



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

Resultaten Inventarisatie Financiering Actieve Mobiliteit

*Europese Financieringsmogelijkheden voor projecten
gericht op de fiets en fietsinfrastructuur*

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inhoud

Inleiding – Europese financieringsmogelijkheden voor actieve mobiliteit	3
Resultaten	4
Beschikbare EU-fondsen	4
Connecting Europe Facility (CEF) Transport	4
Driving Urban Transitions Partnerschap	4
EIT Mobility	5
Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling	5
Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling	5
European Urban Initiative.	5
Horizon	6
Interreg	7
InvestEU	8
Programme for Environment and Climate Action (LIFE)	8
Conclusie	9
Aanbeveling	11

Inleiding – Europese financieringsmogelijkheden voor actieve mobiliteit

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (MinIenW) is onderzocht welke Europese financieringsmogelijkheden beschikbaar zijn om het gebruik van de fiets te stimuleren en de fietsinfrastructuur in Nederland te verbeteren. Deze verkenning sluit aan bij de ambities van het MinIenW op het gebied van actieve mobiliteit, waarbij in dit geval specifiek wordt gefocust op de financieringskansen voor het thema fiets.

De inventarisatie richt zich op Europese fondsen en programma's die relevant zijn voor fietsgerelateerde projecten, met bijzondere aandacht voor de verschillende fasen van projectontwikkeling: van onderzoek en innovatie tot implementatie en opschaling. Uit de analyse blijkt dat tien Europese fondsen in potentie benut kunnen worden. Deze fondsen verschillen in aard, schaal en doelstelling: van kennis- en onderzoeksprogramma's zoals Horizon Europe en het European Urban Initiative, tot demonstratie- en samenwerkingsprojecten via LIFE en Interreg, en investeringsprogramma's als InvestEU en het toekomstige Connecting Europe Facility (CEF).

Niet elk fonds is direct toepasbaar voor fysieke fietsinfrastructuur, maar veel fondsen bieden concrete kansen voor versterking van de fietssector. De belangrijkste bevindingen worden gepresenteerd aan de hand van relevante projectfasen en criteria zoals doelstellingen, subsidiemogelijkheden, aanvraagprocedures, betrokken actoren en aandachtspunten.

Voor deze inventarisatie is een systematische methodiek toegepast, waarbij gebruik is gemaakt van deskresearch, beleidsanalyse van Europese programma's en gesprekken met betrokken experts. Deze bestond uit vier onderdelen: (1) een analyse van de fondsen en hun doelstellingen; (2) een koppeling aan projectfasen; (3) een beoordeling van het toepassingspotentieel voor actieve mobiliteit; en (4) een inschatting van de vereiste samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en internationale partners.

Dit rapport biedt daarmee een praktisch overzicht van Europese middelen die kunnen worden ingezet voor fietsbeleid en duurzame mobiliteit.

Op dit moment is nog onduidelijk óf en in welke vorm de genoemde subsidies terugkeren in de nieuwe Europese begroting. Dit hangt samen met verwachte hervormingen binnen het EU-financieringslandschap. Desondanks is het van belang om inhoudelijk te blijven inzetten op het waarborgen van actieve mobiliteit — in het bijzonder fietsgebruik en fietsinfrastructuur — als prioriteit binnen de genoemde programma's, met het oog op behoud en versterking van financieringsmogelijkheden.

Resultaten

Beschikbare EU-fondsen

Er zijn tien EU-fondsen die relevant zijn voor de fiets- en fietsinfrastructuur. Deze fondsen hebben elk een specifieke focus waar zij voor kunnen worden ingezet, zoals wordt getoond in de Conclusie in tabel 1. Deze fondsen zijn onderdeel van het 7-jarige budget van de EU (Meerjarig Financieel Kader – MFK) dat van 2021-2027 loopt. Ook werken ze d.m.v. periodieke *calls*, die bestaan uit verschillende *topics*. Bij wijze van spreken gaat een van de *calls* in 2025 open van januari t/m juni 2025, waarbij de individuele *topics* binnen de *call* betrekking hebben op verschillende manieren om mobiliteit te verduurzamen. Er kan dan per *topic* gereageerd worden om aanspraak te doen op financiering.

Vanaf deze bladzijde worden de programma's waar mogelijk financiering beschikbaar is voor de fiets- en fietsinfrastructuur gepresenteerd.

Connecting Europe Facility (CEF) Transport – totaal budget € 25,81 mld

De EU stimuleert via [CEF Transport](#) de totstandkoming en modernisering van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) – een geïntegreerd netwerk voor weg-, spoor-, lucht- en watertransport, met als doel het versterken van de connectiviteit tussen steden, havens, luchthavens en terminals, en de interne markt. In de herziening van de TEN-T-verordening is mede dankzij Nederlandse inzet meer aandacht gekomen voor actieve mobiliteit, wat op termijn mogelijk de deur zou kunnen openen naar bredere inzet van CEF-middelen voor fietsinfrastructuur. Mits deze middelen in de toekomstige MFK-en CEF-structuren ook daadwerkelijk naar voren komen en actieve mobiliteit daarin voldoende prioriteit krijgt. Ook het opnemen van meer stedelijke knooppunten in het netwerk die een verplicht plan voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP¹) moeten opstellen zou eventueel voor meer mogelijkheden kunnen zorgen in de toekomst.

Op dit moment is het echter zo dat binnen het lopende CEF 2-programma (2021–2027) fietsinfrastructuur slechts zijdelings subsidiabel is, en dan enkel als onderdeel van grotere, multimodale infrastructuurprojecten. CEF-financiering is bijvoorbeeld aangewend voor het aanbrengen van digitale systemen in de hedendaagse NS-fietsstallingen, om actieve mobiliteit beter te integreren in multimodale knooppunten. Reconstructie van fietspaden kan ook worden gefinancierd vanuit het CEF Transport, zij het dat dit dan onderdeel dient te zijn van een groter project. In de periode 2025-2027 zijn evenwel geen calls meer gepland omdat het budget naar voren is gehaald ten behoeve van de vele aanvragen in de periode 2022-2024.

Tegelijkertijd wordt duidelijk dat, ondanks deze onzekerheden, de EU met groeiende interesse kijkt naar investeringen in actieve mobiliteit die bijdragen aan bredere Europese opgaven – zoals het versterken van stedelijke economische veerkracht, het faciliteren van duurzame bevolkingsgroei, en het ontlasten van infrastructuur ten behoeve van militaire mobiliteit. Voorwaarde is dan wel dat oplossingen opschaalbaar zijn en ook in andere lidstaten toepasbaar blijken.

Het huidige CEF-programma, CEF 2, is nog gebaseerd op de vorige TEN-T-verordening en biedt beperkte mogelijkheden voor actieve mobiliteit. Hierdoor is er slechts weinig aandacht voor de inzet van CEF-geld voor actieve mobiliteit. Het nieuwe CEF-programma is echter in voorbereiding en maakt deel uit van de onderhandelingen over het Meerjarig Financieel Kader (MFK). In de huidige TEN-T-verordening is meer aandacht voor actieve mobiliteit. Nederland is betrokken bij zowel de MFK-onderhandelingen als de uitwerking van het nieuwe CEF-programma. Gezien de beperkte mogelijkheden in CEF 2 en de duidelijk toegenomen aandacht voor actieve mobiliteit in de huidige TEN-T-verordening, is het strategisch belangrijk dat Nederland zich actief inzet voor een structurele verankering van actieve mobiliteit in het CEF Transport-programma, zodat fietsinfrastructuur kan worden meegenomen in toekomstige Europese investeringsprogramma's.

Driving Urban Transitions Partnerschap – totaal budget € 450 mln

Het [Driving Urban Transitions](#) (DUT) Partnerschap is een publiek-private samenwerking, medegefinancierd door 28 Europese landen (waaronder Nederland) en de Europese Commissie onder het Horizon Europa-programma. DUT verenigt meer dan 65 partners, waaronder nationale en regionale onderzoeksfondsen, stedelijke beleidsmakers, onderzoeksorganisaties en strategische partners. De totaal beschikbare budgetten van dit programma zijn niet bekend.

De DUT Call 2024 richtte zich op internationale onderzoeks- en innovatieprojecten die steden ondersteunen in hun transitie naar duurzamere economieën en leefomgevingen. De oproep was onderverdeeld in drie thematische 'Transition Pathways':

1. **Circular Urban Economies (CUE)** – gericht op circulaire stedelijke modellen, biodiversiteit en stedelijke watercyclus.
2. **15-minute City (15mC)** – gefocust op inclusieve, toegankelijke en nabijheidsgerichte stedelijke mobiliteit.
3. **Positive Energy Districts (PED)** – gericht op energieneutrale stedelijke gebieden en slimme energieoplossingen.

De DUT-calls voor 2025 zullen zich naar alle waarschijnlijk opnieuw richten op bovenstaande 'Transition Pathways'. De inhoud en focus van deze calls zal in juli 2025 worden bekend gemaakt.

¹ Sustainable Urban Mobility Plan

Voor het 15-minute City-thema biedt concrete kansen, zoals het integreren van fietspaden in wijkstructuren, het faciliteren van deelmobiliteit binnen loop- en fietsafstand, en het optimaliseren van infrastructuur voor veilige schoolroutes.²

Deelnemende partners kunnen afkomstig zijn uit uiteenlopende sectoren, zoals kmo's, private bedrijven, overheden, universiteiten, NGO's en andere non-profitorganisaties. DUT ondersteunt een breed scala aan activiteiten, van fundamenteel onderzoek tot praktische implementatie.

EIT Mobility – totaal budget € 350 mln

EIT Urban Mobility, een initiatief van het European Institute of Innovation and Technology (EIT), biedt ook enkele mogelijkheden op EU-financiering verkrijgen voor duurzame mobiliteitsprojecten. Door nauwe aansluiting op EU-prioriteiten zoals de Green Deal, Horizon Europe en de Cities Mission, fungeert het als brug tussen beleidsdoelen en innovatieve oplossingen. Het totaal beschikbare budget voor financiering vanuit EIT Mobility is circa € 350 miljoen.

Organisaties die met EIT Urban Mobility samenwerken, krijgen toegang tot subsidies, markten, kennis en een netwerk van meer dan 250 partners in 35 landen. Financiering kan worden ingezet voor onderzoek, nieuwe businessmodellen, infrastructuur, gedragsverandering, en naleving van EU-regelgeving. Zo heeft het in 2024 een call gehad voor innovatie op het gebied van productie en regelgeving van de e-bike én heeft het in 2025 een call gehad voor een studie naar de maatschappelijke baten van fietsdelen voor CO₂-reductie en gezondheidswinst.

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling – totaal budget € 506 mln

Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) biedt concrete kansen om financiering te verkrijgen voor fietsprojecten in de periode 2021–2027. In lijn met nieuwe EU-regelgeving moeten lidstaten ten minste 30% van hun EFRO-budget besteden aan klimaatgerelateerde doelen en 8% aan duurzame stedelijke ontwikkeling. Dit maakt investeringen in fietsinfrastructuur, zoals stedelijke fietspaden, interregionale verbindingen en fietstoerisme (bijv. EuroVelo-routes), aantrekkelijker en beter financierbaar. Nederland kan hier als fietsland sterk op inspelen. De Europese Fietzersfederatie (ECF) heeft per land, inclusief Nederland, praktische gidsen opgesteld om beleidsmedewerkers te ondersteunen bij het aanvragen van middelen. Belangrijk is dat projecten aansluiten bij nationale operationele programma's en bijdragen aan duurzame mobiliteit en vallen onder de doelstelling duurzame stedelijke ontwikkeling. Hier zijn momenteel in Nederland geen financieringsmogelijkheden beschikbaar.

In andere landen zijn via een herprogrammering wel vele EFRO-gelden ingezet voor versterken van het gebruik van de fiets. Voorbeelden van projecten zijn de Fietsbrug tussen Antwerpen en Mechelen³ én een aangelegd fietspad bij Poznan in Polen⁴. EFRO is voornamelijk toegankelijk voor het mkb.

Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling – totaal budget € 352 mln

In theorie zou het Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling (ELFPO), hoewel momenteel nog weinig gebruikt voor dit doel, kunnen worden ingezet voor de financiering van fietsinfrastructuur in plattelandsgebieden. Dit kan gaan om de aanleg van toeristische fietsroutes, veilige fietspaden tussen dorpen en steden, fietsstallingen bij stations, mountainbikeroutes en meer. Frankrijk is hierin een goed voorbeeld, met investeringen in een uitgebreid netwerk van fietspaden dat bijdraagt aan lokale economische groei via agrotourisme en aanverwante diensten⁵. In Nederland behoort dit niet tot de programma-doelstellingen, omdat het nationale ELFPO-programma zich richt op agrarische verduurzaming en innovatie én biodiversiteit, en actieve mobiliteit daar momenteel geen prioriteit in vormt. Daardoor is er momenteel onder dit programma geen financiering voor. ELFPO-openstellingen richten zich op diverse doelgroepen: het MKB, grondeigenaren zoals provincies, waterschappen of gemeenten of samenwerkingsverbanden van bovengenoemde organisaties, afhankelijk van de openstelling.

European Urban Initiative – totaal budget € 450 mln

Het European Urban Initiative (EUI) is een door de EU gefinancierd programma (2021–2027) dat steden van alle groottes ondersteunt bij duurzame, innovatieve stedelijke ontwikkeling. De EUI bevordert samenwerking tussen steden, beleidsmakers en burgers, waarbij lokale overheden experimenteren met oplossingen die elders kunnen worden toegepast. Initiatieven dienen ingebed te zijn in stedelijke strategieën en gericht op participatie, duurzaamheid en digitale inclusie.

Met een totaalbudget van € 450 miljoen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) biedt EUI-cofinanciering tot 80% (max. € 5 miljoen per project) voor steden om nieuwe oplossingen te testen op thema's als energietransitie, digitale technologieën en stedelijke duurzaamheid. Het doel is om kennisuitwisseling, capaciteitsopbouw en schaalbare innovaties te stimuleren, zoals het stimuleren van mobiliteit.

Steden kunnen het fonds inzetten voor financiering van projecten die bijdragen aan de energietransitie en technologische

² <https://www.fietzersbond.nl/ons-werk/de-15-minutenstad-hoe-doe-je-dat/>

³ [Fietsstrade Antwerpen-Mechelen: bouw fietsbrug R10](#)

⁴ [Info regio - Bringing bicycles back to the banks of the Warta River](#)

⁵ [Unlocking Funds_France_final_2.pdf](#)

voortgang. Mogelijkheden zouden zitten op het gebied van technologische voortgang. Denk hierbij bijvoorbeeld aan slimme fietsroutes, duurzame mobiliteitssystemen, verkeersveiligheid, integratie van fietstechnologieën (zoals sensoren of apps), of het herinrichten van stedelijke ruimte ten gunste van actieve mobiliteit. Door innovatieve oplossingen te testen en te delen, kunnen steden bijdragen aan klimaatdoelstellingen en leefbare, inclusieve stedelijke gebieden. Platform 31 is het nationaal contactpunt voor dit programma.

Horizon – totaal budget € 95,5 mld

Een onderzoeks- en innovatiefonds dat verdeeld is in 3 pijlers, en elke pijler bevat verschillende clusters/thema's. Voor actieve mobiliteit is pijler 2, cluster 5 (*Climate, Energy and Mobility*) van belang. De verdeling van het budget voor cluster 5, en de uitvoering om tot onderzoek en resultaten te komen, gebeurt a.d.h.v. 2 à 3-jarige werkprogramma's. Universiteiten, onderzoeksinstituten, overheden en non-gouvernementele organisaties volgen actief de werkprogramma's van Horizon Europe, om tijdig in te kunnen spelen op relevante calls voor onderzoek en innovatie. In zo'n *topic* geeft de EC aan dat zij onderzoek uit willen laten voeren naar, bijvoorbeeld, *Mobility Management Plans*, hoeveel zij daaraan bij wil dragen en wat ze grofweg als resultaat verwachten.

Er zijn verschillende typen calls binnen Horizon Europe. Voor het versterken van de fietssector en fietsinfrastructuur lijkt pijler 2 het meeste geschikte, waarin de volgende drie typen calls kansrijk kunnen zijn:

- **Research and Innovation Actions (RIA)** – Gericht op fundamenteel onderzoek en het ontwikkelen van nieuwe kennis en technologieën.
Potentiële aanvragers: universiteiten, onderzoeksinstituten, overheden en innovatieve bedrijven (beide mkb en groot) met onderzoeksambitie.
- **Innovation Actions (IA)** – Gericht op het implementeren en demonstreren van innovatieve oplossingen om onderzoeksresultaten naar de markt te brengen.
Potentiële aanvragers: bedrijven, universiteiten, onderzoeksinstituten, overheden, marktgerichte consortia en technologieontwikkelaars met schaalbare oplossingen.
- **Coordination and Support Actions (CSA)** – Ondersteunt coördinatie, netwerken, bewustwording en kennisdeling om de impact van onderzoek en innovatie te vergroten.
Potentiële aanvragers: brancheorganisaties, non-gouvernementele organisaties, overheden, kennisinstituten en netwerken gericht op samenwerking.

Nederland kan invloed uitoefenen op de vormgeving van Europese onderzoeksprogramma's via haar rol in de onderhandelingen over het Meerjarig Financieel Kader (MFK) en de uitwerking van de bijbehorende werkprogramma's. Waar het MFK op hoofdlijnen prioriteiten stelt (zoals het belang van onderzoek en innovatie),

biedt de fase van de werkprogramma's ruimte om specifieke onderwerpen onder de aandacht te brengen.

In deze fase heeft Nederland de mogelijkheid om gerichte input te leveren en zo de onderzoeksagenda's van de EU mede vorm te geven. Zo heeft Nederland in het verleden gepleit voor meer aandacht voor stedelijke mobiliteit binnen het Horizon-werkprogramma. Dergelijke inspanningen zijn belangrijk om thema's zoals Actieve Mobiliteit prominent op de onderzoeksagenda te krijgen.

Interreg – totaal budget € 8 mld

Interreg is een EU-subsidieprogramma van € 8 miljard (periode 2021-2027) dat grensoverschrijdende samenwerking bevordert om economische, sociale en territoriale cohesie binnen de Europese Unie te versterken. Regio's werken samen in pilotstudies en demonstratieprojecten om onderlinge economische verschillen te verkleinen en duurzame, innovatieve oplossingen te ontwikkelen. Nederlandse organisaties dienen dus samen te werken met buitenlandse partners en moeten het project zelf co-financieren.

Het programma is onderverdeeld in vier niveaus, die elk een ander type samenwerking ondersteunen:

- **Interreg A: Grensoverschrijdende samenwerking tussen aangrenzende regio's.** Interreg A ondersteunt samenwerking tussen regio's die grenzen aan elkaar hebben in verschillende landen. Dit programma richt zich op het oplossen van gemeenschappelijke problemen in deze grenszones en het stimuleren van economische en sociale ontwikkeling.
- **Interreg B: Transnationale samenwerking over grotere gebieden binnen Europa.** Interreg B ondersteunt samenwerking tussen regio's in verschillende landen, die niet direct aan elkaar grenzen, maar wel een gemeenschappelijk doel hebben. Dit programma richt zich op het uitbreiden van de samenwerking verder dan de grenzen van één regio, en het aanpakken van uitdagingen die een grotere regio omvatten, zoals bijvoorbeeld het Noordzeegebied.
- **Interreg C: Interregionale samenwerking tussen regio's in heel Europa.** Interreg C ondersteunt interregionale samenwerking binnen alle EU-lidstaten en een aantal andere landen. Dit programma richt zich op verbetering van beleidsinstrumenten voor regionale ontwikkeling via het uitwisselen van ervaringen, praktijkvoorbeelden en kennis tussen regio's met vergelijkbare uitdagingen en kansen.
- **Interreg D: Samenwerking met en tussen buitenste regio's.** Interreg D ondersteunt samenwerking tussen buitenste regio's van de EU (bijvoorbeeld eilanden in de Caribische Zee) en andere EU-regio's. Dit programma richt zich op het aanpakken van specifieke problemen van buitenste regio's, zoals economische achterstand en geografische isolatie.

Nederland doet mee aan 3 A programma's, 2 B programma's en 1 C programma. Hieronder volgt een overzicht.

Nederland neemt deel in 3 A-programma's met regio's in België en Duitsland, namelijk:

Interreg Vlaanderen - Nederland

Interreg Vlaanderen-Nederland is een samenwerkingsprogramma tussen Vlaanderen en Nederland, dat tot doel heeft de economische, sociale en territoriale ontwikkeling van de regio te bevorderen door middel van grensoverschrijdende samenwerking. Het programma ondersteunt projecten op het gebied van innovatie, duurzaamheid, arbeidsmarkt, duurzaam toerisme en het aanpakken van grensknelpunten.

Subsidieoproepen: Er zijn 4 Calls geweest. Er worden geen reguliere Calls meer opengesteld.

Interreg Euregio Maas-Rijn (NL-BE-DE)

Interreg Euregio Maas-Rijn (EMR) overstijgt grenzen door samenwerking tussen de regionale gebieden in verschillende landen mogelijk te maken. Het programma investeert in projecten rond innovatie, economie, sociale inclusie en opleiding, en territoriale cohesie. Door het stimuleren van grensoverschrijdende samenwerking wordt de economische en sociale verbinding in de grensregio tussen België, Duitsland en Nederland versterkt. *Cycling Connects* is een project binnen dit programma waarin de grensregio's samenwerken om internationale fietsroutes met elkaar te verbinden en meer comfort, informatie en veiligheid voor de fietser te bieden. In *EMR Connect* werd een fietsticket voor reizigers binnen het Nederlandse en Duitse deel van de EMR geïntroduceerd, en werd het e-bike sharing netwerk van de Duitse naar de Nederlandse regio uitgebreid.

Subsidieoproepen: Er is nog steeds budget beschikbaar. Op 5 juli 2025 opent [Call 5](#).

Interreg Duitsland – Nederland

Als onderdeel van Interreg Duitsland-Nederland worden strategische projecten ontwikkeld die niet alleen de lokale ontwikkeling bevorderen, maar ook een diepgaand strategisch belang hebben voor de hele regio. Deze projecten zullen zorgvuldig worden geselecteerd om de grensoverschrijdende samenwerking te vergroten en sleutelgebieden aan te pakken die van cruciaal belang zijn voor de duurzame ontwikkeling van de Duits-Nederlandse grensregio. Belangrijke punten zijn bijvoorbeeld het bevorderen van de economische groei, de werkgelegenheid, sociale inclusie en een betere samenwerking in de grensregio. In het project *iPro-noord* werd de "Delivery Bike XL" ontwikkeld, een elektrisch aangedreven transportfiets die een beladen pallet tot 300 kg kan vervoeren.

Subsidieoproepen: Er is nog steeds budget beschikbaar. Geen systeem van Calls, projecten kunnen doorlopend een aanvraag indienen.

Nederland neemt deel in 2 B-programma's, namelijk:

Interreg North Sea

Het programma richt zich op de samenwerking van verschillende partijen uit 7 verschillende landen rond de Noordzee. Ook Noorwegen kan mee doen. De algemene doelstelling van Interreg North Sea is het stimuleren van innovatie en duurzame economische groei in de Noordzeeregio. Daartoe kan subsidie verleend worden voor innovatie, groene transitie, bestrijden van klimaatverandering en beter bestuur. Deelnemers zijn overheden (Rijk, provincie, gemeente, waterschap), kennisinstellingen, bedrijven, ontwikkelingsmaatschappijen, en non-profit organisaties. Projecten zoals *Active Cities* (Leeuwarden), *BITS* en *MegaBITS* (Zwolle, Enschede én Overijssel) tonen hoe Nederland inzet op actieve mobiliteit en slimme fietstechnologie⁶. Subsidieoproepen: [Call 5](#) is geopend, maar alleen Noorse organisaties krijgen financiering. Mogelijk wordt in 2026 Call 6 opengesteld, maar met beperkt budget voor kleinschalige projecten.

Interreg North West Europe

Het programma richt zich op deelname van partijen uit 6 landen in Noord-West Europa en Zwitserland. Het doel is het bevorderen van een groene, slimme en rechtvaardige transitie voor alle NWE-gebieden. Ook behoren innovatie en een inclusieve samenleving tot de prioriteiten. Onder die laatste vallen toegang tot de arbeidsmarkt en de gezondheidszorg, alsmede cultuur en duurzaam toerisme. Dezelfde type organisaties als bij Interreg North Sea kunnen aanhaken bij projecten.

Subsidieoproepen: [Call 5](#) is geopend (stap 2 fase) voor projecten die door stap 1 heen zijn gekomen. Na Call 5 zal het programma waarschijnlijk slechts een beperkt budget beschikbaar hebben voor nieuwe calls. Mogelijke toekomstige calls zullen daarom hoogstwaarschijnlijk een specifiek karakter hebben wat betreft thema's en/of soorten activiteiten.

Het C-programma waar Nederland aan meedoet is:

Interreg Europe

Dit programma focust specifiek op het verbeteren van regionaal beleid via kennisdeling. Thema's zijn o.a. innovatie, circulaire economie, klimaat en duurzame mobiliteit. Doelgroepen zijn overheden (nationaal, regionaal of lokaal), regionale ontwikkelingsorganisaties, kennisinstellingen en NGO's. Een gemeente kan bijvoorbeeld deelnemen aan het verbeteren van beleid rondom fietsstimulering, schoolroutes of slimme infrastructuur. Openstaande subsidieoproepen: Er zijn 3 Calls geweest. Er zullen geen Calls meer worden opgesteld.

⁶ [MegaBITS MegaBITS | Interreg North Sea](#)

Interreg samengevat

Samengevat is Interreg met name geschikt voor (grens) regio's die gezamenlijk inzetten op het bevorderen van actieve mobiliteit of het versterken van fietsinfrastructuur door middel van internationale samenwerking. Binnen de huidige programma periode (2021-2027) is het budget van de meeste Interreg programma's al grotendeels gealloceerd bij projecten waar Nederland een grote inbreng in heeft (zie o.a. [dit rapport](#)). De openstaande en geplande financieringsmogelijkheden in de resterende looptijd van het programma is daarmee redelijk beperkt. Als de Interreg programma's terugkomen vanaf 2028 biedt dit weer nieuwe kansen voor Nederlandse organisaties om een aanvraag in te dienen.

InvestEU – 25 mld.

Het [InvestEU-programma](#) biedt financiering en garanties voor projecten die bijdragen aan de groene transitie. Het programma ondersteunt initiatieven op het gebied van duurzame infrastructuur, mobiliteit, energie en milieu, met een focus op innovatie en verduurzaming. Belangrijke voorwaarde voor de aanvraag is dat er middels Europese garanties een vorm van marktfalen (zoals versteviging van het spoorweg, het opzetten van een fonds of het vervangen van het elektriciteitsnet) kan worden getackeld of tegengegaan. Indien blijkt dat er sprake is van marktfalen rondom de Nederlandse fietsinfrastructuur, zou IenW het programma kunnen inzetten voor het bevorderen van de verduurzaming van **fietsinfrastructuur** in Nederland.

Met InvestEU kan IenW daarnaast ook projecten financieren die duurzame en slimme fietsinfrastructuur ontwikkelen, zoals fietspaden gemaakt van gerecyclede materialen, de integratie van technologieën voor verkeersoptimalisatie, en verbeterde veiligheid voor fietsers. Deze initiatieven dragen bij aan het bevorderen van fietsgebruik als milieuvriendelijke vervoersoptie, waardoor de CO₂-uitstoot vermindert en de mobiliteit in steden verbetert. InvestEU biedt de mogelijkheid om innovatieve infrastructuur te ondersteunen, zoals fietsstallingen bij OV-knooppunten en slimme fietspaden met zonnepanelen.

Binnen Nederland zijn RVO en InvestNL geaccrediteerd om EU-gelden weg te zetten via InvestEU.

Programme for Environment and Climate Action (LIFE) – € 5,45 mld.

Dit programma, afgekort [LIFE](#) (L'Instrument Financier pour l'Environnement), richt zich op het verbeteren van natuur, klimaat en milieu d.m.v. pilots en demonstratieprojecten van innovatieve milieutechnologieën. Deelonderwerpen zijn o.a. het verbeteren van kwaliteit van leven (bijv. luchtvervuiling tegengaan) en klimaatadaptatie & -mitigatie (vermindering uitstoot broeikasgassen) én reductie van uitstoot in steden. Op moment van schrijven zijn bijvoorbeeld de calls '[LIFE-2025-SAP-CLIMA](#)' én '[LIFE-2025-SAP-CLIMA-CCM](#)' interessant, aangezien die o.a. richten op *Actions to support the shift to zero-emission mobility in road transport*. Projecten die LIFE willen benutten hoeven niet per se grensoverschrijdende componenten te hebben, zoals bij Interreg het geval is, al is samenwerking met Europese partners aan te bevelen. Het moet wel Europees reproduceerbaar zijn. De belangrijkste eis is dat de pilot of demonstratie gericht moet zijn op CO₂-reductie of vermindering van gebruik van resources of bevordering biodiversiteit, en er is altijd een percentage cofinanciering vereist. MinIenW/RVO neemt deel aan het LIFE programmacomité waarin de prioriteiten van LIFE bepaald worden. LIFE projecten dienen over het algemeen erg concreet en goed reproduceerbaar te zijn om de aanvraag goedgekeurd te krijgen.

De doelgroepen van het LIFE-programma zijn voornamelijk overheden, milieuorganisaties, onderzoeksinstituten en bedrijven die actief zijn op het gebied van milieu, klimaatverandering en duurzame ontwikkeling. Dit programma richt zich op pilotprojecten en demonstratieprojecten die innovatieve milieutechnologieën en oplossingen testen, met de nadruk op klimaatadaptatie, mitigatie, natuurbehoud en circulaire economie.

Conclusie

De Europese Unie biedt een breed scala aan financieringsmogelijkheden voor duurzame mobiliteit, waaronder fietsinfrastructuur. Deze fondsen kunnen grofweg worden ingedeeld in drie clusters, elk met hun eigen toegevoegde waarde afhankelijk van de fase van het project:

- **Onderzoeksprojecten** vinden de meeste aansluiting bij **Horizon Europe, Driving Urban Transitions (DUT)** en in beperkte mate de **European Urban Initiative (EUI)**. Deze programma's richten zich op de ontwikkeling van nieuwe kennis, gedragsverandering en experimentele oplossingen in het kader van stedelijke transitie – met actieve mobiliteit als belangrijk thema.
- **Innovatie- en demonstratieprojecten** kunnen goed terecht bij **Interreg Europe, LIFE, EIT Urban Mobility** en onder voorwaarden ook **ELFPO**. Deze fondsen ondersteunen de ontwikkeling en beproeving van slimme mobiliteitsoplossingen, pilots en kleinschalige infrastructuuringrepen, zowel in stedelijke als landelijke context. In het geval van **ELFPO** biedt dit ook kansen voor aanleg van fietsroutes in plattelandsgedebieden.

- **Grootschalige uitvoering en infrastructuur** is primair het domein van **EFRO, CEF Transport** en mogelijk ook **InvestEU**. Deze programma's bieden substantiële financiële middelen voor het realiseren van grote projecten met economische of regionale impact – zoals fietssnelwegen, multimodale knooppunten en slimme verkeersveiligheidstoepassingen.

De kracht van de EU-financiering zit in de mogelijkheid om projecten over de hele innovatie- en implementatieketen te ondersteunen – van fundamenteel onderzoek tot en met grootschalige uitvoering. Voor overheden en samenwerkingsverbanden die inzetten op duurzame mobiliteit en fietsinfrastructuur ligt hier een strategische kans: door projecten goed te positioneren in de juiste fase en bijpassende programma's, kan niet alleen incidentele pilotfinanciering worden benut, maar ook structurele verandering worden gerealiseerd.

Tabel 1: overzicht financieringsmogelijkheden en duiding van het type activiteiten die kunnen worden gefinancierd

Programma	Onderzoek	Innovatie/ Demonstratie	Uitrol/implementatie
CEF (CEF 2/3)			Momenteel zeer beperkt mogelijk.
Driving Urban Transitions			
EIT Urban Mobility			
EFRO			
ELFPO		Momenteel nog niet mogelijk.	
European Urban Initiative			
Horizon Europe Pijler 2			
Interreg			
InvestEU			
LIFE			

Legenda

	= goede mogelijkheid
	= gedeeltelijk mogelijk
	= niet mogelijk

Tabel 2: Potentiële doelgroepen per programma

EU-programma	Doelgroepen
CEF Transport	Nationale overheden, infrabeheerders, vervoersbedrijven, gemeenten (beperkt)
Driving Urban Transitions (DUT)	Gemeenten, kennisinstellingen, bedrijven, NGO's, non-profitorganisaties
EIT Urban Mobility	Gemeenten, bedrijven (incl. start-ups), kennisinstellingen, NGO's
EFRO (Regionale Ontwikkeling)	MKB, gemeenten, provincies, regionale ontwikkelingsmaatschappijen
ELFPO (Plattelandontwikkeling)	Agrariërs, plattelandsorganisaties, gemeenten (voor toeristisch gebruik)
European Urban Initiative (EUI)	Gemeenten (alleen stedelijke gemeenten uit EU), kennisinstellingen, NGO's
Horizon Europe	Kennisinstellingen, gemeenten, bedrijven, NGO's, netwerken, consortia
Interreg (A/B/C programma's)	Gemeenten, provincies, regio's, NGO's, kennisinstellingen, bedrijven
InvestEU	Overheden, projectontwikkelaars, financiële instellingen, private partijen
LIFE	Overheden, provincies, milieuorganisaties, onderzoeksinstituten en bedrijven

Aanbeveling

Op basis van de scan heeft RVO twee aanbevelingen voor MinIenW:

1. Investeer in strategische afstemming met relevante stakeholders om gezamenlijke prioriteiten en projectkansen te bepalen

Het is belangrijk dat IenW structureel het gesprek aangaat met relevante partijen in het ecosysteem, zoals de Fietzersbond, gemeenten, provincies en kennisinstellingen. Alleen via gezamenlijke prioritering kan effectief worden ingezet op beleidsbeïnvloeding én het benutten van Europese financieringskansen. Door projecten gezamenlijk goed te positioneren binnen de innovatie- en implementatieketen (onderzoek – pilot – uitrol), kunnen partners optimaal gebruikmaken van verschillende EU-programma's en van elkaar lerend opschalen.

2. Ontwikkel een proactieve project- en subsidiekalender gekoppeld aan EU-fondsen

Om structureel gebruik te maken van Europese middelen is het raadzaam om binnen IenW – mogelijk samen met koepels of regio's – een overzicht te ontwikkelen van relevante subsidierondes per fonds (Horizon, Interreg, CEF, etc.) en deze te koppelen aan lopende of geplande projecten binnen duurzame mobiliteit. Dit maakt gerichte voorbereiding mogelijk en voorkomt dat kansen gemist worden of versnipperd raken over losse initiatieven.

Dit is een publicatie van:

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
Prinses Beatrixlaan 2 | 2595 AL Den Haag
Postbus 93144 | 2509 AC Den Haag
T +31 (0) 88 042 42 42
[Contact](#)
www.rvo.nl

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Dit document is opgesteld ten behoeve van informatievoorziening
aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

© Rijksdienst voor Ondernemend Nederland | mei 2025

Publicatienummer: RVO-099-2025/BR-DUZA

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) stimuleert
duurzaam, agrarisch, innovatief en internationaal ondernemen.
Met subsidies, het vinden van zakenpartners, kennis en het voldoen
aan wet- en regelgeving. RVO werkt in opdracht van ministeries en
de Europese Unie.

RVO is een onderdeel van het ministerie van Economische Zaken.