



Brussel, 4.10.2023
COM(2023) 566 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

Voorstel voor een Europese verklaring over fietsen

1. Inleiding en achtergrond

Voor de Europese Commissie is het belangrijk dat het welzijn van de mensen en het concurrentievermogen van de Europese industrie centraal staan in de groene transitie. Fietsen is een van de duurzaamste en gezondste vormen van vervoer. De sector maakt een snelle ontwikkeling door en is heel geschikt om de groene transitie te ondersteunen.

Als er meer wordt gefietst, draagt dat bij tot minder broeikasgassen, luchtvervuiling, lawaai en files. Bovendien is fietsen goed voor het lichamelijk en geestelijk welzijn en de sociale betrokkenheid. Het is een belangrijke stimulans voor duurzaam toerisme en levert tastbare voordelen op voor de lokale economie dankzij hoogwaardige milieuvriendelijke banen, vooral in kleine en middelgrote ondernemingen.

De Commissie stelt daarom een reeks beginselen voor om het volledige potentieel van fietsen in de EU te helpen benutten.

Die beginselen maken deel uit van de **Europese verklaring over fietsen** (hierna “de verklaring”), die als strategisch kompas moet dienen voor het toekomstig nationaal en EU-beleid ter zake.

De verklaring is opgenomen in de bijlage bij deze mededeling. Ze wordt door de Commissie voorgesteld en moet door het Europees Parlement, de Raad en de Commissie als gezamenlijke verklaring worden ondertekend.

Ze zal naar verwachting bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Europese Green Deal, de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en het actieplan om de verontreiniging tot nul terug te brengen. Bovendien is ze in overeenstemming met beginsel 20 van de Europese pijler van sociale rechten: iedereen heeft recht op toegang tot essentiële diensten van goede kwaliteit, ook wat vervoer betreft.

Dit voorstel komt tegemoet aan de verzoeken van het Europees Parlement, met name de resolutie over de ontwikkeling van een EU-fietsstrategie¹, en van de meeste lidstaten². De verklaring is in overeenstemming met het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit³.

2. Lopende inspanningen

Zoals vermeld in het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit moet de EU, om bij te dragen tot de steeds ambitieuzere doelstellingen op het vlak van klimaat, milieu, digitalisering, gezondheid en maatschappij, doortastender optreden om in de stad te kunnen overschakelen van de huidige aanpak op basis van verkeersstromen naar een aanpak op basis van duurzamere mobiliteit van mensen en goederen⁴.

¹ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_NL.html

² <https://www.benelux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>

³ COM(2021) 811.

⁴ Dat betekent een steviger fundament voor collectief/openbaar vervoer, betere keuzemogelijkheden voor actieve mobiliteit (bv. wandelen en fietsen), efficiënte en emissievrije stedelijke logistiek en leveringen over de laatste

Ondanks de talrijke voordelen van fietsen zijn er in de EU echter nog altijd te weinig mensen die fietsen⁵ en zijn er enorme verschillen tussen de lidstaten, regio's en steden. Dat is met name te wijten aan ontoereikende infrastructuur en de daaruit voortvloeiende veiligheidsproblemen, alsook aan verschillen in culturele instelling tegenover fietsen en een gebrek aan bewustzijn.

De EU in het algemeen en de Commissie in het bijzonder hebben al verschillende maatregelen genomen om die problemen aan te pakken en fietsen te bevorderen, zoals:

- het vervoersbeleid van de EU herzien: in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit⁶ en het EU-kader voor stedelijke mobiliteit⁷ wordt opgeroepen om meer gebruik te maken van fietsen en andere duurzame vormen van vervoer;
- het gebruik van fietsen aanmoedigen in het EU-concept van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning, een onderdeel van Aanbeveling (EU) 2023/550 van de Commissie⁸ over nationale steunprogramma's voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning;
- voorschriften vaststellen om actieve vervoerswijzen beter te integreren in multimodale passagiershubs in stedelijke knooppunten, en om de samenhang en de toegankelijkheid van fietspaden in stand te houden teneinde actieve vervoerswijzen in het voorstel voor de herziene verordening betreffende het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) te begunstigen⁹;
- voorschriften vaststellen voor het verzamelen en indienen bij de Commissie van gegevens over stedelijke mobiliteit in stedelijke knooppunten, zoals opgenomen in het voorstel voor de herziene TEN-T-verordening;
- voorschriften vaststellen voor een minimumaantal fietsparkeerplaatsen in het voorstel voor een herziene richtlijn energieprestatie van gebouwen¹⁰;
- het gebruik van fietsen stimuleren door een nieuw emissiehandelssysteem (ETS2)¹¹ in te voeren dat een koolstofprijs zal opleggen voor brandstoffen die worden gebruikt in gebouwen, het wegvervoer en andere sectoren, en dat aanzienlijke veilingopbrengsten ter beschikking van de lidstaten zal stellen voor de ondersteuning van de groene transitie, ook in de vervoerssector;

kilometer, en betere toegankelijkheid. Dergelijke multimodaliteit moet als leidend beginsel voor stedelijke mobiliteit gelden, maar emissievrije en geconnecteerde, geautomatiseerde en gedeelde mobiliteit zal een essentieel onderdeel vormen van de overgang naar de klimaatneutrale steden van de toekomst, waarbij ook voorstedelijke gebieden en plattelandsgebieden op duurzame wijze met steden worden verbonden. Om de efficiëntie van het hele systeem te vergroten, is een beter beheer van vervoer en mobiliteit nodig met behulp van multimodale knooppunten en digitale oplossingen.

⁵ Volgens de Eurobarometer-enquête van 2019 gebruikt ongeveer 9 % van de EU-burgers (elektrische) fietsen of steps als belangrijkste vervoermiddel. Bron: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-250877856>

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32023H0550>

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0812>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52021PC0802>

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32023L0959&qid=1688743056255>

- een sociaal klimaatfonds¹² oprichten met specifieke financiering voor kwetsbare groepen die bijzonder getroffen worden door ETS2, om het koolstofvrij maken van gebouwen te versnellen en het gebruik van emissievrije en emissiearme mobiliteit en emissievrij en emissiearm vervoer te stimuleren, met inbegrip van steun voor de aankoop en het gebruik van fietsen;
- een herschikking van de energiebelastingrichtlijn¹³ voorstellen om de klimaat- en milieugerelateerde problemen van het vervoer aan te pakken;
- financiering voorzien voor fietsgerelateerde projecten via verschillende programma's, zoals het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Cohesiefonds, de Connecting Europe Facility, de herstel- en veerkrachtfaciliteit¹⁴, InvestEU¹⁵ en het programma Horizon Europa;
- onderzoek en innovatie¹⁶ ondersteunen op het gebied van fietsgerelateerde technologieën en diensten, zoals elektrische fietsen, aangepaste of specifieke fietsen en apparatuur voor mensen met een handicap, regelingen voor fietsdelen en slimme fietsapps;
- fietsen promoten als sport, recreatieve activiteit en vervoermiddel dat bijdraagt tot een gezonde en actieve levensstijl, in het kader van de #BeActive-campagne¹⁷, met als hoogtepunt de Europese week van de sport¹⁸, en door middel van

¹²<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32023R0955&qid=1688742687499>

Het sociaal klimaatfonds, gevoed met inkomsten uit het huidige ETS en vooral het nieuwe ETS voor gebouwen, het wegvervoer en de kleine industrie (ETS2), zal van 2026 tot 2032 naar verwachting 86,7 miljard euro opbrengen voor steun aan kwetsbare huishoudens, kwetsbare vervoersgebruikers en kwetsbare micro-ondernemingen, zodat de transitie eerlijk kan verlopen.

¹³ Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot herstructurering van de Unieregeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (herschikking) (COM/2021/563 final).

¹⁴ Op basis van de beoordeelde en goedgekeurde herstel- en veerkrachtplannen schat de Commissie momenteel dat via die plannen in totaal 1,7 miljard euro is toegewezen aan maatregelen voor fietsinfrastructuur. Die plannen zijn voorgesteld en worden uitgevoerd door België, Bulgarije, Cyprus, Tsjechië, Denemarken, Estland, Griekenland, Italië, Letland, Roemenië en Slowakije.

¹⁵ Enkele voorbeelden van InvestEU-activiteiten die, naast andere investeringen, duurzame mobiliteit ondersteunen:

- InvestEU-kader voor duurzame transitie (Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling) om te investeren in subprojecten voor duurzame mobiliteit en stedelijke mobiliteit.
- Kaderactie #14 voor duurzaamheidsgarantie (Europees Investeringsfonds) om te investeren in emissiearme en emissievrije mobiliteit. Dit is het eerste pan-Europese garantieproduct ter ondersteuning van de groene transitie van kleine bedrijven en particulieren.
- Financieringsprogramma voor groene ontwikkeling (Europese Investeringsbank) om kaderleningen te verstrekken aan projecten ter ondersteuning van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs (waaronder groene mobiliteit).
- Kaderactie #8 SMEW RIDW Joint Equity Product – Climate & Environmental Solutions Subproduct (Europees Investeringsfonds) ter ondersteuning van onderzoek, ontwikkeling, demonstratie, opschaling en commercialisering van technologieën of oplossingen die bijdragen tot de Europese Green Deal, met inbegrip van mobiliteit en vervoer, en de stedelijke bebouwde omgeving.
- Shift4Good Fund I (Europees Investeringsfonds), dat geconcentreerd is op slimme en duurzame mobiliteit, vervoer en circulaire economie, en voornamelijk gericht is op B2B-bedrijven. Het fonds is echter meer gericht op het grote transportmedium, van auto's tot luchtvervoer en de maritieme sector.

¹⁶ Tal van relevante projecten zijn te vinden in TRIMIS, de EU-databank van onderzoeks- en innovatieprojecten op het vlak van vervoer (<https://trimis.ec.europa.eu/>)

¹⁷ <https://sport.ec.europa.eu/news/facts-and-figures-about-the-beactive-2022-campaign>

¹⁸ <https://sport.ec.europa.eu/initiatives/european-week-of-sport>

bewustmakingscampagnes zoals de Europese mobiliteitsweek¹⁹ en het Europees Handvest voor de verkeersveiligheid²⁰;

- via de EU-uitwisseling over verkeersveiligheid²¹ collegiaal leren tussen lidstaten ondersteunen om de veiligheid van kwetsbare weggebruikers, met name fietsers, te verbeteren;
- voorschriften vaststellen voor specifieke ruimten voor het vervoer van fietsen in nieuwe en gemoderniseerde treinen²².

3. De Europese verklaring over fietsen

Om het potentieel van fietsen zodanig te benutten dat het doeltreffend kan bijdragen tot de verwezenlijking van de EU-doelstellingen op het gebied van mobiliteit, klimaat, milieu, gezondheid, industrie en maatschappij, moet het fietsgebruik in de EU aanzienlijk toenemen. Daartoe moeten de autoriteiten op lokaal, regionaal, nationaal en EU-niveau hun inspanningen ter bevordering van fietsen verder opvoeren en ervoor zorgen dat fietsen aantrekkelijker en veiliger wordt voor mensen van alle leeftijden, met verschillende gezondheidsniveaus en met fysieke aandoeningen.

Tegen deze achtergrond stelt de Commissie voor een reeks beginselen en bijbehorende verbintenissen vast te stellen in de vorm van een ontwerpverklaring van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie. De ontwerpverklaring in de bijlage is bedoeld als een voorstel dat met het Europees Parlement en de Raad moet worden besproken met het oog op ondertekening door alle drie de instellingen.

De voorgestelde verklaring bouwt voort op eerdere initiatieven van de lidstaten en het Europees Parlement, en vindt baat bij de bijdragen van belanghebbenden²³.

De **kernbeginselen** zijn gericht op:

1. ontwikkelen en versterken van het fietsbeleid;
2. bevorderen van inclusieve, betaalbare en gezonde mobiliteit;
3. aanleggen van meer en betere fietsinfrastructuur;
4. meer investeren in en scheppen van betere omstandigheden voor fietsen;
5. verbeteren van de verkeersveiligheid;

¹⁹ <https://mobilityweek.eu>

²⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>

²¹ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>

²² Verordening (EU) 2021/782 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R0782&from=CS>); de bovengenoemde bepalingen gelden vanaf 7 juni 2025.

²³ Feedback verkregen tijdens een speciale vergadering van de subgroep actieve mobiliteit van de deskundigengroep van de Commissie inzake stedelijke mobiliteit op 3 juli 2023 en tijdens een raadpleging over het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework_en).

6. ondersteunen van hoogwaardige milieuvriendelijke banen en de ontwikkeling van een Europese fietsindustrie van wereldklasse;
7. ondersteunen van multimodaliteit en fietstoerisme;
8. verbeteren van de gegevensverzameling over fietsen.

4. Volgende stappen

In deze ontwerpverklaring stelt de Commissie zowel een referentiekader als richtsnoeren voor om het fietsniveau in de EU te verhogen en de daarmee verband houdende hoogwaardige banen en industrie te ondersteunen.

De Commissie zal activiteiten op het gebied van communicatie en betrokkenheid met de lidstaten en alle relevante actoren bevorderen om te zorgen voor bewustzijn van en een gedeelde inzet voor de in deze verklaring verankerde beginselen.