst het feit dat steden mobiliteitshubs creëren als onderdeel van het “mobiliteit als een dienst”-initiatief (Mobility as a Service, MaaS), dat mensen toegang biedt tot een verscheidenheid aan gedeelde diensten voor elektrische auto's, fietsen en scooters en in staat stelt om gebruik te maken van slim gedigitaliseerd parkeren; verwelkomt in dit verband de invoering van intermodale faciliteiten zoals P&R-transferia om forenzen van buiten de stedelijke gebieden de mogelijkheid te geven om steden te bereiken per spoor of andere vormen van openbaar vervoer;
9. roept de Commissie op ervoor te zorgen dat de juiste instrumenten in het nieuwe kader voor stedelijke mobiliteit worden opgenomen om de uitbreiding van betaalbaar, aantrekkelijk, concurrerend, veilig, toegankelijk en duurzaam vervoer te ondersteunen; benadrukt bovendien dat het kader de veranderende aard van stedelijke mobiliteit, zoals de herbestemming van openbare ruimten, moet weerspiegelen en synergieën tussen veiligheids- en duurzaamheidsmaatregelen in stedelijke gebieden moet bevorderen; beklemtoont dat de verschillende EU-initiatieven en de verschillende visies en strategieën voor slimme steden in de stedelijke agenda goed moeten worden gecoördineerd; dringt er voorts bij de Commissie op aan om wetgeving voor te stellen die de lidstaten verplicht om relevante gegevens over stedelijke mobiliteit te verzamelen en regelmatig in te dienen; herinnert aan de rol van het Comité van de Regio's bij het vergroten van de samenhang en zichtbaarheid van de doelstellingen van deze strategieën;

10. is van mening dat om een duurzame transitie in stedelijke gebieden te waarborgen, alle toekomstige maatregelen moeten steunen op wetenschappelijk kennis, technologisch neutraal moeten zijn en moeten zijn gebaseerd op uitgebreide effectbeoordelingen waarin rekening wordt gehouden met economische, ecologische en sociale aspecten;
11. merkt op dat in de nieuwe, op 22 september 2021 gepubliceerde mondiale richtsnoeren voor luchtkwaliteit van de Wereldgezondheidsorganisatie bewijs wordt geleverd voor de schade die luchtverontreiniging toebrengt aan de menselijke gezondheid; benadrukt dat de emissies van de vervoersector gedeeltelijk verantwoordelijk zijn voor de hoge niveaus van luchtvervuiling in stedelijke gebieden; benadrukt dat het belangrijk is om het leven in stedelijke gebieden gemakkelijker en beter te maken en om de gezondheidsdimensie te integreren in al het vervoers-, mobiliteits- en infrastructuurbeleid; verwelkomt plannen om de totstandbrenging van klimaatneutrale steden te ondersteunen door middel van de modal shift, als een voorbeeld van stedelijke mobiliteit, in overeenstemming met de klimaat- en milieudoelstellingen van de EU;
12. herinnert eraan dat de EU het concept van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning jarenlang actief heeft bevorderd en nationale, regionale en lokale overheden ondersteunt bij de ontwikkeling en uitvoering van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit, onder andere met financieringsinstrumenten en technische expertise;
13. dringt aan op een herziening van de richtsnoeren van de Commissie voor de ontwikkeling en uitvoering van de plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit om er onder meer de volgende nieuwe doelstellingen in op te nemen: mobiliteitssystemen beter bestand maken tegen snelle schommelingen in de vraag naar mobiliteit, actieve mobiliteit faciliteren, de bescherming van actieve weggebruikers waarborgen, multimodaliteit bevorderen, plannen voor stedelijke logistiek en landgebruik opstellen en samenwerking en concurrentievermogen stimuleren;
14. herinnert eraan dat bijna 40 % van alle dodelijke verkeersongevallen in Europa plaatsvindt in stedelijke gebieden; herhaalt dat te hard rijden een belangrijke oorzakelijke factor is bij ongeveer 30 % van de dodelijke verkeersongevallen en bij de meeste ongevallen een verzwarende factor is; verzoekt de Commissie haar verwachte aanbeveling inzake snelheid te gebruiken om 30 km/u tot de maximale standaardsnelheid te maken in woonwijken en gebieden met een groot aantal voetgangers en fietsers, met de mogelijkheid van hogere grenswaarden op de belangrijkste verkeersaders en passende bescherming voor kwetsbare weggebruikers; is ingenomen met het feit dat de EU haar strategische langetermijndoelstelling om tegen 2050 bijna nul doden en nul zwaargewonden op de Europese wegen te bereiken (Vision Zero), heeft herbevestigd, evenals haar middellangetermijndoelstelling om het aantal doden en zwaargewonden met 50 % te verminderen tegen 2030; verzoekt de Commissie daarom om verkeersveiligheid beter te integreren in de richtsnoeren voor de ontwikkeling en uitvoering van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit, en verzoekt lokale overheden om de verkeersveiligheid te bevorderen door middel van bewustmakingsinitiatieven, passende maatregelen en financieringsmogelijkheden;
15. merkt op dat er meer wordt gefietst in reactie op de COVID-19-pandemie; is van mening dat lokale overheden moeten overwegen om via hun reguliere processen voor stedelijke planning de fiets- en wandelinfrastructuur die in de lidstaten is aangelegd in

reactie op de pandemie te handhaven en verder uit te breiden; roept de lidstaten en de lokale overheden op om actieve mobiliteit tot een integraal onderdeel van de stedelijke mobiliteit en het ontwerp van de infrastructuur te maken en daarvoor voldoende investeringen uit te trekken; verzoekt de Commissie een strategie inzake actieve mobiliteit te publiceren en daarvoor de nodige financiële middelen vrij te maken;

16. erkent dat stedelijke logistiek, zoals die voor post-, pakketbezorgings- en vuilnisvoertuigen, een essentiële en steeds gewildere openbare dienst is, die niet alleen de inrichting van nieuwe en veilige ruimte voor de steeds frequentere stops door de exploitanten van die voertuigen vereist, maar ook langetermijnoplossingen om te voldoen aan sociaaleconomische, milieu- en klimaatbehoeften; dringt er bij lokale overheden op aan om op basis van duidelijk beleid plannen voor duurzame stedelijke logistiek te ontwikkelen die specifieke laad- en losgebieden omvatten en waarin goederenvervoer wordt geïntegreerd in de planning van een dynamischer en flexibeler gebruik van de ruimte langs voetpaden; vraagt om een reflectie over het gebruik van voertuigen voor stedelijk vervoer voor andere stedelijke logistieke toepassingen, met name 's nachts; wijst erop dat intermodale uitwisselingen van groot belang zijn om een soepel goederenvervoer in stedelijke gebieden mogelijk te maken, en vraagt met het oog op een duurzamer goederenvervoer om bevordering van multimodaliteit; benadrukt in dit verband het potentiële gebruik van bakfietsen in stedelijke gebieden, onder meer in de "last mile"-logistiek, aangezien deze energie-efficiënt zijn en kunnen helpen om congestie te verminderen;
17. is ingenomen met het voornemen van de Commissie om er samen met steden en de lidstaten voor te zorgen dat alle grote steden en stedelijke knooppunten in het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) tegen 2030 plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit opstellen; verzoekt de Commissie en de lidstaten in dit verband om nauw samen te werken met regio's en steden, met name over grenzen heen, om de ontbrekende "last mile"-infrastructuur en multimodale en grensoverschrijdende verbindingen in het hele TEN-T aan te leggen dan wel te voltooiën; wijst erop dat veel Europese havens zich dicht bij stedelijke centra bevinden en belangrijke vervoersknooppunten in het TEN-T zijn;
18. verzoekt daarnaast om in de richtsnoeren inzake plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit bepalingen inzake intensievere samenwerking, informatie-uitwisseling en het delen van beste praktijken tussen gemeenten op te nemen om het beheer van het openbaar en particulier vervoer en de tevredenheid bij gebruikers van vervoer in stedelijke gebieden te verbeteren; roept op tot een versnelling van de transitie om de doelstellingen van de Europese Green Deal op het gebied van mobiliteit en vervoer te verwezenlijken;
19. onderstreept dat de wegvervoersector een belangrijke rol heeft te spelen bij het terugdringen van emissies, zoals wordt opgemerkt in het handboek van de Commissie inzake de externe kosten van vervoer; benadrukt dat de overgang naar emissievrije voertuigen van cruciaal belang zal zijn en specifieke infrastructuur zal vereisen, zoals oplaadpunten, die moeten worden opgenomen in de plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit; dringt er bij de Commissie, de lidstaten, de regio's en lokale overheden op aan om plannen te maken voor de opnemings van oplaadpunten voor elektrische voertuigen in hun hele infrastructuur teneinde de uitrol van oplaadpunten en veilig en

slim parkeren een impuls te geven; benadrukt dat de EU de ontwikkeling van financieringsregelingen voor de aankoop en aanbesteding van emissievrije voertuigen, die momenteel nog altijd duurder zijn, sterk moet ondersteunen, vooral voor openbaar vervoer;

20. verzoekt de Commissie om bij haar komende herziening van het pakket stedelijke mobiliteit te komen met voorstellen om de digitalisering van de stedelijke mobiliteit te versnellen, met als doel om mobiliteit als een dienst (MaaS) uit te rollen en één enkel multimodaal digitaal kaartverkoopsysteem met geïntegreerde vervoersbewijzen in te voeren, evenals de digitalisering van handelingen door middel van het gebruik van contactloze knoppen, de verstrekking van informatie over mobiliteitsstromen in realtime en slim digitaal parkeren; vraagt dit verband om de snelle voltooiing van de gemeenschappelijke Europese dataruimte voor mobiliteit, en dringt er bij de lidstaten op aan om digitale-innovatiehubs op te zetten, die een sleutelrol kunnen spelen door stedelijke overheden te ondersteunen bij de uitrol van doeltreffende strategieën voor slimme steden; is van mening dat AI met name moet inspelen op de specifieke behoeften van overheidsinstanties bij het ontwerpen van nieuwe mobiliteits- en vervoersmodellen;
21. verzoekt de lidstaten en lokale overheden om hun investeringen in stedelijke mobiliteit opnieuw te beoordelen en prioriteit te geven aan de ontwikkeling van digitale mobiliteitsoplossingen en infrastructuur die de algemene ervaring van alle passagiers, met inbegrip van personen met beperkte mobiliteit, zullen verbeteren, en die zullen zijn aangepast aan de behoeften van werknemers in de vervoersector na COVID-19;
22. merkt op dat de inzet van door personen aangedreven vervoersmiddelen, elektrische fietsen, persoonlijke lichte elektrische voertuigen en persoonlijke mobiliteitshulpmiddelen in zeer dichtbevolkte stedelijke gebieden nieuwe uitdagingen met zich meebrengen, met name op het gebied van verkeersveiligheid en toegankelijkheid; is van mening dat de autoriteiten innovatief beleid moeten bevorderen om deze te integreren in de ruimten voor voetgangers en andere soorten voertuigen, en daarnaast voorlichtingscampagnes over het veilige gebruik van micromobiliteitsmiddelen moeten organiseren;
23. benadrukt dat het openbaar vervoer toegankelijk moet worden gemaakt voor iedereen, met inbegrip van personen met een handicap en/of beperkte mobiliteit, die kwetsbare gebruikers zijn en het risico op sociale uitsluiting lopen; wijst erop dat architecturale belemmeringen een obstakel blijven vormen voor de toegankelijkheid van openbaarvervoersdiensten, die vaak niet voldoende zijn aangepast aan de behoeften van mensen en het beslag dat op hun tijd wordt gelegd; dringt er bij overheidsinstanties op aan om personen met een handicap en/of beperkte mobiliteit actief te betrekken bij het vaststellen van de behoeften en het bedenken van oplossingen, en om ervoor te zorgen dat zij kunnen deelnemen aan het proces van het opstellen van plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit;
24. erkent het belang van de genderdimensie en de voorwaarden voor personen die kinderen begeleiden voor stedelijke mobiliteit; onderstreept dat voor een verdere modal shift naar duurzaam openbaar vervoer en actieve mobiliteit de toegankelijkheid voor iedereen moet worden gewaarborgd, onder meer door rekening te houden met de specifieke

behoeften van vrouwen en personen die kinderen begeleiden, op het gebied van planning, bestemmings- en mobiliteitspatronen, toegankelijkheid, nabijheid van diensten, beveiliging en veiligheid; verzoekt de Commissie en de lidstaten om aanbevelingen voor te leggen om vrouwen en personen die kinderen begeleiden meer te betrekken bij het plannen van oplossingen voor stedelijke mobiliteit en bij besluitvormingsprocessen;

25. stelt vast dat de COVID-19-pandemie heeft geleid tot een expansie van de thuisbezorgingssector, en met name van het gebruik van bestelwagens en aangedreven tweewielers, zoals bromfietsen en fietsen, waardoor nieuwe soorten platforms en nieuwe bedrijfsmodellen zijn opgekomen; verzoekt de Commissie om in samenwerking met de lidstaten een aanbeveling inzake de veiligheid van bezorgers voor te leggen, inclusief vereisten voor werkgevers en bedrijven om veiligheidsuitrusting en veilige voertuigen te verstrekken en te gebruiken, en om de bezorgers op te leiden in het gebruik van de digitale hulpmiddelen die zij eventueel moeten gebruiken, zoals applicaties en interactieve platforms;
26. herinnert eraan dat de EU tussen 2014 en 2020 ongeveer 16,5 miljard EUR heeft uitgegeven aan stedelijke mobiliteit, voornamelijk voor schoon vervoer (metro- en traminfrastructuur), maar ook voor fietspaden en intelligente vervoerssystemen; is van mening dat deze financiering moet worden verhoogd zodat meer stedelijke gebieden ervan kunnen profiteren; benadrukt dat dergelijke door de EU gefinancierde projecten altijd gebaseerd moeten zijn op alomvattende meerjarenstrategieën voor stedelijke mobiliteit en onderscheid moeten maken tussen steden en regio's; wijst erop dat volgens Speciaal verslag nr. 6/2020 van de Rekenkamer over duurzame stedelijke mobiliteit in de EU de EU-financiering voor duurzame mobiliteit niet doeltreffend is gebruikt om de doelstellingen ervan te verwezenlijken; benadrukt dat congestie aanzienlijke sociaaleconomische kosten met zich meebrengt, met name in de vorm van productiviteitsverlies, en herinnert eraan dat in het verslag van de Rekenkamer wordt geschat dat congestie de EU jaarlijks ongeveer 270 miljard EUR kost; verzoekt de Commissie daarom nauwlettend toe te zien op het geld dat wordt toegewezen, zodat het ook daadwerkelijk wordt besteed;
27. is van mening dat de Commissie ervoor moet zorgen dat de toegang tot EU-financieringsprogramma's voor stedelijke mobiliteit, zoals het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Cohesiefonds en de Connecting Europe Facility, afhankelijk wordt gesteld van bestaande of toekomstige plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit; benadrukt dat het cohesiebeleid kan helpen om het potentieel van zowel AI als het "slimme steden"-model te benutten, bijvoorbeeld door administratieve capaciteit en digitale vaardigheden te verbeteren, en dat het een verschuiving van het experimenteren met initiatieven voor slimme steden naar het opschalen daarvan moet stimuleren door middel van financiering en daarmee samenhangende ondersteuning; verzoekt de Commissie om na te denken over manieren om steden te ondersteunen bij het opstellen van hun plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit aan de hand van de hoogste normen; benadrukt dat de Commissie, de lidstaten en de regio's lokale overheden waar mogelijk moeten bijstaan bij het bereiken van dit doel; is bovendien ingenomen met het voornemen van de Europese Investeringsbank om samen te werken met overheidsinstanties ter ondersteuning van ambitieuze investeringsprogramma's voor het bevorderen van duurzame mobiliteit op lokaal en regionaal niveau, onder meer



via plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit en openbaarvervoersprojecten;

28. onderstreept dat voor regionale en lokale overheden een belangrijke rol is weggelegd in alle stadia: planning, voorbereiding en uitvoering; vraagt dat er meer directe EU-financiering beschikbaar wordt gesteld aan lokale en regionale overheden teneinde de efficiëntie te verbeteren, de consistentie te waarborgen en administratieve lasten te verminderen; verzoekt de Commissie bovendien om de lidstaten alle nodige leidraden te verstrekken en om de toegang tot financiering te vergemakkelijken, waarbij onderscheid moet worden gemaakt tussen steden en regio's op basis van hun niveau van digitalisering;
29. merkt op dat ook de toeristische sector zwaar is getroffen door de COVID-19-pandemie; herinnert eraan dat steden qua volume de belangrijkste locaties voor Europees toerisme zijn; benadrukt daarom de noodzaak om bij de planning van het mobiliteitsaanbod rekening te houden met specifieke diensten voor toeristische verplaatsingen en andere diensten voor dagelijkse mobiliteit; herhaalt dat een duurzame en veerkrachtige ontwikkeling en het beheer van stedelijk toerisme volledig moeten worden geïntegreerd in de bredere stedelijke agenda, en verzoekt de Commissie bij het opstellen van het nieuwe pakket stedelijke mobiliteit rekening te houden met toerisme; verzoekt de lidstaten daarom te investeren in ondersteuning van de overstap naar duurzamere, innovatieve, veerkrachtige en kwaliteitsvolle toerismeproducten en -diensten en verder bij te dragen aan duurzaamheid;
30. herinnert eraan dat stedelijk toerisme een essentiële rol heeft gespeeld bij de ontwikkeling van het stedelijk beleid; wijst erop dat de meeste EU-steden die hebben geleden onder de impact van de pandemie op het toerisme hebben moeten zoeken naar nieuwe en duurzamere modi operandi om het toerisme te herstellen, wat heeft geleid tot een intensief gebruik van nieuwe digitale technologieën die het mogelijk hebben gemaakt stedelijke ruimten en de stromen van stadstoeristen beter te beheren, om op die manier de vorming van grote groepen mensen en andere risicovolle situaties in het licht van de pandemie te voorkomen;
31. herinnert aan het belang van een modern en naadloos TEN-T en van het versterken van stedelijke knooppunten en grensoverschrijdende vervoersdiensten in heel Europa om het potentieel van internationaal collectief duurzaam vervoer te realiseren en het toerisme het hele jaar door duurzamer te maken.

## INFORMATIE OVER DE GOEDKEURING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

<b>Datum goedkeuring</b>	15.11.2021
<b>Uitslag eindstemming</b>	+ : 42 - : 0 0 : 1
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Andris Ameriks, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Karima Delli, Gheorghe Falcă, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, João Pimenta Lopes, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers</b>	Pablo Arias Echeverría, Leila Chaibi, Markus Ferber, Vlad Gheorghe, Ondřej Kovařík, Colm Markey, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Robert Roos, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 209, lid 7)</b>	Matteo Adinolfi, Markus Buchheit, Zbigniew Kuźmiuk, Jutta Paulus, Tsvetelina Penkova, Jessica Polfjärd, Ramona Strugariu

## HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

42	+
ECR	Zbigniew Kuźmiuk, Peter Lundgren, Kosma Złotowski
ID	Matteo Adinolfi, Markus Buchheit
NI	Dorien Rookmaker
PPE	Pablo Arias Echeverría, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Colm Markey, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jessica Polfjärd, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Lucia Vuolo
RENEW	Izaskun Bilbao Barandica, Vlad Gheorghe, Ondřej Kovařík, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet, Ramona Strugariu
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Nora Mebarek, Tsvetelina Penkova, Rovana Plumb, Vera Tax, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind
THE LEFT	Leila Chaibi, Elena Kountoura, João Pimenta Lopes
VERTS/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz, Jutta Paulus

0	-

1	0
ECR	Robert Roos

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding