Donderdag, 16 februari 2023

P9_TA(2023)0058

De ontwikkeling van een EU-fietsstrategie

Resolutie van het Europees Parlement van 16 februari 2023 over de ontwikkeling van een EU-fietsstrategie (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

Het Europees Parlement,

— gezien het "Fit for 55"-pakket van de Commissie van 14 juli 2021 betreffende de verwezenlijking van de Europese Green Deal,

— gezien de mededeling van de Commissie van 18 mei 2022, getiteld 'EU "Bespaar energie"' (COM(2022)0240),

— gezien de mededeling van de Commissie van 14 december 2021 getiteld "Het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit" (COM(2021)0811),

— gezien de mededeling van de Commissie van 9 december 2020 getiteld "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst" (COM(2020)0789),

— gezien Uitvoeringsverordening (EU) 2019/73 van de Commissie van 17 januari 2019 tot instelling van een definitief antidumpingrecht en tot definitieve inning van het voorlopige antidumpingrecht op elektrische fietsen van oorsprong uit de Volksrepubliek China ([1]),

— gezien het advies van het Europees Comité van de Regio's van 12 oktober 2016 getiteld "Een EU-stappenplan voor fietsen" ([2]),

— gezien Speciaal verslag nr. 6/2020 van de Europese Rekenkamer getiteld "Duurzame stedelijke mobiliteit in de EU: geen aanzienlijke verbetering mogelijk zonder inzet van de lidstaten",

— gezien de mededeling van de Commissie van 10 maart 2020: "Een nieuwe industriestrategie voor Europa" (COM(2020)0102),

— gezien de resolutie van het Europees Parlement van 20 januari 2021 over de herziening van de richtsnoeren voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) ([3]),

— gezien zijn resolutie van 6 oktober 2021 over het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 — Volgende stappen op weg naar "Vision Zero" ([4]),

— gezien de toespraak van 30 juni 2022 van uitvoerend vicevoorzitter van de Commissie Frans Timmermans tijdens de Fietstop in Kopenhagen,

— gezien het subsidiariteitsbeginsel en met name artikel 5, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

— gezien de verklaring van de lidstaten over de fiets als een klimaatvriendelijk vervoermiddel, die tijdens het Luxemburgse EU-voorzitterschap in oktober 2015 werd goedgekeurd,

---

([1]) PB L 16 van 18.1.2019, blz. 108.
([2]) PB C 88 van 21.3.2017, blz. 49.
([3]) PB C 456 van 10.11.2021, blz. 47.
([4]) PB C 132 van 24.3.2022, blz. 45.

— gezien de duurzameontwikkelingsdoelstellingen van de VN, met name doelstelling 11 inzake duurzame steden en gemeenschappen, waarin fietsen wordt gezien als een manier om steden en menselijke nederzettingen inclusiever, veiliger, veerkrachtiger en duurzamer te maken,

— gezien de verklaring van de Commissie van 7 juli 2022 in antwoord op de vraag aan de Commissie over de ontwikkeling van een EU-fietsstrategie (O-000025/2022 — B9-0017/2022),

— gezien artikel 132, lid 2, van zijn Reglement,

— gezien de ontwerpresolutie van de Commissie vervoer en toerisme,

A. overwegende dat vervoer een belangrijke bron van luchtverontreiniging is en dat duurzame vervoerswijzen, zoals fietsen, van essentieel belang zijn voor het verwezenlijken van de doelstellingen van de EU op het gebied van klimaat en vermindering van de vervuiling en voor het verwezenlijken van haar ambities in het kader van de EU-initiatieven "Bespaar energie" en REPowerEU;

B. overwegende dat fietsen vele voordelen oplevert, zoals een betere gezondheid, minder verkeerscongestie en geluidshinder, een betere luchtkwaliteit, economische groei en milieu- en sociale voordelen;

C. overwegende dat fietsen een relatief goedkoop vervoermiddel is, dat de meeste burgers zich kunnen veroorloven, en een duurzame economie bevordert;

D. overwegende dat er meer veilige fietsinfrastructuur nodig is om het potentieel van fietsen, een waardevol alternatief voor verplaatsingen over korte afstanden, te ontsluiten;

E. overwegende dat het fietsecosysteem van de EU al meer dan 1 000 kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) en 1 miljoen banen omvat en het aantal banen kan opschalen tot 2 miljoen tegen 2030; overwegende dat elektrische fietsen een kans bieden voor de groei van de fietsindustrie en het potentieel bieden om groene banen te creëren en omgeschoolde werknemers op te nemen uit andere sectoren;

F. overwegende dat het gebrek aan beveiligde parkeergelegenheden en aan maatregelen ter voorkoming van diefstal, alsook het ontbreken van fietspaden, worden beschouwd als de twee belangrijkste belemmeringen voor het aantrekken van nieuwe gebruikers en het volledig benutten van het fietspotentieel in steden;

1. is van mening dat fietsen moet worden erkend als een volwaardige vervoerswijze; verzoekt de Commissie een specifieke Europese fietsstrategie te ontwikkelen om het aantal gefietste kilometers in Europa te verdubbelen tegen 2030; verzoekt de Commissie te zorgen voor een geharmoniseerde verzameling van gegevens over fietsen, inclusief gegevens over de industrie;

2. merkt op dat fietsen is toegenomen als reactie op de COVID-19-pandemie en de stijgende prijs van fossiele brandstoffen sinds de illegale aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne; moedigt regionale en lokale overheden aan om te overwegen de fietsinfrastructuur die is aangelegd als reactie op de pandemie, in stand te houden via hun reguliere stedenbouwkundige processen, en om concrete maatregelen te nemen om fietsen naar behoren te integreren in hun kaders voor stedelijke mobiliteit, en erkent tegelijkertijd het potentieel ervan om bij te dragen aan een betere connectiviteit tussen voorstedelijke gebieden en stadscentra, met name via fietssnelwegen;

3. moedigt, met het oog op het bevorderen van multimodaliteit, de totstandbrenging aan van synergieën tussen fietsen en andere vervoerswijzen, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van meer plaatsen voor fietsen in treinen en het creëren van beter beveiligde parkeerplaatsen voor fietsen op stations en mobiliteitsknooppunten;

4. is van mening dat in het Europese beleid en de Europese steun terdege rekening moet worden gehouden met het mogelijk maken van fietsen bij de aanleg of modernisering van de TEN-T-infrastructuur, met inbegrip van de toevoeging, waar mogelijk, van fietspaden parallel aan spoorlijnen en binnenwateren;

5. moedigt de lidstaten en de lokale autoriteiten aan om aanzienlijk meer te investeren in de bouw van gescheiden fietsinfrastructuur, om regelingen voor betaalbare elektrische fietsen en het delen van fietsen op te nemen in de netwerken van hun mobiliteitsplannen en om fietsen te beschouwen als een essentiële oplossing voor de laatste kilometer in stedelijke knooppunten;

6. benadrukt het feit dat stedelijke infrastructuurplanning moet worden ontwikkeld met inachtneming van de verkeersveiligheidswetgeving van de EU, met inbegrip van de veiligheidsnormen voor fietsen; verzoekt de Commissie vaart te zetten achter haar werkzaamheden met betrekking tot de richtsnoeren inzake de kwaliteitseisen voor hoogwaardige en veilige fietsinfrastructuur waarin voorzien is in de RISM-richtlijn ([5]); onderstreept het feit dat de technologieën voor intelligente vervoerssystemen moeten worden verbeterd, zodat zij beter presteren met betrekking tot het herkennen van fietsers op de weg;

7. verzoekt de Commissie de fietsindustrie, met inbegrip van de productie van batterijen voor elektrische fietsen en de circulaire economie, en met name kmo's, te erkennen als legitieme partners in het mobiliteitsecosysteem van de industriestrategie van de EU en in de programma's en financieringsregelingen; op het gebied van industriële infrastructuur; verzoekt de Commissie en de lidstaten projecten op het gebied van fietsen en aanverwante sectoren, zoals mobiliteit, toerisme, gezondheid en sport, aan te moedigen;

8. verzoekt de Commissie en de lidstaten de productie van "Made in Europe" -fietsen en -componenten te ondersteunen en zo het concurrentievermogen van de EU-industrie te stimuleren, door de investeringskloof te dichten, een wereldwijd gelijk speelveld te handhaven en het terughalen en de zekerheid van de toeleveringsketen te stimuleren, en door hoogwaardige banen aan te moedigen, fietsclusters te creëren en de industriegerelateerde beroepsopleiding te verbeteren;

9. verzoekt de Commissie en de lidstaten de toegankelijkheid van fietsen voor personen met beperkte mobiliteit te waarborgen en fietsen betaalbaar te maken voor kwetsbare groepen; merkt op dat het Europees Sociaal Klimaatfonds en de structuur- en investeringsfondsen hulp kunnen bieden aan degenen die het zwaarst door vervoersarmoede getroffen worden, door middel van de aankoop van fietsen of het ondersteunen van de toegang tot diensten voor het delen van fietsen;

10. verzoekt de Commissie, de lidstaten en de regionale en lokale autoriteiten educatieve campagnes en opleidingen te organiseren, met inbegrip van voorlichtingscampagnes, om het bewustzijn inzake verkeersveiligheid te vergroten en het veilige gebruik van fietsen en elektrische fietsen te ondersteunen; verzoekt de Commissie voorts richtsnoeren voor te stellen voor veilige fietsen (helmen, leeftijdsbeperkingen, vervoer van kinderen enz.) en vraagt dat bijzondere aandacht wordt besteed aan het aanmoedigen van fietsen onder vrouwen en ouderen, met name door middel van een verbetering van de veiligheid;

11. merkt in dit verband op dat een goede handhaving en monitoring van essentieel belang zijn voor de veiligheid en beveiliging van gebruikers, en dringt erop aan dat de nadruk wordt gelegd op de handhaving van de bestaande regels, om ervoor te zorgen dat de verschillende vervoerswijzen respectvol naast elkaar bestaan;

12. onderstreept het potentieel van elektrische fietsen om ervoor te zorgen dat er meer wordt gefietst; merkt op dat, om de snelle uitrol van en toegang tot elektrische fietsen te handhaven, elektrisch geassisteerde fietsen die snelheden tot 25 km/u kunnen bereiken, zowel in de EU- als in de nationale wetgeving een passende juridische classificatie moeten krijgen;

13. wijst erop dat bij de planning van woningen terdege rekening moet worden gehouden met veilige en beveiligde fietsparkeerplaatsen en oplaadcapaciteit voor elektrische fietsen;

14. moedigt bedrijven, openbare organisaties en instellingen aan fietsen te bevorderen door middel van specifieke stimulansen, waaronder programma's voor werknemers en de installatie van voldoende fietsparkeerplaatsen met opladers voor elektrische fietsen, en te voorzien in adequate sanitaire voorzieningen;

15. benadrukt het feit dat fietstoerisme en fietsen in plattelandsgebieden moeten worden ondersteund door de ontwikkeling van het EuroVelo-netwerk en de 17 routes daarvan te versnellen, met name door te zorgen voor meer steun en door gebruik te maken van synergieën met het TEN-T-netwerk;

16. moedigt de lidstaten aan de btw-tarieven voor de levering, verhuur en reparatie van fietsen en elektrische fietsen te verlagen;

17. verzoekt de Commissie 2024 uit te roepen tot Europees Jaar van de fiets;

18. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Commissie, alsmede aan de lidstaten en hun parlementen.

([5]) Richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PB L 305 van 26.11.2019, blz. 1).