

Veiligheid en comfort voor fietsers in het gedrang

Standpunten Fietsersbond
Utrecht, 17 maart 2026



Fietsersbond

Veiligheid en comfort voor fietsers in het gedrang: Wat te doen volgens de Fietsersbond?

Wat is er aan de hand?

Nederlanders fietsen vaker, langer en tot op latere leeftijd. De dynamiek op het fietspad verandert. Auto's worden groter en zwaarder en er zijn steeds meer licht elektrische voertuigen met verschillende massa en snelheden. Bij de e-bikes vallen fatbikes op in negatieve zin: ze zijn zwaarder, vaak illegaal ingevoerd met een hoger vermogen dan toegestaan. Ook rijden er meer zware en grote bakfietsen op het fietspad. Het wordt steeds drukker en er zijn verschillen in snelheden, het aantal fietsongevallen stijgt en zal nog verder oplopen. Iedere week komen er 4 tot 5 fietsers om in het verkeer en dagelijks belanden er 15 fietsers zwaargewond op de Spoedeisende Hulp. Daarvan is 49% ouder dan 70 jaar.

De Fietsersbond is er voor alle leden van de fietsfamilie: van een fietser op eigen kracht tot aan berijders van driewielers en speed pedelecs. Maar door de toegenomen snelheden en de massaverschillen staat de kwetsbare fietser wel steeds meer onder druk. Of dat nou een fietsend schoolkind, een nieuwe of een seniore fietser is. Gezien de cijfers moeten we dus aan de slag om de fietsveiligheid te verhogen, zodat fietsen veilig, sociaal én comfortabel blijft voor alle fietsers.

De publieke discussie spitst zich vooral toe op de (berijders van) fatbikes, al zijn die geen aparte wettelijke categorie. De opkomst van de fatbike is in een stroomversnelling gekomen door invoering van de helmplicht voor snorscooters. Ook jongere kinderen hebben e-bikes ontdekt, waarvan steeds meer fatbikes. Een deel van de fatbikers gedraagt zich gevaarlijk, rijdt te hard 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 SWOV):

Fietssslachtoffers 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 fietssslachtoffers 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 en door de gebrekkige ongevalsregistratie weten we veel ook nog niet. En situaties zijn niet overal hetzelfde: het gemiddelde over het hele land zegt niet alles over lokale gevaarlijke plekken en over risicovolle situaties. En ook niet over hoe fietsers het fietscomfort en veiligheid ervaren, waarbij we een toenemende kloof tussen steden en platteland zien ontstaan.

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 vinden het een slechte ontwikkeling, dat kinderen steeds jonger en vaker overstappen op een e-bike. Dat is niet goed voor de spieropbouw en het lichaamsgewicht. Daarbij leidt onvoldoende voertuigbeheersing in combinatie met zwaarder gewicht van de fiets tot hogere ongevalsrisico's.

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 Fietzersbond 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 smalle en gevaarlijke fietspaden en oversteken. Het is belangrijk om bij alle oplossingsrichtingen niet alleen te kijken naar het gevaar van opgevoerde e-bikes (1), 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, educatie, gedrag en handhaving**, maar ook om **gericht (data gedreven) onderzoek**. Om te voorkomen dat het aantal fietsslachtoffers 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.

(1) Op verzoek van Leiden en Amsterdam aangepast.

- **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:**
 - 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 de coördinatie van het inperken van de toestroom van illegale e-bikes aan de grens én op straat en kom snel tot effectieve Europese maatregelen.
 - Op straat: Na een aantal gewonnen proefprocessen kan er veel meer gehandhaafd worden door de politie, een snelheidsovertreding is niet meer nodig, intensiveer overal 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.
- **Educatie:** De Fietsersbond wijst bezuinigingen op het gebied van verkeerseducatie te allen tijde af en wijst op het belang van een doorlopende leerlijn van basis tot en met voortgezet onderwijs. Op de basisschool met de nadruk op het praktische aspect, op de middelbare school op het aspect van regels en gedrag. Voor senioren pleiten we voor het continueren en versterken van het programma Doortrappen, waarin ouderen leren om langer veilig door te fietsen.

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”.
 - Verplicht uitleesbaar motormanagement
- **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 door iedereen bestuurd worden. We eisen strengere regels voor het gebruik en bezit van gehandicaptenvoertuigen en beperking van de snelheden.

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. Als we de oorzaken, locaties en risico's beter in beeld krijgen, kunnen we ongevallen beter voorkomen

Oudere fietsers: Hoe hoger de leeftijd, hoe verstandiger het wordt een helm te dragen op de fiets

Ouderen in Nederland fietsen tot op steeds hogere leeftijd en meer kilometers dan ooit, dat is een groot goed. Fietsen is een gezonde en sociale activiteit, die gelukkig maakt. De schaduwzijde is het aantal slachtoffers en de verwachting is dat dit zal blijven stijgen. Leeftijd is de grootste risicofactor om zwaargewond te raken of te overlijden op de fiets. Van de dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers op de fiets is bijna de helft 70 jaar en ouder. De Fietsersbond adviseert daarom 70 plussers 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. Ook is het verstandig tijdig op een driewieler over te stappen bij verlies aan balans en spierkracht.

Standpunt Fietsersbond over een minimumleeftijd voor e-bikes

De Fietsersbond vindt het geen goede ontwikkeling, dat kinderen op steeds jongere leeftijd en kortere afstanden overstappen op een e-bike. Het heeft negatieve effecten op de gezondheid. E-bikes gaan harder en zijn zwaarder dan gewone fietsen en zijn voor jonge kinderen niet goed beheersbaar. En voor de fatbike, die sneller optrekt en nog zwaarder is, geldt dat nog meer. Tegelijkertijd is de e-bike voor jongeren die erg ver moeten fietsen én kinderen met een aandoening wel behulpzaam. Daarom pleit de Fietsersbond voor een **minimumleeftijd van 12 jaar**, wat de leeftijd is waarop kinderen naar de middelbare school gaan. Wel adviseren we alle ouders om het e-bikegebruik zo lang mogelijk uit te stellen en te ontraden. Handhaving kan door een ID-plicht te koppelen aan het gebruik van de e-bike.

Standpunt Fietsersbond over fatbikes als aparte categorie, helmplicht en lokale fatbikevrije zones (uit regeerakkoord "Aan de slag")

- De Fietsersbond volgt met grote belangstelling de nieuwe poging om fatbikes als aparte categorie in de wet en regelgeving op te nemen, met daaraan verbonden een helmplicht en minimumleeftijd. Indien dit voor alleen fatbikes geldt, zijn wij daar voorstander van;
- Indien het ministerie wederom concludeert, dat dit juridisch onhoudbaar is en een leeftijdsgebonden helmplicht voor alle e-bikes invoert, wordt ons standpunt: voer dan een leeftijdsgebonden helmplicht in voor e-bikes tot 16 jaar én voor e-steps en vergelijkbare elektrische voertuigen om uitwijkgedrag te voorkomen.

- We volgen de lokale initiatieven met fatbikevrije zones met belangstelling. We zullen de lokale afdelingen, die hiervoor belangstelling hebben, van informatie en advies voorzien. Hiermee wordt lokaal maatwerk mogelijk. We zullen eventuele rechtszaken met belangstelling volgen en afdelingen hierover op de hoogte houden.