mulier instituut

Rapport

Fietsstimulering in de praktijk

Wat gemeenten al doen en wat er nodig is

Marthe Westerbroek

Mulier Instituut | 2025

Fietsstimulering in de praktijk

Wat gemeenten al doen en wat er nodig is

Met steun van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS)

Mulier Instituut
Marthe Westerbroek

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met het Mulier Instituut.

© Mulier Instituut
Utrecht, 20 november 2025
www.mulierinstituut.nl
info@mulierinstituut.nl

Disclaimer
U mag delen uit deze publicatie overnemen op voorwaarde van bronvermelding: auteur(s), de titel van de publicatie en het jaar van uitgave.
Er gelden gebruiksvoorwaarden voor de foto's in deze publicatie. Neem foto's daarom niet over zonder toestemming van het Mulier Instituut.

Inhoudsopgave

Fietsstimulering in de praktijk

1	**Nederland fietsland**	**4**
1.1	Maatschappelijke waarde van fietsen	4
1.2	De opkomst van de e-bike	6
1.3	Fietsbeleid	8
2	**Gemeentelijk fietsbeleid**	**11**
2.1	Vragenlijstonderzoek	11
2.2	Fietsstimulering door gemeenten	12
2.3	Hoe stimuleren gemeenten fietsen?	13
3	**Beschouwing en conclusies**	**15**
3.1	Beschouwing	15
3.2	Aanbevelingen	16
Bronnen		**19**

Hoofdstuk 1

Nederland fietsland

Dit rapport gaat over het fietsgebruik in Nederland en biedt handvatten voor beleidsmakers die fietsgedrag duurzaam willen veranderen. In dit eerste hoofdstuk bespreken we de maatschappelijke waarde van fietsen, de opkomst van de e-bike en het fietsbeleid in Nederland.

1.1 Maatschappelijke waarde van fietsen

Fietsfeiten

Fietsen is een belangrijk onderdeel van de Nederlandse cultuur (zie kader hieronder). In 2023 fietsten Nederlanders (vanaf 6 jaar, reguliere en elektrische fiets) gemiddeld 16 minuten per dag. Jongeren fietsten (12-18 jaar) zelfs 32 minuten per dag (CBS, 2024).

25% van alle verplaatsingen in Nederland gebeurt per fiets. Ter vergelijking: in landen zoals Japan (12%), Duitsland (9%) en Finland (8%) is dit aandeel veel lager (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2023; Goel et al., 2021).

65% van de Nederlanders fietst minimaal één keer per week. Ter vergelijking: in een onderzoek in 28 landen wereldwijd bleek gemiddeld slechts 35 procent van de mensen minstens wekelijks te fietsen (Ipsos, 2022).

45% van de Nederlanders gebruikt de fiets voor afstanden van tot 2 kilometer. Ter vergelijking: in onze buurlanden België en Duitsland ligt dit percentage met respectievelijk 20 en 21 procent aanzienlijk lager (Ipsos, 2022).

Nederland heeft de meeste fietsen per inwoner ter wereld (1,3). Ter vergelijking: Denenmarken staat op de tweede plek met 0,8 fietsen per inwoner (Van Es, 2024).

Voordelen van fietsen

Fietsen levert dus een belangrijke bijdrage aan onze dagelijkse portie bewegen, en daarmee aan een actieve leefstijl. Voor kinderen reiken de voordelen verder dan een actieve leefstijl: (kunnen) fietsen vergroot hun gevoel van zelfstandigheid, versterkt sociale contacten in de buurt en geeft ontspanning (Ramanathan et al., 2014; Van de Craats et al., 2020).

Naast voordelen voor het individu zorgt fietsen, vergeleken met andere vervoersmiddelen zoals de auto, voor minder uitstoot van broeikasgassen, geluidsoverlast en verkeersdrukte door autoverkeer (Brand et al., 2021; Logan et al., 2023).

Fietsen levert daarmee een bijdrage aan meer dan tien Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties gericht op onder andere gezondheid, klimaat, gelijkheid en welvaart (zie afbeelding hieronder; United Nations, 2020).

Bijdrage van fietsen aan de Sustainable Development Goals

Geen armoede
Fietsen is een betaalbare en eenvoudige manier van vervoer die toegang biedt tot onderwijs, werk, markten en gemeenschappen, en draagt bij aan armoedebestrijding en economische groei.

Geen honger
Fietsen verbetert de toegang tot voedsel en markten voor kleinschalige producenten en kwetsbare gemeenschappen, en draagt zo bij aan meer voedselzekerheid en betere voeding.

Goede gezondheid en welzijn
Fietsen is goed voor de gezondheid, omdat het zorgt voor beweging en minder luchtvervuiling. Het helpt ook om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, vooral als er veilige fietsroutes zijn.

Gendergelijkheid
Fietsen geeft vrouwen en meisjes betere toegang tot water, onderwijs, werk en markten. Een veilige fietsinfrastructuur helpt hen om zich vrijer en veiliger te verplaatsen, wat bijdraagt aan gelijke kansen.

Betaalbare en duurzame energie
Fietsen is een zuinige en schone manier van vervoer. Het helpt mensen om zich betaalbaar te verplaatsen en past goed bij openbaar vervoer.

Werk en economische groei
De fietssector, zoals fietsverhuur, fietsreparatie en fietstoerisme, zorgt voor duurzame en toegankelijke manieren van vervoer en vrije tijd. Dit helpt mensen om zich gezond te verplaatsen en biedt kansen voor werk en economische groei.

Industrie, innovatie en infrastructuur
Fietsen helpt mensen om vaker te kiezen voor lopen, fietsen en openbaar vervoer in plaats van de auto. Als meer mensen fietsen, kunnen overheden betere en duurzame wegen en vervoerssystemen bouwen die voor iedereen betaalbaar en goed bereikbaar zijn.

Duurzame steden en gemeenschappen
Fietsen maakt steden gezonder, veiliger en duurzamer. Het is betaalbaar, schoon en goed voor het milieu. Fietsen werkt goed samen met openbaar vervoer en past in slimme vervoerssystemen, waardoor steden beterbereikbaar worden voor iedereen.

Verantwoorde consumptie en productie
Fietsen maakt het mogelijk om mensen en producten, bijvoorbeeld eten, op een duurzame manier te vervoeren. Het past goed bij lokale economieën en zorgt ervoor dat producten op een slimme en milieuvriendelijke manier worden bezorgd. Ook kiezen steeds meer mensen voor duurzaam toerisme met de fiets.

Klimaatactie
Fietsen is een schone manier van vervoer en helpt direct mee aan het verminderen van vervuiling.

Partnerschap
Organisaties en experts werken samen om fietsen wereldwijd te promoten. Ze zorgen voor goede samenwerking tussen overheden, bedrijven en burgers, en verzamelen betrouwbare gegevens om fietsen beter te ondersteunen, vooral in ontwikkelingslanden.

1.2 De opkomst van de e-bike

E-bike heeft fietsen veranderd

Met de opkomst van de e-bike (elektrische fiets) is het fietslandschap veranderd: mensen kunnen sneller en met minder inspanning fietsen. In 2013 werd 6 procent van alle fietskilometers in Nederland gefietst op een e-bike. In 2023 is dit toegenomen naar 38 procent (KiM, 2024). In 2022 gebruikte 29 procent van de Nederlanders van 12 jaar en ouder een e-bike. Onder 65-plussers was dat zelfs ruim de helft (52%; Van Deemter et al., 2022).

Door de e-bike kunnen mensen niet alleen sneller, maar ook langere afstanden fietsen. E-bikegebruikers fietsen gemiddeld 75 procent verder per rit dan gebruikers van gewone fietsen (Haas & Huang, 2022). Daarnaast kost fietsen op een e-bike minder moeite (Bonardi et al., 2025). Daardoor heeft de e-bike het potentieel om autoritten te vervangen, vooral voor langere afstanden. Hierdoor bewegen gebruikers meer dan wanneer ze met de auto zouden gaan.

Maar we weten ook dat de e-bike in Nederland vaak de gewone fiets vervangt (Kroesen, 2017; Huang et al., 2024). Het is dan ook de vraag in hoeverre de opmars van de e-bike daadwerkelijk bijdraagt aan de gezondheid van gebruikers. De e-bike heeft wel gezondheidsvoordelen, maar deze zijn kleiner dan bij fietsen op een gewone fiets, omdat de lichamelijke inspanning lager is (McVicar et al., 2022; Riiser et al., 2022). Hierbij geldt: hoe hoger de ondersteuning, hoe minder inspanning het kost (Julien et al., 2012).

Fietsen zonder ondersteuning vs. fietsen met ondersteuning
Uit een onderzoek van Bonardi et al., (2025) blijkt dat fietsen op een e-bike met ondersteuning op het laagste niveau 69 procent minder vermogen (*power output*) vereist dan fietsen zonder ondersteuning.

Zorgen over veiligheid

Er zijn ook zorgen over de veiligheid rondom fietsen op een e-bike. De drukte op de fietspaden, met verschillende snelheden, zorgt voor onveilige situaties. Door de hogere snelheid van de e-bike en de vaak beperkte rijervaring van bestuurders ontstaan meer risico's op ongelukken (Michel, 2024). Het aantal slachtoffers is relatief het grootst in de leeftijdscategorie 12-17 jaar (Krul et al., 2025). Het aantal ongevallen met een e-bike is voor deze leeftijdsgroep in vijf jaar tijd bijna verzesvoudigd.

Ook ergernissen over het fietsgedrag van e-bikegebruikers krijgen veel aandacht in het nieuws. Hierbij gaat het vooral om de fatbike. Hoge snelheden van de (illegaal opgevoerde) fatbike en onervarenheid van de gebruikers zorgen voor gevaarlijke situaties. Dit draagt bij aan een negatieve beeldvorming rondom fatbikes: acht op de tien Nederlanders vinden de fatbike een gevaarlijk vervoersmiddel (Veilig Verkeer Nederland, 2025).

In de politiek is er ook aandacht voor deze problematiek. Minister Tieman kondigde maatregelen aan om gevaarlijke situaties met fatbikes en andere e-bikes tegen te gaan (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2025). Maatregelen uit het plan zijn:

- massa- en snelheidsverschillen op het fietspad verminderen;
- fietshelmgebruik stimuleren;
- veilige fietsinfrastructuur stimuleren.

Daarnaast wordt gekeken naar het invoeren van een minimumleeftijd voor het rijden op een fatbike of e-bike (Sweco, 2024).

De e-bike-paradox

Zo ontstaat de e-bike paradox: een vervoersmiddel dat fietsen moet stimuleren, heeft onbedoeld negatieve gevolgen voor de gezondheid en veiligheid van de fietspadgebruikers (tabel 1.1).

Tabel 1.1
De e-bike-paradox: positieve en negatieve kanten van een e-bike

	Positief effect	Negatief effect
Mobiliteit	Groter bereik, vervangt autoritten	Vervangt vaak de gewone fiets
Toegankelijkheid	Maakt fietsen mogelijk voor ouderen en mensen met een beperking	Niet iedereen kan een e-bike betalen
Gezondheid	Meer beweging door vaker fietsen	Minder bijdrage aan fitheid en spierkracht dan de gewone fiets
Veiligheid	Vermindert autoverkeer	Meer drukte op de fietspaden en gevaar door hoge snelheden

Bij oudere leeftijdsgroepen kan de e-bike een positieve bijdrage leveren, doordat zij langere afstanden kunnen fietsen en hun ervaren bereikbaarheid vergroten (Moleman & Kroesen, 2025). Maar voor de jonge doelgroep vormt deze juist een gevaar. Steeds meer jongeren kiezen voor de e-bike als transportmiddel (Kroesen & Moleman, 2025), waardoor het gebruik van een traditionele fiets afneemt. Maar tegelijkertijd leggen jongeren met een e-fiets wel gemiddeld langere afstanden af.

Op dit moment kunnen we nog niet met cijfers onderbouwen welke gevolgen deze ontwikkeling heeft. Het is wel aannemelijk dat het vroegtijdige gebruik van een e-bike ervoor zorgt dat deze generatie ook op latere leeftijd minder gebruik maakt van een traditionele fiets. Dit betekent mogelijk dat de bijdrage van fietsen aan het aantal beweegminuten voor deze generatie in de toekomst minder groot is.

Ondanks deze zorgen investeren overheden in de e-bike. Zo werkt de provincie Utrecht samen met meerdere gemeenten aan een nieuw systeem van elektrische deelfietsen (Goedopweg, 2025). Het doel is om mensen te stimuleren de kilometers vanaf een OV-knooppunt naar hun bestemming duurzaam af te leggen. Ze hopen hiermee het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief te maken voor de auto.

1.3 Fietsbeleid

Fietsen niet voor iedereen vanzelfsprekend

De e-bike-paradox laat zien dat de e-bike geen wondermiddel is. Voor- en nadelen bestaan naast elkaar. En terwijl de populariteit van de e-bike groeit, blijkt dat fietsen voor sommige groepen nog niet vanzelfsprekend is. Uit onderzoek blijkt dat de fiets niet voor alle groepen even toegankelijk of gebruikelijk is. Een aantal voorbeelden:

- Mensen met een migratieachtergrond fietsen gemiddeld minder[1] dan mensen zonder migratieachtergrond (Durand et al., 2023).
- Inwoners van niet-stedelijk gebied fietsen minder[1] dan inwoners van stedelijke gebieden (De Haas & Kolkowski, 2023).
- Voor mensen met een beperking is fietsen niet altijd toegankelijk (Rauws et al., 2024).

[1] Het gaat hierbij om het aantal verplaatsingen op de fiets ten opzichte van het totale aantal verplaatsingen.

- Volwassenen met een rijbewijs fietsen minder[1] dan volwassenen zonder rijbewijs (De Haas & Kolkowski, 2023).

Fietsstimulering: campagnes en initiatieven

In Nederland zijn er verschillende campagnes en initiatieven om fietsen te stimuleren (zie kader hieronder; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2024). Campagnes zien we als communicatie-instrumenten die over een langere periode worden ingezet via verschillende kanalen, met als doel mensen te informeren en aan te zetten tot gewenst gedrag. Fietscampagnes en initiatieven proberen met reclames, goede fietsfaciliteiten en activiteiten mensen aan te moedigen om vaker de fiets te pakken.

Campagnes en initiatieven voor fietsstimulering

- Kort ritje? Da's zo gefietst: dit is een landelijke campagne van de overheid (Ministerie van I&W). Met commerciels, advertenties en posters stimuleert de campagne volwassenen om korte autoritten te vervangen door de fiets.
- Doortrappen: dit is een landelijk programma van de overheid (Ministerie van I&W), met lokale uitvoering. Het programma zet in op bewustwording over het thema fietsveiligheid en stimuleert ouderen tot aanpassingen aan de fiets of in het gedrag. Met flyers, activiteiten en samenwerkingen met bijvoorbeeld fysiotherapeuten helpt het programma ouderen langer, veiliger en met plezier te blijven fietsen.
- Fiets naar je Werk Dag: dit is een particulier initiatief. Met een gratis communicatiepakket voor werkgevers roept het werkenden op om voor het woon-werkverkeer gebruik te maken van de fiets.
- Fietsmaatjes: dit is een vrijwilligersinitiatief met lokale organisaties en gemeenten. Met flyers, social media en lokale promotie roepen ze vrijwilligers op om op een duofiets tochten te maken samen met mensen die niet meer zelfstandig kunnen fietsen.
- City Deal Fietsen voor Iedereen: dit is een samenwerkingsverband van 17 gemeenten, diverse organisaties (bijvoorbeeld ANWB, Beweegalliantie, Fietsersbond), het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninksrelaties en het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Binnen de deelnemende gemeenten worden projecten opgezet om drempels voor fietsen weg te nemen, zoals fietslessen of leenfietsen.

Wat is een effectieve aanpak?

Met een integraal beleid kan fietsen aantrekkelijk en haalbaar worden gemaakt voor iedereen (Pucher et al., 2009). Maatregelen die fietsen en lopen stimuleren, zijn bijvoorbeeld:

- een veilige infrastructuur;
- fietsvriendelijke wijken;
- financiële prikkels;
- educatieve programma's.

Deze leiden tot verbeterde verkeersveiligheid, minder uitstoot van broeikasgassen, economische voordelen (zoals minder zorgkosten en ziekteverzuim) en sterkere sociale verbondenheid (Ding et al., 2024). Een effectieve aanpak vraagt om

samenwerking tussen sectoren als verkeer, gezondheid, ruimtelijke ordening en onderwijs.

Hoe ziet fietsbeleid eruit?

De WHO-toolkit 'Promoting walking and cycling' (WHO, 2025) biedt beleidsmakers op nationaal, regionaal en lokaal niveau houvast om fietsen (en lopen) te stimuleren. In de toolkit staan zeven beleidsrichtingen die bijdragen aan een effectief en integraal fietsbeleid:

1. **Integreer fietsen in alle relevante beleidsdomeinen**: denk aan gezondheid, mobiliteit, onderwijs, sport, duurzaamheid en inclusie.
2. **Zorg voor veilige en verbonden fietsroutes**: fietsinfrastructuur moet aansluiten bij dagelijkse bestemmingen zoals scholen en supermarkten.
3. **Ontwerp inclusieve en veilige straten voor iedereen**: houd rekening met kinderen, ouderen en mensen met een beperking.
4. **Verbeter het verkeersgedrag van weggebruikers**: handhaaf snelheidslimieten, pak afleiding en rijden onder invloed aan, en bevorder veilig gedrag bij alle weggebruikers.
5. **Bescherm en geef prioriteit aan fietsen**: zorg voor veilige en aantrekkelijke plekken om te fietsen. Denk aan autoluwe zones en voldoende fietspaden.
6. **Verbind fietsen met andere vormen van vervoer**: maak het eenvoudig om de fiets te combineren met bijvoorbeeld het ov of een deelauto.
7. **Stimuleer en beloon fietsen actief:** gebruik lokale evenementen, beloningssystemen, en school- en werkgerelateerde programma's.

Hoofdstuk 2

Gemeentelijk fietsbeleid

Om in kaart te brengen wat gemeenten in Nederland doen om fietsen te stimuleren hebben we in november-december 2024 een verkennend vragenlijstonderzoek gedaan onder de leden van het panel van de Vereniging Sport en Gemeenten (VSG). In dit hoofdstuk beschrijven we deze vragenlijst en de resultaten ervan.

2.1 Vragenlijstonderzoek

De vragenlijst

We hebben drie vragen voorgelegd aan een panel van beleidsambtenaren sport die zich vanuit een lokale overheid inzetten om sporten en bewegen te faciliteren (het VSG-panel):

- Doet u als gemeente iets om fietsen te stimuleren onder de volgende groepen?[2]
- Met welke partijen werkt u als gemeente samen om fietsen te stimuleren?
- Op welke manier wordt fietsen gestimuleerd binnen uw gemeente?

De vragenlijst hebben we opgesteld vóór de publicatie van de WHO-toolkit. We hebben de beleidsrichtingen in de toolkit dus niet als uitgangspunt gebruikt. Toch sluiten veel thema's uit de vragenlijst wel aan bij de onderliggende uitgangspunten van effectief fietsbeleid.

Respondenten

Beleidsmedewerkers van 95 verschillende gemeenten hebben de vragenlijst ingevuld. Om de gemeenten een betere afspiegeling te laten zijn van alle gemeenten in Nederland, hebben we de steekproef gewogen naar stedelijkheid, in vijf categorieën. In tabel 2.1 staan het responspercentage en de verdeling van de respons naar stedelijkheid (in drie categorieën).

[2] De groepen waar de beleidsambtenaren uit konden kiezen: 0-3 jaar, 4-11 jaar, 12-18 jaar, 19-64 jaar, 65 jaar en ouder, inwoners met een migratieachtergrond en andere groepen.

Tabel 2.1
Responspercentage en stedelijkheid
(n=95)

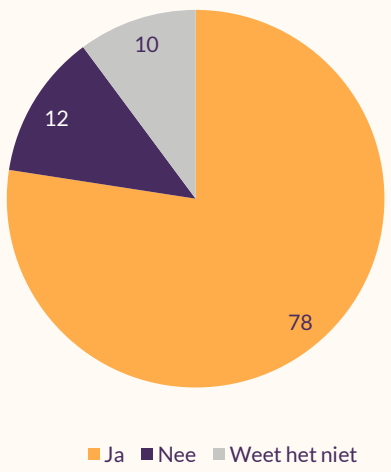
Categorie	Aantal/percentage
Aantal gemeenten (n)	95
Responspercentage (%)	28
Stedelijkheid (%)	
Niet- tot weinig stedelijk	49
Matig stedelijk	16
(Zeer) sterk stedelijk	35

Bron: Mulier Instituut/Vereniging Sport en Gemeenten (VSG), VSG-panel, november/december 2024.

2.2 Fietsstimulering door gemeenten

Ruim drie kwart van de gemeenten (78%) zet in op het stimuleren van fietsen onder hun inwoners (figuur 2.1).

Figuur 2.1
Aandeel gemeenten dat iets doet om fietsen te stimuleren
(in procenten, n=95)



Bron: Mulier Instituut/Vereniging Sport en Gemeenten (VSG), VSG-panel, november/december 2024.

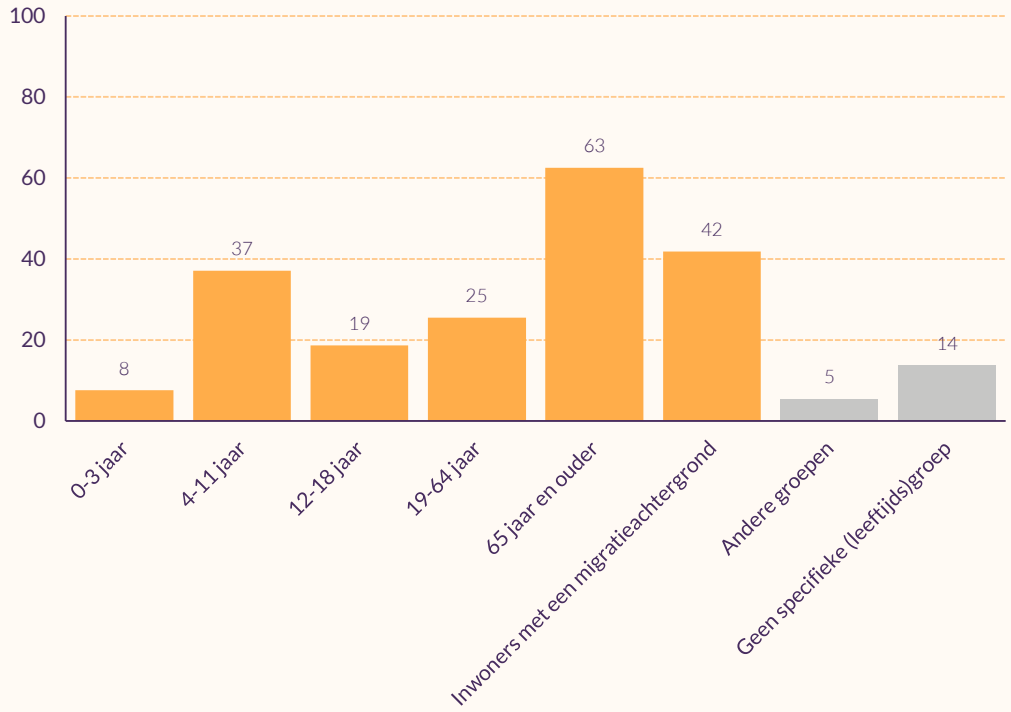
Van de gemeenten die iets doen om fietsen te stimuleren (n=74), richt de helft (49%) zich daarbij op één doelgroep. De andere helft (51%) doet dit onder twee doelgroepen of meer.

Bijna twee derde richt zich op hun inwoners van 65 jaar en ouder (63%, figuur 2.2). Ruim twee vijfde (42%) stimuleert fietsen onder inwoners met een

migratieachtergrond en bijna twee vijfde (37%) doet dit onder kinderen van 4-11 jaar.

In vijf van de twaalf gemeenten uit ons onderzoek die fietsen niet stimuleren, zijn er wel andere partijen die dit doen, zoals een lokale wielervereniging.

Figuur 2.2
Doelgroepen waaronder gemeenten fietsen stimuleren
(in procenten, n=74, meerdere antwoorden mogelijk)



Bron: Mulier Instituut/Vereniging Sport en Gemeenten (VSG), VSG-panel, november/december 2024.

2.3 Hoe stimuleren gemeenten fietsen?

Vormen van fietsstimulering

Om fietsen te stimuleren, zetten gemeenten verschillende maatregelen in (zie figuur 2.3). Van de gemeenten die fietsen stimuleren (n=74), doet een merendeel dit via meerdere maatregelen (88%).

Meer dan drie kwart (78%) van de gemeenten zet in op een combinatie van een of meerdere maatregelen met voorlichting en/of (veiligheids)campagnes. De precieze inhoud van deze voorlichtingen en campagnes hebben we niet in kaart gebracht waardoor we hierover geen uitspraak kunnen doen.

Een kwart van de gemeenten (24%, n=17) geeft aan fietsen op een andere manier te stimuleren. Zeven van deze gemeenten hebben dit toegelicht. Zes daarvan geven aan een cursus of fietslessen aan te bieden.

Samenwerkingen voor fietsstimulering

Bij het stimuleren van fietsen werkt meer dan de helft van de gemeenten samen met een welzijnsinstelling (53%). Andere samenwerkingspartners zijn fietsenwinkels/fietsenmakers (42%), sportbedrijven (42%) en scholen (37%).

Daarnaast noemen respondenten dat partijen zoals Doortrappen, de Fietsersbond of Veilig Verkeer Nederland betrokken zijn bij het stimuleren van fietsen.

Figuur 2.3
Manieren waarop gemeenten fietsen stimuleren
(in procenten, n=72, meerdere antwoorden mogelijk)

Bron: Mulier Instituut/Vereniging Sport en Gemeenten (VSG), VSG-panel, november/december 2024.

Hoofdstuk 3

Beschouwing en conclusies

In dit hoofdstuk geven we een beschouwing op de resultaten van de vragenlijst. Vervolgens doen we aanbevelingen om fietsgedrag duurzaam te veranderen.

3.1 Beschouwing

Veel fietsstimulering, vooral onder ouderen
Uit dit verkennende onderzoek blijkt dat een groot deel van de gemeenten waar respondenten uit ons onderzoek werken, probeert fietsen onder hun inwoners te stimuleren. Het merendeel richt zich daarbij op ouderen.

Dat is waardevol, maar het is ook belangrijk om aandacht te hebben voor jonge kinderen en jongeren. Zij fietsen minder, en bij 15-17-jarigen zorgt dit ervoor dat minder jongeren voldoen aan de beweegrichtlijnen (Kroesen & Moleman, 2025). Vroege ervaringen met fietsen, zoals leren fietsen en zelfstandig naar school fietsen, leggen de basis voor blijvend fietsgebruik op latere leeftijd.

Fietsstimulering door campagnes
De gemeenten die inzetten op het stimuleren van fietsen, doen dit in de vorm van voorlichtingen en campagnes, in combinatie met andere maatregelen (bijvoorbeeld fietsvriendelijke verkeersplannen). Op basis van dit onderzoek kunnen we geen uitspraak doen over de inhoud van deze maatregelen en of deze daadwerkelijk effect hebben op het fietsgedrag van de inwoners van deze gemeenten.

Fietscampagnes gaan vaak samen met andere maatregelen, zoals het aanleggen van goede fietspaden of acties om mensen een e-bike te laten proberen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2024). Doordat gemeenten vaak een mix inzetten van meerdere vormen van maatregelen, is het lastig het effect van de campagne te meten.

Er zijn aanwijzingen dat campagnes op zichzelf onvoldoende zijn. Zo lieten evaluaties van de landelijke campagne ‘Kort ritje? Da’s zo gefietst’ zien dat deze geen structurele effecten had op beweeggedrag (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2024). Een kritische blik op de inzet van campagnes is dus van belang, want zonder meetbare effecten lopen we het risico om stimuleringsmaatregelen in te zetten die weinig effect hebben.

Maar wat werkt dan wel?
Volgens de WHO-toolkit ‘Promoting walking and cycling’ is fietsstimulering alleen effectief als je inzet op een brede, integrale aanpak (WHO, 2025). Denk hierbij aan het verbinden van verschillende afdelingen binnen de gemeente, zoals gezondheid, onderwijs en ruimtelijke ordening.

Onze resultaten suggereren dat gemeenten nu met name inzetten op voorlichting en campagnes. Dit doet het merendeel in combinatie met andere maatregelen. Voor het inzetten op structurele gedragsverandering is het belangrijk dat mensen ondersteund worden, denk aan:

- een veilige omgeving om te kunnen fietsen, zoals goede fietspaden;
- de beschikking tot een veilige fiets;
- vaardigheden om te kunnen fietsen;
- motivatie om te gaan fietsen.

Gemeenten die fietsgedrag duurzaam willen beïnvloeden, doen er goed aan om integraal beleid op te stellen en uit te voeren. Dat betekent dat ze meerdere beleidsdomeinen erbij moeten betrekken, zoals infrastructuur, verkeersveiligheid, inclusie en gezondheid.

Een voorbeeld van een initiatief dat inzet op meerdere factoren, is 'City Deal Fietsen voor Iedereen' (zie het kader 'Campagnes en initiatieven voor fietsstimulering' in paragraaf 1.3). Dit programma sluit goed aan bij de eerder genoemde integrale aanpak: het richt zich niet alleen op bewustwording, maar ook op het wegnemen van praktische en sociale belemmeringen. Zo wordt gewerkt aan het beschikbaar maken van fietsen, het aanleren van fietsvaardigheden en het versterken van motivatie en vertrouwen om te fietsen. We weten we niet of de gemeenten uit ons onderzoek deelnemen aan City Deal Fietsen voor Iedereen.

Een ander aandachtspunt is dat de verschillende beleidsmaatregelen elkaar niet tegenspreken. Het stimuleren van de e-bike kan bijvoorbeeld niet-e-bikegebruikers belemmeren om te fietsen, doordat zij snelheidsverschillen en drukte als onveilig ervaren.

3.2 Aanbevelingen

Vervolgonderzoek naar gemeentebeleid

Nederland heeft een unieke positie als fietsland, met veel mensen die dagelijks fietsen en een goede fietsinfrastructuur. Veel gemeenten zetten zich in om fietsen te stimuleren, vaak via campagnes en voorlichtingsactiviteiten.

In vervolgonderzoek is het belangrijk om te kijken hoe deze activiteiten terugkomen in het beleid van gemeenten. Denk aan vragen als:

- Welke onderdelen van het beleid zijn erbij betrokken?
- Hoe proberen gemeenten het gedrag van inwoners blijvend te veranderen door te werken aan de omgeving, fietsvaardigheden en motivatie om te fietsen?
- En hoe evalueren ze dit beleid vervolgens?

Handvatten voor beleidsmakers en betrokken organisaties

Om fietsgedrag duurzaam te veranderen, is een bredere beleidsaanpak nodig. We doen hiervoor drie aanbevelingen voor beleidsmakers en organisaties die betrokken zijn bij fietsstimulering:

- Ontwikkel fietsbeleid dat niet alleen inzet op communicatie, maar ook op het verbeteren van voorwaarden om te kunnen fietsen, zoals fietsbezit en goede infrastructuur. Doe dit in samenwerking met diverse partijen en over beleidsdomeinen heen.
- Benader de e-bike niet als een losstaand fenomeen, maar als een integraal onderdeel van het totale mobiliteitsbeleid. Daardoor houd je rekening met effecten op veiligheid, infrastructuur en de samenhang met andere maatregelen zoals OV-aanbod.
- Heb bij de ontwikkeling van fietsbeleid ook aandacht voor jonge kinderen, jongeren en andere kwetsbare doelgroepen. Door (vroeg) te investeren in fietsvaardigheden, veilige schoolroutes en samenwerking met scholen en ouders ontwikkelen zij vertrouwen en routine in fietsen. Zo leggen we de basis voor een leven lang fietsen.
- Investeer in monitoring en evaluatie van lokale fietsinitiatieven om inzicht te krijgen in wat werkt. Onderzoek naar de effecten van de aanpak maakt duidelijk welke elementen succesvol bijdragen aan fietsstimulering.

mulier instituut

Bronnen

- Bonardi, A., Negro, F., & Iannetta, D. (2025). Characterizing intensity of E-biking in the context of the exercise intensity domains framework. *Journal of Transport & Health*, *43*, 102064. https://doi.org/10.1016/j.jth.2025.102064
- Brand, C., Dons, E., Anaya-Boig, E., Avila-Palencia, I., Clark, A., De Nazelle, A., Gascon, M., Gaupp-Berghausen, M., Gerike, R., Götschi, T., Iacorossi, F., Kahlmeier, S., Laeremans, M., Nieuwenhuijsen, M. J., Orjuela, J. P., Racioppi, F., Raser, E., Rojas-Rueda, D., Standaert, A., . . . Panis, L. I. (2021). The climate change mitigation effects of daily active travel in cities. *Transportation Research Part D Transport and Environment*, *93*, 102764. https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102764
- CBS (2024). StatLine - Mobiliteitstrend; per rit, vervoerwijzen, reismotief, leeftijd en geslacht. Geraadpleegd 9 juli 2025, van https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84755NED/table
- De Haas, M. C., & Kolkowski, L. (2023). Fietsfeiten 2023. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). https://www.kimnet.nl/documenten/2023/11/28/fietsfeiten-2023
- Ding, D., Luo, M., Infante, M. F. P., Gunn, L., Salvo, D., Zapata-Diomedi, B., Smith, B., Bellew, W., Bauman, A., Nau, T., & Nguyen, B. (2024). The co-benefits of active travel interventions beyond physical activity: a systematic review. *The Lancet Planetary Health*, *8*(10), e790–e803. https://doi.org/10.1016/s2542-5196(24)00201-8
- Durand, A., Huang, B., Zijlstra, T., & Alonso González, M. (2023). Multicultural diversity in mobility: The travel behaviour of migrants and children of migrants in the Netherlands. Background report. KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis. https://english.kimnet.nl/binaries/kimnet-english/documenten/publications/2023/06/08/multicultural-diversity-in-mobility/KiM+background+report++Multicultural+diversity+in+mobility_final.pdf
- Goedopweg (2025). Deelfiets makkelijker en goedkoper voor reizigers in de regio Utrecht. https://goedopweg.nl/nl-nl/nieuws-en-kennis/nieuws/deelfiets-makkelijker-en-goedkoper-voor-reizigers-in-de-regio-utrecht
- Goel, R., Goodman, A., Aldred, R., Nakamura, R., Tatah, L., Garcia, L. M. T., Zapata-Diomedi, B., De Sa, T. H., Tiwari, G., De Nazelle, A., Tainio, M., Buehler, R., Götschi, T., & Woodcock, J. (2021). Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far? *Transport Reviews*, *42*(1), 58–81. https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1915898
- Haas, M. C., & Huang, B. (2021). Aanschaf en gebruik van de elektrische fiets, Achtergrondrapport. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). https://www.kimnet.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2022/09/15/aanschaf-en-gebruik-van-de-

elektrische-fiets/KIM+achtergrondrapport+Aanschaf+en+gebruik+e-fiets_def_v2.pdf

- Huang, B., Wüst, H., & De Haas, M. (2024). Assessing the E-bike trends and impact on sustainable mobility: A national-level study in the Netherlands. *Journal of Cycling and Micromobility Research*, *2*, 100027. https://doi.org/10.1016/j.jcmr.2024.100027
- Ipsos (2022). Cycling across the world. https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2022-05/Ipsos%20-%20Cycling%20Across%20the%20World-2022.pdf
- KiM (2024). Kerncijfers Mobiliteit 2024. https://www.kimnet.nl/documenten/2024/11/18/kerncijfers-mobiliteit-2024
- Kroesen, M. (2017). To what extent do e-bikes substitute travel by other modes? Evidence from the Netherlands. *Transportation Research Part D Transport and Environment*, *53*, 377–387. https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.04.036
- Kroesen, M., & Moleman, M. L. (2025). *Nederlanders in beweging: trends in het gebruik van de fiets, elektrische fiets en lopen*. Paper presented at 52e Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2025, Groningen, Netherlands.
- Krul, I., Veldhuis, S., & Bregman, A. (2025). Ongevallen met (niet-)elektrische fietsen: actuele inzichten en trends Risicogroepen, oorzaken en gevolgen op basis van SEH-bezoeken 2020-2024. VeiligheidNL. https://www.veiligheid.nl/sites/default/files/2025-08/def_rapport_ongevallen_met_niet-elektrische_fietsen_2024_13_aug_2025.pdf
- Logan, G., Somers, C., Baker, G., Connell, H., Gray, S., Kelly, P., McIntosh, E., Welsh, P., Gray, C. M., & Gill, J. M. R. (2023). Benefits, risks, barriers, and facilitators to cycling: a narrative review. *Frontiers in Sports and Active Living*, *5*. https://doi.org/10.3389/fspor.2023.1168357
- Louis, J., Brisswalter, J., Morio, C., Barla, C., & Temprado, J. (2012). The Electrically Assisted Bicycle. *American Journal of Physical Medicine & Rehabilitation*, *91*(11), 931–940. https://doi.org/10.1097/phm.0b013e318269d9bb
- McVicar, J., Keske, M. A., Daryabeygi-Khotbehsara, R., Betik, A. C., Parker, L., & Maddison, R. (2022). Systematic review and meta-analysis evaluating the effects electric bikes have on physiological parameters. *Scandinavian Journal of Medicine and Science in Sports*, *32*(7), 1076–1088. https://doi.org/10.1111/sms.14155
- Michel, M. (2024). Toename van fatbike ongelukken en wanneer je een letselschade advocaat moet inschakelen. Letselschade Advocaat Amsterdam. https://www.letselschade-advocaat.amsterdam/artikelen/toename-van-fatbike-ongelukken-en-wanneer-letselschade-advocaat-inschakelen/
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2024). Factsheet: Campagnes Fietsstimulering. https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/zakendoen-met-rijkswaterstaat/werkwijzen/werkwijze-in-gww/nederland-bereikbaar-hinderaanpak/toolbox/factsheet-campagnes-fietsstimulering

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2025). Minister Tieman neemt maatregelen tegen gevaarlijke situaties met fatbikes en andere e-bikes. https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2025/08/28/minister-tieman-neemt-maatregelen-tegen-gevaarlijke-situaties-met-fatbikes-en-andere-e-bikes
- Moleman, M. L., & Kroesen, M. (2025). Exploring the interplay of transport, social, and geographical disadvantages and its effect on perceived inaccessibility. Journal of Transport Geography, 123, 104151. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2025.104151
- Pucher, J., Dill, J., & Handy, S. (2009). Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. *Preventive Medicine*, *50*, S106–S125. https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2009.07.028
- Ramanathan, S., O'Brien, C., Faulkner, G., & Stone, M. (2014). Happiness in Motion: Emotions, Well-Being, and Active School Travel. *Journal of School Health*, *84*(8), 516–523. https://doi.org/10.1111/josh.12172
- Rauws, R., Noordzij, J. M., & Van Lindert, C. (2024). Onbeperkt fietsen: een verkennend onderzoek naar de ervaringen van en verbeteringen voor fietsers met een beperking. Mulier Instituut. https://www.kennisbanksportenbewegen.nl/?file=11906&m=1727878281&action=file.download
- Riiser, A., Bere, E., Andersen, L. B., & Nordengen, S. (2022). E-cycling and health benefits: A systematic literature review with meta-analyses. *Frontiers in Sports and Active Living*, *4*. https://doi.org/10.3389/fspor.2022.1031004
- Sweco. (2024). Effecten minimumleeftijd fatbikes en andere elektrische fietsen. https://open.overheid.nl/documenten/dpc-f790653fb81d88c6227117826bcda2ccf594a0e5/pdf
- United Nations (2020). *Sustainable Development Goals & Cycling - United Nations Western Europe*. United Nations Western Europe. https://unric.org/en/sustainable-development-goals-cycling/
- Van De Craats, I., Van Den Berg, P., Kemperman, A., & Waygood, E. O. D. (2019). Children's school travel and wellbeing in the Netherlands. In *Elsevier eBooks* (pp. 317–338). https://doi.org/10.1016/b978-0-12-814694-1.00017-8
- Van Deemter, S., Wendel-Vos, W., & De Hollander, E. (2022). Elektrisch fietsen in Nederland. RIVM. https://www.rivm.nl/documenten/factsheet-elektrisch-fietsen-in-nederland
- Van Es, M. (2024). Hoe hard wij fietsen, en nog veel meer interessante fietsweetjes. Fietsersbond. https://www.fietsersbond.nl/nieuws/hoe-hard-wij-fietsen-en-nog-veel-meer-interessante-fietsweetjes/
- Veilig Verkeer Nederland (2024). Onderzoek Veilig Verkeer Nederland: brede steun voor nieuwe regelgeving rondom fatbikes. https://vvn.nl/nieuws/onderzoek-veilig-verkeer-nederland-brede-steun-voor-nieuwe-regelgeving-rondom-fatbikes
- World Health Organisation (WHO) (2025). Promoting walking and cycling: a toolkit of policy options. https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/a66e049b-c6b3-497f-b315-d17787b80210/content

Marthe Westerbroek
m.westerbroek@mulierinstituut.nl

Mulier Instituut | 2025