Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

34 681 Fietsbeleid

31 305 Mobiliteitsbeleid

Nr. 3

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2026

Hierbij informeer ik uw Kamer over de voortgang van de acties vallend onder de IenW Uitvoeringsagenda Fiets, die in april 2024 aan uw Kamer is aangeboden.[1] De uitvoeringsagenda bevat zes actielijnen met meerdere acties die bijdragen aan de realisatie van het Nationale Toekomstbeeld Fiets (NTF) en de IenW Fietsambitie 2022–2025.[2] De uitvoeringsagenda geeft daarmee invulling aan de ambitie uit het coalitieakkoord om het NTF uit te voeren. De verschillende acties worden uitgevoerd in nauwe samenwerking met medeoverheden en maatschappelijke partners.

Het Ministerie van IenW is systeemverantwoordelijk en schept de randvoorwaarden om actieve mobiliteit (fietsen en lopen) verder te stimuleren. Gemeenten, provincies en vervoerregio's zijn primair verantwoordelijk voor de inrichting en uitvoering in de praktijk, waaronder de lokale infrastructuur en fiets- en loopverbindingen. Maatschappelijke partners dragen bij via kennisontwikkeling, gedragsbeïnvloeding en de uitvoering van programma's en projecten.

Met deze brief geef ik per actielijn de actuele stand van zaken en de belangrijkste ontwikkelingen. Waar relevant neem ik de voortgang van de acties vallend onder het loopdossier mee, omdat lopen in de uitvoeringspraktijk onderdeel is van de bredere opgave rond actieve mobiliteit. Hiermee kom ik tegemoet aan de toezegging uit de kamerbrief van 25 april 2024 om de IenW Uitvoeringsagenda Fiets periodiek te actualiseren.[2]

Actieve mobiliteit

Het beleid voor actieve mobiliteit draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en duurzaamheid. Het speelt

[1] Kamerstukken II 2023/24, 34 681, nr. 2
[2] Kamerstukken II 2021/22, 31 305, nr. 362

kst-34681-3
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

een belangrijke rol voor de mobiliteit van de toekomst. Actieve mobiliteit vermindert de druk op het mobiliteitssysteem, verbetert de luchtkwaliteit en bevordert een gezonde leefomgeving. Daarmee maakt actieve mobiliteit onderdeel uit van de Mobiliteitsvisie en is het van belang voor het functioneren van het mobiliteitssysteem als geheel.

Actielijn 1: Fietsen naar het werk

Deze actielijn richt zich op het vergroten van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer en het versterken van de rol van de fiets in de dagelijkse mobiliteitsketen. De nadruk ligt op gedragsverandering, ketenmobiliteit en hoogwaardige fietsvoorzieningen.

Doel	Stand van zaken
Doel 1A: In 2025 pakken 100.000 extra mensen de fiets naar het werk ten opzichte van 2022.	Doelstelling (100.000 extra fietsforenzen) behaald (+240.000). Huidige inzet wordt verder aanscherpt.
Doel 1B: Alle stations in Nederland een goede fietsenstalling.	Er is belangrijke voortgang geboekt in de uitbreiding van fietsenstallingen bij stations. De verwachting is dat tot en met 2030 circa 600.000 stallingsplekken kunnen worden gerealiseerd. Tegelijkertijd blijft, gelet op de verwachte groei tot 2040, een aanvullende opgave bestaan.
Doel 1C: Landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes.	Het netwerk van doorfietsroutes is het afgelopen jaren flink uitgebreid. In totaal lag eind 2025 1.118 kilometer aan doorfietsroutes in Nederland. Het streven is voor 2040 het totaal aantal kilometers doorfietsroutes te verhogen naar 2.500 kilometer. Voor 2024–2030 is € 42 mln. beschikbaar als rijkscofinanciering.

Nadere toelichting

– In de Uitvoeringsagenda is als doel gesteld dat in 2025 100.000 extra mensen de fiets naar het werk nemen ten opzichte van 2022. Het fietsgebruik in het woon-werkverkeer wordt gemonitord met het nationaal verplaatsingspanel (NVP) uitgevoerd door Goudappel en Dat.Mobility.[3] Eind 2025 lag het aantal fietsforenzen op bijna 2,7 miljoen. Dit is een toename van 240.000 ten opzichte van 2022.[4] De groei in de periode 2022–2025 komt voort uit de toename van het aantal werkenden die de fiets en het openbaar vervoer combineren. Hoewel de beoogde groei van het aantal fietsforenzen ruimschoots gehaald is, zien we tegelijkertijd dat het percentage fietsritten in het woon-werkverkeer niet gestegen is. Op basis van de jaarrapportage 2025 en de aanvullende enquête wordt de inzet verder aangescherpt, met nadruk op het vergroten van de effectiviteit van de maatregelen in het woon-werkverkeer, het beter bereiken van relevante doelgroepen en het adresseren regionale verschillen.
– Sinds 2018 bestaat het netwerk van Fietsambassadeurs om het fietsgebruik door werkgevers te activeren, kennis te delen en het fietsgebruik binnen organisaties te normaliseren en faciliteren. Het netwerk is inmiddels uitgegroeid tot ongeveer twintig organisaties. Het betreft een diverse groep werkgevers verspreid over Nederland (waaronder a.s.r., Schiphol, de Efteling, het UMCG, de Radboud Universiteit en ASML) die goede fietsregelingen en -voorzieningen

[3] Monitor fietsgebruik woon-werkverkeer, Dat.mobility in opdracht van IenW, op basis van het Nederlands Verplaatsingspanel.
[4] Het eerste kwartaal zonder Covid-19 beperkingen.

voor hun medewerkers hebben ingericht. Vitaliteit, gezondheid en bereikbaarheid zijn daarbij belangrijke drijfveren. De deelnemende organisaties fungeren niet alleen als voorbeeld voor hun medewerkers, maar ook binnen hun sector en op bedrijventerreinen.
- Binnen de aanpak voor *«Spitsspreiden en -mijden»*[5] is fietsstimulering expliciet meegenomen. De fiets maakt daarmee onderdeel uit van bredere gedragsaanpakken voor woon-werk- en zakelijk verkeer, en bij de hinderopgave.
- De landelijke campagne *«Kort ritje? Da's zo gefietst!»* wordt voortgezet en regionaal toegepast. De focus ligt op verdere activatie en het stimuleren van daadwerkelijk reisgedrag.
- De fiets is een veel gebruikt voor- en natransportmiddel en speelt daarmee een sleutelrol in de ketenmobiliteit. Bijna de helft van alle treinreizigers gaat met de fiets naar het station.[6] Zonder goede fietsenstallingen is het openbaar vervoer voor veel mensen minder goed bereikbaar en daardoor minder aantrekkelijk. Daarom is als doel gesteld dat alle stations in Nederland beschikken over goede fietsenstallingen. IenW werkt hiervoor samen met ProRail, gemeenten en NS aan het programma *«Fietsparkeren bij Stations»*, waarmee wordt ingespeeld op de groeiende behoefte aan fietsparkeerplaatsen. ProRail verwacht in 2040 in totaal 640.000 tot 680.000 fietsparkeerplaatsen bij stations nodig te hebben. Dit is een toename van 40.000 tot 80.000 fietsparkeerplaatsen ten opzichte van 2022. In de periode 2020–2024 is op 40 locaties de fietsparkeercapaciteit vergroot. Op basis van de huidige beschikbare middelen wordt verwacht dat tot en met 2030 circa 600.000 stallingsplekken kunnen worden gerealiseerd.
- Doorfietsroutes zijn hoogwaardige, doorgaande fietsroutes die steden en omliggende kernen via OV-knooppunten (stations) met elkaar verbinden. De routes zijn bedoeld voor langere afstanden dan standaard stedelijke fietspaden en faciliteren vlot, comfortabel en veilig fietsen over afstanden van circa 5 tot 30 kilometer. Decentrale overheden investeren jaarlijks miljoenen in het verbeteren van fietsinfrastructuur en de realisatie van een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Het netwerk van doorfietsroutes is de afgelopen jaren flink uitgebreid. Voor de jaren 2024–2030 is in totaal € 42 miljoen beschikbaar vanuit het Rijk als cofinanciering voor de realisatie van dit netwerk. In 2024 zijn afspraken gemaakt over een eerste tranche van € 18 miljoen voor cofinanciering aan medeoverheden voor de aanleg van 12 doorfietsroutes. Voor de tweede tranche van € 24 miljoen kunnen provincies en vervoerregio's tot eind juni 2026 aanvragen indienen. Beoordeling vindt plaats in juli en augustus. De besluitvorming is voorzien in het Bestuurlijke Overleggen MIRT dit najaar. Het streven is het aantal kilometers doorfietsroutes voor 2040 te verhogen naar 2.500. Dit is een verdubbeling van het aantal kilometers ten opzichte van de stand eind 2025.

Actielijn 2: Fiets in woningbouw

Goede bereikbaarheid van woningen is een belangrijke randvoorwaarde voor wonen, leven en werken. Binnen deze actielijn staat centraal dat fietsen en lopen vanaf de start worden meegenomen bij ruimtelijke ontwikkeling en woningbouw. Nieuwe woongebieden moeten veilig, gezond en duurzaam bereikbaar zijn, met fietsen en lopen als vanzelfsprekend uitgangspunt.

---

[5] Kamerstukken II 2024/25, 31 305, nr. 483

[6] KiM (2023). Mobiliteitsbeeld 2023. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Zie ook Compendium voor de Leefomgeving, indicator Multimodale verplaatsingen, 2010–2022, www.clo.nl/indicatoren/nl218902.

Doel	Stand van zaken
Doel 2: Bij nieuwe woningbouw worden consequent de voordelen die de fiets kan bieden bij de ontsluiting daarvan benut.	Het benutten van de fiets bij de ontsluiting van nieuwe woningbouw is beleidsmatig en financieel geborgd, maar de uitvoering is nog in ontwikkeling. Van de in totaal € 10 mld. die afgelopen twee kabinetten beschikbaar is gesteld voor de ontsluiting van woningbouwlocaties, is ca. 13% vanuit het Rijk toegekend aan fiets- en loopmaatregelen. Dit is exclusief regionale cofinanciering.

Nadere toelichting

– Voor de ontsluiting van woningbouwlocaties is met het coalitieakkoord van het kabinet-Rutte IV € 7,5 mld. beschikbaar gesteld. In 2022 is hiervan circa € 780 mln. toegekend aan fiets- en loopmaatregelen, onder meer voor fietsaansluitingen, doorfietsroutes en fietsstallingen. Inclusief regionale cofinanciering betreft dit ruim € 1,1 mld. Daarnaast is in het Regeerprogramma van het kabinet-Schoof circa € 500 mln. beschikbaar gekomen voor fietsmaatregelen. Daarmee wordt een substantieel deel van de middelen gericht ingezet voor actieve mobiliteit. Deze investeringen zijn erop gericht meer verplaatsingen per fiets en te voet mogelijk te maken, de druk op het wegennet te beperken en een duurzame modal shift te ondersteunen rondom nieuwe woningbouwontwikkelingen.
– De Europese regels over energieprestaties van gebouwen (de herziene Energy Performance of Buildings Directive (EPBD)) zijn omgezet in Nederlandse bouwregels. Voor fietsparkeren betekent dit dat bij nieuwe bedrijfsgebouwen voortaan een minimumeis voor fietsparkeervoorzieningen wordt opgenomen, die wordt vastgelegd in het omgevingsplan van gemeenten (de lokale ruimtelijke regels van gemeenten).

Actielijn 3: Fietsen voor iedereen

In het coalitieakkoord is opgenomen dat de fiets een praktisch én gezond vervoersmiddel is. De fiets biedt daarnaast ook vrijheid en zelfstandigheid. Deze actielijn heeft als doel om de fiets toegankelijk te houden voor alle doelgroepen. Het gaat zowel om betaalbaarheid en beschikbaarheid van de fiets, als om veilig kunnen blijven fietsen gedurende verschillende levensfasen.

Doel	Stand van zaken
Doel 3: Zorgen dat mensen die wel willen fietsen maar nu niet kunnen fietsen op de fiets te krijgen en ouderen langer laten (door)fietsen.	Het doel is in uitvoering, met concrete programma's gericht op toegang tot de fiets en het langer laten doorfietsen van ouderen, en flankerend beleid gericht op het terugdringen van fietsdiefstal. Met de Citydeal *«Fietsen voor Iedereen»* wordt ingezet op uitbreiding van het aantal fietslessen met minimaal 10% en de uitgifte van fietsen met minimaal 10% in 2027. Het programma *«Doortrappen»* is, naast alle provincies, uitgebreid naar meer dan 300 gemeenten.

Nadere toelichting

- De City Deal *«Fietsen voor Iedereen»* richt zich op het vergroten van de toegang tot de fiets voor mensen met een laag inkomen, kinderen en mensen die nooit hebben leren fietsen. In Nederland heeft circa één op de tien mensen geen fiets en fietst één op de vijf mensen niet of nauwelijks. In steden heeft gemiddeld 2 kinderen per klas geen fiets, en fietst 1 op de 11 kinderen nooit of nauwelijks. De City Deal wordt uitgevoerd met 33 partners, waaronder departementen, provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en bedrijven. De Citydeal loopt tot en met 2027.
- Oudere fietsers zijn oververtegenwoordigd in de verkeersongevallen en -doden. Het programma *«Doortrappen»* richt zich op het langer en veiliger laten fietsen van ouderen via een bewustwordings- en gedragsveranderingsaanpak. Het programma is uitgebreid naar inmiddels meer dan 300 gemeenten die actief zijn. Ook is het aanbod aan interventies en communicatie verbreed. Door de brede adoptie verschuift de landelijke focus van stimuleren naar faciliteren van medeoverheden.
- Fietsdiefstal heeft een negatief effect op het fietsgebruik. Het aantal fietsdiefstallen daalde jarenlang, maar neemt nu weer toe. In 2023 werden bijna een miljoen fietsen gestolen met een totale waarde van € 698 mln. Ter vergelijking: de schade door autodiefstal bedroeg dat jaar € 138 mln. Fietsdiefstal is daarmee het meest voorkomende vermogensdelict waarmee 5% van de Nederlanders jaarlijks te maken heeft. Het karakter van fietsdiefstal verandert, doordat steeds vaker duurdere fietsen (zoals e-bikes) worden gestolen welke aantrekkelijk zijn voor professionele bendes. Om fietsdiefstal te bestrijden is in het najaar van 2025 besloten het fietsenregister bij de RDW uit te breiden. De werking van het register wordt verbeterd door verzekerde fietsen vooraf te registreren in het register en een vermissingssignaal toe te voegen voorafgaand aan een diefstalsignaal. De RDW voorziet implementatie in 2027. Daarnaast wordt in Benelux-verband gewerkt aan een grensoverschrijdende aanpak van fietsdiefstal.

Actielijn 4: Nederland wereldwijd fietsland nummer één

Nederland heeft internationaal veel kennis en ervaring op het gebied van fietsen en fietsbeleid. IenW ondersteunt internationale kennisuitwisseling via onder meer de Dutch Cycling Embassy (DCE), internationale samenwerkingsverbanden en Europese initiatieven op het gebied van actieve mobiliteit. Hiermee wordt kennis gedeeld, samenwerking bevorderd en worden mogelijkheden verkend voor de Nederlandse fietssector. IenW werkt hierbij samen met onder andere de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en de DCE.

Doel	Stand van zaken
Doel 4: Stimuleren van actieve mobiliteit op internationaal niveau.	In uitvoering en internationaal verankerd via diverse samenwerkingsverbanden en programma's.

Nadere toelichting

- Tijdens het Benelux-voorzitterschap dit jaar wordt ingezet op grensoverschrijdende samenwerking, onder andere op het gebied van internationale fietsroutes, fietsinfrastructuur, preventie van fietsdiefstal en inzicht in het economische potentieel van de fietssector.

– In april 2024 is de Europese fietsverklaring aangenomen. Naar aanleiding hiervan is een Europese werkgroep opgericht waarin alle lidstaten zijn vertegenwoordigd en die zich richt op de verdere ontwikkeling van fietsbeleid op nationaal en Europees niveau.
– In lijn met de eerdere toezegging aan uw Kamer wordt samen met medeoverheden verkent hoe Europese financiering kan worden ingezet voor actieve mobiliteitsprojecten,[7] waaronder middelen uit het Europese Interreg-programma.[8]
– IenW ondersteunt het ACTIVE-programma dat zich richt op internationale kennisontwikkeling en capaciteitsopbouw rondom actieve mobiliteit.
– De DCE ondersteunt, mede met IenW-subsidie, de internationale positionering van Nederland als fietsland door het delen van kennis over fietsbeleid en -infrastructuur. De organisatie fungeert als loket voor buitenlandse overheden en faciliteert kennisuitwisseling via onder meer studiebezoeken.
– De Nederlandse fietssector vertegenwoordigde in 2022 een exportwaarde van € 2,4 miljard. RVO actualiseert momenteel het onderzoek naar de economische betekenis van de sector. Eerste resultaten laten zien dat de sector na een periode van sterke groei sinds 2023 een fase van normalisering doormaakt. De werkgelegenheid bedraagt circa 14.000 fte. Daarbij blijft een tekort aan technisch geschoold personeel een aandachtspunt. De geactualiseerde resultaten worden dit najaar gepubliceerd.
– Nederland neemt deel aan internationale samenwerkingsverbanden, waaronder het Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP) van de UNECE en de WHO/Europe. Dit programma richt zich op lopen, fietsen en duurzame mobiliteit. Nederland is co-voorzitter van de werkgroep Healthy Active Mobility.

Actielijn 5: Fiets in het mobiliteitssysteem

Deze actielijn draagt bij aan een sterkere verankering van het oplossende vermogen van de fiets bij nationale afwegingen in het mobiliteitssysteem. De inzet draagt bij aan de doelstelling om in 2027 minimaal 20% en in 2040 40% meer fietskilometers te realiseren ten opzichte van 2017, zoals vastgelegd in het NTF.

Doel	Stand van zaken
Doel 5: Het oplossend vermogen van de fiets standaard onderdeel wordt in afwegingen die nationaal gemaakt worden in het mobiliteitssysteem.	De fiets wordt steeds nadrukkelijker meegenomen. De verdere verankering van het oplossend vermogen van de fiets in het mobiliteitssysteem is in uitvoering.

Nadere toelichting

– In 2025 is vanuit de Mobiliteitsvisie 2050 en Bereikbaarheid op Peil een eerste landelijke 0-meting uitgevoerd naar de bereikbaarheid van banen en voorzieningen per vervoerswijze. Actieve mobiliteit in combinatie met het openbaar vervoer is hierin meegenomen.
– IenW werkt aan een nieuwe Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA 2026), die op basis van de Welvaart en Leefomgeving-scenario's van het Planbureau voor de Leefomgeving de verwachte opgaven richting 2050 in beeld brengt. Daarin wordt onder meer gekeken naar de rol van de fiets in de bereikbaarheid van banen en voorzieningen en in de verkeersveiligheid. Nieuw zijn het inzicht in de gezondheidseffecten

[7] Kamerstukken 36 410 XII, N
[8] Kamerstukken 31 305, nr. 524

van fietsen in het woon-werkverkeer en een indicator voor de robuustheid van het regionale fietsnetwerk.
– Er is onderzoek gedaan naar de omvang en kwaliteit van de fietsinfrastructuur op gronden van IenW.[9] De volgende stap is inzicht te verkrijgen in welk deel van het RWS-areaal als fietsinfrastructuur fungeert en hoe dit is geborgd binnen de onderhoudscontracten van RWS.
– Binnen het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds vindt momenteel een omvangrijke prioriteringsopgave plaats. Daarbij is sprake van een investeringsopgave van meer dan € 80 miljard over de looptijd van de fondsen.[10] Het netwerk Fiets wordt hierbij meegenomen.
– Een belangrijke ontwikkeling is publieke mobiliteit, waarbij openbaar vervoer en doelgroepenvervoer beter op elkaar worden afgestemd.[11] In de provincie Zeeland is begin 2025 gestart met de introductie van publieke mobiliteit. Met «De Flex» is een netwerk van busjes actief dat voor alle reizigers op afroep beschikbaar is. Veilige en toegankelijke loop- en fietsverbindingen zijn daarbij van belang om haltes en hubs goed te kunnen bereiken en verlaten, en vormen daarmee een essentieel onderdeel van de keten.

Actielijn 6: Samenwerking, kennisontwikkeling en monitoring

Goede samenwerking, monitoring en kennisontwikkeling vormen een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van de fietsambities. Binnen deze actielijn staat het versterken van de samenwerking tussen overheden, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen centraal.

Doel	Stand van zaken
Doel 6: Nationale samenwerking en kennisuitwisseling tussen verschillende overheden en stakeholders.	Er is sprake van een breed en goed functionerend stelsel van nationale samenwerking en kennisuitwisseling tussen overheden en stakeholders, dat verder is versterkt en geformaliseerd. De inzet wordt voortgezet en verder ontwikkeld. De toegevoegde waarde van het brede samenwerkingsverband voor de fiets *«Tour de Force»* wordt breed onderschreven. Gemiddeld geven de betrokkenen het samenwerkingsverband een 7,5.

Nadere toelichting

– De Landelijke Fietstafel is geformaliseerd. Aan deze tafel stemmen Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's de fietsopgaven en investeringen gezamenlijk af. De Fietstafel dient als bestuurlijke voorbereiding op de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en de Bestuurlijke Overleggen MIRT, waardoor besluitvorming over fietsmaatregelen steviger is verankerd in de bredere mobiliteits- en leefomgevingsagenda.
– Tour de Force is het brede samenwerkingsverband voor de fiets, waarin Rijk, medeoverheden, maatschappelijke partners en kennisinstellingen gezamenlijk werken aan de fietsambities en het NTF. De effectiviteit van deze samenwerking is het afgelopen jaar geëvalueerd. De evaluatie bevestigt de waarde van de samenwerking en geeft

[9] Dat.mobility Data-analyse rol RWS t.a.v. fietswegen op Rijksgronden (gepubliceerd 15 mei 2024)
[10] Kamerstukken 36 800 A en 36 800 J, nr. 39
[11] Kamerstukken 23 645 en 31 305, nr. 877

samengevat drie richtingen mee: (1) de samenwerking voortzetten, (2) de gezamenlijke doelen en prioriteiten aanscherpen en (3) vaker reflecteren op de samenwerking. Deze uitkomsten worden meegenomen in de uitvoeringsagenda NTF.
– De monitoring van de gezamenlijke doelstellingen uit het NTF loopt door. Daarbij worden de ontwikkeling van het fietsgebruik en de voortgang op de gemaakte afspraken gevolgd, zodat tijdig kan worden bijgestuurd. Daarnaast wordt geïnvesteerd in bredere kennisontwikkeling op fietsgebied, gericht op nieuwe inzichten voor beleid en uitvoering.
– In 2025 zijn meerdere kennisproducten opgeleverd. De CROW-Fietsberaadnotitie *«Door met doorfietsroutes»*[12] actualiseert de richtlijnen voor het plannen, ontwerpen en beheren van doorfietsroutes en ondersteunt medeoverheden bij de aanleg van een samenhangend netwerk. Het onderzoek *«Invloed van de elektrische fiets op het fietslandschap»*[13] brengt in beeld hoe de snelle groei van de e-fiets het fietsgebruik, de actieradius en de mobiliteitspatronen verandert, met gevolgen voor onder meer ketenmobiliteit en fietsinfrastructuur.
– De kennisuitwisseling via kenniscafés en bijeenkomsten loopt door en wordt goed gewaardeerd. Deze bijeenkomsten brengen beleidsmakers, uitvoerders en kennisinstellingen samen rond actuele fietsthema's en helpen nieuwe kennis sneller toepasbaar te maken in de praktijk.
– Het programma *«Lopen als Kans»* is in uitvoering en onderdeel van breder mobiliteits- en ruimtelijk beleid. De aandacht voor lopen is daarbij versterkt via samenwerking met medeoverheden en kennisontwikkeling, onder meer met de City Deal *«Ruimte voor Lopen»*. In deze City Deal werken Rijk, gemeenten, provincies, kennisinstellingen en maatschappelijke partners samen aan een sterkere positie van de voetganger. Binnen dit samenwerkingsverband is eind 2024 een eerste *«Nationaal Masterplan Lopen»* uitgewerkt, met dertig concrete acties tot 2030 gericht op voetgangersvriendelijke inrichting, het stimuleren van loopgedrag en kennis- en beleidsontwikkeling. De Citydeal loopt tot en met 2027. De kennis uit het programma *«Lopen als Kans»* en het *«Nationaal Masterplan Lopen»*, tezamen met de kennis en ervaring van partners in het loopdomein, wordt gebundeld in een nationale Uitvoeringsagenda Lopen die eind dit jaar wordt opgeleverd. Voor de volledigheid is het *«Nationaal Masterplan Lopen»* als bijlage bij deze brief opgenomen.

Tot slot

De IenW Uitvoeringsagenda Fiets is breed in uitvoering en levert op meerdere terreinen concrete resultaten op.

Tegelijkertijd vergt het veranderen van mobiliteitspatronen en het versterken van actieve mobiliteit tijd. Daarbij krijgen fietsplannen een steeds belangrijkere rol binnen de regionale bereikbaarheidsopgaven. De uitvoeringsagenda NTF, die eind dit jaar aan uw Kamer wordt aangeboden, gaat hier nader op in en bevat de prioriteiten voor de komende periode. Daarmee wordt de ingezette lijn verder geconcretiseerd en richting gegeven aan de volgende fase van uitvoering.

---

[12] CROW-Fietsberaadnotitie «Door met doorfietsroutes» (2025), opgesteld door Goudappel en DTV in samenwerking met CROW

[13] Invloed van de elektrische fiets op het fietslandschap, Mobycon in opdracht van IenW, 8 september 2025, uitgevoerd naar aanleiding van de motie Krul (Kamerstuk II 2023/24, 31 305, nr. 396).

We blijven samen werken aan het versterken van actieve mobiliteit.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram