Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
C-serie

C/2025/4211

20.8.2025

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Planning van duurzame stedelijke mobiliteit in de EU
(initiatiefadvies)

(C/2025/4211)

Rapporteur: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**
Corapporteur: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Adviseurs	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (voor de rapporteur) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (voor de corapporteur)
Besluit van de voltallige vergadering	23.1.2025
Rechtsgrond	Artikel 52, lid 2, van het reglement van orde
Bevoegde afdeling	Afdeling Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	27.5.2025
Goedkeuring door de voltallige vergadering	19.6.2025
Zitting nr.	597
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	111/1/3

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Een goed stedelijk mobiliteitssysteem is van vitaal belang voor de levenskwaliteit, de arbeidsomstandigheden en het economisch concurrentievermogen van onze samenleving. Het is afhankelijk van veel mensen, die er op hun beurt zelf weer afhankelijk van zijn. Om onze stedelijke mobiliteitssystemen voor te bereiden op de nieuwe uitdagingen van onze tijd zijn collectieve maatregelen nodig en moet financieel, politiek en sociaal kapitaal in stelling worden gebracht.

1.2. We moeten onze stedelijke mobiliteitssystemen in ecologische, sociale en economische zin duurzaam maken. We moeten in al die drie opzichten vooruitgang boeken, want anders is er geen enkele vooruitgang — in ieder geval niet op de schaal en in het tempo die nodig zijn.

1.3. De stedelijke mobiliteit verandert, wat met gevaren en kansen gepaard gaat. Een doeltreffend optreden vereist een duidelijke strategie ter verdediging van het algemeen belang, maatwerk qua maatregelen, de politieke wil om die maatregelen uit te voeren en de organisatorische capaciteit om die wil in daden om te zetten.

1.4. Om de stedelijke mobiliteit te verbeteren en tegelijkertijd de milieueffecten te verminderen moeten we plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP's) ontwikkelen. Het EESC roept de lidstaten op nationale programma's te ontwikkelen waarmee lokale en regionale overheden door middel van richtsnoeren, capaciteitsopbouw en financiering geholpen kunnen worden bij de ontwikkeling en uitvoering van deze SUMP's. Ook dringt het er bij de Commissie op aan om Civinet's voort te zetten en uit te breiden.

1.5. Het meerjarig financieel kader (MFK) voor de periode na 2027 zal van essentieel belang zijn om vorderingen te blijven maken met duurzame mobiliteit en EU-doelstellingen voor TEN-T, milieubescherming en verkeersveiligheid te verwezenlijken. De Commissie moet het gebruik van SUMP's als investeringspijplijn bevorderen, wat ook een goede stimulans zou zijn om aan de TEN-T-verplichtingen voor stedelijke knooppunten te voldoen.

1.6. SUMP's zijn van cruciaal belang voor een evenwichtige regionale ontwikkeling. Een essentiële stap in dit verband is het aanboren van de creativiteit en het sociale kapitaal van een regio; voor organisaties van werkgevers, werknemers en maatschappelijke organisaties is een sleutelrol weggelegd, en zij moeten worden aangemoedigd om bij te dragen aan deze dialoog. Alle relevante belanghebbenden op lokaal, nationaal en EU-niveau moeten bij de planning worden betrokken, ook als het gaat om grensoverschrijdende kwesties.

1.7. Bij het maken van plannen voor “stedelijke” mobiliteit moeten we voor ogen houden dat het sociale en economische leven van stedelijke gebieden zich uitstrekt tot voorstedelijke, peri-urbane en landelijke gebieden en dat hun standpunten en behoeften in aanmerking moeten worden genomen. De kloof tussen stad en platteland, met alle economische, sociale en politieke nadelen van dien, ontstaat en wordt in stand gehouden door een inefficiënt mobiliteitssysteem. In een eerlijk mobiliteitssysteem is mobiliteit betaalbaar en genieten degenen die zich toch al in een betere positie bevinden geen privileges.

1.8. De basis voor duurzame stedelijke mobiliteit is openbaar vervoer, in combinatie met actieve en gedeelde mobiliteit. Om ervoor te zorgen dat burgers de meest efficiënte oplossingen voor hun verplaatsingen kunnen kiezen, moeten zij de beschikking krijgen over een betaalbaar, toegankelijk, veilig en betrouwbaar “multimodaal vervoersmenu”. Voor het sociaal klimaatfonds en de bijbehorende sociale klimaatplannen is deze aanpak van cruciaal belang om vervoersarmoede aan te pakken en de sociale gevolgen van koolstofbeprijzing te verzachten, met name voor kwetsbare groepen.

1.9. Jongeren spelen een essentiële rol, omdat hun gedrag en gewoonten een langdurige impact hebben. Bij het ontwerpen van mobiliteitsoplossingen is een dialoog met hen onontbeerlijk en kan niet voorbij worden gegaan aan hun perspectief.

1.10. Om duurzame, toegankelijke, inclusieve en betaalbare mobiliteit tot stand te brengen is het van groot belang dat werknemers en werkgevers van openbaar vervoer, gedeelde mobiliteit en fietsen gebruik kunnen maken.

1.11. De arbeidsomstandigheden in de vervoerssector moeten voor werknemers en toekomstige werknemers een stimulans zijn daar te gaan werken.

2. **Achtergrond**

2.1. Mobiliteit kan worden omschreven als de mogelijkheid om zich vrij te verplaatsen. Het is een basisvoorwaarde voor het democratische leven en een pijler van onze economieën. Mensen moeten toegang hebben tot banen, scholen, gezondheidszorg en sociale diensten, en tot het culturele en maatschappelijke leven (dit is een van de beginselen die zijn vastgelegd in de Europese pijler van sociale rechten), en voor werkgevers is het belangrijk dat hun werknemers en klanten hun vestigingen kunnen bereiken en dat zij hun goederen kunnen distribueren.

2.2. Het systeem voor stedelijke mobiliteit is van groot belang voor de EU-economie — het maakt landgebruik (aansluiting op het vervoersnetwerk is een voorwaarde om iets te kunnen bouwen), het verkeer van goederen en de productie van voertuigen mogelijk en zorgt voor (behoud van) banen.

2.3. Het mobiliteitssysteem genereert diverse kosten, waaronder kapitaalkosten, die door de overheid worden gedragen (aanleg en onderhoud van infrastructuur), exploitatiekosten, die worden gedragen door gebruikers (particulieren en bedrijven) en overheidsinstanties (om het recht op vrij verkeer te waarborgen) en de impliciete kosten die worden veroorzaakt door externe effecten en die de samenleving in de vorm van belastingen moet betalen (bijvoorbeeld de weerslag die doden en gewonden in het verkeer of luchtverontreiniging en geluidshinder op de volksgezondheid hebben).

2.4. Ons stedelijke mobiliteitssysteem is onderhevig aan veranderingen. De afgelopen twee eeuwen hebben de krachten hierachter de expansie ervan in wezen voortgestuwd, met een uitbreiding van het wegen- en spoorwegnet en een toename van het aantal voertuigen, het aantal afgelegde kilometers en de hoeveelheid verbruikte energie.

2.5. Momenteel maken diverse krachten zich sterk voor fundamentelere veranderingen in de stedelijke mobiliteit zelf. Sommige hiervan zijn het gevolg van technologische en zakelijke innovatie: elektrificatie, digitalisering, globalisering via het web, platformisering en durfkapitaal, en de snelle (soms ongereguleerde) uitrol en groei die mogelijk wordt gemaakt door de combinatie van deze factoren. Andere krachten vloeien voort uit het algemeen belang, namelijk het streven om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden drastisch terug te dringen, een toenemend milieubewustzijn en de noodzakelijke voorbereiding op extreme en frequentere klimaatgebeurtenissen en op het tweeërlei gebruik van de infrastructuur.

2.6. Onvermijdelijk zijn er veranderingen aan de gang. We hebben de keuze: of we zetten in op een weloverwogen transitie, of ons wacht een onzekere — maar wel negatieve — ontwikkeling. Stedelijke mobiliteit maakt het sociale en economische leven mogelijk, en een ordelijke transitie is van cruciaal belang voor tal van belanghebbenden, zowel binnen als buiten de vervoerssector. Een dergelijke transitie vereist een degelijke strategie die via solide planningsprocessen tot stand komt en inhoudelijk wordt gevoed door een dialoog met de sociale partners en het maatschappelijk middenveld. Dat is hét doel van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning.

3. **Algemene opmerkingen**

3.1. In de EU zijn duurzame stedelijke mobiliteitsplannen al veel meer dan slechts een concept: er is solide ervaring mee opgedaan, er zijn duidelijke richtlijnen en ze gelden inmiddels als een wettelijke vereiste. In de verordening inzake het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) van de EU zijn 431 stedelijke knooppunten in kaart gebracht, en krachtens deze verordening moet elk knooppunt vóór eind 2027 een SUMP opstellen.

3.2. De SUMP van een stedelijk knooppunt moet betrekking hebben op zijn functioneel stedelijk gebied (FUA), dat gewoonlijk een stad en haar omliggende forenzengemeenten omvat. Dialoog en samenwerking zijn van vitaal belang voor de ontwikkeling en uitvoering van SUMP's — tussen gemeenten in hetzelfde FUA, tussen deze gemeenten en nationale regeringen, en tussen overheidsinstanties en alle belanghebbenden.

3.3. Bij het maken van plannen voor "stedelijke" mobiliteit moeten we voor ogen houden dat het sociale en economische leven van een FUA zich uitstrekt tot ver in de voorstedelijke, peri-urbane en plattelandsgebieden, en afhankelijk is van verplaatsingen van mensen en goederen die ver buiten de stedelijke grenzen beginnen, zoals werknemers die van en naar voorsteden forenzen en plattelandsbedrijven die door hen geproduceerd voedsel naar de markt brengen. In haar langetermijnvisie voor plattelandsgebieden 2040 vestigt de EU de aandacht op vervoer en digitale connectiviteit.

4. **Specifieke opmerkingen**

Begin bij de basis

4.1. Wandelen is het meest elementaire onderdeel van het mobiliteitssysteem, en wandelinfrastructuur is in het dagelijks leven van vitaal belang om lokale scholen, diensten, winkels en openbaar vervoer te kunnen bereiken. Als deze infrastructuur niet voor genoeg toegankelijkheid en veiligheid zorgt, zijn bij uitstek de meest kwetsbaren de dupe en is duurzame mobiliteit zeer moeilijk te realiseren.

4.2. Voor iedereen toegankelijke vervoersinfrastructuur is van essentieel belang om de openbare ruimte en het openbaar vervoer ook echt "openbaar" te maken, om ervoor te zorgen dat burgers met een handicap ten volle gebruik kunnen maken van hun mensenrechten en sociale rechten, om alle gebruikers meer veiligheid en comfort te bieden en om de financiële duurzaamheid van onze samenleving te beschermen, Belemmeringen leiden namelijk tot afhankelijkheid en afhankelijkheid brengt kosten met zich mee, die door de vergrijzing niet te dragen zouden zijn.

4.3. Verkeersveiligheid is onontbeerlijk om een belangrijke oorzaak van sterfgevallen en ernstige verwondingen aan te pakken en duurzame mobiliteit te bevorderen. Dat mensen niet méér lopen, fietsen, met het openbaar vervoer gaan of van gedeelde micromobiliteit gebruikmaken, is belangrijke mate toe te schrijven aan verkeersonveiligheid. Als we onze straten veiliger maken, kan hun volledige sociale, economische en milieupotentieel worden aangeboord.

Participatie en dialoog

4.4. Bij de uitvoering van duurzaam mobiliteitsbeleid op lokaal niveau kunnen er spanningen ontstaan tussen overheden en gebruikers van verschillende vervoerswijzen, met name automobilisten. Participatie en dialoog met de individuele burger zijn dan ook van cruciaal belang, waarbij geprobeerd moet worden om iedereen op wie dergelijk beleid mogelijk van invloed is, en niet alleen wie het ermee eens is, op constructieve wijze bij die dialoog te betrekken.

4.5. Een dialoog moet over de politieke partijgrenzen heen reiken: voor de goedkeuring van een SUMP kan een meerderheid nodig zijn, en de uitvoering ervan kan meer dan één politieke ambtstermijn bestrijken.

4.6. Ook moet er een dialoog tussen de verschillende generaties plaatsvinden, zodat een langetermijnvisie kan worden uitgewerkt die recht doet aan de rechten en behoeften van al die generaties, en dan met name jongeren. Het zal de duurzame mobiliteit ten goede komen als de EU-jeugdtest op het mobiliteitsbeleid wordt toegepast.

Gedragsveranderingen

4.7. Een SUMP is bedoeld om niet-duurzame mobiliteitspatronen te veranderen. Dat vereist uiteraard een ander mobiliteitsgedrag, dat kan worden bewerkstelligd door alternatieven te ondersteunen en er met de juiste stimulansen voor te zorgen dat deze ingang vinden. Gedragsinzichten moeten in een zo vroeg mogelijk stadium als input dienen voor beleid.

4.8. De overgang naar het leven van een jonge volwassene is een keerpunt: door ergens anders te gaan wonen en te gaan werken verandert het mobiliteitsgedrag. Verbeteringen van de openbare ruimte van een stad bieden ook uitgelezen kansen, zoals in Ljubljana: de stad kondigde ruim van tevoren aan een hoofdstraat te zullen afsluiten voor gemotoriseerd verkeer en bood goede alternatieven om toch het centrum te kunnen bereiken.

Vervoersarmoede en een multimodale aanpak

4.9. Onze blik moet verder dan stadscentra reiken ([1]). Veel mensen die in voorstedelijke en peri-urbane gebieden wonen, moeten kiezen tussen te veel tijd doorbrengen in het openbaar vervoer of te veel van hun inkomen uitgeven aan een auto. Door het ontbreken van goede alternatieven hebben zij geen echte keuze en moeten ze wel een auto aanschaffen: dat is voor veel werknemers een probleem. De lagere kosten van een woning in een voorstad worden ruimschoots tenietgedaan door de hogere vervoerskosten (in geld en tijd): werknemers moeten grote afstanden afleggen en voor degenen die in ploegendienst werken (vaak essentiële werknemers) biedt het openbaar vervoer geen alternatief tijdens daluren. Inefficiënte stedelijke mobiliteit heeft haar weerslag op de levenstandaard en de kosten van levensonderhoud.

4.10. Dat is een regionaal probleem. Dagelijks reizen met het openbaar vervoer kan voor reizigers zeer duur uitvallen als zij voor een en dezelfde rit meerdere kaartjes moeten kopen. Een goede oplossing is een kaartje dat redelijk lang geldig is (bijvoorbeeld 75 minuten) en kan worden gebruikt in alle vormen van het openbaar vervoer. Daarvoor is een gedeeld kaartjessysteem nodig, dat op zijn beurt een goede mobiliteitsplanning en samenwerking tussen lokale en regionale overheden vereist. Voor metropolitane vervoersautoriteiten is een belangrijke rol weggelegd.

4.11. Het openbaar vervoer vormt de ruggengraat van het stedelijke mobiliteitssysteem van de EU ([2]). Openbaredienstverplichtingen zijn van essentieel belang om ervoor te zorgen dat essentiële diensten aan het publiek worden verleend, ook waar en wanneer zij wellicht niet winstgevend zijn. We moeten investeren in het aanbod, de veiligheid en het comfort van het openbaar vervoer en het bescherming bieden, zodat de vervoermiddelen met een hogere frequentie kunnen rijden en reizigers er meer van op aan kunnen.

4.12. We moeten ook begrijpen welke beperkingen het openbaar vervoer heeft in dunbevolkte gebieden en buiten de piekperioden (bijvoorbeeld voor werknemers na een late ploegendienst of voor jongeren die 's nachts van een evenement naar huis terugkeren). We moeten inzetten op de combinatie van openbaar vervoer, fietsen en gedeelde mobiliteit (bijvoorbeeld carpooling, autodelen en vraaggestuurd vervoer). Mensen hebben een multimodaal vervoersmenu nodig: hoe gediversifieerder het vervoer is, hoe efficiënter het op een betrouwbare en betaalbare manier zal kunnen inspelen op uiteenlopende behoeften

4.13. Gedeelde micromobiliteitdiensten (delen van fietsen, elektrische fietsen, vrachtfietsen, e-scooters en elektrische bromfietsen) zijn van belang voor zo'n multimodaal menu. Veel van zulke diensten worden alleen aangeboden in dichtbevolkte stedelijke gebieden, waar inkomsten gemakkelijker te genereren zijn. In dunbevolkte gebieden zouden zij veel mensen kunnen helpen om toegang te krijgen tot openbaarvervoercorridors en een oplossing kunnen bieden voor korte trajecten (5 km).

4.14. De uitrol en opschaling van gedeelde mobiliteitsdiensten in FUA's zijn van strategisch belang. Daarvoor is overheidssteun nodig die de diensten betaalbaar maakt voor gebruikers en levensvatbaar voor exploitanten, om particuliere investeringen aan te trekken en naar publieke behoeften te geleiden. De civiele sector kan ook een belangrijke rol spelen. Op het platteland in Letland rijden bijvoorbeeld sociale taxi's op aanvraag.

4.15. Als alleen emissiearme auto's toegang hebben tot stedelijke centra, kan dat in het nadeel zijn van wie zich niet zo'n auto kan veroorloven. Het recht op toegang tot stedelijke centra moet op zo'n manier worden geregeld dat het verenigbaar is met het recht van wie er woont en werkt op schonere lucht, veiligere straten en meer groene gebieden om het effect van overstromingen en hittegolven te beperken. Om conflicten tussen legitieme rechten te voorkomen moeten we ons richten op een efficiëntere toegang voor mensen en goederen.

Werkgelegenheid en vervoer

4.16. Werkgelegenheid genereert vraag naar mobiliteit, en bij een concentratie van banen kunnen verplaatsingen worden gebundeld, wat een essentiële voorwaarde is voor efficiënt en betaalbaar vervoer. Grote werkgevers regelden vroeger het vervoer voor werknemers. Als heden ten dage openbaar vervoer wordt aangevuld met gedeelde mobiliteit, kan dat efficiëntere oplossingen opleveren, ook voor werknemers die 's nachts een ploegendienst beginnen of beëindigen en in perifere wijken wonen.

([1]) Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over een langetermijnvisie voor de plattelandsgebieden van de EU (COM(2021) 345 final) (PB C 290 van 29.7.2022, blz. 137).

([2]) Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het belang van openbaar vervoer voor het groene herstel van Europa (initiatiefadvies) (PB C 75 van 28.2.2023, blz. 115).

4.17. Overwogen moet worden om steun te geven aan werkgevers die de aankoop van openbaarvervoerbewijzen subsidiëren en "autoloos" beleid promoten, bijvoorbeeld met fiscale stimulansen en cofinancieringsmaatregelen die werknemers ertoe aanzetten om op duurzamere manieren te forenzen (zoals gereserveerde parkeerplaatsen voor werknemers die carpoolen, veilige stallingen en douches voor wie op de fiets gaat). Deze steun voor de mobiliteit van werknemers moet worden besproken en afgestemd met werknemersvertegenwoordigers en vakbonden.

Duurzame mobiliteit en concurrerende bedrijven

4.18. Het duurzamer maken van het goederenvervoer kan zakelijke voordelen (vervoer is een kostencomponent) en collectieve baten (vermindering van emissies en verkeerscongestie) opleveren en het concurrentievermogen van stedelijke gebieden vergroten. Publiek-private samenwerking is van essentieel belang en de plannen voor duurzame stedelijke logistiek (Sustainable Urban Logistics Plans — SULP's) vormen daarvoor een solide basis. SULP's zijn minder wijdverbreid dan SUMP's; beide soorten plannen moeten samen worden ontwikkeld.

4.19. Om stedelijk goederenvervoer en laatstekilometerleveringen verder te verduurzamen is een innovatieve aanpak nodig die niet ten koste gaat van bedrijven en hen zelfs efficiënter en concurrerender zou kunnen maken. Er moet speciale steun worden verleend aan micro-, kleine en middelgrote ondernemingen ([3]), handelaren, ambachtslieden en andere kleine economische actoren. Groene aanbestedingen moeten hierbij helpen.

4.20. De energietransitie leidt tot veranderingen in de economie, het bedrijfsleven en de werkgelegenheid. Er moet voor worden gezorgd dat de gecreëerde banen van hoge kwaliteit zijn en garant staan voor stabiele arbeidsomstandigheden, eerbiediging van de rechten van werknemers en fatsoenlijke lonen. Over deze veranderingen moet een sociale dialoog worden gevoerd.

Banen in de sector duurzaam vervoer

4.21. Voor duurzame mobiliteit zijn werknemers nodig. Tekorten aan arbeidskrachten in de vervoerssector zijn een probleem en er moet worden nagedacht over hoe werknemers (ook vrouwen ([4])) warm kunnen worden gemaakt voor de sector. Er moet worden nagedacht over capaciteit en vaardigheden in onder meer de publieke sector, en de sociale dialoog is van cruciaal belang om de arbeidsomstandigheden op peil te houden en/of te verbeteren.

4.22. Om werknemers voor het openbaar vervoer aan te trekken en te behouden moet ervoor worden gezorgd dat zij veilig hun werk kunnen doen. Zij hebben namelijk vaak te maken met bedreigingen en geweld. Bovendien is hun veiligheid een voorwaarde voor de veiligheid van de passagiers, ook als het aankomt op het doeltreffend bestrijden van seksuele intimidatie in stations, bij haltes en in voertuigen

Nieuwe energie, nieuwe voertuigen, oude problemen

4.23. De voordelen van elektromobiliteit en alternatieve brandstoffen moeten in perspectief worden geplaatst. We moeten niet alleen kijken naar de uitlaatpijp: elektrische voertuigen stoten minder luchtverontreinigende stoffen uit, maar bieden geen oplossing voor veel andere mobiliteitsproblemen, zoals microdeeltjes afkomstig van banden en remmen, verkeerscongestie, de behoefte aan parkeerplaatsen, verkeersonveiligheid en alle milieueffecten die de productie ervan veroorzaakt.

4.24. Steden plannen en doen grote investeringen in moderne emissiearme en emissievrije vloten. Om deze investeringen zo goed mogelijk te laten renderen moeten overheden overheidsopdrachten op zo'n manier uitvoeren dat zij een deel van de investeringen voor hun regionale economie kunnen behouden. Daarnaast moeten in de EU gevestigde busfabrikanten hun industriële capaciteit opvoeren, zodat zij in kortere tijd een groter aantal bussen kunnen leveren.

4.25. Er moet vooral worden gestreefd naar een beter en efficiënter gebruik van verschillende technologieën, zodat met een bepaalde prijs de beste resultaten kunnen worden behaald, met name wanneer overheidsmiddelen worden ingezet.

Ruimtelijke ordening en mobiliteitsplanning

4.26. Ruimtelijke ordening en vervoersplanning moeten onderling verbonden en gecoördineerd worden. Een betere integratie van beide is van cruciaal belang om de toegankelijkheid te verbeteren en reisbehoeften te managen. Wat stadsplanning betreft kan dit worden bereikt door een betere ruimtelijke mix van economische activiteiten, ondersteund door verbeteringen van de mobiliteit.

([3]) Zie Aanbevelingen inzake stedelijke logistiek van de deskundigengroep stedelijke mobiliteit.
([4]) Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over vrouwen en vervoer — Platform voor verandering (verkennend advies op verzoek van de Europese Commissie) (PB C 246 van 28.7.2017, blz. 1).

4.27. Als steden uitbreiden, groeit hun infrastructuur voor openbare nutsvoorzieningen (zoals elektriciteit, water en sanitaire voorzieningen) mee, want nieuwe gebouwen creëren extra vraag naar zulke voorzieningen. Duurzame mobiliteitsoplossingen moeten eveneens van meet af aan worden ingepland, gefinancierd en gewaarborgd. Anders leiden de nieuwe ontwikkelingen alleen maar tot ernstigere mobiliteitsproblemen, doordat zij meer autoverkeer genereren en nieuwe huishoudens zich gedwongen zien een auto aan te schaffen.

Klimaatneutrale steden

4.28. Het EESC spreekt zijn steun uit voor de EU-missie — klimaatneutrale en slimme steden in 2030, die een gemeenschappelijk kader voor klimaatneutraliteit in steden moet bieden. De aanpak van deze stedenmissie, waarin steden met klem worden aangespoord om SUMPs op te stellen, is sectoroverschrijdend en vraaggestuurd. Er worden synergieën tussen bestaande initiatieven tot stand gebracht en de activiteiten worden afgestemd op de werkelijke behoeften van de steden.

Plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP's) en financiering

4.29. Qua planning zal het enorme inspanningen vergen om vóór eind 2027 voor 431 stedelijke knooppunten SUMP's te ontwikkelen, maar dit is wel een unieke en cruciale kans om spijkers met koppen te slaan. Er moet nu actie worden ondernomen. Goed geëquipeerde nationale steunprogramma's zijn van onschatbaar belang om technische en financiële steun te verlenen, standaardbenaderingen te verbeteren en stakeholders meer bij een en ander te betrekken. De rol van nationale SUMP-contactpunten is cruciaal.

4.30. Er moet absoluut worden nagegaan of de middelen die beschikbaar zijn om de uitvoering van SUMP's te ondersteunen ten volle worden benut en of er synergieën tot stand worden gebracht. De steun die nu wordt verleend is afkomstig van het Europees Fonds voor strategische investeringen, de Europese structuur- en investeringsfondsen, de Connecting Europe Facility/TEN-T-fondsen, het Europees investeringsprojectenportaal, stedelijke innovatieve acties, Urbact, de Gemeenschappelijke Onderneming brandstofcellen en waterstof, Horizon 2020 en Interreg Europa. De diverse beschikbare financiële middelen zijn allemaal afhankelijk van het MFK.

4.31. Het MFK voor de periode na 2027 zal van doorslaggevend belang zijn voor de bevordering van duurzame mobiliteit en de verwezenlijking van de mobiliteitsdoelstellingen van de EU. Nu de EU overweegt haar financieringsinstrumenten te hervormen, zou de Commissie het gebruik van SUMP's moeten stimuleren als middel om projectpijpleidingen te creëren en de EU-financiering te stroomlijnen. Zo'n positieve stimulans zou een goed tegenwicht zijn voor de TEN-T-verplichtingen die op de 431 stedelijke knooppunten rusten, de ontwikkeling van hoogwaardige SUMP's een impuls geven en de uitvoering ervan ondersteunen. Op die manier worden ook particuliere investeringen aangetrokken voor regionale economieën en banen gecreëerd.

Capaciteitsopbouw

4.32. Hoewel het in de SUMP-richtsnoeren van de EU omschreven proces een referentie moet zijn voor alle stedelijke knooppunten, is er geen uniforme oplossing. Stedelijke gebieden moeten oplossingen vinden die precies op hun eigen kenmerken zijn afgestemd en hun kansen en capaciteiten optimaal benutten. Daarom is capaciteitsopbouw op lokaal niveau van cruciaal belang.

4.33. Landen die geen nationale richtsnoeren voor duurzame stedelijke mobiliteit hebben, doen er goed aan die zo snel mogelijk te ontwikkelen, zodat hun SUMP's op een efficiënte en gestandaardiseerde manier kunnen worden ontwikkeld. De aanbevelingen van de Commissie over nationale steunprogramma's voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning kunnen van pas komen. Nationale richtsnoeren zouden samen met steden, regionale overheden, de academische wereld, belanghebbenden op het gebied van stedelijke mobiliteit, deskundigen en het maatschappelijk middenveld moeten worden ontwikkeld.

4.34. Binnen elke FUA moet worden gezorgd voor structurele coördinatie tussen de relevante instanties. De uitvoering van SUMP's moet terdege en permanent worden gemonitord en geëvalueerd. Daarvoor moeten er mechanismen komen om vooruitgang in de verwezenlijking van hun doelstellingen te meten.

4.35. Civitas speelt een belangrijke rol door middel van subsidies, projecten, onderwijs en bewustmaking, waarbij Civinet's (netwerken) het gemakkelijker maken om lokale en nationale belanghebbenden in hun eigen taal te informeren en goede praktijken uit te wisselen. Dit proces is een succes en moet verder worden ondersteund en in meer landen worden ingevoerd.

4.36. De kennis van deskundigen en stedelijke instituten zou moeten worden aangeboord bij de planning en versterking van de capaciteit van lokale en regionale overheden, en zij zouden met gekozen ambtenaren moeten samenwerken om politieke wil en begrip op en uit te bouwen.

Brussel, 19 juni 2025.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Oliver RÖPKE