

### Maatregelen op gemeentelijk niveau

4.13 Om te zorgen voor een efficiënt en aantrekkelijk openbaar vervoer en om de overlast in stedelijke gebieden van het autoverkeer en het wegtransport terug te dringen moeten het ruimtelijkeordeningsbeleid en de verkeersplanning worden geïntegreerd, waarbij het doel is het verkeer in te dammen en het gebruik van milieuvriendelijk vervoersmiddelen te stimuleren. Hiertoe moet eerst worden gekeken naar de afzonderlijke verkeersmodaliteiten en -doelstellingen in steden en omliggende gebieden.

4.14 Nadat de doelstellingen in volgorde van belangrijkheid zijn gerangschikt en op basis daarvan strategieën zijn ontwikkeld, moeten gemeenten een breed scala aan politieke en voorlichtingsmaatregelen uitvoeren.

4.15 Lokale en regionale overheden moeten duidelijke doelstellingen bepalen: hoe en hoeveel moet het aandeel van het

openbaar vervoer, het fiets- en het voetgangersverkeer worden verhoogd en dus het absolute aandeel van het gemotoriseerde eigen vervoer worden verminderd. Om dit te kunnen realiseren is het belangrijk dat ruimtelijkeordeningsbevoegdheden en financieringsbevoegdheden worden geïntegreerd.

4.16 Bij een toekomstgerichte planning van het openbaar vervoer als onderdeel van de openbare dienstverlening moet ook rekening worden gehouden met de aanleg van bijvoorbeeld trajecten en haltes/stations.

4.17 Voor een goed openbaarvervoerssysteem is de inbreng van burgers en gebruikersverenigingen in het planningsproces van groot belang. Lokale en regionale overheden doen er daarom goed aan om bij de uitbreiding van hun openbaar vervoer op grote schaal met burgers te overleggen.

Brussel, 25 april 2007

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Dimitris DIMITRIADIS

## Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over „De bevordering van grensoverschrijdend fietsverkeer”

(2007/C 168/18)

In een brief d.d. 7 november 2006 heeft het Duitse ministerie van verkeer in het kader van het Duitse voorzitterschap van de EU het EESC verzocht overeenkomstig artikel 262 van het EG-Verdrag een advies op te stellen over het onderwerp: *De bevordering van grensoverschrijdend fietsverkeer*.

Op 21 november 2006 heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité besloten de gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden te belasten.

Gezien de urgentie van de werkzaamheden heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité tijdens zijn op 25 en 26 april 2007 gehouden 435e zitting (vergadering van 25 april) de heer Simons als algemeen rapporteur aangewezen en het volgende advies met 128 stemmen vóór en 2 stemmen tegen, bij 8 onthoudingen, goedgekeurd.

### 1. Conclusies

1.1 Er is (nog) geen Europees fietsbeleid. Wel ondersteunt de Europese Commissie via subsidieprogramma's onderzoek, ontwikkeling en implementatie van projecten in het kader van duurzaam mobiliteitsbeleid en energiegebruik.

1.2 Het EESC beveelt aan het fietsen te integreren in het vervoers- en infrastructuurbeleid in het algemeen en het in het bijzonder al een stevige aandachtspostie in het komende Groenboek voor stedelijk verkeer te geven.

1.3 In Europa dient in elke trein, dus ook in de internationale hogesnelheidstreinen, een ruimte voor het meenemen van, onder andere, fietsen verplicht aanwezig te zijn.

1.4 Er moeten *minimum*-kwaliteitseisen komen waaraan fietsinfrastructuur, die met behulp van Europese subsidies wordt aangelegd, moet voldoen.

1.5 Het EESC beveelt aan ook EU-subsidiebudgetten voor de aanleg en onderhoud van fietsinfrastructuur beschikbaar te stellen. In de praktijk is in Europese steden en landen al bewezen dat die infrastructuur goed voldoet.

1.6 De Europese Commissie dient de uitwisseling van kennis, *good practices* en bewustwordingsacties voor het fietsen te blijven c.q. te gaan subsidiëren en het integreren van fietsbeleid (bijvoorbeeld intermodaliteit tussen fiets en openbaar vervoer) in alle door de Europese Commissie gesubsidieerde projecten op het gebied van verkeer verplicht te maken.

1.7 Het opstellen en uitvoeren van adequate veiligheidsregels zowel voor de fietser en zijn vervoermiddel alsook voor de fietsinfrastructuur en het overige verkeer dienen, ook Europees, te worden gestimuleerd.

1.8 Bij de verdere ontwikkeling van Europees beleid op de terreinen ruimtelijke ordening, waaronder het stedelijk bouwbeleid, milieu, economie, gezondheid, opvoeding en educatie zou het fietsbeleid ook moeten worden geïntegreerd.

1.9 De Europese Commissie zou monitoring van en dataverzamelingen over fietsen in Europa goed moeten organiseren en de harmonisatie van onderzoeksmethoden stimuleren

1.10 De Europese Commissie moet doorgaan met het subsidiëren van het tot stand brengen van EuroVelo-Routes zodat een compleet Europees FietsRoutes-Netwerk, een TEN (Trans-EuropeanNetwork) voor fietsen, ontstaat.

1.11 Het is aan te bevelen dat een Europese organisatie, gesubsidieerd door de Europese Commissie, de regie- en secretariaatsrol voor het EuroVelo-netwerk en voor de verschillende EuroVelo-routes, die als project eindigen, op zich neemt om te waken over de voortzetting van onderhoud aan de infrastructuur en informatievoorziening aan fietsers vanuit een centraal punt.

## 2. Inleiding

2.1 Het Duitse ministerie van verkeer heeft in het kader van het Duitse voorzitterschap van de EU aan het EESC gevraagd een verkennend advies uit te brengen over grensoverschrijdend fietsverkeer. Het Duitse ministerie werpt een drietal vragen op.

2.2 In dit verkennend advies wordt eerst ingegaan op de stand van zaken van het fietsbeleid in de EU (ministeriële vraag 3), waarbij het accent zal liggen op het fietsen als vervoersmodaliteit in het dagelijks leven. Vervolgens worden mogelijkheden besproken om de grensoverschrijdende infrastructuur voor fietsverkeer te verbeteren (ministeriële vraag 2) en de Europese samenwerking om de uitbouw van het routenetwerk gestalte te geven (ministeriële vraag 1). Bij de laatste twee vragen staat het fietstoerisme centraal.

## 3. De stand van zaken van het fietsbeleid in de EU

3.1 Fietsbeleid is voor de EC tot nu nauwelijks een *zelfstandig* thema. De fiets kwam in het verleden op Europees niveau vooral in het kader van de milieuproblematiek aan de orde, nadat vooral vanuit de milieubeweging werd aangedrongen op een

beter fietsbeleid vanwege de nadelen van het groeiende autoverkeer. Zo riep Commissaris voor milieu Ritt Bjerregaard in een 12 punten-programma <sup>(1)</sup> de lokale overheden in Europa op tot een fietsvriendelijk beleid.

3.2 Het Witboek Vervoer van 2001 en zijn tussentijdse evaluatie in 2006 focust op andere modaliteiten. De reactie van het Europees Parlement <sup>(2)</sup> op het Witboek behelst wel een oproep aan de Europese Commissie om meer te investeren in de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor fietsers.

3.3 De huidige Commissaris voor verkeer, Jacques Barrot, benadrukte in zijn toespraak tijdens de Euro-Velo-city-conferentie 2005 in Dublin dat de EC ondanks het subsidiariteitsprincipe een rol moet spelen in het bevorderen van fietsen in Europa. Fietsen kan een grotere rol spelen om het doel van de beoogde nieuwe balans van de verkeersmodaliteiten te bereiken. Voor de Europese Commissie ziet hij een rol weggelegd: subsidieprogramma's, verbetering van de verkeersveiligheid en informatie aan beslissers en samenwerking.

3.4 De Europese Commissie ondersteunt in het kader van onderzoek en ontwikkeling het CIVITAS (City VITALity Sustainability) initiatief. Tot nu toe zijn in 36 steden, verdeeld over 17 landen, acties gericht op een meer duurzaam stedelijk verkeerssysteem geïmplementeerd. Eén van de acht ontwikkelde categorieën van integrale oplossingen heeft betrekking op de bevordering van een leefstijl met minder autogebruik en bijvoorbeeld meer fietsen <sup>(3)</sup>. In het Intelligent-Energy Europe Programme ondersteunt de Europese Commissie STEER-projecten, die duurzaam energiegebruik in verkeer en transport moeten bevorderen. Twee projecten daarvan zijn op de uitwisseling van kennis op het gebied van fietsbeleid gericht <sup>(4)</sup>.

3.5 De Europese Commissie roept in het Groenboek „Bevorderen van gezonde voeding en lichaamsbeweging: een Europese dimensie voor de preventie van overgewicht, obesitas en chronische ziekten” <sup>(5)</sup> op om antwoorden te geven op de vragen, hoe overheidsbeleid kan verzekeren dat dagelijkse lichamelijke beweging in de dagelijks routine wordt geïntegreerd. Ook roept ze op welke maatregelen, bijvoorbeeld de inrichting van woonwijken, nodig zijn voor de ontwikkeling van leefmilieus die beweging bevorderen.

3.6 Vele antwoorden op deze vragen zijn reeds ontwikkeld binnen de „fietswereld”. Experts brengen het fietsen steeds meer met het thema gezondheid in verband. Trouwens niet alleen

<sup>(1)</sup> Europese Commissie, DG XI: „Cycling: the way ahead for towns and cities”, Luxemburg, 1999.

<sup>(2)</sup> Resolutie van 12 februari 2003 — EP commissie voor regionaal beleid, vervoer en toerisme, Rapporteur: Juan de Dios Izquierdo Collado, 9 december 2002, Verslag over het Witboek van de Commissie: „European transport policy for 2010: time to decide”, FINAL A5-0444/2002; <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2002-0444+0+DOC+WORD+V0//EN&language=EN>.

<sup>(3)</sup> zie [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org).

<sup>(4)</sup> zie: [www. http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer\\_en.htm#policy](http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy).

<sup>(5)</sup> COM(2005) 637 final.

omdat fietsen kan bijdragen tot de gezonde hoeveelheid dagelijkse beweging. Gesignaleerd is dat fietsen enerzijds in het kader van het milieubeleid bij kan dragen tot reductie van het fijnstofgehalte in de lucht van stedelijke gebieden, anderzijds wordt het fietsen ook bedreigd door het slechte imago van de kwaliteit van de lucht in stedelijke gebieden.

3.7 Met de ontwikkeling van een steeds integraler wordend mobiliteitsmanagement groeide ook de aandacht voor de voordelen die de fiets biedt bij het oplossen van de fileproblematiek. Naast het dagelijks woon-werk blijkt ook het sociaal-recreatieve autoverkeer een groot aandeel te hebben in het veroorzaken van congestie. Onder andere vanwege de schaalvergroting (zoals fusies van ziekenhuizen; grote woonwijken aan de rand van de stad) en de daardoor veroorzaakte langer wordende afstanden. De keuze voor de fiets dreigt dan minder aantrekkelijk te worden.

3.8 Een veel voorkomend probleem is dat nieuwe of uitgebreide infrastructuur voor het inlandvervoer tot doorsnijding van bestaande of in toekomst nog aan te leggen fietsroutes leidt en daardoor onoverbrugbare of hinderlijke barrières voor fietsers worden, ook voor de recreatieve fietser die door grote verkeersinfrastructuur als het ware opgesloten wordt in zijn woonwijk of stad. Daarop zou gelet moeten worden en moeten er oplossingen komen bij nieuwe infrastructuur voor vooral auto en trein. Daar waar dat technisch mogelijk is, zou ook tegelijk bij dergelijke nieuwe infrastructuur een fietspad moeten worden aangelegd.

3.9 In dit verband is ook te noemen dat er instrumenten, zoals minimum kwaliteitsstandaards, zouden moeten komen voor fietsinfrastructuur die met Europese subsidies wordt aangelegd. Om in de binnenstad een aangenaam verblijfsklimaat te creëren hanteren steden als *pull* maatregelen goede, comfortabele en veilige fietsverkeersinfrastructuur waaronder fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad.

3.10 Binnen Europa geldt Nederland als hét fietsland en dus als gidsland. Deze naam heeft Nederland niet alleen te danken aan het grootste aandeel fietsmobiliteit in Europa, maar ook aan het Masterplan Fiets (1990 — 1997). Andere Europese landen volgden het Nederlandse voorbeeld en raakten overtuigd van de aandacht en (ook financieel) commitment van de nationale overheid voor goed fietsbeleid.

3.11 Het Nederlandse Masterplan Fiets bracht door het denken in wegen (trips) goed in beeld dat goed fietsbeleid niet alleen voor goede (comfortabele, snelle en veilige) fietspaden moet zorgen, maar ook aandacht moet besteden aan het veilig en comfortabel kunnen parkeren van de fiets in of bij de woning, bij het station, bij openbare vervoersknooppunten en bushaltes en bij de eindbestemming.

3.12 De *European Conference of Ministers of Transport* (ECMT) heeft enkele jaren geleden een overzicht over het nationale

verkeersbeleid van de ECMT lidstaten laten maken <sup>(6)</sup>. Uit dit overzicht blijkt dat slechts enkele landen geen nationaal fietsbeleid hebben <sup>(7)</sup>. Uiteraard is de omvang, status en impact van het nationale beleid in de verschillende landen verschillend. Als gemiddeld aandeel van de fiets in het totale aantal verplaatsingen binnen Europa noemt de ECMT 5 %. Maar landen als Denemarken (18 %) en Nederland (27 %) bewijzen dat een veel groter aandeel mogelijk is <sup>(8)</sup>.

3.13 Deze verschillen op nationaal niveau, met ook nog verschillen op lokaal niveau, bewijzen dat het fietsgebruik door beleid van de overheden beïnvloed kan worden. Het groeipotentieel bestaat vooral in de overstap naar de fiets vanuit het individueel autogebruik bij verplaatsingen tot 5 à 8 km. Het aandeel van de auto in deze korte verplaatsingen is in Europa thans meer dan 50 %. Zelfs onder de 2 km is het aandeel van de auto nog 30 % <sup>(9)</sup>.

3.14 Het fietsbeleid richt zich vooral op de overname van deze korte verplaatsingen door de fiets. Maar de aandacht gaat inmiddels ook al naar grotere afstanden; er wordt nagedacht over extra snelle, doorgaande fietsroutes in de grootstedelijke gebieden voor langere afstanden.

3.15 De groeipotentie van het fietsgebruik op de korte afstanden is de basis voor berekeningen ten aanzien van de bijdrage die goed fietsbeleid aan het bestrijden van klimaatverandering kan leveren. Volgens recente berekeningen is bijvoorbeeld in Nederland het aandeel van korte autoritten (< 7,5 km) gerelateerd aan de totale uitstoot van het autoverkeer zo'n 6 % <sup>(10)</sup>.

3.16 De fiets, in eigendom, geleend of gehuurd, kan bijdragen tot een hoger gebruik van het openbaar vervoer. De fiets vergroot immers de cirkel om het station, de bushalte of zijn verblijfplaats waarbinnen de reiziger binnen enkele minuten een halte of vice-versa zonder auto kan bereiken.

3.17 De verschillen tussen de verschillende Europese landen wat het aandeel van de fiets in het aantal verplaatsingen betreft zijn niet verklaarbaar vanuit louter sociale-, geografische, klimatologische en culturele omstandigheden, hoewel die natuurlijk ook een rol spelen <sup>(11)</sup>. Een factor van betekenis blijkt in fietslanden het grote belang van verenigingen te zijn die zich voor goed fietsbeleid inzetten. Aan hen zijn vaak de initiatieven te danken om tot nationale masterplannen te komen.

<sup>(6)</sup> ECMT, National Policies to Promote Cycling, (Implementing sustainable urban travel policies: moving ahead), OECD Publications Service, 2004.

<sup>(7)</sup> ECMT, National Policies to Promote Cycling, blz. 43.

<sup>(8)</sup> ECMT, National Policies to Promote Cycling, blz. 20.

<sup>(9)</sup> ECMT, National Policies to Promote Cycling, blz. 24.

<sup>(10)</sup> Zie <http://www.fietsersbond.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=1>.

<sup>(11)</sup> In Nederland is de laatste jaren onderzoek op gang gekomen naar het gegeven dat uit bijvoorbeeld Marokko naar Nederland geëmigreerde inwoners (ook in 2de generatie) gemiddeld beduidend minder fietsen dan autochtone Nederlanders. Zie: Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht, Fietsberaad-publicatie nummer 11a, november 2006. zie: <http://www.fietsberaad.nl>.

3.18 Monitoring en evaluaties van fietsbeleid op Europees niveau worden helaas gehinderd door het gebrek aan bruikbaar en toegankelijk statistisch materiaal. Niet alleen de verenigingen maar ook de ECMT pleiten voor betere dataverzamelingen over fietsbeleid en fietsgebruik<sup>(12)</sup> (voetnoot 9). Het niet langer opnemen van belangrijke statistieken over fietsgebruik in het Statistical pocketbook „EU Energy and transport in Figures” is met veel onbegrip ontvangen.

3.19 Terwijl GPS ondersteunde navigatiesystemen voor de auto inmiddels vrij gangbaar zijn komt het aanbod van navigatiesystemen die alle fietsverbindingen bevatten moeilijker op gang omdat het digitale basiskaartmateriaal meestal niet de fietsverbindingen bevat of weergeeft en deze dus nog geïnventariseerd en gedigitaliseerd moeten worden. In fietslanden is op dat gebied wel veel in beweging, zoals het aanbieden van fietsrouteplanners op het internet<sup>(13)</sup>.

3.20 De Europese fiets- & onderdelenindustrie heeft naar schatting een omzet van 8 500 000 000 Euro en er werken (direct en indirect) circa 130 000 mensen. Daar komen dan nog de meer dan 25 000 winkels en verdelers en hun personeel bij<sup>(14)</sup>. Buiten beschouwing blijft dan nog het hoogtechnologisch onderzoek. De economische betekenis van het fietstoeisme groeit, vooral ook in economisch zwakkere regio's, waar langs lange-afstandsroutes kleinschalige bedrijvigheid van het fietstoeisme profiteert<sup>(15)</sup>.

3.21 Er is tot nu toe geen Europees beleid voor fietsen. Het Groenboek voor stedelijk verkeer, dat de Europese Commissie voorbereidt, zal — zo is aangekondigd door de Commissie — ook ingaan op fietsen. Dit biedt dé kans om het gebrek aan Europees fietsbeleid en zijn integratie in de andere beleidsterreinen te compenseren door te beginnen fietsen als belangrijke vorm van verkeer in de steden daarin op te nemen.

3.22 In het verkennende advies „Verkeer in stedelijke en grootstedelijke gebieden” — TEN 276, CESE 273/2007 — wordt naast de bevordering van het fiets- en voetgangersverkeer (par. 3.3.3) ook ingegaan op de coördinatie van de vervoersplanning en het bouwbeleid (par. 3.3) Integratie van het fietsbeleid in dat bouwbeleid zal tot stand moeten komen

#### 4. Verbetering van de grensoverschrijdende infrastructuur voor fietsverkeer

4.1 Problemen in het grensoverschrijdend fietsverkeer binnen Europa doen zich vooral voor als de fietser zijn eigen fiets mee

wil nemen naar het buitenland en daarbij gebruik wil maken van de internationale hogesnelheidstreinen. De internationale hogesnelheidstreinen zijn voor fietstoeristen een belangrijke infrastructuur. In Europa is het thans grotendeels echter niet mogelijk de fiets in dergelijke treinen mee te nemen.

4.2 Terwijl het fietstoeisme stijgt en door de EC en nationale en regionale overheden gericht als duurzame en met name voor economisch gezien zwakkere regio's belangrijke vorm van toerisme wordt bevorderd, worden fietstoeristen erg belemmerd om voor de trein als vervoermiddel naar de vakantieregio of de startregio van hun internationale fietsvakantie te kiezen. Waar het voor luchtvaartmaatschappijen geen probleem blijkt te zijn de fiets van de toerist te vervoeren, de meeneem mogelijkheden van fietsen op veerboten goed zijn (hoewel de fietsroutes en de bewegwijzering voor fietsers van en naar de havens niet altijd voldoen), verzetten de treinmaatschappijen zich tegen het meenemen van fietsen in internationale hogesnelheidstreinen.

4.3 Met de grote meerderheid waarmee het Europees Parlement in januari 2007<sup>(16)</sup> stemde voor de verplichting om in elke trein in Europa een multifunctioneel gedeelte te hebben ten behoeve van het meenemen van bijvoorbeeld rolstoelen, ski's en *fietsen* is een oplossing voor dit probleem in het grensoverschrijdend fietsverkeer in zicht. Het is aan te bevelen dat in Europa in elke trein, dus ook de internationale hoge snelheidstreinen, een ruimte voor het meenemen van fietsen verplicht aanwezig moet zijn.

4.4 De verkeersveiligheid voor fietsers is zeer verschillend in de Europese landen. Dit is vooral een gevolg van ontbrekende specifieke fietsinfrastructuur in landen, waar fietsers op de auto-rijbaan moeten rijden die door het auto- en vrachtverkeer met 50 km/h, 80 km/h of zelfs nog hogere snelheden wordt gebruikt. Dit weerhoudt de eigen bevolking ervan om te fietsen. Het opstellen en uitvoeren van adequate veiligheidsregels zowel voor de fietser en zijn vervoermiddel als voor de fietsinfrastructuur en het overige verkeer dienen, ook Europees, te worden gestimuleerd.

4.5 Ook is de kwaliteit van de wel aanwezige fietsinfrastructuur verschillend. Fietstoeristen gaan minder naar landen die zij als onveilig ervaren als ze thuis veiligere infrastructuur gewend zijn. Het is aan te bevelen om te komen tot *minimum*-kwaliteits-eisen (bijvoorbeeld breedte van de fietspaden, ook voor andere niet-standaardfietsen<sup>(17)</sup>; bewegwijzering) waaraan fietsinfrastructuur, die met behulp van Europese subsidies wordt aangelegd, en subsidiebudgetten voor de aanleg van fietsinfrastructuur, waarvan in de praktijk in Europese steden en landen al bewezen is, dat die goed voldoet, beschikbaar te stellen.

4.6 Hoewel de grote verschillen in het aandeel van de fiets in het aantal verplaatsingen in de verschillende Europese landen en steden ook een gevolg zijn van sociale, geografische, klimatologische en culturele verschillen, is vooral verschillend verkeersbeleid de veroorzaker van verschillend fietsgebruik. Daarom zijn

<sup>(12)</sup> Zie ECMT, National Policies to Promote Cycling, blz. 24.

<sup>(13)</sup> Zie voor voorbeelden: [www.radroutenplaner.nrw.de](http://www.radroutenplaner.nrw.de) en <http://www.fietsersbond.nl/fietsrouteplanner>.

<sup>(14)</sup> Volgens een schatting voor het jaar 2003 van COLIBI (Vereniging van de Europese fietsindustrie) en COLIPED (Vereniging van de Europese industrie van tweewielersonderdelen en -accessoires).

<sup>(15)</sup> Bron: Presentatie van Les Lumsdon op de slotconferentie van de North Sea Cycle Route, 9 november 2006, over toerisme, economische ontwikkeling en Europese subsidies; zie: <http://www.northsea-cycle.com> en [http://www.uclan.ac.uk/facs/lbs/research/institutes\\_and\\_centers/transport/docs/Northseacycleconf.doc](http://www.uclan.ac.uk/facs/lbs/research/institutes_and_centers/transport/docs/Northseacycleconf.doc).

<sup>(16)</sup> Zie <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0005+0+DOC+XML+V0//EN>.

<sup>(17)</sup> Bijvoorbeeld: tandems, bakfietsen, aërodynamische ligfietsen en driewielige overdekte fietsen.

de uitwisseling van kennis, good practices en bewustwordingsacties voor het fietsen van groot belang. Het is aan te bevelen dat de Europese Commissie deze uitwisseling van kennis, good practices en bewustwordingsacties blijft c.q. gaat subsidiëren en het integreren van fietsbeleid (bijvoorbeeld intermodaliteit tussen fiets en openbaar vervoer) in alle door de Europese Commissie gesubsidieerde projecten op het gebied van verkeer verplicht maakt.

4.7 Fietsen staat dicht bij de mensen en is als onderdeel van een gezonde en duurzame levensstijl gebaat bij de integratie van fietsbeleid in andere beleidsterreinen dan verkeer alleen. Het is aan te bevelen bij de verdere ontwikkeling van Europees beleid niet alleen bij het vervoers- en infrastructuurbeleid maar ook op de terreinen ruimtelijke ordening, waaronder het stedelijk bouwbeleid, milieu, economie, gezondheid, opvoeding en educatie het fietsbeleid te integreren. Mede daarom is ook aan te bevelen dat de Europese Commissie monitoring van en dataverzamelingen over fietsen in Europa goed organiseert en harmonisatie van onderzoeksmethoden stimuleert.

### 5. Europese samenwerking bij de uitbouw van het EuroVelo-route-netwerk

5.1 EuroVelo is een project dat door de ECF in 1995 werd geïnitieerd<sup>(18)</sup>. Het doel is de ontwikkeling van 12 internationale lange-afstandsfietroutes door heel Europa heen, zowel in de EU-lidstaten als daarbuiten. De totale lengte van de voorgestelde routes is 66 000 km. De routes zijn grotendeels gebaseerd op reeds bestaande lokale en regionale routes. Het continentale perspectief van het project, de visie van een pan-Europees netwerk van fietsroutes is sinds de start van het project van grote wervende meerwaarde gebleken.

5.2 Het heeft lokale, regionale en nationale overheden geïnspireerd tot samenwerking om internationale lange-afstandsfietroutes te creëren. Vorig jaar werd de EuroVelo 6 „Atlantic Ocean — Black Sea” geopend. INTERREG-gelden hebben bij de totstandkoming van deze routes een grote rol gespeeld. Dat geldt ook voor de zogenaamde North Sea Cycle Route dat als INTERREG-project eind 2006 eindigde en door de ECF als EuroVelo 12 wordt beschouwd.

5.3 De visie achter EuroVelo is om — vergelijkbaar met het spoor- en autowegennetwerk als TEN (TransEuropeanNetwork) — een erkend TransEuropeanCyclerouteNetwork te creëren en te onderhouden. Het is evident dat dit niet zozeer in het kader van Europees verkeersbeleid maar ten behoeve van het toerisme en de ontwikkeling van regio's in Europa wenselijk is. Naast een duurzame regie en routecoördinatie van en informatievoorziening over de routes is uiteraard het verder vervolmaken van het

netwerk een grote opgave. Gebleken is dat de in 2002 gepubliceerde richtsnoeren over alle belangrijke aspecten bij het creëren van een EuroVelo route van grote waarde zijn om desinvesteringen te voorkomen. Het is aan te bevelen dat de Europese Commissie doorgaat met het subsidiëren van het tot stand brengen van EuroVelo Routes zodat een compleet Europees Fiets Routes Netwerk, een TEN voor fietsen, ontstaat.

5.4 De discussies binnen de partners van de North Sea Cycle Group over de vraag hoe de continuïteit van de route, de marketing daarvan en de samenwerking tussen het grote aantal projectpartners (ca. 70 regio's in acht landen) in de toekomst kan worden gegarandeerd, heeft nog niet tot een antwoord geleid. Deze vraag speelt ook bij andere internationale lange-afstandsfietroutes die met projectfinanciering (vaak 50 % EU-geld) tot stand zijn gekomen en voor de regie van de samenwerking en de gezamenlijke marketing geen oplossing hebben.

5.5 Een veelbesproken oplossingsrichting is de regie, route-coördinatie en het secretariaat van een route na de totstandkoming van de infrastructurele werken aan de route en de bewegwijzering te laten verzorgen door een Europese organisatie als de Europese Fietsersbonden Federatie (European Cyclists Federation, ECF), naar het voorbeeld van organisaties op nationaal niveau. Volgens de ECF is de duurzame instandhouding van de kwaliteit van de routes ná het einde van de totstandkomingsfase een belangrijk vraagstuk, dat op het internationale, het Europese niveau, moet worden opgelost. Het is aan te bevelen dat een Europese organisatie de regie- en secretariaatsrol voor het EuroVelo netwerk en voor de verschillende EuroVelo routes, die als project eindigen, op zich neemt om te waken over de voortzetting van onderhoud aan de infrastructuur (inclusief bewegwijzering) en informatievoorziening aan fietsers vanuit een centraal punt (inclusief informatie over waar hulp in geval van pech of nood te verkrijgen is) te bevorderen. Zoals bij vele Europese initiatieven en samenwerking zal financiële ondersteuning vanuit de EU hierbij noodzakelijk zijn.

5.6 De ECF zelf heeft ondanks beperkte middelen de inzet voor het EuroVelo project geïntensiveerd om voor dit probleem een oplossing te ontwikkelen en tot stand doen komen. Onderdeel daarvan is de medewerking aan de verdere ontwikkeling van eenduidige, maar in alle landen goed toepasbare en aanpasbare bewegwijzering binnen het EuroVelo 6 project en het bevorderen van de erkenning van dit bewegwijzeringssysteem door de UNECE<sup>(19)</sup>. Het is aan te bevelen de toepassing van het binnen de EuroVelo 6 partnergroup ontworpen bewegwijzeringssysteem van de ECF formeel te erkennen en de implementatie daarvan te bevorderen.

Brussel, 25 april 2007

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Dimitris DIMITRIADIS

<sup>(18)</sup> Zie [http://www.ecf.com/14\\_1](http://www.ecf.com/14_1).

<sup>(19)</sup> Zie <http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html>.