

Brussel, 13 oktober 2025
(OR. en)

13881/25

TRANS 463
CLIMA 431
ENV 996
SAN 623
IND 425
STATIS 72

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	30 september 2025
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2025) 566 final
Betreft:	VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT over de voortgang bij de uitvoering van de Europese verklaring over fietsen

De delegaties vinden hierbij document COM(2025) 566 final.

Bijlage: COM(2025) 566 final



Brussel, 30.9.2025
COM(2025) 566 final

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

over de voortgang bij de uitvoering van de Europese verklaring over fietsen

1. INLEIDING

De Europese Verklaring over fietsen¹ is een gezamenlijke politieke verklaring die op 3 april 2024 is ondertekend door het Europees Parlement, de Raad en de Europese Commissie. Het is het eerste document waarin fietsen wordt erkend als een van de meest duurzame, toegankelijke en inclusieve, goedkope en gezonde vormen van vervoer en recreatie, met een hoge toegevoegde waarde voor de EU en haar economie.

Vervoer is van groot belang voor sociale inclusie en economische ontwikkeling, voor het scheppen van banen en voor het bevorderen van de toegang tot essentiële diensten. Het is echter nog altijd een belangrijke oorzaak van broeikasgasemissies en verontreiniging. Deze verklaring heeft tot doel het potentieel van fietsen in de EU ten volle te benutten om deze uitdagingen het hoofd te bieden.

In de verklaring wordt de koers uitgezet voor bestaande en toekomstige beleidsmaatregelen en initiatieven met betrekking tot fietsen.

Er worden 8 beginselen en 36 politieke verbintenissen in beschreven die op EU-, nationaal, regionaal en lokaal niveau moeten worden toegepast en aangegaan om toekomstige beleidsontwikkelingen te sturen en een coherente uitvoering van maatregelen te waarborgen. Hoewel de verklaring niet juridisch bindend is, is zij wel van grote politieke betekenis, aangezien wordt erkend dat het bevorderen en toepassen van de erin opgenomen beginselen een gedeelde inzet en verantwoordelijkheid van de EU en haar lidstaten is.

In dit voortgangsverslag wordt voor elk hoofdstuk van de verklaring een breed overzicht gegeven van de acties die zijn ondernomen in het kader van het fietsbeleid, en van de maatregelen en initiatieven op Europees, nationaal, regionaal en lokaal niveau die bijdragen aan de toepassing van de beginselen van de verklaring. In het verslag worden voorbeelden gegeven van de resultaten die in dit verband zijn geboekt, en worden mogelijke manieren beschreven om fietsgebruik te faciliteren en te bevorderen.

2. HOOFDSTUK I: HET FIETSBELEID ONTWIKKELEN EN VERSTERKEN

Op EU-niveau heeft de Commissie de lidstaten naar aanleiding van de Europese verklaring over fietsen direct verzocht om nationale contactpunten voor fietsen aan te wijzen. Deze contactpunten vormen een nieuw, specifiek netwerk voor het bespreken van gemeenschappelijke uitdagingen, het uitwisselen van beste praktijken en uitvoeringsmaatregelen en het monitoren van de voortgang op EU- en nationaal niveau. Het netwerk bestaat uit de nationale contactpunten van 26 lidstaten² en is formeel opgezet als onderdeel van de deskundigengroep inzake stedelijke mobiliteit (EGUM)³. Om een inclusieve aanpak te waarborgen en een bredere groep belanghebbenden, waaronder verenigingen van steden en regio's en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, actief bij het proces te betrekken, is binnen de EGUM een speciale subgroep opgericht om de uitvoering van de verklaring te monitoren.

De EGUM heeft meer dan twintig nationale maatregelen geïdentificeerd en gevolgd, waaronder nieuwe of recent bijgewerkte strategieën, plannen, verklaringen en

¹ PB C, C/2024/2377, 3.4.2024, <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² Ten tijde van de opstelling van dit voortgangsverslag had Italië nog geen nationaal contactpunt voor fietsen aangewezen.

³ [E03863](#), ingesteld bij [Besluit C\(2022\) 5320 van de Commissie](#).

beleidsontwikkelingen met betrekking tot fietsen⁴. Sommige van deze maatregelen zijn als rechtstreeks gevolg van de verklaring aangenomen. Momenteel beschikken 14 EU-lidstaten over een nationale fietsstrategie of een soortgelijk plan⁵. Diverse landen werken aan de ontwikkeling van nieuwe beleidsplannen en de actualisering of uitvoering van bestaande plannen. Zo heeft Litouwen een belangrijke stap voorwaarts gezet met de vaststelling van zijn allereerste nationale fietsstrategie⁶. Het land heeft bovendien nieuwe regelgeving ingevoerd voor de planning en het ontwerp van fietsinfrastructuur⁷, waarbij nationale normen zijn vastgesteld om veilige, toegankelijke en hoogwaardige fietsvoorzieningen te waarborgen.

De verklaring heeft ook stedelijke autoriteiten aangemoedigd om actie te ondernemen.

Zo heeft Parma (Italië) een intentieverklaring overgelegd waarin de stad zich ertoe verbindt de Europese verklaring over fietsen uit te voeren⁸, met een accent op de ontwikkeling en verbetering van de fietsinfrastructuur, de bevordering van de fiets als voorkeursvorm van dagelijks vervoer en de ondersteuning van fietsgerelateerde bedrijven en diensten.

Het grootstedelijk gebied Barcelona (Spanje) heeft tijdens de plenaire vergadering van de gemeenteraad formeel zijn steun uitgesproken voor de Europese verklaring over fietsen⁹. Inspanningen om klimaatneutraliteit te bereiken waren gericht op i) de uitbreiding van de bestaande fietsinfrastructuur, ii) de uitrol en optimalisatie van beveiligde fietsenstallingen, iii) de bevordering van het gebruik van openbare deelfietsen in het grootstedelijk gebied en iv) de organisatie van opleidings- en voorlichtingsactiviteiten.

Diverse steden in de EU spannen zich in om fietsbeleid en -strategieën te ontwikkelen, aan te passen en te versterken om hun ambitieuze doelstellingen op het gebied van klimaatneutraliteit te verwezenlijken, en boeken hierbij vooruitgang. Zij hebben zich ertoe verbonden deze doelstellingen te realiseren in hun “klimaatstadcontracten”¹⁰ in het kader van de missie “100 klimaatneutrale en slimme steden”¹¹. Zo streeft Dresden (Duitsland) ernaar om het aandeel van de fiets in het vervoer tegen 2035 te verhogen tot 75 %, Aarhus (Denemarken) om dit aandeel tegen 2030 te verhogen tot 50 % en Gävle om tegen 2025 een van de belangrijkste fietssteden van Zweden te zijn door het aantal fietsritten ten opzichte van 2018 te verdubbelen.

Buiten de grenzen van de EU heeft de vaststelling van de EU-verklaring over fietsen geleid tot soortgelijke initiatieven, zoals de “Declaration for Green Mobility of South East European Parties and Observing Participants: moving forward together towards a green mobility” (Verklaring inzake groene mobiliteit van Zuidoost-Europese partijen en waarnemende deelnemers: samen toewerken naar groene mobiliteit), die werd vastgesteld tijdens de Green

⁴ EGUM-bijdrage aan het voortgangsverslag: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

⁵ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%20241212.pdf.

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/>.

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaae6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>.

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum>.

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/25467221/11704>

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

Mobility Summit die op 6 en 7 juni 2024 door de Transport Community¹² in Sarajevo (Bosnië en Herzegovina) werd georganiseerd¹³.

Daarnaast wordt de ontwikkeling/acceptatie van fietsen in de EU bevorderd door middel van diverse andere maatregelen op EU-, nationaal en lokaal niveau.

Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning (SUMP)

Uit hoofde van Verordening (EU) 2024/1679¹⁴, een nieuwe belangrijke mijlpaal op EU-niveau, zijn 431 stedelijke gebieden nu wettelijk verplicht om tegen 2025 een plan voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP) vast te stellen. Op grond van deze verordening moeten tegen 2030 bovendien multimodale passagiersknooppunten worden ontwikkeld om eerste- en laatstekilometerverbindingen te faciliteren, onder meer door middel van toegang tot openbaar vervoer en infrastructuur voor actieve mobiliteit. De verordening bevat voorschriften inzake het waarborgen van de continuïteit en toegankelijkheid van fietspaden bij de aanleg en modernisering van infrastructuur en de bouw van fietsenstallingen in de buurt van treinstations om actieve vervoerswijzen te bevorderen.

De bijgewerkte versie van de richtsnoeren uit 2019 voor het bevorderen en aanmoedigen van fietsgebruik in het kader van een SUMP zal eind 2025 gereed zijn en de meest recente kennis en beste praktijken bevatten om steden te helpen hun infrastructuur, beleid en promotieactiviteiten met betrekking tot fietsen te verbeteren.

Veel steden hebben in hun SUMP's maatregelen opgenomen die prioriteit toekennen aan fietsen. Münster (Duitsland) richt zich bijvoorbeeld op de aanleg van hoogwaardige straten waar fietsers voorrang hebben en de modernisering van het fietsnetwerk, en Barcelona (Spanje) heeft in het kader van zijn plan voor stedelijke mobiliteit 2024 een programma voor fietsen en persoonlijke mobiliteitsmiddelen opgesteld waarin het accent ligt op uitgebreide verbeteringen van het netwerk en het veiliger maken van de fietsinfrastructuur. In Bologna (Italië) heeft mobiliteitsplanning voor het eerst als uitgangspunt gediend voor de ontwikkeling van het grootstedelijke territoriale plan¹⁵. Dit plan helpt 55 gemeenten in het grootstedelijk gebied om hun beleid inzake ruimtelijke ordening en mobiliteitsstrategieën op elkaar af te stemmen door middel van de integratie van essentiële operationele instrumenten en belangrijke sectorale strategieën, zoals het grootstedelijke fietsplan. Vilnius werd in 2025 uitgeroepen tot Groene Hoofdstad van Europa¹⁶ omdat het een voortrekkersrol vervult in de groene transitie. Zo heeft de stad, in overeenstemming met haar SUMP, onder meer fietsgerelateerde maatregelen genomen, zoals de constante ontwikkeling van fietspaden en een nieuwe norm voor straatinfrastructuur waarin prioriteit wordt toegekend aan actieve mobiliteit.

Mobiliteitspatronen

¹² De Transport Community is een internationale organisatie die actief is op het gebied van mobiliteit en vervoer. Er nemen 36 partijen aan deel: de lidstaten van de Europese Unie, vertegenwoordigd door de Europese Commissie, de zes Zuidoost-Europese partijen (de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, Kosovo*, Montenegro, de Republiek Noord-Macedonië en de Republiek Servië) en drie waarnemende deelnemers (Georgië, de Republiek Moldavië en Oekraïne). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [(Bijlage II — Pledging for a Greener Future — Declaration on Cycling as a Sustainable Mode of Transport)].

¹⁴ Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013 (PB L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_en.

Voortbouwend op een uitgebreide analyse die in 2021 in alle EU-lidstaten werd uitgevoerd en waarvan de eerste resultaten zijn gerapporteerd in de “Study on New Mobility Patterns in European Cities” (Studie over nieuwe mobiliteitspatronen in Europese steden) uit 2022¹⁷, worden de gegevens nu verder geanalyseerd in een lopende EU-studie om een beter inzicht te krijgen in de invloed van sociaal-demografische kenmerken op het reisgedrag. Een van de verschillende vervoerswijzen die in het kader van de studie worden onderzocht, is de fiets. De resultaten van de studie moeten meer inzicht verschaffen in het fietsgebruik en mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Uit een voorlopige analyse komt naar voren dat het aandeel van de fiets in het vervoer op nationaal niveau relatief constant blijft.

Mobiliteitsbeheer

Met de jaarlijkse MOBILITYACTION Award¹⁸ worden uitzonderlijk goede mobiliteitsbeheersystemen van bedrijven, instellingen, maatschappelijke organisaties, burgers en gemeenten gelauwerd. In de afgelopen twee jaar van de campagne hebben diverse finalisten impactvolle projecten opgezet om fietsen te promoten. Voorbeelden hiervan zijn interactieve onlineplatforms die leerlingen aanmoedigen om te fietsen of te lopen, diensten voor fietsonderhoud op de werkplek en “fiets naar school”-competities.

Voorts bevorderen veel steden activiteiten op het gebied van mobiliteitsbeheer. Boedapest (Hongarije) onderscheidt zich met een mobiliteitsplan voor werkplekken, dat bedrijven aanmoedigt zich actief in te spannen om de woon-werkverkeergewoonten van hun werknemers te veranderen ten gunste van duurzamere vervoersalternatieven. Het plan van Boedapest omvat initiatieven als “Fietsbus” en “Fiets naar je werk”, in het kader waarvan fietsen wordt gestimuleerd door middel van georganiseerde ritten in groepsverband en campagnes op de werkplek.

In een verslag van de Europese Fietzersbond (ECF) is te lezen hoe het leasen van fietsen door bedrijven in het kader van mobiliteitsbeheersystemen, een maatregel waarmee werd begonnen in Duitsland, eind 2024 had geresulteerd in een actief bestand van 2,1 miljoen geleasede fietsen, met een gemiddeld jaarlijks groeipercentage van 30 % sinds 2019¹⁹.

Om verdere onderzoeken, analyses en evaluaties uit te voeren van de effectiviteit van mobiliteitsbeheersystemen die gedragsveranderingen ten gunste van actieve mobiliteit teweegbrengen, heeft de Commissie in 2024 een speciale oproep tot het indienen van voorstellen met een budget van 5 miljoen EUR voor geselecteerde projecten gepubliceerd²⁰.

Fietsen promoten als een gezonde vervoerswijze of vorm van ontspanning

De jaarlijkse Prijs voor de Groene Hoofdstad van Europa en de European Green Leaf Award²¹ bekronen steden die zich op uitzonderlijke wijze inzetten voor ecologische duurzaamheid op belangrijke gebieden als luchtkwaliteit, geluidsreductie en klimaatmitigatie en -adaptatie. De bevordering en toepassing van duurzame oplossingen voor stedelijke mobiliteit, zoals maatregelen om fietsen te bevorderen, vormen een belangrijk onderdeel van deze prijzen. Ook het Green City Accord²², een EU-initiatief dat gericht is op de verbetering van de stedelijke

¹⁷ [Study on new mobility patterns in European cities - Bureau voor publicaties van de EU; New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics - Europese Commissie.](#)

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>.

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows-/>.

²⁰ [HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: “Mobility Management Plans and Behavioural Change”, CSA 5M, openingsdatum: 17 september 2024, deadline: 16 januari 2025.](#)

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_en

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_en

milieugovernance in heel Europa, moedigt steden aan hun luchtkwaliteit te verbeteren, geluidsoverlast te verminderen en groene zones uit te breiden, en bevordert in dit kader actieve en duurzame mobiliteit, waaronder fietsen.

De Europese Mobiliteitsweek²³ van 2024, in het kader waarvan bewustmakings- en voorlichtingscampagnes werden georganiseerd, had als centraal thema “Gedeelde openbare ruimte”. Meer dan 2 700 steden en gemeenten uit meer dan 45 landen over de hele wereld²⁴ namen deel aan de campagne. Veilige fietsinfrastructuur en goede praktijken stonden ook centraal bij de EU-uitwisseling voor verkeersveiligheid²⁵.

Het Civitas-initiatief organiseerde een uitwisselingsforum voor politici²⁶ over de uitvoering van de verklaring, waar werd benadrukt hoe belangrijk samenwerking op alle niveaus is.

Op nationaal niveau heeft de EGUM verschillende bewustmakingscampagnes, openbare raadplegingen en opleidingen voor professionals en andere specifieke initiatieven geïdentificeerd²⁷. In Tsjechië werd bijvoorbeeld een campagne georganiseerd die was gericht op verkeersremmende maatregelen in steden en regio's, waaronder de bevordering van fietsen²⁸. In Frankrijk heeft het Centre for Studies and Expertise on Risks, the Environment, Mobility and Urban Planning (CEREMA) een open samenwerkingsplatform opgezet voor de uitwisseling van beste praktijken, uitdagingen en kennis, met een speciale groep voor fietsen²⁹. Het platform is gratis toegankelijk voor lokale overheden, overheidsdiensten, verenigingen, academische instellingen, ngo's en maatschappelijke organisaties. Het is een plek voor de uitwisseling en verspreiding van nieuws en het delen van feedback en informatiebronnen over allerlei onderwerpen die verband houden met fietsen (diensten, opleiding, communicatie, mobiliteitsbeheer, ontwikkeling enz.).

Op regionaal niveau heeft het Institut für Nachhaltige Mobilität Baden-Württemberg een vervolgopleiding georganiseerd voor planners van voetgangers- en fietsverkeer, om hen te helpen hun vaardigheden te verfijnen en een fietsvriendelijke en fietsgerichte verkeersplanning te stimuleren³⁰.

Ioannina (Griekenland), Padua (Italië) en Wrocław (Polen) zijn voorbeelden van steden waar het bredere publiek wordt betrokken door middel van workshops, communicatiecampagnes en lokale actieprogramma's. Via deze initiatieven kan een bijdrage worden geleverd aan de vormgeving en validatie van fietsgerelateerde maatregelen en projecten op gemeentelijk niveau.

Wat promotie, uitwisseling van kennis en goede praktijken, en opleiding betreft, vinden er ook op internationaal niveau waardevolle initiatieven plaats. Zo heeft Nederland in 2023 “ACTIVE”, een programma voor capaciteitsopbouw³¹, opgezet, samen met België en Luxemburg. Dit is een alliantie van belanghebbenden op het gebied van actieve mobiliteit die als doel heeft om binnen tien jaar 10 000 deskundigen op het gebied van actieve mobiliteit op te leiden in het Globale Zuiden, in lage- en middeninkomenslanden.

²³ Jaarlijkse vlaggenschipcampagne van de Europese Commissie voor duurzame mobiliteit, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ [EUROPEAN MOBILITY WEEK | Participating towns and cities](https://europeanmobilityweek.eu/participating-towns-and-cities)

²⁵ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

²⁶ <https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma>

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

²⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni>.

²⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo>.

³⁰ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf>.

³¹ <https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/>.

3. HOOFDSTUK II: INCLUSIEVE, BETAALBARE EN GEZONDE MOBILITEIT BEVORDEREN

De meeste initiatieven op EU-niveau waren gericht op het vergroten van het bewustzijn omtrent de gezondheidsvoordelen van fietsen en op de vermindering van luchtverontreiniging en geluidsoverlast.

Maatregelen om fietsen te stimuleren dragen bij aan de preventie van niet-overdraagbare ziekten en kunnen het totale sterfterisico met 10 % verlagen³². In het kader van het initiatief van de EU voor niet-overdraagbare ziekten “Samen gezonder”³³ ondersteunt de Commissie de lidstaten bij maatregelen op het gebied van gezondheidsbevordering en ziektepreventie. Via het EU4Health-programma³⁴ ondersteunt de Commissie samenwerking tussen de lidstaten (“gezamenlijke acties”) en door belanghebbenden geleide projecten om lichaamsbeweging, met inbegrip van fietsen, te bevorderen. Een voorbeeld hiervan is de gezamenlijke actie PreventNCD³⁵, die met 76 miljoen EUR wordt ondersteund en in het kader waarvan een speciaal werkpakket voor een gezonde leefomgeving is ontwikkeld om maatregelen met betrekking tot belangrijke gezondheidsdeterminanten, waaronder activiteiten op het gebied van autovrije omgevingen, lichaamsbeweging en stedelijke omgevingen, uit te voeren en te evalueren. De Commissie ondersteunt de identificatie en verzameling van beste en veelbelovende praktijken via het EU-portaal voor beste praktijken op het gebied van volksgezondheid³⁶, waar praktische, empirisch onderbouwde praktijken kunnen worden geraadpleegd die ter inspiratie dienen en mogelijk kunnen worden overgenomen.

Als direct resultaat van de vaststelling van de verklaring werd in het kader van het missiewerkprogramma 2025 van Horizon Europa een speciale oproep tot het indienen van voorstellen met een budget van 12 miljoen EUR gepubliceerd (gezamenlijk ondersteund door de missie inzake kanker en de missie “100 klimaatneutrale en slimme steden”) om fietsgebruik verder te stimuleren teneinde de gezondheidsvoordelen ervan te oogsten en actieve mobiliteit in EU-steden te bevorderen³⁷.

De EU heeft al sinds jaar en dag een beleidskader voor luchtkwaliteit en niveaus van omgevingslawaai om haar inwoners te beschermen³⁸. In de recente herziening van de richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa³⁹ worden fietsen en lopen genoemd als maatregelen ter vermindering van de luchtverontreiniging die moeten worden opgenomen in luchtkwaliteitsplannen om een verschuiving naar actieve vormen van mobiliteit en minder verontreinigende vervoerswijzen te stimuleren. Uit de meest recente gegevens van het verslag

³² [Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity.](#)

³³ [Healthier together – EU non-communicable diseases initiative - Europese Commissie.](#)

³⁴ [EU4Health 2021-2027: een visie op een gezondere Europese Unie - Europese Commissie.](#)

³⁵ [JA PreventNCD - Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants. Focusing on effective policies, societal and personal risk factors.](#)

³⁶ [Portaal met beste praktijken.](#)

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Increasing walking and cycling: to reap health benefits, emission reductions and integrate active mobility and micromobility devices, with smart technologies and infrastructure; [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Speciaal verslag van de Europese Rekenkamer over stedelijke verontreiniging in de EU, [Speciaal verslag 02/2025: Stedelijke verontreiniging in de EU — Steden hebben schonere lucht, maar nog te veel geluidsoverlast.](#)

³⁹ Richtlijn (EU) 2024/2881 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (herschikking) (PB L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

over de monitoring van en vooruitzichten voor een samenleving zonder verontreiniging 2025⁴⁰ en het nieuwe Zero Pollution-dashboard⁴¹ blijkt dat de stand van zaken met betrekking tot luchtverontreiniging weliswaar enigszins is verbeterd, maar dat het door het vervoer veroorzaakte lawaai in het algemeen niet significant is afgenomen. Met een toename van actieve mobiliteit zou een positieve bijdrage kunnen worden geleverd aan proactievere strategieën voor geluidsbeheer.

De EGUM meldt dat er sinds april 2024 acht maatregelen zijn getroffen om personen van alle leeftijden en geslachten, en ook minderheidsgroepen, aan te moedigen om dagelijks te fietsen. De bevordering van het gebruik van elektrische fietsen lijkt een oplossing te zijn voor beginnende fietsers en ouderen, en bakfietsen worden gezien als een oplossing om meer vrouwen en gezinnen op de fiets te krijgen. Opvallende voorbeelden die door de EGUM worden genoemd, zijn speciale opleidingsprogramma's voor vrouwen⁴² en gratis fietslessen voor diverse groepen⁴³. Er worden ook interessante voorbeelden gegeven op het gebied van actief ouder worden⁴⁴ en actieve mobiliteit op scholen⁴⁵. In de klimaatstadcontracten van steden zijn nog meer voorbeelden te vinden⁴⁶.

Maatregelen met betrekking tot fietsen kunnen positief bijdragen aan de vermindering van vervoersarmoede. Wanneer dergelijke maatregelen gericht zijn op kwetsbare groepen, kunnen ze worden gefinancierd via sociale klimaatplannen⁴⁷, die verband houden met de uitvoering van de verordening tot oprichting van het sociaal klimaatfonds⁴⁸. In dit verband heeft de Commissie een aanbeveling over vervoersarmoede⁴⁹ aan de lidstaten gericht, waarin zij stelt dat maatregelen met betrekking tot fietsen, zoals fietsinfrastructuur en subsidies voor het aanschaffen of leasen van gewone fietsen, elektrische fietsen en bakfietsen, moeten worden overwogen om vervoergebruikers met een laag inkomen te ondersteunen. Daarnaast werden in een verslag van 2024 over vervoersarmoede⁵⁰ mogelijke indicatoren voor het meten van vervoersarmoede geanalyseerd en werd een overzicht gegeven van mogelijke

⁴⁰ EEA-JRC-verslag 13/2024: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_en.

⁴² Bv. het programma “TandEM Women in Cycling”, dat is ontwikkeld door EIT Urban Mobility en BYCS, en in het kader waarvan online en fysieke cursussen worden aangeboden aan vrouwen in de hele EU zodat zij fietsopleidingen voor andere vrouwen kunnen leiden (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Bv. het “Vélo-école”-initiatief van de Métropole de Lyon, in het kader waarvan gratis fietslessen worden aangeboden en inclusiviteit en toegankelijkheid worden bevorderd (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Bv. het “A Guide to Age-Friendly Cycling Mobilities”-initiatief, dat het resultaat is van het door de EU gefinancierde ENTOURAGE-project en in het kader waarvan een instrumentarium wordt aangereikt aan steden die actieve mobiliteit willen bevorderen in tijden van vergrijzing ([Age-friendly cycling – Towards inclusive urban mobility](#)).

⁴⁵ Bv. het project “Pedestrian and bike-friendly school”, een in Duitsland op nationaal niveau uitgevoerd project dat basisscholen en middelbare scholen actief ondersteunde bij het uitvoeren van controles van fiets- en looproutes in de school zelf en in de omgeving (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_en

⁴⁸ In Verordening (EU) 2023/955 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot oprichting van een sociaal klimaatfonds en tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1060 (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>) wordt “vervoersarmoede” gedefinieerd als het onvermogen of de moeilijkheden van personen en huishoudens om de kosten van particulier of openbaar vervoer te dragen, of hun gebrek aan of beperkte toegang tot vervoer dat nodig is voor hun toegang tot essentiële sociaal-economische diensten en activiteiten, rekening houdend met de nationale en ruimtelijke context.

⁴⁹ C(2025) 3068 final, aanbeveling van de Commissie van 22 mei 2025 over vervoersarmoede: zorgen voor betaalbare, toegankelijke en eerlijke mobiliteit, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj>.

⁵⁰ 2024, Final Report - Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf.

mitigatiestrategieën. Tot slot stond de Europese Mobiliteitsweek in 2025 in het teken van “Mobiliteit voor iedereen”⁵¹, met een nadruk op vervoersarmoede.

Wat betreft maatregelen om fietsen betaalbaarder te maken, kunnen lidstaten verlaagde btw-tarieven toepassen op de levering, verhuur en reparatie van fietsen, met inbegrip van elektrische fietsen⁵².

Er zijn verschillende voorbeelden van initiatieven op nationaal en lokaal niveau om inclusieve, betaalbare en gezonde mobiliteit aan te moedigen.

Zo heeft Slovenië maatregelen genomen om de aanschaf van elektrische fietsen te subsidiëren⁵³, met name voor dagelijks woon-werkverkeer in stedelijke gebieden.

In het klimaatstadcontract van Leipzig (Duitsland) zijn maatregelen opgenomen om subsidies te verstrekken aan bedrijven voor bakfietsen. De stad neemt bovendien deel aan proefprojecten op het gebied van koolstofneutrale logistiek.

De Nederlandse campagne “Kies de Fiets!” heeft als doel bedrijven te stimuleren om hun werknemers een kilometervergoeding van 23 cent per kilometer (belastingvrij) toe te kennen. Deze campagne van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat moedigt werkgevers aan hun personeel te motiveren om vaker te fietsen door goede fietsvoorzieningen te bieden en fietsers een kilometervergoeding te betalen.

In Portugal wordt sinds 2023 een verlaagd btw-tarief van 6 % toegepast op de verkoop van fietsen. De ECF maakt gebruik van een online tracker om circa 300 fiscale stimuleringsmaatregelen en aankooppremies voor fietsen op nationaal, regionaal en lokaal niveau te monitoren⁵⁴.

In het project “Bike2Green”⁵⁵ wordt gebruikgemaakt van gaming-dynamieken om fietsen in Stockholm (Zweden) aan te moedigen en zo een modale verschuiving teweeg te brengen. Binnen dit in het kader van het onderdeel Werkgelegenheid en sociale innovatie van het Europees Sociaal Fonds Plus gefinancierde project wordt gepatenteerde software ontwikkeld om fietstochten te monitoren en er beloningen voor te geven in de vorm van kilometervergoedingen en geldprijzen.

4. HOOFDSTUK III: MEER EN BETERE FIETSINFRASTRUCTUUR AANLEGGEN

Om fietsgebruik te stimuleren, moeten de kwaliteit, kwantiteit, continuïteit, veiligheid en aantrekkelijkheid van fietsinfrastructuur worden verbeterd. De infrastructuur moet ook worden afgestemd op de huidige en toekomstige behoeften, waarbij onder meer rekening moet worden gehouden met bakfietsen (die vaak breder zijn), fietsen met fietskarren (die langer zijn) en fietsers met uiteenlopende snelheden⁵⁶. Belanghebbenden hebben aangegeven dat de Europese fietsinfrastructuur op de volgende gebieden kan worden verbeterd: i) logistieke fietsinfrastructuur (bijvoorbeeld microhubs), ii) veilige fietsenstallingen, zoals beveiligde fietsenstallingen bij treinstations en fietsboxen in stedelijke gebieden, iii) oplaadinfrastructuur

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>

⁵² Richtlijn (EU) 2022/542 van de Raad (PB L 107 van 6.4.2022, blz. 1).

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>.

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>.

⁵⁵ [Bike2Green - ECF](#).

⁵⁶ Verslag van de EGUM over de toekomst van stedelijke mobiliteit en een inclusieve en duurzame stedelijke ruimte: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

in gebouwen, op de werkplek, maar ook bij belangrijke gemeenschapscentra en op drukke plekken zoals supermarkten, iv) infrastructuur om fietsen in treinen te vervoeren, en v) de algehele veiligheid van fietsinfrastructuur⁵⁷.

Tegelijkertijd werkt de Commissie op dit moment aan richtsnoeren inzake het ontwerp en de kwaliteit van veilige infrastructuur voor kwetsbare weggebruikers, met inbegrip van fietsers en gebruikers van micromobiliteitsmiddelen⁵⁸. Een specifieke studie⁵⁹, waarvan de resultaten in 2026 worden verwacht, zal het opstellen van deze richtsnoeren faciliteren. De richtsnoeren voor de lidstaten en de veiligheidsmaatregelen die hieruit voortvloeien, zullen onder meer betrekking hebben op het scheiden van infrastructuur voor kwetsbare gebruikers van infrastructuur voor andere verkeersdeelnemers wanneer dat noodzakelijk is, snelheidsbeheersing en verschillende verkeersremmende maatregelen. Dit kan de veiligheid van alle weggebruikers ten goede komen en als input dienen voor een ontwerp van wegen met een minder gevaarlijke infrastructuur, waardoor de ernst van letsels bij ongevallen kan worden beperkt. De EGUM heeft lokale overheden daarnaast geïnformeerd over de noodzaak om de veiligheid van de fietsinfrastructuur te verbeteren met het oog op toekomstige trends op het gebied van stedelijke mobiliteit en de toenemende integratie van fietsmaatregelen in duurzame stedelijke planning⁶⁰.

De richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBD)⁶¹ draagt ook bij aan het vergroten van de aantrekkelijkheid van fietsen door wettelijke eisen te stellen aan het minimumaantal fietsenstallingen op werkplekken en in woongebouwen en de oplaadvoorzieningen die vervolgens geïnstalleerd moeten worden. Goede voorbeelden van dergelijke eisen zijn overal in Europa (onder meer in Portugal⁶², Frankrijk⁶³ en België⁶⁴) al te vinden in de omzetting van deze richtlijn.

In veel steden zijn talrijke voorbeelden te vinden van maatregelen voor de verbetering van het fietsnetwerk en het garanderen van connectiviteit. Lund (Zweden) besteedt bijzondere aandacht aan de connectiviteit tussen stad en platteland. De stad onderkent het belang van naadloze vervoersverbindingen met de omliggende voorsteden en plattelandsgemeenschappen, hetgeen tot uiting komt in de aanleg van zeven “superfietsroutes” (van in totaal 81 kilometer) binnen en van en naar de stad. Taurage (Litouwen) heeft zich ertoe verbonden haar fietsinfrastructuur uit te breiden naar afgelegen nederzettingen in nabijheid van recreatiegebieden en naar tuingemeenschappen (met circa 86 kilometer aan nieuwe fietspaden). Ljubljana (Slovenië) heeft haar fietsnetwerk zowel binnen de stad als in de regio uitgebreid door het te verbinden met nationale fietsroutes, en haar fietsenstallingen en beveiligde opslagfaciliteiten verbeterd.

⁵⁷ Transitietraject voor het industriële ecosysteem voor mobiliteit van de EU, januari 2024, [Mobility Transition Pathway](#).

⁵⁸ Overeenkomstig artikel 4, lid 6, van 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, PB L 183 van 9.7.2019, blz. 15).

⁵⁹ Guidance on the design of ‘forgiving roadsides’, ‘self-explaining and self-enforcing roads’, as well as on quality requirements of road infrastructure for vulnerable road users.

⁶⁰ Verslag van de EGUM: [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe](#).

⁶¹ Richtlijn (EU) 2024/1275 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de energieprestatie van gebouwen (PB L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>).

⁶² Voortbouwen op de EPBD-richtlijn (Richtlijn (EU) 2024/1275) en deze verder uitbreiden.

⁶³ Ontwikkeling van beste praktijken voor fietsenstallingen in gebouwen: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ Het Vlaams Gewest heeft een “[Vademecum fietsvoorzieningen](#)” ontwikkeld met een apart hoofdstuk over parkeerinfrastructuur voor fietsen.

5. HOOFDSTUK IV: MEER INVESTEREN IN EN SCHEPPEN VAN EEN BETER FIETSKLIMAAT

Investerings zijn van groot belang om fietsgebruik aan te moedigen. In de afgelopen jaren zijn op EU-niveau aanzienlijke financiële middelen beschikbaar gesteld voor lidstaten en lokale overheden. Het cohesiebeleid van de EU is voor de lidstaten een belangrijke financieringsbron voor fietsinfrastructuur via nationale, regionale en grensoverschrijdende programma's.

Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling is verantwoordelijk voor het leeuwendeel van de investeringen in fietsvoorzieningen. In totaal hebben 21 lidstaten en een aanzienlijk aantal grensoverschrijdende programma's plannen voor specifieke investeringen in fietsvoorzieningen⁶⁵. In de periode 2014-2020 is 2,1 miljard EUR geïnvesteerd in de aanleg van fietspaden en voetpaden in de hele EU, ten opzichte van 700 miljoen EUR in de vorige financieringsperiode 2007-2013. In de huidige programmeringsperiode 2021-2027 is 4,5 miljard EUR gereserveerd voor een reeks investeringen in fietsvoorzieningen, waarvan 3,2 miljard EUR door de EU wordt verstrekt en 1,3 miljard EUR uit nationale middelen afkomstig is. Dit bedrag moet meer dan 12 000 kilometer aan nieuwe of verbeterde fietspaden opleveren. Er worden ook projecten uitgevoerd om grensoverschrijdende fietsinfrastructuur te verbeteren, in het bijzonder in het kader van Interreg-programma's. Met deze projecten wordt niet alleen beoogd om het toerisme te bevorderen, maar ook om grensoverschrijdende pendelaars een alternatief voor de auto te bieden. Sinds 2021 is in het kader van Interreg zo'n 163 miljoen EUR toegewezen aan fietsprojecten.

Als het om plattelandsmobiliteit gaat, kunnen fietsinitiatieven en -projecten ook worden ondersteund vanuit het gemeenschappelijk landbouwbeleid (GLB) voor de periode 2023-2027. Voorbeelden van dergelijke projecten zijn: de transformatie van een voormalige spoorlijn in een groene fietsroute, de organisatie van fietstochten om sociale interactie en integratie te bevorderen, de installatie van oplaadpunten voor elektrische fietsen, de aanleg van fietspaden en klimaatvriendelijke mobiliteitsoplossingen, de promotie van toeristische fietsroutes en de organisatie van fietsevenementen om de levenskwaliteit te verbeteren en de aantrekkelijkheid van plattelandsgebieden te vergroten⁶⁶. Dit sluit aan bij de doelstellingen en initiatieven in het kader van de langetermijnvisie voor de plattelandsgebieden van de EU⁶⁷, waarin de lidstaten en regio's worden opgeroepen om duurzame mobiliteitsstrategieën voor het platteland te ontwikkelen en zich in dit kader in te spannen om emissievrije mobiliteitsoplossingen — zoals fietsen, fietspaden en multimodale verbindingen, met inbegrip van actief vervoer — te ondersteunen.

Ook de herstel- en veerkrachtfaciliteit (RRF) stelt via de nationale herstel- en veerkrachtplannen aanzienlijke middelen beschikbaar voor duurzame mobiliteit. In het kader van het NextGenerationEU-programma werd een totaalbedrag van 650 miljard EUR aan de lidstaten toegewezen in de vorm van subsidies en leningen. Diverse maatregelen omvatten steun voor fietsinfrastructuur⁶⁸. Het totaalbedrag dat in het kader van de RRF is gereserveerd voor fietsgerelateerde projecten wordt geraamd op 1,3 miljard EUR.

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: support to cycling infrastructure.](#)

⁶⁶ Financiering via Leader-strategieën voor lokale ontwikkeling, strategieën voor slimme dorpen en investeringen in basisdiensten en -infrastructuur in plattelandsgebieden. Leader financiert overal in plattelandsgebieden in Europa lokale ontwikkelingsstrategieën in het kader van het GLB, met een EU-begroting van 5 miljard EUR voor 2023-2027.

⁶⁷ [COM/2021/345 final: Een langetermijnvisie voor de plattelandsgebieden van de EU — Naar sterkere, verbonden, veerkrachtige en welvarende plattelandsgebieden in 2040.](#)

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2, Verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering van de herstel- en veerkrachtfaciliteit: de volgende stappen, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:52023DC0545R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:52023DC0545R(01)).

Meer recentelijk zijn er potentiële aanvullende financieringsmogelijkheden beschikbaar geworden via het eerdergenoemde sociaal klimaatfonds. Hoewel de lidstaten flexibiliteit genieten bij de formulering van de prioriteiten voor financiering, bevat de verordening tot oprichting van het sociaal klimaatfonds een duidelijke lijst van subsidiabele maatregelen en investeringen die in de plannen kunnen worden opgenomen. Emissievrije en emissiearme mobiliteits- en vervoersoplossingen, waaronder de aanschaf van fietsen, komen in aanmerking voor steun, evenals bijvoorbeeld vervoersvouchers voor gedeelde mobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld deelfietsen) en investeringen in fietsinfrastructuur.

De EGUM heeft nuttige inzichten verschaft en voorbeelden gegeven van goede praktijken met betrekking tot fietsgerelateerde maatregelen die mogelijk via het sociaal klimaatfonds kunnen worden ondersteund⁶⁹, zoals steun voor lokale overheden bij het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het verbinden van treinstations met openbare centra als scholen en zorginstellingen (4,7 miljoen EUR van het Spaanse ministerie van Transport aan tien kleine gemeenten⁷⁰) of fiscale stimuleringsmaatregelen voor ondernemers en kmo's voor de aanschaf van bakfietsen en fietskarren (tot 4 000 EUR voor bakfietsen en 2 000 EUR voor fietskarren via regionale subsidies voor economische uitbreiding van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in België⁷¹).

Op lokaal niveau heeft de Capital Hub van de missie “Klimaatneutrale en slimme steden” op basis van een voorlopige analyse van de 39 door steden ingediende investeringsplannen geschat dat er meer dan 4 miljard EUR is gereserveerd voor geplande investeringen in infrastructuur voor fietsers en voetgangers.

6. HOOFDSTUK V: DE VERKEERSVEILIGHEID EN -BEVEILIGING VERBETEREN

Door de toename van het fietsgebruik is er meer aandacht voor veiligheidsgerelateerde uitdagingen, aangezien fietsers, met name in stedelijke gebieden, onevenredig ernstig letsel oplopen bij verkeersongevallen. Fietsers zijn de enige groep weggebruikers waarvoor het aantal dodelijke slachtoffers in de EU de afgelopen tien jaar is gestegen⁷². Volgens de voorlopige cijfers over verkeersdoden in de EU⁷³ verbetert de situatie slechts traag. Uit de beschikbare gegevens komt naar voren dat fietsers 10 % van alle dodelijke slachtoffers uitmaken. In stedelijke gebieden vormen kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers en gebruikers van gemotoriseerde tweewielers en persoonlijke mobiliteitsmiddelen) bijna 70 % van het totale aantal dodelijke slachtoffers. In veel meer gevallen wordt ernstig letsel opgelopen. Ook is bekend dat sprake is van aanzienlijke onderrapportage van niet-dodelijke verkeersongevallen waarbij fietsers betrokken zijn. Aangezien officiële verkeersstatistieken vaak uitsluitend door politiediensten worden verstrekt, blijven ongevallen waarvan geen aangifte wordt gedaan vaak onder de radar. Dat wil zeggen dat een groot aantal ongevallen met letsel of materiële schade niet wordt gemeld.

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>

⁷¹ <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf

⁷³ Verkeersveiligheidsstatistieken 2024 — Europese Commissie: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en.

Er kan verdere vooruitgang worden geboekt met de handhaving van verkeersveiligheidsregels wanneer de EU-regels inzake rijbewijzen worden gemoderniseerd⁷⁴ naar aanleiding van het voorlopige akkoord dat in maart 2025 is bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad. Voor een betere bescherming van kwetsbare weggebruikers worden in de nieuwe regels de opleidings- en testvereisten zo aangepast dat meer nadruk komt te liggen op de veiligheid van deze weggebruikers. Richtlijn (EU) 2024/3237⁷⁵ draagt ook bij tot de verbetering van de veiligheid van fietsers door te waarborgen dat gevaarlijke verkeersovertredingen, zoals “gevaarlijk inhalen” en “door- of wegrijden na een ongeval”, in de hele EU consistent worden bestraft, ongeacht het land waar de overtreding plaatsvindt. Belangrijk is dat in de herziening ook aandacht is voor overtredingen in verband met misbruik van fietsstroken. Tot slot is er een specifiek onderzoeksonderwerp opgenomen in het werkprogramma van cluster 5 van Horizon Europa voor 2025 om meer kennis en inzicht te verschaffen met betrekking tot verkeersveiligheid voor kwetsbare weggebruikers, met een nadruk op de veiligheid van fietsers, voetgangers en gebruikers van micromobiliteitsmiddelen⁷⁶.

In 2024 publiceerde de Commissie een studie over de noodzaak van geharmoniseerde regels om de opkomst van micromobiliteit te ondersteunen en de verkeersveiligheid voor persoonlijke mobiliteitsmiddelen te verbeteren⁷⁷. Het doel van de studie was om te analyseren of de ontwikkeling van een geharmoniseerde Europese verordening inzake persoonlijke mobiliteitsmiddelen haalbaar en wenselijk zou zijn. In de studie werd ook het regelgevingskader dat van toepassing is op elektrische fietsen, onder de loep genomen en gekeken hoe dit kader kan worden verbeterd om een snelle(re) uitrol van elektrische fietsen te bevorderen. Ook werden verschillende opties voor regelgeving voorgesteld.

De EGUM heeft een aantal materialen en casestudy's verzameld met voorbeelden van manieren waarop bewustmakingsmaatregelen en verkeersveiligheidscampagnes zijn uitgevoerd. Een aantal interessante voorbeelden zijn: i) een uitgebreid nationaal verslag van Frankrijk⁷⁸ over het urgente probleem van verkeersagressie en het delen van de openbare ruimte door verschillende soorten weggebruikers, dat ook aanbevelingen bevat; en ii) een landelijke campagne in Malta voor alle leeftijdsgroepen en diverse belanghebbenden, georganiseerd door de nationale vervoersregulator, waarbij studenten van de kunstacademie waren betrokken⁷⁹. In Duitsland is er brede steun voor campagnes over een veilig gebruik van pedelecs (extra snelle elektrische fietsen)⁸⁰, de promotie van “verkeersveiligheidsdagen” en de bevordering van veilig fietsen⁸¹, met gerichte examens⁸² voor kinderen en cursussen voor ouderen⁸³. En tot slot heeft Portugal een nationaal kader voor fietscursussen ontwikkeld met

⁷⁴ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie, COM(2023) 127 final.

⁷⁵ Richtlijn (EU) 2024/3237 van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2024 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (PB L, 2024/3237, 30.12.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj>).

⁷⁶ Openingsdatum: 16 september 2025, deadline: 20 januari 2026; onderwerp [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Safety of Cyclists, Pedestrians and Users of Micromobility Devices](https://horizon.europa.eu/CL5-2026-01-D6-13).

⁷⁷ Studie over de noodzaak van geharmoniseerde regels om de opkomst van micromobiliteit te ondersteunen en de verkeersveiligheid voor persoonlijke mobiliteitsmiddelen te verbeteren, 2024, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁷⁸ [2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](https://www.futurmobility.gov.mt/)

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>

een accent op scholen⁸⁴ en zijn meer dan 20 000 fietsen en 2 000 veiligheidsskits verstrekt aan meer dan 1 000 scholen over het hele land.

Sommige lidstaten zijn maatregelen beginnen nemen om fietsdiefstal aan te pakken⁸⁵. Dit is het geval van Frankrijk, waar al in 2021 een wettelijke verplichting is ingevoerd om nieuwe fietsen te voorzien van een identificatienummer. In 2025 hadden meer dan 7 miljoen fietsen in Frankrijk een identificatielabel⁸⁶. In 2024 lanceerde België het MyBike-platform⁸⁷, een vrijwillig initiatief van de federale en regionale overheden om fietsen te labelen om diefstal te voorkomen. Er is melding gemaakt van enkele andere nationale en lokale labeling- en/of registratiesystemen, maar er bestaat nog geen omvattend overzicht van dit soort initiatieven in de verschillende lidstaten.

7. HOOFDSTUK VI: HOOGWAARDIGE BANEN ONDERSTEUNEN EN EEN EUROPESE FIETSIINDUSTRIE VAN WERELDKLASSE ONTWIKKELEN

In het verslag uit 2024 over het transitietraject voor het industriële ecosysteem voor mobiliteit van de EU⁸⁸ wordt mobiliteit beschouwd als een cruciaal industrieel ecosysteem. Naast de automobieliindustrie, de scheepvaart en het spoorvervoer werd voor het eerst ook de fietsindustrie in het transitietraject opgenomen. In het verslag werd benadrukt hoe de EU-waardeketen voor fietsen — die bestaat uit productie, fietsinfrastructuur, fietstoerisme, fietsverhuur, fietslogistiek en andere diensten — goed is voor 1,3 miljoen banen en 21 miljard EUR bijdraagt aan het bbp van de Europese Unie. De EU-toeleveringsketen voor fietsen wordt gevormd door meer dan 1 000 kleine en middelgrote ondernemingen⁸⁹.

De Commissie is ingenomen met de toezeggingen van belanghebbenden om: i) de ecologische en klimaatvoetafdruk van de productie van (elektrische) fietsen te verkleinen; ii) streefdoelen te formuleren en duurzame praktijken in te voeren; en iii) fietsen te bevorderen als een haalbare, duurzame vervoerswijze. Diverse nationale, regionale en lokale overheden hebben toegezegd te zullen investeren in stallingen voor fietsen en andere persoonlijke mobiliteitsmiddelen, om maar een paar voorbeelden te noemen. Bedrijven hebben aangeboden om beroepsopleidingen te steunen, maatregelen te treffen om nieuw talent aan te trekken en opleidingsprogramma's op te zetten voor vrouwen in de fietsindustrie.

Volgens gegevens van belanghebbenden en de industrie⁹⁰ zijn er in 2022 20 miljoen fietsen verkocht, waarvan 5,5 miljoen elektrische fietsen. 15,3 miljoen van deze fietsen werden in de EU geassembleerd en 45-50 % van alle onderdelen werd in Europa vervaardigd.

Volgens een verslag van Eurostat uit 2024⁹¹ werden er in 2023 9,7 miljoen fietsen vervaardigd in de EU, een daling van 24 % ten opzichte van de 12,7 miljoen in 2022. De grootste fabrikant van fietsen was in 2023 Portugal, met 1,8 miljoen eenheden, gevolgd door Roemenië (1,5 miljoen), Italië (1,2 miljoen) en Polen (0,8 miljoen). Uit de gegevens blijkt dat de fietsproductie in 14 van de 17 rapporterende EU-landen tussen 2022 en 2023 daalde. De sector werd sterk getroffen door de stijgende productiekosten, aanhoudende verstoringen in de toeleveringsketen en economische onzekerheid. In 2023 exporteerde de EU voor 1,03 miljard

⁸⁴ [Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes](#)

⁸⁵ [Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate - ECF.](#)

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁸⁹ [Bicycle Industry and Market Report \(BIMP\), CONEBI, 2023.](#)

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: EU and UK Market and Industry forecast.](#)

⁹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2>.

EUR aan (elektrische en niet-elektrische) fietsen, een daling van 10 % ten opzichte van 2022. De waarde van de invoer bedroeg 1,98 miljard EUR, een daling van 21 % ten opzichte van 2022⁹².

De EU is wereldleider op het gebied van regelingen voor fietsdelen en de ontwikkeling van fietsgerelateerde diensten (bijvoorbeeld abonnementsdiensten, reparatie en fietstoerisme). Belanghebbenden geven echter aan dat nog steeds sprake is van aanzienlijke uitdagingen op het gebied van prijsstelling. Zo kunnen (elektrische) fietsen die in niet-EU-landen worden vervaardigd, deels als gevolg van overheidssubsidies, 30 tot 70 % goedkoper zijn.

De handelsbeschermingsinstrumenten van de EU (d.w.z. antidumping-, antisubsidie- en antiontwijkingsmaatregelen) hebben geholpen om de EU-industrie te beschermen tegen oneerlijke handelspraktijken en oneerlijke concurrentie. Er zijn in specifieke lidstaten studies uitgevoerd om de economische baten van fietsen voor duurzaam vervoer aan te tonen, waaronder een studie over de fietseconomie in België⁹³ en een studie ter evaluatie van de huidige situatie en trends in de Nederlandse fietsensector⁹⁴.

Een waardevol voorbeeld van steun voor de industrie op nationaal niveau is in Frankrijk te vinden: in het kader van het programma “France 2030” is een oproep tot het indienen van projectvoorstellen gepubliceerd om de fietsindustrie te ondersteunen bij haar inspanningen om fietsen en verwante uitrusting in Frankrijk te vervaardigen⁹⁵. Frankrijk heeft daarnaast een initiatief genaamd “Filière vélo”⁹⁶ in het leven geroepen. Dit initiatief, waarin verenigingen samenkomen met economische, institutionele en territoriale belanghebbenden, heeft als doel tot een gedeelde visie en maatregelen te komen om bij te dragen tot de ontwikkeling van de verschillende segmenten van de fietsindustrie in alle Franse regio’s.

8. HOOFDSTUK VII: MULTIMODALITEIT EN FIETSTOERISME ONDERSTEUNEN

Multimodaliteit is een van de leidende beginselen van duurzame stedelijke mobiliteit. In de verklaring wordt de sleutelrol benadrukt die de fiets, met name in combinatie met de trein en de bus, speelt bij de verbetering van multimodale connectiviteit in zowel stedelijke als plattelandsgebieden, onder meer in het kader van toerisme. De bevordering van multimodale oplossingen door fietsen te integreren met andere vervoerswijzen is de afgelopen jaren aan de orde gekomen in diverse wetgevings- en beleidsinitiatieven. De herziene verordening betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers⁹⁷ bevat nieuwe en verbeterde regels inzake het vervoer van fietsen in treinen. De verordening schrijft ook voor dat in aanbestedingsprocedures voor nieuwe en sterk gemoderniseerde treinen vanaf juni 2025 de eis moet worden gesteld dat er ten minste vier toegewijde ruimten voor het vervoer van gemonteerde fietsen (dus niet alleen vouwfietsen) zijn⁹⁸. De lidstaten kunnen bovendien

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20\(%2D34%25](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20(%2D34%25).

⁹³ Uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven (TML): <https://www.tmlleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ Internationaal verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector: [Internationaal verdienpotentieel Nederlandse fietsensector](https://www.international-cycling-economy.nl/).

⁹⁵ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

⁹⁷ Verordening (EU) 2021/782 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2021 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers (herschikking) (PB L 172 van 17.5.2021, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁹⁸ Spoorwegondernemingen kunnen in hun plannen voor het vervoer van fietsen een ander aantal vaststellen. Wanneer spoorwegondernemingen besluiten dergelijke plannen op te stellen, moeten zij een publieke raadpleging houden.

besluiten om voor bepaalde soorten diensten een hoger minimumaantal dan vier vast te stellen. Deze regels gelden voor al het passagiersvervoer over het spoor in de EU⁹⁹.

In het transitietraject voor toerisme¹⁰⁰ speelt duurzame mobiliteit, met inbegrip van fietsen, een prominente rol. In het laatste voortgangsverslag werd meetbare vooruitgang bij de uitvoering gemeld: belanghebbenden en regionale en lokale overheden hebben verschillende toezeggingen gedaan met betrekking tot fietsgerelateerde maatregelen, zoals de ontwikkeling en verbetering van fietsinfrastructuur en oplaadpunten door regionale en lokale overheden, en de formulering van concrete streefdoelen door ngo's om actieve en duurzame mobiliteit, in het bijzonder fietstoerisme, te bevorderen¹⁰¹. Er wordt momenteel gewerkt aan een EU-strategie voor duurzaam toerisme, die in 2026 zal worden gepubliceerd. Met deze strategie, waarin duurzame mobiliteit een van de belangrijkste aandachtsgebieden is, wordt beoogd een concurrerend, duurzaam en inclusief toerismemodel te ontwikkelen.

De EGUM heeft op nationaal niveau inspirerende voorbeelden gevonden op het gebied van multimodale connectiviteit en fietstoerisme. Het Tsjechische Partnerschap voor stedelijke mobiliteit werkt bijvoorbeeld samen met het Tsjechische ministerie van Transport aan een tweeledige aanpak om multimodaliteit en fietstoerisme te bevorderen. Binnen het project Danube Active2&Public Transport (A2PT)¹⁰² werken zij aan de versterking van de synergieën tussen fietsen en openbaar vervoer in de hele regio door middel van de verbetering van voorzieningen voor het vervoer van fietsen in bussen en treinen, de modernisering van beveiligde fietsenstallingen bij vervoersknooppunten en de ondersteuning van een onlineportaal met fietskaarten om gemeenten eenvoudiger te kunnen aansluiten op een veilig netwerk van vervoersroutes die geschikt zijn voor personen die fietsen voor werk-, onderwijs-, recreatieve of toeristische doeleinden. Het Spaanse ministerie van Transport en Duurzame Mobiliteit heeft onlangs 10 miljoen EUR vrijgemaakt voor de uitvoering door gemeenten van nieuwe programma's voor openbare deelfietsen en de uitbreiding van bestaande programma's¹⁰³. In Frankrijk hebben belanghebbenden een nationale strategie voor fietstoerisme opgesteld¹⁰⁴. In Duitsland ondersteunt de federale overheid via een speciaal financieringsprogramma diverse maatregelen om in het hele land het openbaar vervoer en fietsroutes met elkaar te verbinden. Dit heeft onder meer betrekking op beveiligde stallingen voor privéfietsen bij centrale openbaarvervoerstations en -haltes¹⁰⁵.

9. HOOFDSTUK VIII: DE GEGEVENSVERZAMELING OVER FIETSEN VERBETEREN

Het huidige gebrek aan EU-brede gegevens over fietsen, aan geharmoniseerde gegevensverzameling en aan methoden voor het monitoren van de voortgang veroorzaakt een aanzienlijke kenniskloof.

⁹⁹ De lidstaten kunnen echter besluiten om stedelijke en voorstedelijke passagiersvervoersdiensten per spoor vrij te stellen van deze specifieke regels inzake het vervoer van fietsen in treinen. Slechts zes lidstaten hebben de Commissie in kennis gesteld van een volledige (AT, HU, PT, RO, SK) of gedeeltelijke (FR) vrijstelling van deze regels voor deze diensten: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_en.

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports>.

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>.

¹⁰³ Artikel 47 van BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad: [BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad](https://www.boe.es/boe-datos/BOE-A-2025-1560-Real-Decreto-ley-1-2025-de-28-de-enero-por-el-que-se-aprueban-medidas-urgentes-en-materia-economica-de-transporte-de-seguridad-social-y-para-hacer-frente-a-situaciones-de-vulnerabilidad).

¹⁰⁴ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>.

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>.

Met de door de EU gefinancierde studie over de huidige stand van zaken en mogelijke ontwikkeling van fietsinfrastructuur in de Europese Unie (de “Cycling Counts”-studie) wordt beoogd **een EU-breed basisscenario voor fietsinfrastructuur** vast te stellen. In de studie wordt een methode beschreven voor het verzamelen van gegevens over fietsen en voor het monitoren van de voortgang met betrekking tot vier aspecten: het fietsnetwerk, het fietsgebruik, de veiligheid van fietsers en fietsgerelateerde diensten. Dankzij de voorlopige resultaten is op EU-niveau tot nu toe een totaal van meer dan **900 000 km aan fietspaden en -stroken** in kaart gebracht¹⁰⁶. De studie lijkt ook te bevestigen dat er grote verschillen bestaan tussen de gevonden nationale, regionale en lokale datasets wat betreft de geografische dekking en kwaliteitsparameters van infrastructuur. De gegevens over fietsen op nationaal, regionaal en lokaal niveau zijn gefragmenteerd. Dit beïnvloedt de gegevenskwaliteit en heeft aanzienlijke gevolgen voor de interoperabiliteit en bruikbaarheid van de gegevens op verschillende platforms. Uit de bevindingen blijkt hoe belangrijk het is om metadatapraktijken te standaardiseren teneinde de integratie en harmonisatie van gegevens te vergemakkelijken, en om uiteindelijk te waarborgen dat er in de hele EU alomvattende en consistente datasets zijn. Anderzijds is in het kader van de studie gemerkt dat in 18 van de 27 lidstaten inspanningen worden geleverd om nationale normen, platforms en datasets voor gegevens over fietsinfrastructuur vast te stellen. Hieruit blijkt dat er behoefte is aan begeleiding, samenwerking en harmonisatie, ook op EU-niveau.

Deze studie is grotendeels gebaseerd op en maakt deel uit van de voortdurende inspanningen van Eurostat om zowel de statistieken en verzameling van gegevens over fietsen te verbeteren als betere definities en indicatoren die relevant zijn voor fietsen te ontwikkelen. In 2024 is Eurostat, in samenwerking met de Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa (VN/ECE) en het International Transport Forum, begonnen met de herziening van de gemeenschappelijke vragenlijst en de woordenlijst voor vervoersstatistieken. Hierbij werd aandacht besteed aan aspecten als de wijze waarop statistieken over actieve en gedeelde mobiliteit moeten worden verzameld en vergelijkbare gegevens over fietsen moeten worden verzameld, en de definitie van “fietsinfrastructuur”. De gemeenschappelijke vragenlijst wordt momenteel bijgewerkt om er de variabelen over de verschillende soorten fietsinfrastructuur in op te nemen die vanaf 2026 moeten worden verzameld. Er worden ook bijgewerkte definities van de verschillende soorten fietsinfrastructuur vastgesteld, die tegen eind 2025 zullen worden opgenomen in de zesde editie van de woordenlijst voor vervoersstatistieken.

Fietsgerelateerde gegevens zullen naar verwachting toegankelijker worden dankzij de uitvoering van de gedelegeerde verordening betreffende multimodale reisinformatiediensten¹⁰⁷ en de aankomende uitvoeringsverordening inzake indicatoren van stedelijke mobiliteit in het kader van de TEN-T-verordening. Op grond van de gedelegeerde verordening betreffende multimodale reisinformatiediensten moet informatie over alle vormen van lijnvervoer, vervoer op aanvraag en persoonlijk vervoer verplicht toegankelijk worden gemaakt via de nationale toegangspunten (NAP's)¹⁰⁸. Deze verplichting geldt voor gegevens die al in digitaal formaat bestaan, met inbegrip van bepaalde fietsgerelateerde gegevens. De Commissie ondersteunt in

¹⁰⁶ Belangrijkste resultaten op EU-niveau: 303 346 kilometer aan fietspaden, 30 080 kilometer aan fietsstroken en 581 021 kilometer aan fietsvriendelijke rijstroken voor gemengd verkeer: totale lengte van het netwerk: 914 447 kilometer.

¹⁰⁷ Gedelegeerde Verordening (EU) 2024/490 van de Commissie van 29 november 2023 tot wijziging van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten (PB L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj).

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en.

het kader van NAPCORE¹⁰⁹, dat wordt medegefinancierd door de Connecting Europe Facility, initiatieven om de toegankelijkheid van gegevens via de NAP's te verbeteren. NAPCORE heeft onder meer betrekking op gegevens over fietsenstallingen, realtime gegevens over fietsen en gegevens over fietsinfrastructuur.

De maatregelen met betrekking tot fietsinfrastructuur en mobiliteitsplanning in het kader van het jaarlijks werkprogramma van de Unie voor Europese normalisatie¹¹⁰ omvatten specifiek de ontwikkeling van Europese normen voor het fietsnetwerk om realtime routeplanning mogelijk te maken. Dergelijke maatregelen optimaliseren bovendien de fietsinfrastructuur en verbeteren het verkeersbeheer door gegevens over fietsnetwerken, fietsenstallingen en het gedrag van fietsers te standaardiseren.

De EGUM heeft verschillende soorten nationale maatregelen geïdentificeerd die bijdragen aan het inzicht in fietstrends en -infrastructuur en in het gedrag van fietsgebruikers, waaronder nieuwe datasets, studies en instrumenten waarmee de verzameling en analyse van gegevens systematisch kunnen worden verbeterd. Zo heeft de Zweedse vervoersautoriteit (Trafikverket) een verslag gepubliceerd¹¹¹ waarin de bestaande nationale gegevens over de ontwikkelingen op fietsgebied van de afgelopen jaren zijn gebundeld. Het verslag geeft een duidelijker beeld van de trends op het gebied van fietsgebruik, de beschikbaarheid van fietsinfrastructuur en de fietsveiligheid, zodat empirisch onderbouwde beleidsvorming op nationaal niveau mogelijk wordt. Twee door de EU gefinancierde, op slim fietsen gerichte projecten leverden ook nuttige inzichten op: MegaBITS¹¹² en MERIDIAN¹¹³. In het kader van deze projecten werd een Europese routekaart voor slim fietsen¹¹⁴ ontwikkeld, aan de hand waarvan een datagestuurde strategie kon worden geformuleerd voor de integratie van digitale hulpmiddelen in de fietsinfrastructuur en het fietsbeleid in de hele EU.

10. CONCLUSIE

De Europese verklaring over fietsen vormt een essentiële mijlpaal op weg naar erkenning van de rol van de fiets in het vervoersbeleid van de EU. Veel van de initiatieven en voorbeelden die in dit verslag worden beschreven, kunnen niet uitsluitend worden aangemerkt als een direct gevolg van de verklaring, maar het aantal en de verscheidenheid aan maatregelen getuigen wel van een groeiend dynamisme en van een toenemende erkenning van de positieve resultaten van fietsbeleid en -maatregelen.

Het is nog te vroeg om de langetermijneffecten van de verklaring te beoordelen, maar er zijn al veelbelovende trends waargenomen. Met verdere monitoring op EU-, nationaal en lokaal niveau zal de voortzetting van de toepassing van de in de verklaring vastgelegde beginselen in de toekomst waarschijnlijk nog meer positieve resultaten opleveren. Dit zal een snelle verschuiving mogelijk maken naar een duurzamere, toegankelijker, betaalbaardere, veiligere en gezondere mobiliteit, met een hoge toegevoegde waarde voor de EU en voor haar economie.

Er is brede waardering voor de opgezette speciale platforms voor de uitwisseling van ervaringen en beste praktijken op het gebied van fietsen via de onlangs opgerichte nationale

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Het jaarlijkse werkprogramma van de Unie voor Europese normalisatie voor 2025 (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818.

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dswid=-7502>.

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>.

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>.

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf

contactpunten voor fietsen (uitwisseling tussen de lidstaten) en via de deskundigengroep voor stedelijke mobiliteit (uitwisseling met belanghebbenden). Dergelijke initiatieven zullen waarschijnlijk resulteren in vruchtbare samenwerking.

De vooruitgang die is geboekt bij de uitvoering van de verbintenissen uit elk van de acht hoofdstukken van de verklaring, varieert. Voor fietsbeleid, -infrastructuur en -investeringen is de uitvoering verder gevorderd dankzij het langetermijnkarakter van deze aspecten, de goede praktijken die in verschillende lidstaten al worden toegepast, en de tot nu toe opgedane ervaring.

Er moet echter nog meer gebeuren.

De meeste lidstaten hebben een beleid en maatregelen inzake fietsen. De overige lidstaten worden aangespoord deze ook te ontwikkelen. Bovendien worden alle lidstaten verzocht optimaal gebruik te maken van de beschikbare financieringsmogelijkheden die de EU biedt, bijvoorbeeld via het sociaal klimaatfonds.

Met betrekking tot de fietsinfrastructuur in de EU vereisen de volgende verbeterpunten aandacht: i) logistieke fietsinfrastructuur (bijvoorbeeld microhubs), ii) veilige fietsenstallingen, iii) oplaadinfrastructuur in gebouwen, iv) infrastructuur voor het vervoer van fietsen in treinen, en v) de algehele veiligheid van fietsinfrastructuur. Aangescherpte veiligheidsmaatregelen, bijvoorbeeld met betrekking tot het ontwerp van infrastructuur en striktere handhaving, zijn van groot belang om het aantal verkeersdoden en -gewonden onder fietsers drastisch te verminderen. Bovendien moet bij het ontwerpen van fietsinfrastructuur ook rekening worden gehouden met de aanpassing van fietsinfrastructuur aan de klimaatverandering.

De eerste stap om meer inzicht te krijgen in deze problemen en om te beoordelen of een gezamenlijke, op EU-niveau gecoördineerde actie meerwaarde zou opleveren, is het opstellen van een overzicht van maatregelen ter bestrijding van fietsdiefstal in de EU.

Om de geboekte voortgang regelmatig te blijven beoordelen, moeten systematischer uitgebreidere gegevens worden verzameld en gemonitord, met gestructureerde bijdragen van overheidsinstanties, belanghebbenden en het bedrijfsleven. Daarnaast zal de verschaafing van gegevens over fietsen uit hoofde van Gedelegeerde Verordening 2024/490 van cruciaal belang zijn. De benutting van de resultaten van de Cycling Counts-studie zal bovendien van groot belang zijn om de ontwikkeling van fietsinfrastructuur in Europa te monitoren.

Ten slotte moet, om aanzienlijk sneller vorderingen te kunnen maken, ook verdere aandacht worden besteed aan onderwerpen als inclusiviteit en samenwerking met de sector.