



Veiligheid en comfort voor fietsers onder druk: Wat te doen volgens de Fietzersbond?

Aanleiding en vraag van het bestuur aan de afdelingen

We zijn als vereniging dit jaar in gesprek geweest over verkeersonveiligheid voor fietsers. Dit document is een belangrijke tussenstap in het proces om te komen tot een nieuw -gefundeerd en afgewogen- definitief standpunt van de Fietzersbond over dit onderwerp. Op basis van onze ledenpeiling en gespreksavonden zijn wij tot een aantal oplossingsrichtingen gekomen, die in dit document uiteengezet zijn. Voordat het bestuur tot een standpunt komt, vraagt het afdelingen om een reactie te geven op een aantal voorgestelde maatregelen.

Aanleiding

Nederlanders fietsen vaker, langer en tot op latere leeftijd. De dynamiek op het fietspad verandert. Er zijn steeds meer licht elektrische voertuigen, zoals e-bikes, fatbikes, bakfietsen, biro's en steps met verschillende massa en snelheden. Sommige daarvan zijn illegaal. Ook rijden er meer zware en grote bakfietsen en brommobielen op het fietspad. Het wordt steeds drukker en er zijn verschillen in snelheid. Het aantal fietsongevallen stijgt en dat is zorgelijk. Wij willen die trend keren. Iedere week komen er 4 tot 5 fietsers om in het verkeer en dagelijks belanden er 15 fietsers zwaargewond op de Eerste Hulp. Daarvan is 49% 70plus.

De Fietzersbond wil er zijn voor álle fietsers en voor alle leden van de fietsfamilie, dus ook voor mensen op een elektrische fiets en mensen op een fatbike die wél aan alle wettelijke regels voldoet, maar we moeten flink aan de slag om de fietsveiligheid voor alle fietsers te verhogen.

De publieke discussie spitst zich vooral toe op de (berijders van) fatbikes. De opkomst van de fatbike is in een stroomversnelling gekomen door invoering van de helmplicht voor snorscooters. Ook jongere kinderen hebben de fatbike ontdekt. Een deel van de berijders van fatbikes gedraagt zich gevaarlijk en veroorzaakt overlast. Er is echter meer aan de hand. Eind oktober 2025 publiceerde de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) de [Staat van de Fietsveiligheid](#). De samenvatting van het rapport (integraal overgenomen van het SWOV):

*Fietsslachtoffers vormen de grootste groep ernstige verkeersslachtoffers in Nederland, waarvan de aantallen de afgelopen tien jaar zorgwekkend stijgen. Het risico op ernstig letsel is sterk afhankelijk van de leeftijd van de fietser: ouderen hebben bij een ongeval een veel groter risico op ernstig letsel of overlijden. In de slachtofferstatistieken valt dan ook het grote aandeel oudere slachtoffers op. De stijging in het aantal ernstige fietsslachtoffers wordt vooral veroorzaakt door een vergrijzende bevolking en het toenemende fietsgebruik onder ouderen, mede door de opkomst van de elektrische fiets. **Fietsen is – omgerekend naar de afgelegde afstand – per kilometer niet structureel gevaarlijker geworden.***

Elektrische fietsen leiden op zich niet tot meer fietsslachtoffers, maar de verwondingen bij een ongeluk zijn vaak ernstiger. Het aantal oudere slachtoffers op de fiets stijgt structureel en daarmee het aantal ernstig gewonden ook. **Bijna 60 % van alle fietsslachtoffers is ouder dan 60 jaar en vanaf 70 jaar stijgt het ongevalsrisico scherp.** Het is zorgelijk dat het aantal jongeren met hersenletsel na een fietsongeval ook toeneemt, al gaat het nog om een relatief klein aandeel (5%). We zien steeds meer jongeren overstappen van een gewone fiets naar een e-bike, wat tot negatieve gezondheidseffecten en op -op zijn minst hinderlijk gedrag op de fiets- leidt. Vooral in drukke steden voelen ouderen en mensen met jonge kinderen zich minder prettig en veilig op de fiets.

Bredere kijk dan het fietspad: de verdeling van de ruimte

Fietsen is een groot goed en moet **gestimuleerd blijven worden**. Want het is gezond, maakt gelukkig en maakt van dorpen en steden fijnere plekken. Daar staan we als Fietsersbond ook voor. Gelukkig groeit het aantal fietsers nog steeds en neemt het aantal fietsritten ook nog altijd toe. De ruimte waar al deze fietsers gebruik van moeten maken groeit echter onvoldoende mee. We moeten dus met meer fietsers en meer verschillende typen fietsers dezelfde ruimte delen en dat heeft negatief effect op zowel fietscomfort als veiligheid. Daarbij is ook het autobezit en -gebruik gegroeid. Dat auto's steeds groter en zwaarder worden maakt het probleem nog groter.

Er zijn nog teveel te smalle en gevaarlijke fietspaden en oversteken. Het is belangrijk om bij alle oplossingsrichtingen niet alleen te kijken naar het gevaar van opgevoerde/illegale fatbikes, maar **in de breedte**.

A. Samenhangende en brede aanpak

Verkeersveiligheid is een complex probleem en vraagt om **een combinatie van maatregelen in de infrastructuur, wet- en regelgeving, gedrag en handhaving**, maar ook om **gericht (data gedreven) onderzoek**. Om te voorkomen dat het aantal fiets-slachtoffers de komende jaren verder oploopt, is een **samenhangende aanpak nodig op meerdere fronten**:

1. Veilige, prettige en ruimere (fiets)infrastructuur en openbare ruimte

- **Geef fietsers meer ruimte.** De fietsinfrastructuur is niet meegegroeid met de groei van het aantal fietsers. Maak meer ruimte voor fietsers en minder voor auto's. Beperk de groei van zware en grote auto's.
- **Investeer fors meer in veilige fietsinfrastructuur.** Er is prioriteit, geld en capaciteit nodig bij alle wegbeheerders in Nederland om infrastructuur voor fietsers op orde te brengen. Ook eenzijdige ongevallen zijn voor minstens de helft terug te voeren op infrastructuur die niet voldoet aan de richtlijnen, zowel qua inrichting als in onderhoud.

Lagere snelheid. Wegen met 50 km/u zonder vrijliggend fietspad zijn het gevaarlijkst. Maak hier 30 km/u de norm als er geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden. Binnen de bebouwde kom willen we 30 km/u als norm, met behoud van bestaande fietspaden als *onverplicht fietspad*. Zo kan de fietser kiezen: rijbaan of fietspad. Snellere fietsers en bakfietsen gebruiken dan vaker de rijbaan. Kwetsbare fietsers hebben dan meer ruimte op het fietspad.

2. Gedrag en handhaving

- **Meer en betere handhaving:**
 - o *Aan de voorkant:* Zorg dat er minder illegale e-bikes/fatbikes "op straat" komen. Veel meer samenwerking tussen Douane, ILT, NVWA en Politie. Maak één organisatie verantwoordelijk voor beperking van de toestroom van illegale e-bikes en kom snel tot effectieve Europese maatregelen.
 - o *Op straat:* Na een aantal gewonnen proefprocessen kan er veel meer gehandhaafd worden door de politie, een snelheidsovertreding is niet meer nodig, intensiever overall op de handhaving en vergroot de (subjectieve) pakkans. Geef BOA's ook de bevoegdheid om op opgevoerde e-bikes te handhaven en zorg voor wettelijke kaders om illegale fatbikes makkelijker in beslag te nemen.
- **Gedrag en vaardigheden verbeteren**

Een *gedragscampagne* over het onderlinge gedrag van alle verkeersdeelnemers en het verbeteren van de *fietsvaardigheden* onderschrijven we, met de kanttekening dat we ze zien als *flankerend* beleid bij de voorstellen om het hele mobiliteitssysteem veiliger te maken voor fietsers.

3. Fietsen en andere voertuigen

- **Strengere technische eisen voor e-bikes.** We willen, dat de technische eisen voor e-bikes worden aangescherpt. Het maximale motorvermogen is begrensd op 250 watt. Op Europees niveau maken we ons hard voor:

- Een verhouding van 1 op 4 bij het trappen: dit betekent dat 1 trap tot maximaal 4 keer de energie mag opwekken. Dat is bij fatbikes en e-steps momenteel vele malen hoger;
 - Opvoeren technisch veel moeilijker maken, dus niet meer softwarematig, maar alleen de motor;
 - Een voertuigtypekeuring “light”¹.
- **Steps en andere elektrische voertuigen.** Iedere maatregel, die wordt genomen om fatbikes/e-bikes te reguleren, moet in samenhang met maatregelen voor steps en andere nieuwe elektrische voertuigen om uitwijking naar steps etc. te voorkomen.
 - **Reguleren gebruik en bezit gehandicaptenvoertuigen**
Dit voertuig kan nu met een bromfietsrijbewijs door iedereen bestuurd worden. We eisen strengere regels voor het gebruik en bezit van gehandicaptenvoertuigen: beperk dit tot mensen met een beperking.

4. Meer (data gedreven) onderzoek en betere ongevalsregistratie

- We weten al veel, maar ook nog veel niet. Onderzoek over de oorzaken wordt door Veiligheid.nl uitgevoerd op basis van zelfrapportage, maar slachtoffers geven zichzelf vaak de schuld, ook als de infrastructuur niet vergevingsgezind was. En er zijn schattingen, dat 20-30% van de eenzijdige fietsongevallen uitwijking voor een auto is. Wij pleiten voor meer data gedreven onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen onder fietsers. De ongevalsregistratie moet voldoende data opleveren, de huidige registratie volstaat niet. We pleiten voor betere ontsluiting en koppeling tussen ambulancedata, SEH data en ongevalslocaties, zodat er meer data analyses kunnen worden gedaan.

B. Leeftijdgebonden maatregelen: uitvraag aan afdelingen

Voordat het bestuur tot een standpunt komt, vraagt het afdelingen om een reactie te geven op de volgende leeftijdsgebonden maatregelen. Dit betreft nieuwe thema’s die zijn geopperd vanuit verschillende afdelingen, tijdens gesprekken of uit nieuw onderzoek naar voren zijn gekomen. Gezien de vele opvattingen legt het bestuur deze voor aan de afdelingen.

Jongeren

Steeds meer jongeren kiezen voor een e-bike in plaats van de fiets zonder trapondersteuning. Een deel daarvan rijdt op illegale fatbikes en in die groep veroorzaakt een deel gevaar en overlast met hun gedrag en snelheden, het aantal jongeren op de Eerste Hulp is sterk gestegen in 2024. De Fietsersbond vindt dat een slechte ontwikkeling, vanuit voertuigbeheersing en negatieve gezondheidseffecten. In de aanpak van deze problematiek is binnen de vereniging nog geen eenduidige opvatting of we de verantwoordelijkheid om “nee te zeggen” tegen kinderen bij de ouders ligt of moet worden vervangen door wetgeving.

Eind augustus 2025 heeft de minister aangekondigd een leeftijdsgrens van 12 of 16 jaar te onderzoeken voor het gebruik van een ebike. Tevens heeft hij het voornemen gepubliceerd om een leeftijd specifieke helmplicht in te voeren voor ebikes en dat daarbij wordt gedacht aan de leeftijd tot 18 jaar. Dit is gepubliceerd na onze ledenpeiling, dus geen onderwerp van peiling geweest. De maatregel wordt eind oktober 2026 gepubliceerd en zal dan op 1 januari 2027 in gaan. Ons standpunt is (vastgesteld in de vereniging in 2023) dat een helmplicht onwenselijk is. In dit voornemen van de minister gaat het om een leeftijdgebonden helmplicht voor ebikers tot 18 jaar.

We vragen afdelingen in hun reactie in te gaan op de volgende vragen:

Leeftijdsgebonden helmplicht:

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?
2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?
3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?

¹ Toelichting: als je dit op dezelfde wijze vormgeeft als bij auto’s betekent een nieuw fietslampje een volledig nieuwe toelatingskeuring bij instanties als RDW.

Minimumleeftijd voor e-bikes:

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?
5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

Een combinatie van beide

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?
 - a. Graag **allebei de maatregelen** invoeren en wel een **minimum leeftijd** van 12/14/16 jaar (vul in) en een **leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes** tot 16/18 jaar (vul in)
 - b. **Eén maatregel is voldoende** en wel de **leeftijdgebonden helmplicht** tot 16/18 jaar (vul in);
 - c. **Eén maatregel** is voldoende en wel de **minimumleeftijd** van 12/14/16 jaar (vul in);

Graag ontvangen wij van jullie hierop reactie, bij voorkeur in samenhang met elkaar, de argumenten voor jullie keuze en jullie visie op de mogelijke effecten in jullie gebied. Zo wil het bestuur het geluid uit verschillende afdelingen in het land meewegen.

70plussers

De Fietsersbond volgt we onderzoek naar oudere fietsers en de ernst van hoofdwonden op de voet. Voor oudere fietsers, die een aanzienlijk hoger veiligheidsrisico hebben, is het dragen van een helm verstandig. Maar dat is niet gebonden aan wel of geen e-bike, omdat leeftijd de bepalende factor is. Op straat zien we ook dat de sociale norm voor deze groep aan het verschuiven is. Gezien de conclusies in de Staat van de Fietsveiligheid over leeftijd als grootste risicofactor en het aandeel van 70plussers in de statistieken, is het bestuur voornemens het standpunt in te nemen om 70plussers **te adviseren** een fietshelm te dragen in het verkeer. Zij zijn immers de kwetsbaarste en grootste groep slachtoffers. In lijn met ons eerder vastgestelde standpunt is het een advies, geen pleidooi voor helmplicht. Het bestuur vraagt jullie hierover het volgende:

7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een **helmadvies voor 70plussers**?

C. Maatregelen met onvoldoende draagvlak in ledenpeiling

- Het invoeren van een *kentekenplicht*. Hiervoor was geen draagvlak in de vereniging.
- Ook een *helmplicht voor alle e-bikes* heeft geen draagvlak in deze peiling, maar ook niet bij andere verenigingen en experts: Ook de stichting Artsen voor veilig fietsen en de SWOV zijn niet voor een helmplicht voor alle e-bikes.

Beide maatregelen komen dus in de lijst maatregelen niet voor.

Vervolg

- Het algemeen bestuur nodigt alle afdelingen en de communities Iedereen Mobiel en Speedpedelecgroep uit om schriftelijk te reageren over dit pakket aan maatregelen. Dat kan door een mail te sturen naar **algemeenbestuur@fietsersbond.nl** met als onderwerp: Maatregelen veilig en comfortabel fietsen. Vermeld je naam en je afdeling bij je reactie!
- Je kan je reactie mailen tot en met **31 januari 2026**.
- De medewerkers van het Landelijk Bureau zijn de komende weken met vakantie, het Landelijk Bureau is daarom gesloten tot en met **4 januari 2026**. Mocht je vragen hebben, dan kunnen we je mail helaas niet beantwoorden. We vragen je begrip daarvoor.
- Het algemeen bestuur vergadert op **25 februari 2026**. Het bestuur maakt op basis van alle ingekomen reacties een afweging en neemt vervolgens een definitief standpunt in over de maatregelen die de Fietsersbond bepleit.
- Dit standpunt wordt **uiterlijk 1 maart 2026** gepubliceerd op fietsersbond.nl en in de Fietsflits van **8 maart**. Ben je vrijwilliger dan informeren we je in het Schakeltje.