

**Advies van het Europees Comité van de Regio's over een EU-stappenplan voor fietsen**

(2017/C 088/10)

**Rapporteur:** Kevin Peel (UK/PSE), gemeenteraadslid van Manchester**BELEIDSAANBEVELINGEN**

HET EUROPEES COMITÉ VAN DE REGIO'S

**Paradigmaverschuiving en een EU-stappenplan voor fietsen**

1. wijst erop dat sinds de jaren 50 op veel plaatsen in Europa individueel gemotoriseerd vervoer bij vervoers- en stadsplanning en bij ruimtelijke ordening systematisch voorrang krijgt op actieve mobiliteit en openbaar vervoer. De auto is het dominante vervoermiddel geworden, zelfs voor veel korte verplaatsingen. Deze ontwikkeling heeft aanzienlijk bijgedragen tot een aantal belangrijke problemen, met name klimaatverandering, luchtvervuiling, geluidsoverlast, bezorgdheid over de verkeersveiligheid, fileproblematiek, aantasting van de kwaliteit van de openbare ruimte, segregatie in het landgebruik, olieafhankelijkheid in de vervoerssector en de bijbehorende druk op de koopkracht van de consument, ontoereikende lichaamsbeweging bij een groot gedeelte van de bevolking enz. Met name dit laatste leidt weer tot andere problemen (bijv. vertragingen in motorische vaardigheden, vooral bij kinderen, zwaarlijvigheid, concentratieproblemen enz.).
2. Om deze problemen aan te pakken moet het beleid inzake vervoer, ruimtelijke ordening en landgebruik op nieuwe leest worden geschoeid. Deze paradigmaverschuiving vereist een nieuwe duurzame vervoershiërarchie waarbij het veiliger en aantrekkelijker maken van actieve vervoerswijzen (lopen en fietsen) op de eerste plaats komt, gecombineerd met de bevordering van openbaar vervoer op de tweede plaats, ontwikkeling van autodelen/carpoolen op de derde plaats en particulier autogebruik op de laatste plaats. Ook moet de noodzakelijke integratie van de verschillende vervoerswijzen mogelijk worden gemaakt. Dit moet worden ingebed in alle aspecten van de verkeersplanning, met voorrang in de verkeersstromen voor gebruikers van actief vervoer, investeringen in infrastructuur, toekenning van ruimte op de weg, voorrang in het verkeersreglement enz.
3. Een paradigmaverschuiving op het gebied van vervoersbeleid vergt een gezamenlijke inspanning van alle bestuursniveaus, van het lokale en regionale tot het nationale, Europese en zelfs mondiale niveau. Hiertoe pleit het Europees Comité van de Regio's (CvdR) voor meer integratie tussen de verschillende planningsniveaus, vooral het lokale en regionale niveau. Alle geledingen van de samenleving moeten hieraan actief meehelpen, inclusief het bedrijfsleven, ngo's, vakbonden, de academische wereld enz.
4. In het kader van het beleid voor ruimtelijke ordening moet ervoor geijverd worden om openbaarvervoerhaltes beter toegankelijk te maken voor voetgangers en fietsers en om op overstappunten ruimte en veilige, voor iedereen toegankelijke en aantrekkelijke parkeergelegenheid te creëren voor fietsen en eventueel ook voor fietsdeelsystemen.
5. Veranderingen op het gebied van beleid en de toekenning van middelen, zowel menselijke als financiële, worden voortgedreven door ambitieuze politieke doelstellingen. Het CvdR raadt de Commissie dan ook aan zich ten doel te stellen om het fietsaandeel in de EU-lidstaten de komende tien jaar te verdubbelen (van het huidige aandeel van ca. 7-8 % in de modale verdeling van het vervoer, naar ca. 15 %).
6. Het CvdR verzoekt de Commissie om het potentieel van fietsen in de modale verdeling van het EU-vervoer op de lange termijn (2030/2040/2050) te analyseren, in te schatten welke investeringen en andere maatregelen er nodig zijn om dit potentieel te ontsluiten, en een grondige kosten-batenanalyse te maken. Bij deze analyse zou ze moeten uitgaan van bestaande en beproefde middelen zoals de Health Economic Assessment Tool (HEAT) voor wandelen en fietsen van de Wereldgezondheidsorganisatie, die ze verder zou moeten ontwikkelen door een horizontale aanpak van fietsen te hanteren waarbij factoren zoals economie, milieu, klimaat, energie-efficiëntie, vervoer, onderwijs, volksgezondheid, sport enz. allemaal worden meegenomen.

7. Het CvdR is zeer te spreken over het initiatief van het Europees Parlement <sup>(1)</sup> en de lidstaten <sup>(2)</sup> om de Europese Commissie te vragen een Europees stappenplan/EU-strategiedocument over fietsen voor te leggen. In de verklaring van de lidstaten over de fiets als een klimaatvriendelijk vervoermiddel, die in oktober 2015 tijdens het Luxemburgse EU-voorzitterschap werd goedgekeurd, wordt ook gevraagd om bij de Commissie een Europees steunpunt voor fietsen op te richten.
8. Het CvdR is ingenomen met de Verklaring van Parijs die in 2014 door het Transport, Health, Environment Pan-European Programme (THE PEP) is aangenomen en is er krachtig voorstander van dat de lidstaten, de WHO, UNECE en andere betrokkenen <sup>(3)</sup> een Europees masterplan opstellen om fietsen te bevorderen.
9. Er zou een EU-stappenplan voor fietsen moeten komen; deze taak zou deel moeten uitmaken van het werkprogramma van de Commissie voor 2018. Dit stappenplan dient een antwoord te bieden op de steeds luider klinkende roep om gecoördineerde maatregelen in EU-verband die ertoe bijdragen dat de alom bekende economische, gezondheids- en milieuvoordelen van fietsen ook daadwerkelijk worden benut. Tegelijkertijd moet het stappenplan ook acties omvatten om deze voordelen onder de aandacht te brengen en de mensen er beter van te doordringen, zodat het een gewoonte wordt om de fiets te nemen en er een fietscultuur kan ontstaan.
10. Conform het subsidiariteitsbeginsel zijn de lidstaten verantwoordelijk voor de strategische ontwikkeling van hun nationale fietsnetwerk. De EU zou hierbij ondersteuning moeten bieden, met name wat betreft de grensoverschrijdende verbindingen tussen deze netwerken en de strategieën van de landen en regio's met minder grote aantallen dagelijkse fietsers, en de coördinatie en ontwikkeling van het Europees fietsnetwerk.
11. Wel benadrukt het CvdR dat lokale en regionale overheden de belangrijkste spelers zijn bij het scheppen van de voorwaarden voor het stedelijk en regionaal vervoers- en mobiliteitssysteem van de toekomst, waarbij de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid ten volle in acht moeten worden genomen, aangezien stedelijke mobiliteit en stedelijk vervoer tot de bevoegdheden van lokale en regionale overheden behoren. Wat dit betreft heeft de ervaring geleerd dat gedetailleerde fietsplannen geïntegreerd kunnen worden in lokale vervoersstrategieën teneinde tot een ambitieuze kijk op fietsen te komen waar gemeenschappen zich achter kunnen scharen. In het kader van regionale partnerschapsverbanden en strategieën op vervoersgebied kan er ook aan gedacht worden om fietsen op te nemen in het regionaal beleid en om steunprogramma's voor fietsen op te zetten.
12. Het CvdR dringt er dan ook nogmaals op aan dat lokale en regionale overheden actiever bij het besluitvormingsproces <sup>(4)</sup> worden betrokken. Als spreekbuis van deze decentrale overheden zou het CvdR het voortouw moeten nemen in het debat over EU-initiatieven om fietsen te promoten, want steden en regio's hebben hoogstwaarschijnlijk het meest bij dergelijke maatregelen te winnen.
13. Volgens het CvdR is fietsen een wezenlijk element van een duurzame stedelijke mobiliteit, en van centraal belang in een geïntegreerde stedelijke agenda van de EU.

## Financiering

14. Uit academisch onderzoek blijkt duidelijk dat investeringen in fietsinfrastructuur een kosten-batenverhouding van minstens 1:5 hebben <sup>(5)</sup>. Er zijn economische voordelen op verschillende terreinen. Ten eerste kunnen er veelal lokale arbeidsplaatsen worden geschapen in de sectoren fietsfabricage, -verkoop en -reparatie, aanleg en onderhoud van infrastructuur, alsook op gebieden zoals fietstoerisme en fietsvervoers- en andere diensten. Ten tweede leidt meer lichaamsbeweging en minder luchtvervuiling en geluidshinder tot een betere volksgezondheid. Ten derde betekent minder congestie dat het verkeer op minder wegen vaststaat, dat er minder vertragingen zijn, dat er minder werkuren verloren gaan en dat er minder brandstof wordt verspild. Alles samen leidt dit ertoe dat de leefkwaliteit in steden verbetert en dat steden tegelijkertijd aantrekkelijker worden. Ten slotte zijn er ook economische voordelen door een efficiënter landgebruik.

<sup>(1)</sup> In document 2015/2005(INI) wordt opgeroepen tot een EU-stappenplan voor fietsen in het werkprogramma 2016 van de Commissie.

<sup>(2)</sup> Verklaring over de fiets als een klimaatvriendelijk vervoermiddel, informele bijeenkomst van EU-ministers van vervoer, gehouden in Luxemburg op 7 oktober 2015 (<http://www.eu2015lu.eu/en/actualites/communiqués/2015/10/07-info-transport-declaration-velo/07-Info-Transport-Declaration-of-Luxembourg-on-Cycling-as-a-climate-friendly-Transport-Mode—2015-10-06.pdf>).

<sup>(3)</sup> [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/Déclaration\\_de\\_Paris\\_EN.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/Déclaration_de_Paris_EN.pdf)

<sup>(4)</sup> Advies over de toepassing van het witboek Vervoer van 2011, rapporteur: Spyros Spyridon (EL/EVP) (PB C 195 van 12.6.2015, blz. 10).

<sup>(5)</sup> Volgens het Britse ministerie van Vervoer hebben fietsinvesteringen een kosten-batenverhouding van 1:5,5 (Department for Transport, „Value for Money Assessment for Cycling Grants”, 2014). Volgens ramingen van „Transport and Mobility Leuven” hebben investeringen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een kosten-batenverhouding van tussen de 1:5 en 1:9 (rapport uit 2014 „Impact en potentieel van fietsgebruik voor de economie en de werkgelegenheid in het Brussels Gewest — De directe en indirecte effecten van fietsgebruik in 2002, 2012 en 2020”). De kosten-batenverhouding in Helsinki is geraamd op 1:8 (City of Helsinki, „Helsinki Bicycle Account 2015”).

15. Zoals vermeld in de verklaring van de vervoerministers over fietsen als een klimaatvriendelijk vervoermiddel moet de EU met een strategiedocument over fietsen komen waarin beleids- en financieringsinstrumenten van de EU in kaart worden gebracht die al worden ingezet of die moeten worden ingezet om het aandeel van de fiets te vergoten en om de fietsgerelateerde werkgelegenheid in de EU te bevorderen, en moet er in beleids- en financieringsinstrumenten van de EU ook plaats zijn voor de fiets<sup>(6)</sup>.

16. Het CvdR pleit daarnaast voor een toekomstgericht investeringsbeleid voor vervoer dat ook de volksgezondheid ten goede komt en waarbij — met volledige inachtneming van de overeenkomst van de COP 21 in Parijs — in het kader van het EU-vervoersbudget geïnvesteerd wordt in fietsen<sup>(7)</sup>.

17. Als algemene regel zou moeten gelden dat er in elk relevant, door de EU medegefinancierd infrastructuurproject zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met de fiets, ook om te vermijden dat de aanleg van snelwegen, spoorwegen enz. negatieve gevolgen heeft voor de fiets (dit is het beginsel dat in alle infrastructuurprojecten rekening wordt gehouden met fietsen, het zgn. „Cycling in all infrastructure projects”-beginsel). Bovendien is het zaak om in de werkprogramma's 2018-2020 van het onderzoeks- en innovatieprogramma van de Europese Commissie Horizon 2020 (Mobiliteit voor groei), fietsen als een aparte financieringsprioriteit op te nemen.

18. Bij relevante, door de EU medegefinancierde vervoersprojecten zou de Europese Commissie minimumkwaliteitscriteria voor fietsinfrastructuur moeten vastleggen, met name criteria voor het ontwerpen van het netwerk, waarbij rekening wordt gehouden met veiligheid, functionaliteit en bewegwijzering, om ervoor te zorgen dat de Europese belastingbetaler waar voor zijn geld krijgt. Verder zou de Commissie moeten samenwerken met de lidstaten en de lokale en regionale overheden om nationale richtsnoeren alsook databases met beste praktijken en gegevensuitwisseling inzake fietsinfrastructuur uit te werken. Het Comité verzoekt de Commissie eveneens om criteria vast te stellen voor de financiering, het beheer en de economische levensvatbaarheid van de belangrijkste maatregelen.

19. Het CvdR stelt voor om EuroVelo, het netwerk van langeafstandsfietsroutes<sup>(8)</sup>, op te nemen in het TEN-V, teneinde grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren, mogelijkheden op het gebied van toerisme verder te ontwikkelen, en binnensteden beter toegankelijk te maken. Ook stelt het voor om middelen uit de Connecting Europe Facility in te zetten voor stedelijke knooppunten, bv. voor de aanleg van (snelle) stedelijke en voorstedelijke fietspaden.

## Verkeersveiligheid

20. De angst voor fietsongevallen in het gemotoriseerde verkeer draagt bij aan de wijdverbreide perceptie dat fietsen gevaarlijk is. Die angst is tot op zekere hoogte ongegrond, omdat de meeste ongelukken gebeuren zonder dat er een ander voertuig bij betrokken is. Toch heeft deze angst een ontmoedigend effect op fietsen en kan het succes ervan hierdoor worden gedwarsboemd.

21. Voor een daling van het aantal dodelijke verkeersongevallen zijn lage maximumsnelheden in stedelijke gebieden, en het toezicht hierop, van het grootste belang. Aanrijdingen tussen fietsers en snel rijdende motorvoertuigen kunnen leiden tot ernstige verwondingen en sterfgevallen bij fietsers. Het CvdR zou daarom graag zien dat de EU voor de nationale, regionale en lokale overheden met aanbevelingen komt voor een beter snelheidstoezicht en voor verkeersremmende maatregelen ten behoeve van fietsers via de invoering van, onder andere, een standaardsnelheidsbeperking van 30 km/h voor straten in stedelijke gebieden, zodat de verschillende weggebruikers (voetgangers, fietsers, auto's, vrachtwagens en noodhulpdiensten zoals ambulances en brandweerwagens) geen hinder van elkaar ondervinden. Voorts zouden er door middel van typegoedkeuring voor alle nieuwe motorvoertuigen op vier wielen, bussen en vrachtwagens die op de openbare wegen in de EU mogen rijden, stapsgewijs intelligente snelheidsaanpassingssystemen moeten worden ingevoerd. Er is een duidelijke discrepantie tussen de objectieve, feitelijke veiligheid van het fietsen en het door veel mensen ervaren subjectieve veiligheidsgevoel. Om deze discrepantie terug te dringen zijn er met name ook zachte voorlichtings- en communicatie-maatregelen nodig, zoals doeltreffende overheids campagnes. Slechts wanneer de angst voor het fietsen afneemt en het persoonlijke veiligheidsgevoel wordt verbeterd, voelen ook onzekere fietsers zich prettig en gebruiken zij de fiets als verkeersmiddel.

<sup>(6)</sup> In de verklaring worden o.m. de volgende initiatieven genoemd: Plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit in het pakket Stedelijke mobiliteit van 2013, Beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020, Civitas 2020, Eltis, Urbact en de Europese Mobiliteitsweek, en desbetreffende financieringsinstrumenten (incl. de Europese structuur- en investeringsfondsen, Cosme en Horizon 2020).

<sup>(7)</sup> Het gaat hierbij niet alleen om infrastructuur, maar ook om diensten op mobiliteitsgebied, zoals fietsdelen, intelligente vervoerssystemen, fietsvriendelijk rollend materieel enz.

<sup>(8)</sup> <http://www.eurovelo.org/>

22. Het CvdR wijst er bovendien op dat, ondanks het relatief lage aantal grotere en zwaardere voertuigen in stedelijke gebieden in vergelijking met het totale aantal gemotoriseerde voertuigen, deze onevenredig vaak betrokken zijn bij dodelijke ongevallen met fietsers.

23. Het valt te betreuren dat het aantal dodelijke fietsongevallen maar zeer langzaam daalt. In dit verband is het CvdR er voorstander van dat er een EU-doelstelling voor ernstig gewonden wordt vastgesteld en dat wordt onderzocht of wellicht niet alle gevallen van zware verwondingen worden geregistreerd. Belangrijkste uitgangspunt en doelstelling van het EU-stappenplan voor fietsen zou dan ook moeten zijn: streven naar nul doden en wereldleider worden op het gebied van fietsveiligheid.

24. Het CvdR dringt aan op een tijdige herziening van de verordening algemene veiligheid, met name om het directe zicht van bestuurders van zware vrachtwagens te verbeteren. Dit kan worden aangevuld met andere verplichte actieve veiligheidssystemen, zoals sensoren die fietsers kunnen detecteren en automatische remsystemen om aanrijdingen te vermijden.

25. De verordening betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers<sup>(9)</sup> zou moeten worden bijgewerkt om er ook testprocedures in op te nemen ter bescherming van fietsers bij aanrijdingen met de voorkant van auto's.

26. Overwogen zou moeten worden om specifieke maatregelen ter verbetering van de fietsveiligheid op te nemen in bestaande EU-richtlijnen zoals de EU-richtlijn inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels en TEN-V-infrastructuur<sup>(10)</sup> voor stedelijke en plattelandswegen.

### Stedelijke mobiliteit en intelligente vervoerssystemen

27. In de geplande richtsnoeren van de Commissie over stedelijke logistiek<sup>(11)</sup> moet onder ogen worden gezien dat er een gigantisch potentieel bestaat om voor de levering van diensten en goederen tot 250 kg over te stappen op elektrische vrachtfietsen; er moet dan ook in worden aanbevolen dat leveringen per fiets indien mogelijk de voorkeur genieten.

28. Gelet op de mobiliteit in de buurt moeten de stedelijke en verkeersplanning op elk gebied nauw met elkaar samenhangen en geïntegreerd worden.

29. Voorlichting over verkeersveiligheid, het verkeersreglement evenals over enkele specifieke fietsersregels moet absoluut al op school beginnen, aangezien dit het aantal ongelukken met fietsers zal terugdringen. De Europese Commissie zou moeten helpen bij het onder de aandacht brengen van beproefde lokale onderwijsmaatregelen waarbij scholen, politie en andere betrokkenen samenwerken om jonge fietsers goede fietstechnieken bij te brengen, alsook basisvaardigheden waarmee ze de kracht en de snelheid van een mogelijke klap op de weg kunnen inschatten. Voorts zouden ook de voordelen van het fietsen als sociale, gezonde en wezenlijk veilige vervoerswijze in het licht moeten worden gesteld.

30. Het CvdR herhaalt zijn standpunt dat nationale en gemeentelijke regulering van de toegankelijkheid in steden en rekeningrijden doeltreffende instrumenten kunnen zijn om de concurrerende behoeften van verschillende soorten weggebruikers aan ruimte in goede banen te leiden en cruciale problemen zoals verkeerscongestie, vervuiling en ongebreidelde stadsuitbreiding aan te pakken<sup>(12)</sup>. In dat kader moet in de toekomstige, niet-bindende richtsnoeren van de Commissie over de bereikbaarheid van steden<sup>(13)</sup> consequent de voorkeur uitgaan naar de fiets. Het CvdR moedigt lokale en regionale overheden aan om inkomsten uit toegangsbeperkingsregelingen en rekeningrijden gedeeltelijk te herinvesteren in fietsen om zo aantrekkelijke alternatieven voor de auto te creëren.

31. Het combineren van fietsen en openbaar vervoer komt beide vervoerswijzen ten goede en multimodaliteit is van cruciaal belang voor succesvolle naadloze stedelijke vervoersnetten. Het CvdR herhaalt dat dienstregelingen en andere reisinformatie verplicht openbaar moeten worden gemaakt en voor alle burgers van de EU beschikbaar moeten zijn<sup>(14)</sup>; daarnaast moeten er computersystemen en routeplanners worden ontwikkeld die rekening houden met intermodaliteit. Met betrekking tot multimodaliteit zou het CvdR graag zien dat fietsen en programma's voor fietsdelen volledig worden

<sup>(9)</sup> Verordening (EG) nr. 78/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van Richtlijn 2003/102/EG en Richtlijn 2005/66/EG (PB L 35 van 4.2.2009, blz. 1).

<sup>(10)</sup> Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 39), Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PB L 319 van 29.11.2008, blz. 59).

<sup>(11)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/tenders/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/tenders/index_en.htm)

<sup>(12)</sup> Advies over het pakket Stedelijke mobiliteit, rapporteur: Albert Bore (UK/PSE) (PB C 271 van 19.8.2014, blz. 18).

<sup>(13)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/news/2015-11-27-guidance-access-regulations\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/news/2015-11-27-guidance-access-regulations_en.htm)

<sup>(14)</sup> Advies over de informatie-, planning- en kaartverkoopdiensten voor multimodaal reizen, rapporteur: Petr Osvald (CZ/PSE) (PB C 19 van 21.1.2015, blz. 36).

geïntegreerd in technische normen, EU-wetgeving en in door de EU gefinancierde O&O-programma's, met name voor wat betreft reisplanners, de afgifte van vervoersbewijzen, parkeervoorzieningen enz. De infrastructuur in en rond bus- en treinstations alsook de voorzieningen van het openbaar vervoer in het algemeen moeten worden verbeterd om overstappen tussen trein, bus en fiets gemakkelijker te maken <sup>(15)</sup>.

### **E-mobiliteit en het beleid voor overheidsopdrachten**

32. Het CvdR stelt voor om in het elektromobiliteitsbeleid op alle bestuursniveaus e-cycling altijd in aanmerking te nemen.

33. Het CvdR raadt de Commissie aan om bij haar herziening van de EU-criteria voor groene overheidsopdrachten op het gebied van vervoer ook aan fietsen aandacht te besteden. Bij aanbestedingscriteria moet men niet alleen streven naar marginale verbeteringen bij de auto's en lichte bedrijfsvoertuigen die worden aangekocht door aanbestedende diensten; deze criteria moeten ook gericht zijn op een overstap naar milieuvriendelijke vervoermiddelen zoals de fiets. Daarom zou in de EU-criteria voor groene overheidsopdrachten de verplichting moeten worden opgenomen om tijdens de aanbestedingsprocedures na te gaan of er in plaats van personenauto's fietsen (met inbegrip van fietsen met elektrische trapondersteuning — „pedelecs”) kunnen worden aangekocht, en vrachtfietsen (met inbegrip van elektrische vrachtfietsen en vrachtfietsen met elektrische ondersteuning) in plaats van lichte bedrijfsvoertuigen. Ook zouden er innovatiegerelateerde criteria voor overheidsopdrachten kunnen worden ingevoerd om rekening te houden met alle aspecten van technologische ontwikkeling en de verspreiding daarvan in de lidstaten.

### **Beperking van de klimaatverandering, en luchtkwaliteit**

34. Om de klimaatverandering te beperken, de EU-doelstellingen voor het koolstofarm maken van de vervoerssector te halen en de luchtkwaliteit in de steden te verbeteren, moeten de verschillende beleidsmaatregelen als puzzelstukjes in elkaar passen. Dit omvat technische oplossingen, beleidsverschuivingen en stimulansen om onnodige verplaatsingen te vermijden. Programma's voor bezorging per fiets moeten op alle overheidsniveaus een geïntegreerd onderdeel zijn van strategieën om de klimaatverandering te beperken en de luchtkwaliteit te verbeteren. Een ambitieus fietsbeleid kan ook helpen bij de verwezenlijking van elf VN-doelstellingen voor duurzame ontwikkeling <sup>(16)</sup>.

### **Gegevens over fietsen**

35. Betrouwbare en vergelijkbare gegevens zijn onontbeerlijk om gefundeerde beslissingen te kunnen nemen en de impact van beleids- en financieringsacties te kunnen meten. Daarom verzoekt het CvdR de Commissie (Eurostat) een gemeenschappelijke methodiek voor gegevensverzameling en geharmoniseerde definities voor nationale en stedelijke gegevens over het gebruik van de fiets te ontwikkelen.

### **Een steunpunt voor fietsen bij de Europese Commissie en de uitwisseling van beste praktijken**

36. Het CvdR juicht de aanstelling van een contactpersoon voor fietsen bij DG MOVE toe. Het zou echter nog beter zijn om een algemeen steunpunt bij de Commissie op te richten. Wat personeel betreft moet dit steunpunt minstens één FTE tellen en dient het te worden aangevuld met contactpersonen voor fietsen in alle relevante DG's van de Commissie, zodat een doeltreffend overleg tussen de diensten en coördinatie tussen de DG's tot stand kunnen komen.

37. Ook zou de Commissie een uitwisselingspunt moeten ondersteunen dat uitgerust is met toereikende middelen om te bewerkstelligen dat lokale en regionale overheden toegang hebben tot beste praktijken, casestudy's, verslagen, financieringsmogelijkheden enz. over fietsen <sup>(17)</sup>.

Brussel, 12 oktober 2016.

*De voorzitter  
van het Europees Comité van de Regio's*

Markku MARKKULA

<sup>(15)</sup> Bitibi-project, ondersteund door Intelligent Energy Europe.

<sup>(16)</sup> World Cycling Alliance/ECF, „Cycling delivers on the Global Goals”, 2015 ([https://ecf.com/sites/ecf.com/files/The%20Global%20Goals\\_internet.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/The%20Global%20Goals_internet.pdf)).

<sup>(17)</sup> De waarnemingspost voor stedelijke mobiliteit Eltis heeft veel goede praktijkvoorbeelden verzameld ([www.eltis.org/nl](http://www.eltis.org/nl)).