



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 11.1.2006  
COM(2005) 718 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD  
EN HET EUROPEES PARLEMENT**

**over een Thematische strategie voor het stadsmilieu**

**{SEC(2006) 16}**

# MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

## over een Thematische strategie voor het stadsmilieu

### 1. INLEIDING

Stedelijke gebieden spelen een belangrijke rol bij de totstandbrenging van de doelstellingen van de EU-strategie voor duurzame ontwikkeling<sup>1</sup>. In stedelijke gebieden worden de economische, de sociale en de milieudimensie het sterkst met elkaar geconfronteerd<sup>2</sup>. Steden zijn plekken waar veel milieuproblemen zijn geconcentreerd, maar zij zijn ook economische aanjagers, zakencentra en lokaties voor investeringen. Vier van de vijf Europese burgers leven in stedelijke gebieden, en hun levenskwaliteit wordt rechtstreeks beïnvloed door de toestand van het stadsmilieu. Een stadsmilieu van hoge kwaliteit vormt ook een bijdrage tot het bereiken van de prioriteit van de hernieuwde Lissabonstrategie om *‘van Europa een aantrekkelijker plaats te maken om te werken en te investeren’*. De aantrekkingskracht van de Europese steden zal hun potentieel voor groei en voor het scheppen van werkgelegenheid vergroten en zij zijn bijgevolg van het grootste belang voor de uitvoering van de Lissabon-agenda<sup>3</sup>.

In toenemende mate bestaat er echter bezorgdheid over de toestand van het Europese stadsmilieu. De uitdagingen op milieugebied waarmee steden geconfronteerd worden hebben aanzienlijke consequenties voor de volksgezondheid, de levenskwaliteit van de stadsbevolking en de economische prestaties van de steden zelf. In het Zesde Milieuactieprogramma (6e MAP) werd opgeroepen tot de ontwikkeling van een thematische strategie voor het stadsmilieu met het doel *‘bij te dragen aan een betere levenskwaliteit door middel van een geïntegreerde aanpak die voornamelijk op stedelijke gebieden is gericht’* en *‘een hoge levenskwaliteit en een hoge mate van maatschappelijk welzijn voor de burger te bevorderen door het nastreven van een milieu waarvan de verontreiniging gering genoeg is om geen schadelijke effecten op de menselijke gezondheid en het milieu te veroorzaken, alsook door het stimuleren van duurzame stedelijke ontwikkeling’*.

Overeenkomstig het 6e MAP heeft de Commissie in een tussentijdse mededeling een eerste analyse gepresenteerd van de uitdagingen waarmee stedelijke gebieden te maken hebben<sup>4</sup>, en heeft zij acties voorgesteld rond vier prioritaire onderwerpen: duurzaam stadsbeheer, duurzaam stadsvervoer, duurzaam bouwen en duurzame stadsplanning; voorbeelden van dergelijke acties zijn de integratie van goede praktijken en eventuele EU-verplichtingen om op lokaal niveau plannen vast te stellen. Er heeft uitgebreid overleg met de belanghebbenden plaatsgevonden en de mogelijkheden om vooruitgang te boeken zijn grondig onderzocht; de resultaten daarvan waren de grondslag voor de hier uiteengezette strategie.

---

<sup>1</sup> COM(2001)264

<sup>2</sup> Dit wordt weerspiegeld in het Bristol-akkoord: <http://www.odpm.gov.uk/index.asp?docid=1162287>

<sup>3</sup> COM(2005)330

<sup>4</sup> “Naar een thematische strategie voor het stadsmilieu” COM(2004)60

## **2. UITDAGINGEN OP MILIEUGEBIED VOOR STEDELIJKE GEBIEDEN**

De meeste steden hebben te maken met hetzelfde basispakket milieuproblemen, zoals slechte luchtkwaliteit, druk verkeer en congestie, veel omgevingslawaaï, slechte kwaliteit van de gebouwde omgeving, braakliggende percelen, emissies van broeikasgassen, stedelijke wildgroei, afval- en afvalwaterproductie.

De oorzaken van deze problemen zijn onder andere veranderingen in levensstijl (toenemende afhankelijkheid van de auto, stijging van het aantal eenpersoonshuishoudens, toename van het hulpbronnengebruik per hoofd van de bevolking) en demografische veranderingen, waarmee rekening moet worden gehouden bij het uitwerken van oplossingen. Deze oplossingen moeten toekomstgericht zijn en moeten elementen op het gebied van risicopreventie omvatten, onder andere maatregelen om te anticiperen op de gevolgen van klimaatverandering (b.v. meer overstromingen) of om de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen geleidelijk te verminderen.

De milieuproblemen in de steden zijn bijzonder complex omdat de oorzaken daarvan onderling samenhangen. Plaatselijke initiatieven om een bepaald probleem op te lossen kunnen elders nieuwe problemen doen ontstaan en kunnen botsen met het nationale of regionale beleid. Zo kunnen beleidsmaatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren door de aanschaf van schone bussen onderuit worden gehaald door de groei van het particuliere vervoer als gevolg van beslissingen inzake grondgebruik (b.v. de bouw van parkeergarages in stadscentra). Problemen in verband met de slechte kwaliteit van de gebouwde omgeving hangen vaak samen met onderliggende sociaal-economische problemen.

Algemeen wordt onderkend dat de meest succesvolle lokale autoriteiten bij het beheer van het stadsmilieu een geïntegreerde aanpak toepassen die steunt op strategische actieplannen voor de lange termijn waarin de dwarsverbanden tussen verschillende beleidslijnen en verplichtingen, ook op verschillende administratieve niveaus, gedetailleerd in kaart worden gebracht (zie bijlage). Op lokaal, regionaal, nationaal of Europees niveau opgelegde verplichtingen (b.v. op het gebied van grondgebruik, lawaai, luchtkwaliteit) kunnen op lokaal niveau efficiënter worden vervuld wanneer zij ingebed worden in een lokaal strategisch beheerskader.

## **3. MEERWAARDE VAN ACTIE OP EU-NIVEAU**

Lokale autoriteiten spelen een doorslaggevende rol bij de verbetering van het stadsmilieu. De verscheidenheid qua historische, geografische, administratieve, juridische en klimaatomstandigheden vereist lokaal ontwikkelde maatwerkoplossingen voor het stadsmilieu. Ook het subsidiariteitsbeginsel, dat inhoudt dat actie op het meest geëigende niveau moet worden ondernomen, impliceert dat lokaal maatregelen worden getroffen.

Het stadsmilieu heeft er echter behoefte aan dat op alle niveaus wordt opgetreden: nationale en regionale autoriteiten, alsook de EU hebben in dit verband een rol te vervullen.

In bepaalde steden zijn al heel wat oplossingen voorhanden, maar deze worden onvoldoende verspreid of toegepast. De EU kan de lidstaten en lokale autoriteiten het beste ondersteunen door Europese beste praktijken te bevorderen, het grootschalige gebruik daarvan in heel Europa te vergemakkelijken en effectief netwerken en uitwisselen van ervaringen tussen steden aan te moedigen. Zij kan financiële steun aanbieden voor investeringen die het realiseren van milieuprioriteiten beogen en kan de opbouw van de nodige capaciteit ondersteunen door geld beschikbaar te stellen voor onderzoek en opleiding, door te zorgen voor begeleiding en door het opzetten van nationale adviescentra voor steden te bevorderen.

Het is van essentieel belang dat de lidstaten gebruik maken van de in deze strategie beschreven kansen die op EU-niveau worden geboden ten behoeve van de lokale autoriteiten. Hun wordt ook gevraagd de lokale autoriteiten te helpen de doelstellingen van deze strategie te verwezenlijken door zich in te zetten voor nauwe samenwerking en coördinatie tussen de bevoegde administratieve instanties met het oog op een inventarisatie van doeltreffende oplossingen voor hun steden en regio's.

Bij de talrijke raadplegingen die zijn gehouden waren alle belanghebbenden, inclusief de lidstaten<sup>5</sup>, het eens over de evaluatie van de problemen met het stadsmilieu, de noodzaak actie te ondernemen op alle niveaus en de meerwaarde die wordt geboden door bemoeienis op EU-niveau. De Commissie heeft verschillende opties bekeken, en heeft daarbij ook onderzocht of het wenselijk is wetgeving vast te stellen om te zorgen voor een geïntegreerd beheer op lokaal niveau (zie effectbeoordeling). Gezien de verscheidenheid aan stedelijke gebieden en bestaande nationale, regionale en lokale verplichtingen, en de moeilijkheden die verbonden zijn aan de vaststelling van gemeenschappelijke normen voor alle kwesties op het gebied van het stadsmilieu, is echter besloten dat wetgeving niet het beste middel is om de doelstellingen van deze strategie te bereiken. De meeste lidstaten en lokale autoriteiten steunden deze aanpak, aangezien zij twijfelden aan de noodzaak van bindende EU-verplichtingen ten aanzien van plannen voor milieubeheer en stadsvervoer.

#### **4. DOELSTELLINGEN VAN DE STRATEGIE**

De in het kader van deze strategie geboden maatregelen zijn erop gericht de toepassing van het bestaande milieubeleid en de bestaande milieuwetgeving van de EU op lokaal niveau te helpen verbeteren door de lokale autoriteiten te stimuleren een meer geïntegreerde aanpak te volgen voor het stadsbeheer en ze daarbij te assisteren, en door de lidstaten uit te nodigen dit proces te ondersteunen en de op EU-niveau geboden kansen te benutten.

Wanneer de strategie op alle niveaus wordt toegepast zal zij er uiteindelijk toe bijdragen dat de kwaliteit van het stadsmilieu wordt verbeterd, steden aantrekkelijker en gezonder worden om in te leven en te werken en meer perspectief bieden voor investeringen, en het schadelijke effect van steden op het milieu als geheel wordt verminderd, bijvoorbeeld wat betreft klimaatverandering.

---

<sup>5</sup> Conclusies van de Raad van 14.10.2004

## 5. MAATREGELEN

Een geïntegreerde aanpak van het milieubeheer op lokaal niveau, met name wat het vervoer betreft, op basis van effectief overleg met alle belanghebbenden, is de sleutel tot een succesvolle uitvoering van de miliewetgeving en tot de verwezenlijking van duurzame verbeteringen in milieukwaliteit en –prestaties. De lokale autoriteiten moeten gesteund worden bij de invoering van deze beheerstechnieken.

### 5.1. Begeleiding bij geïntegreerd milieubeheer

De vaststelling van een geïntegreerde aanpak voor het beheer van het stadsmilieu helpt conflicten te vermijden tussen de veelheid aan beleidsmaatregelen en initiatieven die van toepassing zijn in stedelijke gebieden en helpt tevens een langetermijnvisie op stadsontwikkeling te bepalen. Bovenop de op vrijwillige deelname gebaseerde initiatieven Lokale Agenda 21 en Aalborg-verplichtingen<sup>6</sup>, hebben verschillende lidstaten wetgeving vastgesteld of regelingen opgezet om een geïntegreerd beheer van het stadsmilieu af te dwingen<sup>7</sup>.

Geïntegreerde benaderingen resulteren in een betere planning en significantere resultaten. Duidelijk omschreven doelstellingen, streefcijfers, geaccepteerde verantwoordelijkheden, procedures voor voortgangsbewaking, publieksraadpleging, toetsing, audit en rapportage zijn cruciaal voor een doeltreffende uitvoering van maatregelen. Veel succesvolle steden hebben milieubeheerssystemen opgezet, zoals EMAS of ISO 14001, om het halen van beleidsdoelstellingen te garanderen en het publiek inzage te geven in de gemaakte vorderingen. Informatiecampagnes over de gerealiseerde verbeteringen zijn eveneens van belang (b.v. de Europese Mobiliteitsweek).

De Commissie beveelt de lokale autoriteiten met aandrang aan de nodige stappen te ondernemen om meer gebruik te maken van geïntegreerd beheer op lokaal niveau en spoort de nationale en regionale autoriteiten aan dit proces te ondersteunen.

De Commissie zal in 2006 technische begeleiding op het gebied van geïntegreerd milieubeheer verstrekken; daarbij zal zij gebruik maken van de opgedane ervaringen en voorbeelden van goede praktijken geven. Ook zal worden verwezen naar de meest relevante miliewetgeving van de EU, onder andere de richtlijnen inzake lucht, water, afval en energie-efficiëntie.

### 5.2. Begeleiding bij plannen voor duurzaam stadsvervoer

Stadsvervoer heeft een direct effect op luchtverontreiniging, lawaai, congestie en CO<sub>2</sub>-emissies en is van fundamenteel belang voor de burgers en het zakenleven. De vaststelling en uitvoering van plannen voor stadsvervoer is in een aantal lidstaten verplicht<sup>8</sup>. Sommige steden nemen op vrijwillige basis plannen aan om de

---

<sup>6</sup> [www.aalborgplus10.dk](http://www.aalborgplus10.dk)

<sup>7</sup> België (Vlaanderen), Denemarken, Frankrijk, Hongarije, Polen, Slovenië: wetgeving; Cyprus, Tsjechische Republiek: regelingen in studie; Verenigd Koninkrijk: een aantal regelgevingselementen.

<sup>8</sup> Frankrijk, Verenigd Koninkrijk: wetgeving; Cyprus, Tsjechische Republiek: regelingen in studie; Italië: een aantal regelgevingselementen.

levenskwaliteit te verbeteren of om te voldoen aan de EU-normen ter bescherming van de volksgezondheid (b.v. op het gebied van luchtkwaliteit).

Een effectieve vervoersplanning vereist een langetermijnvisie voor het in kaart brengen van de financiële eisen voor infrastructuur en rollend materieel, het opzetten van stimuleringsplannen ter bevordering van openbaar vervoer van hoge kwaliteit, veilig fietsen en wandelen, en het tot stand brengen van de nodige coördinatie met de activiteiten op het gebied van ruimtelijke ordening op de geëigende administratieve niveaus. Bij de vervoersplanning dient rekening te worden gehouden met veiligheid en beveiliging, toegang tot goederen en diensten, luchtverontreiniging, lawaai, broeikasgasemissies en energieverbruik, alsook grondgebruik, en moeten zowel het passagiers- als het goederenvervoer en voorts alle vervoersmodaliteiten aan bod komen. Er moet worden gezorgd voor maatwerkoplossingen op basis van een brede raadpleging van het publiek en andere belanghebbenden, en de doelstellingen moeten toegesneden zijn op de plaatselijke situatie. De Commissie dringt er met kracht bij de lokale autoriteiten op aan om plannen voor duurzaam stadsvervoer te ontwikkelen en uit te voeren.

De Commissie zal in 2006 technische begeleiding verstrekken met betrekking tot de belangrijkste aspecten van de vervoersplannen op basis van de aanbevelingen van de deskundigenwerkgroep van 2004<sup>9</sup> en zal voorbeelden van beste praktijken geven.

### **5.3. Ondersteuning van de uitwisseling van beste praktijken over de hele EU**

De lokale autoriteiten beter kennis te laten maken met bestaande oplossingen is belangrijk om hen van elkaar te laten leren en hen in staat te stellen oplossingen te ontwikkelen die zijn afgestemd op hun specifieke situatie. De aangeboden informatie moet goed gestructureerd en gemakkelijk toegankelijk zijn en moet worden ondersteund door deskundigen.

#### *5.3.1. Netwerk- en demonstratieprojecten*

Bij de door de Commissie in het kader van het ‘samenwerkingskader’<sup>10</sup> gefinancierde uitwisseling van ervaringen tussen lokale autoriteiten is gebleken dat samenwerken aan de ontwikkeling van oplossingen voor elke plaatselijke situatie op basis van de respectieve ervaringen en ondervonden moeilijkheden aanzienlijke voordelen biedt. De Commissie stelt voor door te gaan met het ondersteunen van vergelijkbare activiteiten in het kader van de LIFE+-verordening<sup>11</sup>. Het cohesiebeleid<sup>12</sup> en het kaderprogramma voor onderzoek zullen vergelijkbare kansen bieden en voorzien tevens in demonstratieprojecten over een reeks van met het stadsmilieu samenhangende kwesties.

De Commissie zal via deze instrumenten lokale en regionale autoriteiten ondersteuning bieden voor de uitwisseling van goede praktijken en de uitvoering van demonstratieprojecten met betrekking tot stedelijke vraagstukken. De lidstaten, de regionale en de lokale autoriteiten worden met aandrang verzocht om deze

<sup>9</sup> europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final\_report050128.pdf

<sup>10</sup> Besluit 1411/2001/EG

<sup>11</sup> COM(2004)621

<sup>12</sup> COM(2004)495

kansen aan te grijpen.

### 5.3.2. *Netwerk van nationale contactpunten voor stedelijke kwesties*

Plaatselijke autoriteiten melden dat zij moeilijk toegang krijgen tot informatie over initiatieven die veelbelovende resultaten hebben opgeleverd. De meeste goede praktijken worden niet onafhankelijk geëvalueerd en zijn niet op één plaats opvraagbaar. De Commissie cofinanciert in het kader van URBACT een proefnetwerk van nationale contactpunten ('Europees kennisplatform'<sup>13</sup>) dat op verzoek van lokale autoriteiten gestructureerde en geëvalueerde informatie moet verstrekken over sociale, economische en milieukwesties in stedelijke gebieden.

De Commissie zal het proefproject eind 2006 evalueren en overwegen of het als bouwsteen kan worden gebruikt voor een "Europees kaderprogramma voor de uitwisseling van ervaringen inzake stadsontwikkeling" in het kader van het voorgestelde cohesiebeleid voor 2007-2013.

## 5.4. **Internetportaal van de Commissie ten behoeve van lokale autoriteiten**

Momenteel worden voor de lokale autoriteiten relevante mededelingen, onderzoeksresultaten, studies en begeleiding beschikbaar gesteld via verschillende websites van de Commissie, waardoor deze informatie moeilijk te vinden is.

Als onderdeel van het actieplan tot verbetering van de communicatie over Europa (Action Plan to improve communicating Europe)<sup>14</sup> verkent de Commissie de mogelijkheden voor het opzetten van thematische portalen op de Europa-website ten behoeve van specifieke doelgroepen. Een portaal zou links bevatten naar alle relevante informatie en zou de informatiedoorstroming verbeteren.

De Commissie zal bekijken of het opzetten van een thematisch portaal voor lokale autoriteiten haalbaar is.

## 5.5. **Opleiding**

Veel lokale autoriteiten hebben aangegeven behoefte te hebben aan specifieke vaardigheden voor het ontwikkelen van een geïntegreerde beheersaanpak die intersectorale samenwerking en opleiding met betrekking tot specifieke milieuwetgeving, effectieve publieksparticipatie en het stimuleren van wijzigingen in het gedragspatroon van de burgers omvat.

'Face to face'-opleiding waarbij nationale, regionale en lokale autoriteiten worden betrokken wordt door de belanghebbenden beschouwd als de meest waardevolle leermethode. Het voorstel voor de LIFE+-verordening beoogt ondersteuning te bieden aan de lokale capaciteit voor het helpen uitvoeren van het milieubeleid. Deze kan ook bestaan in het opzetten van uitwisselingsprogramma's voor ambtenaren van lokale autoriteiten.

<sup>13</sup> 15 deelnemende lidstaten, onder leiding van het Nederlandse ministerie van Binnenlandse Zaken.

<sup>14</sup> SEC(2005)985

Het voorstel van de Commissie betreffende het Europees Sociaal Fonds<sup>15</sup> biedt eveneens kansen voor versterking van de efficiëntie van regionale en lokale overheden.

De Commissie zal de nieuwe LIFE+-verordening en andere instrumenten gebruiken ter ondersteuning van capaciteitsopbouw op het gebied van op het stadsbeheer betrekking hebbende kwesties ten behoeve van lokale en regionale autoriteiten, en zij spoort de lidstaten aan dergelijke activiteiten te initiëren.

## 5.6. Gebruik van andere communautaire steunprogramma's

Om de doelstellingen van de strategie te bereiken zal ook gebruik moeten worden gemaakt van de door andere beleidsonderdelen geboden mogelijkheden.

### 5.6.1. Cohesiebeleid

De voorstellen van de Commissie inzake het Cohesiefonds<sup>16</sup> en het Structuurfonds<sup>17</sup> voor de periode 2007-2013 voorzien in aanzienlijke mogelijkheden voor het verlenen van assistentie bij het werken aan milieuprioriteiten in stedelijke gebieden (b.v. afvalbeheer, behandeling van stedelijk afvalwater, luchtkwaliteit, schoon openbaar stadsvervoer, energie-efficiëntie, sanering van verontreinigde grond en geïntegreerde strategieën voor stadsvernieuwing).

De Commissie dringt er met kracht bij de lidstaten op aan gebruik te maken van deze mogelijkheden om de problemen waarmee hun stedelijke gebieden worden geconfronteerd, aan te pakken en de nationale strategische referentiekaders een passende stedelijke focus te geven.

### 5.6.2. Onderzoek

Er wordt al veel EU-onderzoek naar de stedelijke problematiek gedaan<sup>18</sup> en de acties 5.3-5.4 zullen de verspreiding van de resultaten verbeteren. In het voorstel van de Commissie voor het Zevende Kaderprogramma voor onderzoek<sup>19</sup> wordt nader onderzoek nuttig geacht op de volgende gebieden: innovatief stadsbeheer, herstel van de gebouwde omgeving inclusief het culturele erfgoed; milieurisico's, energie-efficiëntie, schone voertuigen en alternatieve brandstoffen, mobiliteit, veiligheid en beveiliging.

De Commissie zal steun verlenen voor verder stedelijk onderzoek; zij zal de lokale autoriteiten daar actief bij betrekken en zich er tevens voor inzetten materiaal dat voor hen is ontwikkeld in een groot aantal talen beschikbaar te stellen zodat het gemakkelijker op plaatselijk niveau kan worden gebruikt.

<sup>15</sup> COM(2004)493

<sup>16</sup> COM(2004)494

<sup>17</sup> COM(2004)495

<sup>18</sup> B.v. 145 projecten binnen de kernactiviteit 'De stad van morgen en het culturele erfgoed'

<sup>19</sup> COM(2005)119



## 6. SYNERGIEËN MET ANDERE BELEIDSONDERDELEN

Deze strategie is breed georiënteerd en omvat een groot aantal milieucompartimenten en –kwesties. Zij zal bijdragen tot de realisering van de prioriteiten van het 6e MAP en andere onderdelen van het milieubeleid, met inbegrip van de overige thematische strategieën.

Verscheidende onderdelen van het milieubeleid (b.v. inzake waterkwaliteit, lawaai, enz.) vereisen dat mitigatieplannen worden opgesteld. Door deze plannen in te passen binnen de context van een lokaal geïntegreerd kader zoals voorgesteld in deze strategie, kunnen synergieën tussen een groot aantal beleidsterreinen worden ontwikkeld, met betere resultaten als gevolg, zowel wat betreft het milieu als de algehele levenskwaliteit in stedelijke gebieden.

### 6.1. Klimaatverandering

Stedelijke gebieden hebben een belangrijke rol te vervullen bij zowel de aanpassing aan klimaatverandering als het beperken van broeikasgasemissies.

Stedelijke gebieden zijn kwetsbaar voor de consequenties van klimaatverandering zoals overstromingen, hittegolven en frequenter en ernstiger watertekort. Geïntegreerde stadsbeheersplannen moeten maatregelen omvatten om de **milieurisico's** te beperken, zodat stedelijke gebieden dergelijke veranderingen beter kunnen opvangen.

In de strijd tegen de broeikasgassen zijn de terreinen waar prioritair door de lokale autoriteiten moet worden opgetreden het vervoer en de bouw.

Een grootschaliger toepassing van **plannen voor duurzaam stadsvervoer** die specifieke maatregelen omvatten om het gebruik van energie-efficiënte voertuigen met een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot te bevorderen, zal op lokaal niveau de broeikasgasemissies helpen terugdringen.

**Duurzaam bouwen** verbetert de energie-efficiëntie en gaat gepaard met een dienovereenkomstige afname van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Lokale autoriteiten kunnen het gebruik van dergelijke methodes bevorderen door bewustmaking, het waar mogelijk vaststellen en handhaven van normen en het vaststellen van beste praktijken voor hun eigen gebouwen en voor de gebouwen die zij via groene overheidsopdrachten laten optrekken. In dit verband is het achteraf aanpassen van bestaande gebouwen van het grootste belang. De Commissie dringt er met kracht bij de lidstaten, de regionale en de lokale autoriteiten op aan om programma's ter bevordering van duurzaam bouwen in hun steden te ontwikkelen.

Om energie-efficiëntie en het gebruik van duurzame energie binnen het lokale en regionale speelveld te bevorderen, zal de Commissie tevens, ter ondersteuning van haar **energiebeleid**, doorgaan met de uitvoering van het programma "Intelligente energie - Europa"<sup>20</sup>. In het Groenboek inzake energie-efficiëntie<sup>21</sup> wordt de vraag aan

---

<sup>20</sup> Energie-efficiëntie in gebouwen en de industrie (SAVE), warmtekrachtkoppeling, nieuwe en duurzame energiebronnen voor elektriciteitsopwekking, warmte, biobrandstoffen (ALTENER), energieaspecten van het vervoer (STEER).

de orde gesteld of het toepassingsgebied van de richtlijn betreffende de energieprestatie van gebouwen<sup>22</sup> dient te worden uitgebreid tot kleinere gebouwen die worden gerenoveerd.

Om een onderlinge **vergelijking van gebouwen** binnen heel Europa mogelijk te maken en de **uitwisseling van beste praktijken** te bevorderen, heeft de Commissie de Europese Commissie voor normalisatie (CEN) opdracht gegeven methodes te ontwikkelen om de integrale milieuprestatie van gebouwen (dus meer dan alleen het aspect energie-efficiëntie) te beoordelen<sup>23</sup>.

## 6.2. Natuur en biodiversiteit

**Duurzaam stadsontwerp** (goede ruimtelijke ordening) zal de stedelijke wildgroei en het verlies van natuurlijke habitats en biodiversiteit helpen beperken. Een geïntegreerd beheer van het stadsmilieu zou moeten resulteren in beleidsmaatregelen inzake duurzaam grondgebruik waardoor het uitdijen van steden wordt voorkomen en bodemafdicthting wordt beperkt, **stedelijke biodiversiteit wordt bevorderd** en de stadsbevolking bewuster wordt gemaakt.

De thematische strategie inzake **bodembescherming**, die thans wordt ontwikkeld, zal waarschijnlijk voorzien in de sanering en het hergebruik van voormalige industrieterreinen alsook in ruimtebesparende ruimtelijke ordening, met het doel de bodemafdicthting terug te dringen en te zorgen voor een rationeel bodemgebruik.

## 6.3. Milieu en levenskwaliteit

Plannen voor duurzaam stadsvervoer zullen luchtverontreiniging en lawaaihinder helpen terugdringen en zullen daarnaast fietsen en lopen aanmoedigen, waardoor de **volksgezondheid** zal worden verbeterd en het aantal gevallen van overgewicht zal worden verminderd. Duurzame bouwmethodes zullen bijdragen aan comfort, veiligheid en toegankelijkheid en de gezondheidseffecten van verontreiniging binnen- en buitenshuis, met name door van verwarmingssystemen afkomstige deeltjes, beperken.

Volgens de bestaande **luchtkwaliteitwetgeving**<sup>24</sup> moeten plannen worden opgesteld wanneer de grenswaarden worden of dreigen te worden overschreden. Een dergelijke situatie doet zich voor in veel steden, met name wat betreft deeltjesverontreiniging (PM<sub>10</sub>), die hoofdzakelijk afkomstig is van het wegverkeer en stookinstallaties. In het kader van haar thematische strategie inzake luchtverontreiniging<sup>25</sup> zal de Commissie zich beraden op doelstellingen en maatregelen<sup>26</sup> die gericht zijn op het beheersen van deeltjes- en ozonverontreiniging, inclusief communautaire maatregelen inzake het vervoer, nieuwe voertuigen en kleine stookinstallaties. Om de communautaire doelstellingen inzake luchtkwaliteit te kunnen halen moet een geïntegreerde aanpak worden gevolgd waarbij de stedelijke autoriteiten worden betrokken. Plannen voor

---

<sup>21</sup> COM(2005)265

<sup>22</sup> Richtlijn 2002/91/EC

<sup>23</sup> CEN-mandaat M/350

<sup>24</sup> [europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm)

<sup>25</sup> COM(2005)446

<sup>26</sup> Ten aanzien van deze maatregelen zal een effectbeoordeling worden uitgevoerd

duurzaam stadsvervoer en een beter geïntegreerd beheer van het stedelijke gebied, inclusief via stadsverwarming, kunnen steden helpen die verplichtingen na te komen.

Het **vervoer** speelt een doorslaggevende rol binnen de context van klimaatverandering, luchtkwaliteit en duurzame ontwikkeling. De Commissie zal zich beraden op een breed scala aan acties die het stadsmilieu moeten helpen verbeteren, inclusief nieuwe voertuignormen (EURO 5, EURO VI); tevens zal zij nadenken over maatregelen om een grootschaliger gebruik van gedifferentieerde heffingen in uit milieuoogpunt gevoelige gebieden te bevorderen, alsook om zones met lage uitstoot aan te wijzen waar beperkingen gelden voor verontreinigend vervoer. Onlangs heeft de Commissie een voorstel goedgekeurd voor een richtlijn inzake de aanschaf van schone voertuigen door overheidsinstanties<sup>27</sup>.

Als onderdeel van de herziening van het gemeenschappelijk vervoerbeleid<sup>28</sup> zal de Commissie zich beraden op de noodzaak voor verdere actie op het gebied van het stadsvervoer, met name door te kijken naar de rol van particuliere voertuigen in de steden en na te gaan met welke middelen de kwaliteit van het openbaar vervoer kan worden verbeterd.

De Commissie is voornemens door te gaan met de financiering van het CIVITAS-initiatief<sup>29</sup>, dat steden helpt een aanzienlijke verandering in de modal split te realiseren, het gebruik van schone voertuigen te bevorderen en congestie aan te pakken. CIVITAS verleent tevens ondersteuning bij opleiding, informatie-uitwisseling en het in praktijk brengen van resultaten.

Volgens de EU-wetgeving<sup>30</sup> moeten geluidskaarten en actieplannen inzake **omgevingslawaai** worden opgesteld om de geluidsoverlast te beperken in belangrijke stedelijke gebieden waar de bevolking met voor de gezondheid schadelijke blootstellingsniveaus te maken heeft, en om stille gebieden tegen een geluidstoename te beschermen. Plannen voor duurzaam stadsvervoer zullen de naleving van deze eisen bevorderen doordat daarin maatregelen worden geïnventariseerd om het door het stadsvervoer geproduceerde lawaai te beheersen.

#### 6.4. Duurzaam gebruik van natuurlijke hulpbronnen

In de thematische strategie inzake duurzaam gebruik van natuurlijke hulpbronnen<sup>31</sup> zal het belang worden belicht van een efficiënt gebruik van deze hulpbronnen voor het beperken van de milieueffecten. Door een beter stadsbeheer kunnen de effecten van het dagelijkse gebruik van hulpbronnen als energie en water in de hand worden gehouden. Voorkoming van stedelijke wildgroei door een hoge bezettingsgraad van de ruimte en een combinatie van wonen en werken biedt milieuvoordelen op het gebied van grondgebruik, vervoers- en verwarmingskosten doordat het hulpbronnengebruik per hoofd van de bevolking lager is.

---

<sup>27</sup> COM(2005)634  
<sup>28</sup> COM(2001)370  
<sup>29</sup> [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org)  
<sup>30</sup> Richtlijn 2002/49/EC  
<sup>31</sup> COM(2005)670

De in het kader van de thematische strategie inzake **afvalpreventie en -recycling**<sup>32</sup> voorgestelde richtlijn geeft een duidelijker invulling aan de verplichting voor de lidstaten om afvalpreventieprogramma's op te stellen op het meest geëigende geografische niveau. Een geïntegreerd beheer van het stadsmilieu dient lokale afvalpreventiemaatregelen te omvatten.

## 7. OPBOUW VAN DE KENNISBASIS – VOORTGANGSBEWAKING

Om de doeltreffendheid van deze strategie te bewaken zijn actuele en vlot toegankelijke stedelijke gegevens nodig. De Commissie zal met hulp van het EMA en in nauwe samenwerking met de lidstaten werken aan de verbetering van de Europese gegevens over kwesties inzake het stadsmilieu, zonder daarbij de nationale, regionale of lokale autoriteiten extra te belasten, met het doel de ontwikkeling in de tijd van de milieuprestaties van Europese stedelijke gebieden te beoordelen. Dit zal gebeuren in het kader van INSPIRE (Infrastructure for Spatial Information in Europe - infrastructuur voor ruimtelijke informatie in Europa), in samenhang met de GEO-<sup>33</sup> en GMES-initiatieven<sup>34</sup>.

De Commissie zal in 2006 opnieuw een stadsaudit uitvoeren en zal dat jaar ook een rapport publiceren op basis van indicatoren die de leefomstandigheden in een aantal EU-steden beschrijven; daarbij wordt gekeken naar economische, sociale en milieuaspecten.

## 8. CONCLUSIE

De totstandbrenging van stedelijke gebieden van hoge kwaliteit vereist een nauwe coördinatie tussen verschillende beleidssectoren en initiatieven, alsook een betere samenwerking tussen verschillende bestuurslagen. De lidstaten hebben de verantwoordelijkheid regionale en lokale autoriteiten te helpen de milieuprestaties van de steden op hun grondgebied te verbeteren. De ondersteunende maatregelen waarin deze strategie voorziet moeten lokale autoriteiten en andere spelers helpen de maatregelen te inventariseren die passen bij hun specifieke situatie en te profiteren van gegevensuitwisseling over de hele EU. Ook kunnen zij helpen goede praktijken op het gebied van stadsmilieubeheer buiten de EU te promoten (b.v. in het kader van het 'Green City'-initiatief van het milieuprogramma van de VN<sup>35</sup>).

De lidstaten, lokale en regionale autoriteiten en andere belanghebbenden zullen worden uitgenodigd om op regelmatige basis alsook in het kader van een brede overlegronde in 2009 hun visie te geven op het effect van de in deze strategie vervatte maatregelen. Deze inzichten zullen samen met de beschikbare gegevens over de milieuprestaties op stedelijk niveau worden beoordeeld als onderdeel van de evaluatie van het 6e MAP in 2010, waarbij zal worden bekeken of verdere maatregelen noodzakelijk zijn.

---

<sup>32</sup> COM(2005)667

<sup>33</sup> Groep over aardobservatie

<sup>34</sup> COM(2004)65

<sup>35</sup> [www.wed2005.org](http://www.wed2005.org)

## ANNEX

### - Examples -

#### **Integrated environmental management - Copenhagen**

Under Danish law, the city of Copenhagen adopted a Local Agenda 21 strategy. Together with several other more specific strategies for different sectors (e.g. traffic, waste, CO<sub>2</sub>, risks) and Copenhagen's own environmental management system for the entire city (called 'Dogme 2000'), these constitute Copenhagen's integrated approach to the management of the city's environment.

The Local Agenda 21 Strategy is not yet fully implemented, but noticeable improvements are reported by the city authority in many environmental challenges including air quality, greenhouse gas emissions, energy use, ecological footprint, recycling and the number of buildings constructed using sustainable construction methods and techniques. The Copenhagen authority also believes that there has been an increase in the city's competitive advantage as a result, since the city can present its environmental policies and projects to companies interested in relocating there. Properties near to the now cleaner bathing water have seen their rental value rise. Work with ethnic minorities on developing solutions to environmental issues has led to greater social inclusion of these communities and better community relations with the city authority. The authority itself is more efficient at planning and managing the urban environment and the level of staff awareness of environmental issues is higher than before.

#### **Sustainable Urban Transport Planning - Nantes**

The 'Plan de déplacements urbains' (PDU) of the Nantes conurbation (24 municipalities and 569 000 inhabitants) was adopted in 2000 under French law.

The law set ambitious targets for controlling private car traffic demand (target: a reduction to 50% of all journeys by 2010 from 62% in 2002) and reducing its related emissions (noise, CO<sub>2</sub>, air pollutants) by developing efficient and clean collective transport systems, managing parking supply and fees, promoting intensive use of cycling and supporting development of travel plans by businesses and public institutions. To date, a 6-7% annual increase in demand for transport has been recorded.

The main actions implemented in the PDU are:

- \* complete renewal of the bus fleet (150 vehicles) with natural gas buses which will make it one of the cleanest urban bus fleets in Europe.
- \* funding dedicated extensions of the public transport network (tramway, bus, tram-bus and rail infrastructures) and increasing frequency, accessibility, coordination with other modes and operating hours.
- \* integrated public transport pricing and ticketing for all collective transport networks.
- \* voluntary development of travel plans in cooperation with the major employers of the conurbation (13 to date are signed).
- \* extension and improvement of the cycling network (300km to date) and development of

cycle hire services.

\* integrated parking policy favouring residents, short duration parking for visitors, supervision of parking areas, development of Park and Ride areas (2,500 parking places) close to major railway stations, parking spaces dedicated to bicycles.