



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Meerjarenplan Fietsveiligheid

2025-2029



Samenvatting

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid van fietsers in Nederland. Er is al jaren sprake van een ongewenste en zorgelijke ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers, met als dieptepunt de 290 dodelijke fiets-slachtoffers in 2022. Het Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029 bevat tien concrete acties die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), in samenwerking met diverse betrokken partijen, de komende jaren zal uitvoeren. Deze acties richten zich op het veilige fietsinfrastructuur, veilige fietsen en het aanpakken van risicogedrag (zie Tabel 1).

Tabel 1 Overzicht acties Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029

Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029	
Nieuwe acties	Voortzetting lopende acties
• verminderen valrisico fietsers • verminderen risicogedrag rondom fietsen • kennisontwikkeling fietsveiligheid • stimuleren fietshelmgebruik • verminderen massa- en snelheidsverschillen op het fietspad	• stimuleren veilige fietsinfrastructuur • programma Doortrappen • fietsveiligheidscampagnes • verkennen vervolgstappen fietsongevallendata • Lichte Elektrische Voertuigen-kader

De vijf nieuwe acties maken gebruik van de € 49 mln. die beschikbaar is gesteld voor niet-infrastructurele maatregelen binnen de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. De lopende acties worden voortgezet binnen de huidige financiële kaders.

Inhoud

Samenvatting	2
1. Fietsveiligheid een prioriteit	4
1.1 Opgave	4
1.2 Context Meerjarenplan Fietsveiligheid	5
1.3 Kern Meerjarenplan Fietsveiligheid	5
2. Meerjarenplan Fietsveiligheid	7
2.1 Nieuwe acties	7
2.1.1 Verminderen valrisico fietsers	7
2.1.2 Verminderen risicogedrag bij fietsen	8
2.1.3 Kennisontwikkeling fietsveiligheid	8
2.1.4 Stimuleren fietshelmgebruik	9
2.1.5 Verminderen massa- en snelheidsverschillen op fietspaden	10
2.2 Voorzetting lopende acties	11
2.2.1 Stimuleren veilige fietsinfrastructuur	11
2.2.2 Programma Doortrappen	12
2.2.3 Fietsveiligheidscampagnes	12
2.2.4 Verkennen vervolgstappen fietsongevallendata	12
2.2.5 LEV-kader	13
2.3 Financiering	13
Bibliografie	14

1. Fietsveiligheid een prioriteit

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid van fietsers in Nederland. Er is al jaren sprake van een ongewenste en zorgelijke ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers, met als dieptepunt de 290 dodelijke fietsslachtoffers in 2022. Dit was het hoogste aantal dodelijke fietsslachtoffers in 27 jaar. Onder zowel verkeersdoden (39%) als ernstig verkeersgewonden (70%) zijn fietsers nu de grootste slachtoffergroep (SWOV, 2024a). Daarnaast voorspellen de huidige prognoses dat bij voortzetting van het beleid het aantal ernstig gewonde fietsers in de periode van 2023 tot 2040 sterk zal stijgen (SWOV, 2025b).

De toename komt deels omdat Nederlanders steeds vaker fietsen en dit langer en tot op latere leeftijd blijven doen (SWOV, 2025a). Het is ook belangrijk om dit te blijven stimuleren, omdat fietsen bijdraagt aan vele maatschappelijke doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, woningbouw (ruimtegebrek), duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid (Tour de Force, 2022).

Nederland heeft een rijke fietscultuur en het is hier nog altijd relatief veilig voor fietsers, maar door de stijgende trend in fietsslachtoffers vergt dit extra inspanningen op gebied van fietsveiligheid om dit zo te houden. Dit Meerjarenplan Fietsveiligheid beschrijft welke acties het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) in samenwerking met het veld hier de komende jaren op gaat uitvoeren.

1.1 Opgave

Het Rijk heeft de ambitie om toe te werken naar nul verkeersslachtoffers in 2050 en het doel om weggebruikers zo veilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen. Elk slachtoffer in het verkeer moet voorkomen worden, we werken daarom aan structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg. Er ligt een grote opgave om toe te werken naar een halvering van het aantal slachtoffers, terwijl de prognoses een sterke stijging van de fietsslachtoffers voorspellen (SWOV, 2025b). Het vergt inspanningen gericht op veilige infrastructuur, fietsen en gedrag om de uitdagingen binnen fietsveiligheid te overbruggen. Daarnaast is deze opgave een gedeelde verantwoordelijkheid van het Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten en maatschappelijke partners. Maar ook fietsers hebben de verantwoordelijkheid om veilig fietsgedrag te vertonen.

Infrastructuur speelt vaak een rol in de totstandkoming van een fietsongeval (VeiligheidNL, 2022). In Nederland beheren wegbeheerders¹ naar schatting meer dan 43.000 kilometer aan fietspaden en een totaal van 153.000 kilometer aan wegen en paden waarop gefietst kan worden (CBS, 2023). De meeste kilometers worden afgelegd op fietspaden in beheer van gemeenten en provincies. Het is daarom niet verrassend dat de meeste fietsongevallen voor een groot gedeelte plaatsvinden op deze wegen. Steden verdichten en het verkeer in de stad wordt steeds drukker. Steden moeten daarom keuzes maken om de

schaarser wordende openbare ruimte slim te gebruiken en de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen. De fiets kan hierbij een cruciale rol spelen omdat het een efficiënt, gezond en schoon vervoermiddel dat relatief weinig ruimte inneemt (Tour de Force, 2022). Maar door de beperkte openbare ruimte is het niet altijd mogelijk te kiezen voor de meest veilige weginrichting. Ook buiten de steden ligt er de opgave om bestaande fietsinfrastructuur aan te passen aan de ontwerprichtlijnen, het beheer en onderhoud bij te houden en nieuwe (fiets)routes bij nieuwbouw verkeersveilig te ontwerpen. Een eerste grove schatting laat zien dat de benodigde kosten om de fietsinfrastructuur aan te pakken enorm zijn.²

Met de intrede van meer nieuwe typen elektrische fietsen verandert bovendien de dynamiek op het fietspad door massa- en snelheidsverschillen, al dan niet in combinatie met risicovolle gedragingen. Zo neemt het aandeel fietsers dat een telefoon onderweg gebruikt toe (SWOV, 2024a; SWOV, 2024b) en is er een zorgwekkende toename van het aantal opgevoerde elektrische fietsen.³

Ook zijn er specifiek zorgen over oudere fietsers, die oververtegenwoordigd zijn in de ongevalscijfers. Dit komt mede door het toenemend aantal ouderen, toenemende vitaliteit van ouderen waardoor ze langer en verder blijven fietsen en toenemende fietsmobiliteit van ouderen door de elektrische fietsen, waardoor ze ook langer en verder blijven fietsen (SWOV, 2025a).

¹ Gemeenten, provincies, waterschappen en Rijkswaterstaat.

² Kamerstuk 29 398, nr. 1084.

³ Kamerstuk 29 398, nr. 1157.

Onder ernstig gewonde fietsers zijn de meeste ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig. In 2023 was dit 82% (SWOV, 2024b). Bij de dodelijke fietsongevallen is er een ander beeld. In 2023 was 57% van de dodelijke fietsslachtoffers het gevolg van een botsing met een motorvoertuig (SWOV, 2025a). Bij beide type slachtoffers was hoofdletsel het meest voorkomende type letsel (SWOV, 2024c).

Meer informatie over ongevallenstatistieken en risico-factoren is te vinden in de Staat van de Fietsveiligheid (SWOV, 2025a) of de rapportages over fietsongevallen van VeiligheidNL (VeiligheidNL, 2022).

Concluderend ligt er een stevige opgave om een veilig fietsklimaat te creëren.

1.2 Context Meerjarenplan Fietsveiligheid

Een startpunt voor alle overheden en maatschappelijke partners om structureel aandacht te schenken aan verkeersveiligheid is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Het SPV zet in op risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid: ongevallen voorkomen door de belangrijkste risico’s in het verkeerssysteem proactief aan te pakken.

Het SPV is een visie, welke weer een startpunt is voor de landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma’s (waarin acties staan die uitvoering geven aan de visie). Vanuit de Rijksoverheid is bijvoorbeeld het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022 – 2025 (LAP 22-25) opgesteld, met maatregelen die de ministeries van IenW en Justitie en Veiligheid tot 2025 nemen. Het Meerjarenplan Fietsveiligheid is het landelijke uitvoeringsprogramma voor fietsveiligheid voor de periode 2025-2029.

Het Rijk heeft voor het SPV van 2020 tot 2030 € 500 mln. beschikbaar gesteld om een impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hiervan is nu nog € 236 mln. beschikbaar, in de 3rde tranche, voor cofinanciering van medeoverheden ter realisatie van bewezen effectieve infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen en is nog € 50 mln. gereserveerd voor niet-infrastructurele maatregelen, zoals gedragsmaatregelen of technologie. Eind 2022 is besloten dat de focus hiervan op fietsveiligheid komt te liggen. Hiervan is op het moment nog € 49 mln. van beschikbaar. Het voorliggende Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029 geeft hier invulling aan.

1.3 Kern Meerjarenplan Fietsveiligheid

Het Meerjarenplan Fietsveiligheid bestaat in de kern tien acties voor het verbeteren van de fietsveiligheid tot 2030, zie Tabel 1. Dit zijn vijf lopende acties die worden voortgezet en vijf nieuwe acties, welke invulling geven aan de besteding van de € 49 mln. gereserveerd voor niet-infrastructurele maatregelen.

De 10 acties dragen bij aan het verbeteren van infra-structuur, voertuigen én in gedrag. De twee belangrijke lange-termijnmaatregelen voor fietsveiligheid, namelijk de aanleg van veilige fietsinfrastructuur en de invoering van de fietshelm, uit de rapportage ‘Kiezen of delen’ (SWOV, 2022), zijn vertaald naar concrete acties op de korte termijn (acties 2.1.4 en 2.2.1), waarmee IenW direct aan de slag kan. Op deze manier bouwt het ministerie verder aan het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers in Nederland. Daarnaast zijn de gebaseerd op diverse verkenningen (SWOV, 2022; Arcadis, 2023; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022) en overleggen met de koepelorganisaties van medeoverheden Interprovinciaal

Tabel 1 Overzicht acties Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029

Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029	
Nieuwe acties	Voortzetting lopende acties
• verminderen valrisico fietsers • verminderen risicogedrag rondom fietsen • kennisontwikkeling fietsveiligheid • stimuleren fietshelmgebruik • verminderen massa- en snelheidsverschillen op het fietspad	• stimuleren veilige fietsinfrastructuur • programma Doortrappen • fietsveiligheidscampagnes • verkenning vervolgstappen fietsongevallendata • Lichte Elektrische Voertuigen-kader

Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Vervoerregio Amsterdam (VRA) en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH).

SWOV constateert in het rapport *'Kiezen of delen'* dat een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 – zelfs met extra maatregelen – buiten bereik ligt (SWOV, 2022). Met name vanwege de voorspelde sterke toename van het aantal

ernstige fietsongevallen. Het is daarom realistisch om op de lange termijn te streven naar een trendbreuk in de groei van het aantal fietsongevallen. Het Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029 markeert de start van deze inspanning. Uiteindelijk is het van belang dat het aantal ongevallen wordt verminderd en de afloop van de ongevallen die plaatsvinden minder ernstig is. Zo moet fietsen in Nederland veilig en aantrekkelijk blijven voor iedereen.



2. Meerjarenplan Fietsveiligheid

In de onderstaande paragrafen wordt per actie het doel, de aanleiding, de aanpak en de concrete acties benoemd. Sectie 2.1 omvat de nieuwe acties en sectie 2.2 de al bestaande acties die voortgezet worden.

2.1 Nieuwe acties

Er is € 49 mln. gereserveerd voor niet-infrastructurele maatregelen, zoals gedragsmaatregelen of technologische maatregelen. Met de volgende vijf acties wordt hier invulling aan gegeven. De verdeling van de middelen en financieringswijze per actie wordt besproken in sectie 2.3.

2.1.1 Verminderen valrisico fietsers

Het doel is om het valrisico van fietsers te verlagen door middel van trainingen en verbeteringen in fietsontwerp of fietskeuze. Deze actie draagt bij aan de doestellingen voor veilige fietsen en veilig gedrag.

Aanleiding

De meeste fietsongevallen zijn enkelvoudig, zonder botsing met een ander verkeersdeelnemer. In 2023 raakte ruim 80% van de ernstig gewonde fietsers gewond zonder betrokkenheid van een motorvoertuig (SWOV, 2024a). Dit komt meestal door een val (VeiligheidNL, 2022). Fietsers kunnen bijvoorbeeld uitglijden, hun evenwicht verliezen na een stuurfout of vallen na een uitwijkmanoeuvre of hard remmen voor een andere weggebruiker. Gezien het grote aantal enkelvoudige fietsongevallen, biedt het verlagen van het valrisico daarmee een belangrijke kans om de stijgende trend in fietsslachtoffers te doorbreken en de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren.

Aanpak

Er zijn verschillende manieren om het valrisico te verminderen. Infrastructuur speelt vaak een rol in de totstandkoming van een fietsongeval. Om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen kan de fietsinfrastructuur verbeterd worden door bijvoorbeeld het fietspad te verbreden, obstakels verwijderen en het aanbrengen van kantmarkering. Het valrisico kan ook verminderd worden door trainingen die de balansvaardigheden, fietsvaardigheden of het gedrag van fietsers verbeteren. Daarnaast kan het valrisico ook verminderd worden door aanpassingen in het fietsontwerp of door een andere fietskeuze.

Omdat fietsongevallen meestal ontstaan door een combinatie van factoren, vraagt effectieve preventie om een integrale aanpak. Infrastructuur verbeteringen kunnen al gedaan worden via lopende actie 2.2.1. Bij deze actie wordt daarom gefocust op trainingen en een keuzehulp om een veilige fiets uit te kiezen. Voorbeelden van trainingen zijn fietsvalpreventie.nl en de fietslessen

door het Huis voor Beweging. De trainingen bestaan onder andere uit balans en krachttoefeningen naast de fiets als oefeningen op de fiets. De keuzehulp is een (online) test waarbij de het valrisico van een fietser op verschillende fietstypes en modellen binnen fietstypes, wordt bepaald zodat de fietser veiligheid (i.e. valrisico) een rol kan laten spelen in zijn of haar beslissing bij de aanschaf van een nieuwe fiets. Het idee is te vergelijken met een loopanalyse bij het kiezen van de juiste hardloopschoen om blessures te voorkomen.

Het is hierbij waarschijnlijk efficiënt om deze actie te richten op de oudere fietsers in plaats van op alle fietsers, omdat ruim twee derde van de ernstig gewonde fietsers valt onder mensen van 60 jaar en ouder (SWOV, 2024a).

Toelichting acties

In deze actie worden trainingen en de implementatie en verspreiding van de keuzehulp uitgevoerd en tegelijkertijd geëvalueerd en door ontwikkelt.

Medeoverheden, wetenschappers, en praktijkprofessionals kunnen gezamenlijk subsidie aanvragen voor de uitvoerings- en ontwikkelingsactiviteiten. Een voorbeeld van deze route is dat één partij, bijvoorbeeld de praktijkprofessional die een training geeft, een gemeente en kennisinstituut benadert en mede namens hen een subsidie aanvraagt voor de uitvoering en evaluatie. In deze samenwerking voeren de praktijkprofessionals de trainingen uit en zorgen wetenschappers voor de evaluatie van de effectiviteit.

Op basis van de evaluatie, ontwikkelen de praktijkprofessionals en wetenschappers gezamenlijk de trainingen en keuzehulp verder door, om deze dan weer opnieuw uit te voeren en te evalueren. Dit wordt, indien nodig en mogelijk, meerdere keren herhaald. Doel hiervan is om te komen tot een bewezen effectieve, praktische en kosten-efficiënte training en keuzehulp.

Bestaande partijen met expertise die bij het programma worden betrokken en subsidie kunnen aanvragen, zijn onder andere gemeenten, provincies, programma Doortrappen, Fietzersbond, VeiligheidNL, fysiotherapeuten, buurtsportcoaches, bestaande beweeginterventies zoals fietsvalpreventie.nl en de fietslessen door het Huis voor Beweging, gemeentelijke of provinciale verkeersveiligheidsadviseurs, fietsverkopers en fietsfabrikanten.

De ambitie is dat de trainingen en keuzehulp uiteindelijk geïntegreerd kunnen worden in programma's zoals Doortrappen en Vitaal Ouder Worden of bij de (standaard) behandelingen van zorgprofessionals. Dit zal ook een criteria zijn in de subsidiebeschikking.

Voor de financiële ondersteuning en begeleiding bij de uitvoering en doorontwikkeling zal een praktijkgericht kennisprogramma worden opgesteld en uitgevoerd door ZonMw. In dit programma worden subsidies verstrekt aan medeoverheden, kennisinstellingen en marktpartijen voor het (door)ontwikkelen van maatregelen die de fietsveiligheid verbeteren. In 2025 geeft IenW ZonMw de opdracht het programma voor te bereiden. Het programma zelf loopt van 2026 tot en met 2033. In deze tijd zullen meerdere grotere en kleinere subsidierondes zijn.

2.1.2 Verminderen risicogedrag bij fietsen

Het doel is om de fietsveiligheid te verbeteren door risicogedrag te verminderen van fietsers en andere verkeersdeelnemers richting fietsers. Deze actie draagt bij aan veilig gedrag rondom fietsen.

Aanleiding

Extra maatregelen zijn nodig om het aantal fiets-slachtoffers te verminderen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2021; SWOV, 2022). Deze actie richt zich op het gedrag van weggebruikers die het risico op een fietsongeval verhogen. Dit zijn bijvoorbeeld risico gedragingen van fietsers zoals opvoeren van elektrische fietsen, afleiding, door het rode licht fietsen en fietsen onder invloed. Daarnaast richt deze actie zich ook op het risicogedrag van andere verkeersdeelnemers die de fietsveiligheid in gevaar brengen. Dit zijn bijvoorbeeld voor automobilisten te hard rijden op wegen die gedeeld worden met fietsers of afleiding of onoplettendheid bij kruispunten of oversteken. Dit is ook belangrijk omdat 44% van de dodelijke fietsslachtoffers het gevolg van een botsing met een personenauto en meer dan de helft van de dodelijke fietsongevallen plaatsvindt op kruispunten of oversteken (SWOV, 2023a).

Aanpak

Deze actie focust zich op nieuwe en het doorontwikkelen van nog onbewezen gedragsmaatregelen die het risico-gedrag verminderen. Hiervoor wordt de zogeheten 'duizend bloemen bloeien' aanpak gebruikt. Deze aanpak houdt in dat veel kleine initiatieven tegelijkertijd worden gestimuleerd zonder dat er strakke regie en keuzes (vooraf) van bovenaf zijn. Door veel ideeën een kans te geven, wordt ontdekt wat werkt. Hiervoor is gekozen omdat er nu nog niet concreet zicht is op welke nieuwe gedragsmaatregelen het meest kansrijk zijn.

Toelichting acties

In deze actie voeren overheden, onderzoeksinstellingen, maatschappelijke partners, bedrijven en belangenverenigingen nieuwe of nog onbewezen gedragsmaatregelen uit, waarvan zij verwachten dat deze de fietsveiligheid verbeteren. Voor financiële ondersteuning en begeleiding bij de uitvoering en verdere ontwikkeling hiervan wordt een praktijkgericht kennisprogramma opgezet en uitgevoerd door ZonMw. De genoemde partijen kunnen binnen dit programma - alleen of gezamenlijk - subsidie aanvragen voor het testen van een nieuwe of nog onbewezen gedragsmaatregel, mits zij hun keuze onderbouwen met een logische redenering.

Als het nodig en haalbaar is, wordt de test meerdere keren herhaald. Hiermee wordt beoogd om toe te werken naar nieuwe bewezen effectieve, praktische en betaalbare gedragsmaatregelen die het risicogedrag verminderen. Als deze maatregelen goed onderbouwd zijn in effectiviteit, uitvoerbaarheid en kosten, wordt de kans vergroot dat (mede)overheden ze structureel kunnen opnemen in hun begroting en op lange termijn blijven toepassen. De interventie kan dan bijvoorbeeld een plek krijgen in een regionale verkeersveiligheidsaanpak of de landelijke campagnekalender.

Het programma zelf loopt van 2026 tot en met 2029. In deze tijd zullen meerdere grotere en kleinere subsidierondes zijn.

2.1.3 Kennisontwikkeling fietsveiligheid

Het doel van kennisontwikkeling is het verkrijgen van nieuwe inzichten op gebied van fietsveiligheid en concrete aanbevelingen op gebied van wet- en regelgeving, kaders en richtlijnen en effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen. Deze actie draagt bij aan de dostellingen voor veilige infrastructuur, fietsen en gedrag.

Aanleiding

Fietsen in Nederland moet veilig zijn, zowel nu als in de toekomst. Het vergroten van inzichten in fietsveiligheid is voortdurend nodig, omdat het verkeersbeeld onderhevig is aan maatschappelijke trends en ontwikkelingen. Hieruit ontstaan nieuwe situaties of gedragingen die de overheid voor nieuwe uitdagingen stelt. Met de intrede van meer nieuwe elektrische type fietsen verandert bijvoorbeeld de dynamiek op het fietspad. De huidige kennis is echter niet altijd toereikend om de effecten van risicofactoren en maatregelen goed in te schatten en hier beleid op te baseren. Naast de drukte op het fietspad, ontbreekt bijvoorbeeld ook kennis over enkelvoudige ongevallen, fietsende ouderen en veilige weginrichting bij kruispunten en fietsoversteken. Kennisontwikkeling is dus nodig om inzichten in fietsveiligheid te vergroten en effectief fietsveiligheidsbeleid te voeren in de toekomst.

Aanpak

Deze actie richt zich op het versterken van de kennis en inzicht in de factoren die bijdragen aan de veiligheid van fietsers. Dit gebeurt door kennisontwikkeling op het gebied van fietsinfrastructuur, fietsgedrag en de fiets zelf. Ook worden (toekomstige) trends en ontwikkelingen in fietsveiligheid meegenomen, met nadruk op de thema's die de grootste impact kunnen hebben op de veiligheid van fietsers. Daarnaast draagt de kennisagenda bij aan duurzame oplossingen om de fietsveiligheid te verbeteren en het aantal ongevallen te verminderen.

Deze aanpak resulteert in een breed gedragen en veelzijdige onderzoeksagenda die niet alleen bijdraagt aan wetenschappelijke vooruitgang, maar ook concrete en effectieve oplossingen biedt voor een veiligere fietsinfrastructuur, gedrag en voertuigen.

Toelichting acties

Gestart is met het identificeren van de kennishiaten op basis van de laatste wetenschappelijke inzichten in dit vakgebied. In een tweede fase worden de praktische kennishiaten en onderzoeksvragen van medeoverheden en (subsidie) partners nader geïnventariseerd, om meer zicht te krijgen op de kennisbehoeften uit de praktijk. Op basis van deze brede kennisagenda wordt uiteindelijk gekeken welke onderzoeksvragen er, samen met partners, de komende jaren worden opgepakt.

- **Uitvoering onderzoeksagenda**

Voor het uitvoeren van de Kennisagenda Fietsveiligheid wordt via een subsidieprogramma de mogelijkheid gegeven aan diverse partijen om gezamenlijk kennis op te doen en te implementeren in beleid, gericht op het verbeteren van de fietsveiligheid. Hiervoor wordt gekeken naar een samenwerking tussen overheden, onderzoeksinstellingen, kennisorganisaties, bedrijven en belangenverenigingen, die samen de benodigde expertise leveren. Afhankelijk van de kennisbehoefte wordt op verschillende wijze kennis en inzichten vergaard, zoals analyseren van ongevalsorzaken, evalueren van nieuwe infrastructurele oplossingen en toetsen van gedragsinterventies.

- **Kennisdeling**

Het is essentieel dat partners in het vakgebied op de hoogte zijn van de laatste inzichten om actie te kunnen ondernemen en gezamenlijk de fietsveiligheid te verbeteren. Daarom wordt ingezet op actieve kennisdeling van bevindingen uit de Kennisagenda Fietsveiligheid. Dit gebeurt via bestaande platforms zoals CROW-Fietsberaad, zodat informatie makkelijk toegankelijk is voor medeoverheden, belangenorganisaties en bedrijven. Voor belangrijke thema's wordt de kennis breder gedeeld via bijvoorbeeld kenniscafés, webinars en samenwerkingsplatforms zoals Tour de Force en de Verkeerveiligheidscoalitie.

De financiële ondersteuning en begeleiding bij de uitvoering loopt via ZonMw. In 2025 werken zij een praktijkgericht kennisprogramma uit, waarna de uitvoering van het programma plaatsvindt van 2026 tot en met 2033. Gedurende deze periode zullen er meerdere grotere en kleinere subsidierondes worden opengesteld.

2.1.4 Stimuleren fietshelmgebruik

Het doel is dat meer fietsers de fietshelm structureel gaan gebruiken, zonder dat het fietsgebruik vermindert. Concreet is het streven het fietshelmgebruik te laten toenemen tot 25% over 10 jaar. Deze actie draagt bij aan veilig gedrag rondom fietsen.

Aanleiding

Van alle fietsers in Nederland die ernstig gewond raken door een fietsongeval, heeft een derde hoofd- of hersenletsel (SWOV, 2024a). Hersenletsel kan verstrekende en levenslange gevolgen hebben, zoals overprikkeling en geheugenproblemen (Hersenstichting, 2024). Hoewel een fietshelm ongevallen niet kan voorkomen, biedt het wel essentiële bescherming tegen ernstig hoofd- en hersenletsel. Het dragen van een fietshelm vermindert de kans op ernstig hersenletsel met 60% en op dodelijk hersenletsel met 71% (SWOV, 2024c). Het is dus zinvol om een fietshelm te dragen.

Ondanks deze voordelen, draagt in 2023 slechts 4% van de fietsers een helm (SWOV, 2024a). Dit lage percentage biedt een aanzienlijke ruimte voor toename van fietshelmgebruik. Als de helft van alle fietsers een helm draagt, kan dat jaarlijks 50 verkeersdoden en 800-900 ernstige verkeersgewonden voorkomen (SWOV, 2022). Dit zou een significante impact hebben op de verkeersveiligheid in Nederland en in het bijzonder de levenskwaliteit van fietsers na een ongeval. Het is daarom van belang het gebruik van fietshelmen onder fietsers vergroten.

Aanpak

Er zijn verschillende manieren mogelijk om het gebruik van de fietshelm te stimuleren. De visie is om het gebruik van de fietshelm te bevorderen, zonder het verplicht te stellen.

De aanpak is gericht op ouderen, kinderen en forenzen en gebaseerd op verschillende communicatiestrategieën en gedragspsychologische principes. Het gebruik van fietshelmen wordt gestimuleerd door de aandacht, het aanbod en de aantrekkingskracht ervan te vergroten. Hiermee speelt de aanpak zowel in op de motivatie als de praktische haalbaarheid van het dragen van een fietshelm, zodat fietsers gemakkelijker en vaker de keuze maken om een helm te dragen.

Toelichting acties

Vanuit dit Meerjarenplan Fietsveiligheid wordt de komende vijf jaar ingezet op de uitvoering van deze strategie in nauwe samenwerking met een aantal belangenorganisaties

en medeoverheden die zich sterk willen maken voor het stimuleren van het vrijwillig gebruik van de fietshelm. IenW voert de regie over het programma, maar voert dit uit in nauwe samenwerking met medeoverheden en belangenorganisaties. Hiervoor wordt o.a. gebruik gemaakt van het Landelijk Overleg Verkeersveiligheid Gedragsbeïnvloeding (LOVG) en een breed coalitieoverleg.

Het doel is om in vijf jaar vanuit deze brede coalitie te komen tot een landelijke dekking van de acties, ondersteund met een website en regionale communicatie. Voor het stimuleren van de fietshelm wordt ook gekeken naar bestaande gremia, zoals de werkgeversaanpak, het programma Doortrappen of scholen.

De uitvoering van deze actie omvat een breed pakket aan initiatieven en maatregelen:

- **Communicatiemiddelen**
Uitwerking van campagnematerialen voor (regionale) communicatie en ondersteuning van probeeracties. Dit wordt beschikbaar gesteld voor medeoverheden en derden-partijen als ziekenhuizen, fietsenmakers of scholen. Daarbij is er ook ruimte om media in te kopen.
- **Probeeracties**
Binnen het programma worden probeeracties uitgewerkt. De uitvoering wordt landelijk aanbesteed, waarna medeoverheden gebruik kunnen maken van deze interventies.
- **Storytelling**
Het laten schrijven van verhalen voor plaatsing in regionale online en offline media die zijn afgestemd op de specifieke doelgroepen.
- **Werkgeversaanpak**
Het is nodig dat meer partijen zich scharen achter de communicatie boodschap en hun rol hierin pakken.
- **Monitoring en evaluatie**
Tussentijdse monitoring en evaluatie geeft inzicht in de doeltreffendheid en doelmatigheid van interventies.

Middelen voor de uitvoering van bovengenoemde acties worden via (Europese) aanbestedingen weggezet vanuit IenW.

2.1.5 Verminderen massa- en snelheidsverschillen op fietspaden

Het doel is om de fietsveiligheid te verbeteren door de massa- en snelheidsverschillen op het fietspad te verminderen. Deze actie draagt bij aan veilige infrastructuur en veilig gedrag rondom fietsen.

Aanleiding

Naast de bewezen effectieve infrastructuurmaatregelen, zijn ook nieuwe maatregelen nodig om het aantal fiets-slachtoffers te verminderen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2021; SWOV, 2022). Een kansrijk aangrijpingspunt voor nieuwe maatregelen zijn maatregelen die massa- en snelheidsverschillen op het fietspad verminderen.

Fietsers ervaren onveiligheid door de toename in massa- en snelheidsverschillen. Dit komt onder andere omdat er steeds meer verschillende voertuigen op het fietspad zijn, die elk rijden met een andere snelheid. Daarnaast worden fietspaden drukker, zowel in de stad als ook daarbuiten, omdat we meer en tot op latere leeftijd blijven fietsen. Dit alles leidt ertoe dat het aantal conflicten op het fietspad toeneemt, en daarmee waarschijnlijk ook het aantal fietsongevallen.

Aanpak

De massa- en snelheidsverschillen op het fietspad kunnen op verschillende manieren worden verminderd. Dit kan door bepaalde Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs – zie ook sectie 2.2.5 over het LEV-kader) van het fietspad naar een andere plek op de weg te verplaatsen, de regels aan te passen, zoals een maximumsnelheid op het fietspad in te stellen, of door veiliger gedrag te bevorderen, zoals beter rekening houden met elkaar.

Met deze actie wil het ministerie samen met medeoverheden nieuwe maatregelen testen die gericht zijn op plaats op de weg en regelgeving. Dit wordt gedaan door experimenten uit te voeren. De actie 'Risicogedrag verminderen' richt zich al op het stimuleren van veiliger gedrag (zie actie 2.1.2).

De experimenten zijn tijdelijk en moeten snel en eenvoudig kunnen starten. Deze moeten uiteindelijk de onderbouwing opleveren of aanpassing van wet- en regelgeving en/of richtlijnen zinvol is.

Toelichting acties

In deze actie voeren wegbeheerders *dezelfde* experimenten op *meerdere* locaties. Een adviesbureau zal, waar mogelijk, de wegbeheerders ondersteunen in de uitvoering en zal de evaluatie uitvoeren. Er is voorzien dat kennisinstituten, zoals SWOV en CROW, advies geven over de opzet en uitvoering van de evaluatie en helpen de kennis te verspreiden en vast te leggen. Hun precieze rol wordt nog uitgewerkt.

Door de systematische uitvoering wordt een goed beeld verkregen van de effectiviteit en opschaalbaarheid. Hiermee wordt collectieve (nationale) kennis opgebouwd, welke weer onderbouwing oplevert voor een mogelijke permanente aanpassing van wet- en regelgeving en/of richtlijnen.

Samen met een werkgroep bestaande uit gemeenten (G4 en F10) en enkele provincies, en na consultatie van andere medeoverheden, zijn uit een longlist de volgende vier kansrijke maatregelen geselecteerd:

- Elektrische bakfietsen voor goederenvervoer verplaatsen naar de rijbaan op specifieke locaties.
- Een maximumsnelheid op het fietspad op specifieke locaties.
- Lichte Elektrische Voertuigen weren uit voetgangersgebieden.
- Een adviessnelheid invoeren op bepaalde fietspaden.

Kosten voor uitvoering van bovengenoemde acties zijn en worden via aanbestedingen weggezet vanuit lenW. Beoogd wordt om in 2026 te starten met de experimenten.

Er is gekozen om in eerste instantie met deze vier experimenten te starten. Het ministerie verwacht echter dat dit thema de komende jaren nog actueel gaat blijven en dat ontwikkelingen of uitkomsten uit deze experimenten kunnen leiden tot de behoefte om nieuwe maatregelen te testen in de praktijk.

2.2 Voorzetting lopende acties

Naast nieuwe acties, worden de onderstaande vijf acties voortgezet.

2.2.1 Stimuleren veilige fietsinfrastructuur

In Nederland ligt naar schatting meer dan 43.000 kilometer aan fietspaden en een totaal van 153.000 kilometer aan wegen en paden waarop gefietst kan worden, zoals fietsstroken en vrijliggende fietspaden (CBS, 2023). In het onderzoek 'Kiezen of delen' (SWOV, 2022) is aangegeven dat het vergevingsgezind maken van fietsinfrastructuur een belangrijke maatregel is om de fietsveiligheid te verbeteren. Naar schatting is 60% van de fietspaden nog niet voldoende breed ingericht (Sweco, 2023). Het volledig vergevingsgezind inrichten van de fietsinfrastructuur kan een derde van het aantal slachtoffers bij fietsongevallen zonder motorvoertuigen voorkomen.

Ook om (dodelijke) fietsongevallen met gemotoriseerd verkeer te voorkomen, is het essentieel dat infrastructuur veilig wordt ingericht. Dit kan bijvoorbeeld door fietsers te scheiden van gemotoriseerd verkeer met vrijliggende

fietspaden, of door de maximumsnelheid naar 30km/u te verlagen op plekken waar fietsers en gemotoriseerd verkeer dezelfde rijbaan delen.

Daarnaast dragen goed beheer en onderhoud of het kiezen voor een alternatieve binnenstedelijke inrichting (verlagen van de maximumsnelheid of inrichting als fietsstraat) bij aan het verbeteren van de veiligheid.

Lopende acties

De opgave voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur ligt veelal bij medeoverheden. Het Rijk ondersteunt deze partijen in de uitvoering door kennisoverdracht te faciliteren en te investeren in de aanleg van veilige fietsinfrastructuur. Hiervoor maken gemeenten, provincies en waterschappen al sinds 2020 gebruik van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid en ondersteund het Rijk bij het opstellen van risicoanalyses. Hieruit zijn al succesvolle resultaten behaald (SWOV, 2023c). Daarnaast investeert het Rijk € 780 mln. in fietsinfrastructuur door het hele land om nieuwe woonwijken bereikbaar te maken. Op het gebied van fietsveilige infrastructuur wordt door lenW doorlopend gewerkt aan:

- Het stimuleren van de aanleg van veilige fietsinfrastructuur via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Daarvan is in de eerste twee tranches al circa € 63 mln. besteed aan infrastructurele fietsveiligheidsmaatregelen. De derde tranche is in 2025 opengesteld en bevat nog € 236 mln. Tot 2028 kunnen medeoverheden hiermee infrastructurele maatregelen uitvoeren, waaronder de aanleg van bredere fietspaden, kantmarkering, gebieds-ontsluitingswegen met 30km/u (GOW30), schoolzones of fietsstraten.
- Om overheden te ondersteunen bij het in beeld krijgen van de belangrijkste risico's op het areaal wat zij in beheer hebben, lopen inmiddels meerdere trajecten. Via de CROW 'breedtetool voor fietspaden' kan relatief eenvoudig worden gevonden waar fietspaden te smal zijn en wat de aanbevolen breedte op deze locatie is, en via de nieuwe CROW-richtlijn voor gladheidsbestrijding worden zij ondersteund bij het veilig houden van het areaal tijdens specifieke weersomstandigheden.
- Daarnaast is er momenteel via Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW)¹ al de nodige data, zoals fietspadbreedte en berminrichting, beschikbaar om de verkeersveiligheid van de fietsinfrastructuur te bepalen en te verbeteren. De komende jaren wordt de hoeveelheid data in samenwerking met de Fietsersbond uitgebreid. Zo komt bijvoorbeeld data over obstakels op fietspaden, openbare verlichting op het fietspad en vergevingsgezinde trottoirbanden stapsgewijs beschikbaar.

¹ In NDW werken Nederlandse overheden samen aan het inwinnen, combineren, opslaan en distribueren van mobiliteitsdata.

- Het beoogde effect van het blijven inzetten op deze acties is dat overheden de komende jaren blijven investeren in veilige fietsinfrastructuur. Daarmee kan worden gewerkt aan de aanleg en onderhoud van de meest veilige fietsinfrastructuur op basis van bewezen veilige inrichtingsvormen.

Ter ondersteuning van deze inspanningen zijn er in 2023 en 2024 nieuwe notities verschenen over de toepassing en inrichting van schoolzones en GOW30, en is dit jaar de actualisatie van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer gestart.

2.2.2 Programma Doortrappen

Het programma Doortrappen² maakt zich sinds 2018 hard voor de fietsveiligheid van ouderen. Fietsen zorgt ervoor dat senioren langer gezond, sociaal en zelfredzaam blijven. Tegelijkertijd zijn ouderen ook kwetsbaar in het verkeer. Ouderen zijn bovenmatig vertegenwoordigd in de ongevals cijfers en hebben een significant hoger risico om dodelijk of ernstig gewond te raken bij een fietsongeval (SWOV, 2025a). In 2023 waren er 110 fietsdoden onder 60-plussers, dat is 41% van het totaal aantal fietsdoden. Het is dus van belang dat ouderen blijvend worden ondersteund met veilig blijven fietsen via het programma Doortrappen.

Lopende acties

Via het programma Doortrappen worden oudere fietsers ondersteund om veilig aan het verkeer deel te blijven nemen. Dit gebeurt onder andere via training over het veilig op- en afstappen, kennismakingsdagen met driewielers, FietsFit oefeningen en de ontwikkeling van 'doortraproutes'. IenW draagt jaarlijks bij aan de financiering van programma Doortrappen en versterkt het programma met nieuwe acties. De ontwikkeling van het programma 'fietsvalpreventie' sluit ook aan bij programma Doortrappen en draagt bij aan de verdere versterking ervan. Daarnaast wordt er momenteel (2023-2025) een evaluatie uitgevoerd. De uitkomsten uit deze evaluatie worden opgepakt om de organisatie verder te professionaliseren en te verankeren in de samenleving.

Met het programma blijft IenW inzetten op het vergroten van het aandeel veilige verkeersdeelnemers. Elke oudere in Nederland moet toegang krijgen tot informatie over veilig fietsen, begeleiding en keuzehulp. Ook blijft IenW inzetten op het verbeteren van samenwerking met organisaties die vergelijkbare doelen rondom ouderen nastreven, bijvoorbeeld op het vlak van opleiding en training.

2.2.3 Fietsveiligheidscampagnes

Uit een vervolgonderzoek naar fietsongevallen blijkt dat een groot deel van de fietsslachtoffers het ongeval wijten aan eigen gedrag (44%) of het gedrag van iemand anders (26%). Specifiek 12-17-jarigen gaven het vaakst aan dat (eigen) gedrag een rol speelde bij het ontstaan van het ongeval. Daarin speelt mee dat jongeren meer geneigd zijn tot het vertonen van risicovol gedrag in het verkeer, zoals afleiding op de fiets, fietsen zonder verlichting of opvoeren van elektrische fietsen.

Lopende acties

Via verschillende trajecten werkt IenW aan het verbeteren van de fietsveiligheid voor deze doelgroep. Samen met subsidiepartners zoals VVN en TeamAlert worden kinderen, scholieren en ouders al onderwezen over risico's rondom fietsen in het verkeer. Bij de doorontwikkeling van deze programma's wordt ingespeeld op actuele ontwikkelingen rondom elektrische fietsen, opvoeren van fietsen en de wens om fietshelmgebruik verder onder de aandacht te brengen. Ook wordt er met voorlichtingen aangesloten op de landelijke campagnekalender van het rijk. Dit gebeurt bijvoorbeeld via campagnes 'Licht Aan' en 'MONO'.

Vanuit de 'aanpak opvoeren elektrische fietsen' wordt door IenW in samenwerking met haar partners ook specifiek ingezet om het opvoeren van elektrische fietsen tegen te gaan³. Daaronder valt ook de campagne 't kan hard gaan' om jongeren en ouders bewust te maken van de risico's. TeamAlert heeft daarnaast projecten ontwikkeld voor scholen gericht op de risico's in het verkeer voor elektrische fietsen, waarbij de fatbike specifiek is meegenomen.

2.2.4 Verkennen vervolgstappen fietsongevallendata

Naast directe maatregelen om de fietsveiligheid te verbeteren en essentiële fietsveiligheidskennis te ontwikkelen, is het cruciaal dat monitoring en datahuishouding goed op orde zijn. Een goede registratie en ontsluiting van (fiets)ongeval gegevens is belangrijk om concreet te maken waar welke risico's er spelen en wat effecten zijn van maatregelen. Deze inzichten kunnen wegbeheerders helpen in het nemen van concrete maatregelen om de fietsveiligheid te verbeteren. Momenteel baseren veel wegbeheerders zich op het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). In deze database van de politie worden fietsongevallen vaak niet vermeld, omdat de politie in veel gevallen niet aanwezig is. Pilots met ambulancedata tonen aan dat het werkelijke aantal fietsongevallen vijf tot acht keer hoger ligt dan in BRON geregistreerd.⁴

² <https://doortrappen.nl/>

³ Kamerstuk 29 398, nr. 1101.

⁴ <https://www.veiligheid.nl/kennisaanbod/achtergrond/data-regionale-ambulancevoorzieningen-bieden-regionaal-inzicht>

VeiligheidNL heeft de afgelopen jaren een stap voorwaarts gezet op het gebied van ontsluiten van ambulancedata door een dashboard te ontwikkelen waarmee een beperkt deel van de ambulancedata beschikbaar werd voor alleen wegbeheerders. Voor de toekomst wordt beoogd ambulancedata breder te ontsluiten zodat het ook gecombineerd kan worden met andere databestanden, zoals BRON.

Lopende acties

Het ministerie van IenW start een verkenning om te onderzoeken of ambulancedata breder toegankelijk kan worden op een (financieel) toekomstbestendige manier. Gekeken wordt of hiermee gehoor kan worden gegeven aan de behoeften om ambulancedata te combineren met de BRONdata en wetenschappelijke instellingen en wegbeheerders verdiepend onderzoek kunnen doen naar de data. Belangrijke randvoorwaarden hierbij zijn dat de privacyregels gerespecteerd worden en dat het toekomstbestendig is.

2.2.5 LEV-kader

Op het fietspad en de rijbaan is een steeds grotere verscheidenheid aan lichte voertuigen te zien. Naast de welbekende (elektrische) fiets, brommer en snorfiets is er de sterke opkomst en het toenemend gebruik van innovatieve Lichte Elektrische Voertuigen (LEV's). Er was eerder onvoldoende aandacht voor de verkeersveiligheid bij toelating van LEV's die buiten EU-toelatingsprocedures vallen, zoals door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (2019) is geconcludeerd.

Lopende acties

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een nationaal toelatingskader voor dit type lichte elektrische voertuigen. Het doel van dit LEV-kader is zeker te stellen dat LEVs die zijn toegelaten technisch veilig zijn en veilig gebruikt kunnen worden binnen het bestaande verkeer. Dit kader stelt voor verschillende categorieën LEVs gerichte eisen aan de techniek (voertuig), de gebruiker (mens) en de inpassing in het bestaande verkeer (omgeving). Een belangrijk uitgangspunt bij de invulling van het LEV-kader is dat verkeersveiligheid voorop staat zoals aanbevolen door de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Mede op basis van deze aanbevelingen zijn nieuwe toelatingseisen ontwikkeld, waarbij zowel voertuigveiligheid als het gebruik op de weg zorgvuldig worden gewogen.

De invoering van het LEV-kader gaat stapsgewijs. Inmiddels is RDW aangewezen als goedkeuringsautoriteit en verlenen

zij de typegoedkeuringen voor alle nieuwe bijzondere bromfietsen. Voor de (zeventien) bijzondere bromfietsen die reeds zijn aangewezen bestaat een overgangperiode van twee jaar: fabrikanten die daarna hun bestaande types willen blijven produceren, moeten een nationale typegoedkeuring aanvragen, anders vervalt na twee jaar de aanwijzing om te produceren. Voor 1 juli 2025 wordt de AMVB voor de inwerkingtreding van een registratie- en kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen naar de Kamer gestuurd. Hiermee kunnen bijzondere bromfietsen (en in de toekomst alle lichte elektrische voertuigen) altijd herleidbaar zijn tot een aansprakelijke eigenaar en is zichtbaar dat het voertuig is toegelaten en dus op de weg mag worden gebruikt.⁵

2.3 Financiering

De tien acties worden op verschillende wijze gefinancierd. De middelen voor niet-infrastructurele maatregelen uit de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid worden ingezet op de vijf nieuwe acties (2.1.1 tot 2.1.5) en de lopende acties (2.2.1 tot 2.2.5) worden voortgezet met de reeds beschikbare middelen van IenW.

De acties met betrekking tot valrisico, risicogedrag en kennisontwikkeling (acties 2.1.1 tot 2.1.3) worden vanuit één overkoepelend praktijkgericht kennisprogramma uitgevoerd. In dit programma worden subsidies verstrekt aan medeoverheden, kennisinstellingen en marktpartijen voor het (door)ontwikkelen van kennisproducten en interventies. Dit omvat het toetsen in praktijk en uitvoeren van nog onbewezen interventies. Het onderbrengen van de drie acties in één programma maakt dat er effectief kennisuitwisseling kan plaatsvinden en acties en processen op elkaar kunnen worden afgestemd. Zo ontstaat op een efficiënte manier een zo groot mogelijke impact. Dit programma gaat lopen via ZonMw. ZonMw is een zelfstandig bestuursorgaan dat voor meerdere ministeries kennisprogramma's opstelt en uitvoert op gebied van gezondheid, zorg en welzijn. In 2025 wordt dit programma uitgewerkt in samenwerking met het veld, waarna de subsidies worden uitgezet tot en met 2029 en de uitvoering en afronding van het programma plaatsvindt tot en met 2033. Gedurende deze periode zullen er meerdere grotere en kleinere subsidierondes worden opengesteld. Voor het gehele programma is in totaal €41 mln. beschikbaar.

Voor de acties met betrekking tot fietshelmstimulering en experimenten met massa- en snelheidsverschillen (acties 2.1.4 en 2.1.5) zet IenW zelf aanbestedingen uit. Hiervoor is respectievelijk €6 mln. en €2 mln. beschikbaar tot 2029.

⁵ Voor publicatie van het Meerjarenplan Fietsveiligheid wordt deze tekst geüpdatet met de laatste stand van zaken.

Bibliografie

CBS. (2023). Waar liggen onze fietspaden en -wegen?

Opgehaald van <https://longreads.cbs.nl/nederland-in-cijfers-2023/waar-liggen-onze-fietspaden-en-wegen/>

Hersenstichting. (2024). Gevolgen van een Hersenaandoening.

Opgehaald van Hersenstichting.nl: <https://www.hersenstichting.nl/gevolgen-van-een-hersenaandoening/>

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2024). Kerncijfers Mobiliteit 2024.

Opgehaald van <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2024/11/18/kerncijfers-mobiliteit-2024>

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2021). Integrale Mobiliteitsanalyse 2021. Den Haag. Opgehaald van

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/06/29/bijlage-2-ima-2021-hoofdrapport-deel-3>

Sweco. (2023). Kosten infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen Kiezen of delen. De Bilt.

Opgehaald van <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/12/13/bijlage-3-notitie-kosten-infrastructurele-verkeersveiligheidsmaatregelen-kiezen-of-delen>

SWOV. (2022). Kiezen of Delen. Den Haag. Opgehaald van <https://swov.nl/nl/publicatie/kiezen-delen>

SWOV. (2023a). Fietzers. SWOV-factsheet. Den Haag: SWOV. Opgehaald van <https://swov.nl/nl/factsheet/fietzers>

SWOV. (2023b). De Staat van de Verkeersveiligheid 2023. Den Haag.

Opgehaald van <https://swov.nl/nl/publicatie/de-staat-van-de-verkeersveiligheid-2023>

SWOV. (2023c). Verkeersveiligheidseffecten van 'ze-tranchemaatregelen'. Den Haag.

SWOV. (2024a). De Staat van de verkeersveiligheid 2024. Den Haag: SWOV.

Opgehaald van <https://swov.nl/nl/publicatie/de-staat-van-de-verkeersveiligheid-2024>

SWOV. (2024b). Achtergronden bij de Staat van de Verkeersveiligheid. Den Haag.

Opgehaald van <https://swov.nl/nl/publicatie/achtergronden-bij-de-staat-van-de-verkeersveiligheid-2024>

SWOV. (2024c). Fietshelmen. SWOV-factsheet. Den Haag: SWOV. Opgehaald van <https://swov.nl/nl/factsheet/fietshelmen>

SWOV. (2025a). Achtergronden bij De Staat van de Fietsveiligheid 2025. Den Haag: SWOV.

SWOV. (2025b). Verkeersveiligheidsprognoses 2040-2060; Achtergronden bij de prognoses in de toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving. Den Haag: SWOV.

Tour de Force. (2022). Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

Opgehaald van <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/07/18/nationaal-toekomstbeeld-fiets>

VeiligheidNL. (2022). Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland. Amsterdam: VeiligheidNL. Opgehaald van

<https://www.veiligheid.nl/kennisaanbod/cijferrapportage/fietsongevallen-en-snor-bromfietsongevallen-nederland>

Dit is een uitgave van

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Datum: juni 2025
Versie: 1.0