

Veiligheid en comfort voor fietsers in het gedrang

Reactienota bestuur Fietsersbond
na consultatie

Utrecht, 17 maart 2026



Fietsersbond

Inhoud

1. Inleiding en terugblik op het proces	3
1.1 Aanleiding	
1.2 Terugblik op het proces en basis voor het concept standpunt zoals geconsulteerd	
1.3 De basis voor de uitvraag van het bestuur	
1.4 Bestuur positief verrast over aantal en kwaliteit van bijdragen	
1.5 Deze nota	
2. Reacties op de probleemanalyse en brede en samenhangende aanpak	6
2.1 Draagvlak en waardering brede en samenhangende aanpak	
2.2 Uiteenlopende reacties op de maatregelen	
2.3 Reacties op analyse veilig fietsen	
2.4 Aangepast standpunt na consultatie: de analyse en samenhangende en brede aanpak	
3. Leeftijdsgebonden maatregelen	13
3.1 Helmadvies voor 70-plussers / senioren: breed draagvlak	
3.2 Standpunt Fietsersbond over helmadvies voor fietsende ouderen	
3.3 Leeftijdsgebonden maatregelen voor jongeren	
3.3.1 <i>Argumenten voor en tegen helmplichtvormen en minimumleeftijden</i>	
3.3.2 <i>Nieuwe ontwikkeling na consultatie: fatbikes opgenomen in Regeerakkoord</i>	
4. Wat is status van deze standpunten en hoe verder?	21
5. Verdere input van afdelingen om mee verder te gaan	22
Verwijzingen	25
Bijlage I Definitieve standpunten Fietsersbond (losse bijlage) .	
Bijlage II Integrale teksten binnengekomen reacties (losse bijlage) .	

1. Inleiding en terugblik op proces

1.1 Aanleiding

Het onderwerp veilig en comfortabel fietsen gaat onze achterban nauw aan het hart. De laatste jaren is het voller op de fietspaden geworden en zijn snelheids- en massaverschillen toegenomen, zowel op als buiten het fietspad. En mede door de komst van de e-bike fietsen ouderen in Nederland tot op hoge leeftijd langer door. Dat is een groot goed, maar het heeft ook een schaduwzijde, namelijk stijging van het aantal verkeersslachtoffers op de fiets. En we zien ook dat de e-bike op steeds jongere leeftijd en kortere afstanden wordt gebruikt, wat geen goede ontwikkeling voor de gezondheid van deze jongeren is. Jonge kinderen kunnen de risico's in het verkeer nog niet goed inschatten en hebben nog onvoldoende vaardigheden om op een e-bike te fietsen. Dat is een zorgelijke ontwikkeling. In hogere mate geldt dit voor de zwaardere fatbikes, die sneller optrekken en vaak meer vermogen hebben. De snelle opkomst van deze fatbikes heeft de discussie aangescherpt, zowel binnen onze vereniging als in het publieke debat. Mede op initiatief van de afdeling Amsterdam zijn we daarom met de vereniging in gesprek gegaan over veilig en comfortabel fietsen in het huidige tijdsgewricht.

1.2 Terugblik op het proces en basis voor het concept standpunt zoals geconsulteerd

We hebben een probleemanalyse geformuleerd. Vervolgens hebben we vier gesprekken gevoerd met leden in Utrecht (2 keer), Zwolle en Eindhoven. We hebben een expert panel geraadpleegd en een peiling gehouden onder leden, Fietsflitslezers en onder jongeren via Team Alert. In totaal hebben 4.840 leden, 1.326 lezers en 1.449 jongeren de peiling ingevuld. De resultaten van deze peiling zijn gepresenteerd op de ledenraad van november 2025.



1.3 De basis voor de uitvraag van het bestuur

December 2025 heeft het bestuur een notitie met concept standpunten geformuleerd op basis van de uitkomsten van de gespreksavonden, expertsessie en peilingen. Dit concept standpunt bestond uit twee delen:

- Een eerste deel waar het bestuur met een gedragen concept standpunt kwam. Dat betrof de oproep voor een brede aanpak van de problemen met fietsveiligheid en comfort;
- Een tweede deel bestond uit vragen aan de afdelingen over in te nemen standpunten voor maatregelen voor ouderen (helmadvies 70-plussers) en jongeren (leeftijd en helmplicht). Hierover had het bestuur zelf nog geen standpunten ingenomen.

Wat er niet is uitgevraagd is kentekenplicht voor e-bikes (met als gevolg verplichte WA-verzekering (1)), omdat dit zowel in de ledenpeiling als op de gespreksavonden niet op draagvlak kon rekenen. Het bestuur is niet alleen om deze reden geen voorstander van kentekenplicht en verplichte verzekering. Hiermee zouden 4,5 tot 5 miljoen eigenaren van e-bikes te maken krijgen met meer administratieve en financiële lasten (overschrijving kenteken bij aan/verkoop, WA-verzekering). Dit vindt het bestuur geen proportionele maatregel. Dit heeft het bestuur gewogen tegen het voordeel van makkelijker handhaven op overtredingen door een kleine groep berijders van opgevoerde e-bikes (in de praktijk vaak fatbikes).

1.4 Bestuur positief verrast over aantal en kwaliteit van bijdragen

Het algemeen bestuur is positief verrast over de vele bijdragen, de kwaliteit ervan en de tijd en moeite, die afdelingen in de argumentatie hebben geïnvesteerd. We willen de betrokken vrijwilligers, die hier zichtbaar veel tijd in hebben gestoken hiervoor dan ook hartelijk danken. Er zijn maar liefst 36 reacties binnengekomen van afdelingen uit het hele land: van Beveland tot Den Helder en van Midden-Drenthe tot Maastricht en Heuvelland.



Het onderwerp leeft binnen onze vereniging. Ook hebben 5 leden op persoonlijke titel een reactie ingestuurd. Deze zijn ook opgenomen voor de volledigheid. De integrale teksten van de reacties hebben we opgenomen in Bijlage 2. We willen de inzenders hartelijk danken voor hun bijdragen en de wijze waarop veel afdelingen hun eigen achterban hebben geraadpleegd. Dit vergroot de ledenbetrokkenheid binnen onze vereniging.

Veel afdelingen spreken hun waardering uit over de wijze waarop we met onze vereniging dit proces hebben doorlopen. Een aantal afdelingen heeft het ook met hun achterban besproken en geeft aan dat het levendige discussies oproept. Sommige afdelingen kwamen niet tot een gezamenlijk standpunt. Een aantal reacties hierover:

- *Veel succes, het levert levendige discussie op! (Alphen)*
- *Allereerst willen wij het bestuur danken voor de tot dusver ondernomen initiatieven om tot dit conceptstandpunt te komen (Utrecht)*
- *Vooraf merken we op dat de toenemende onveiligheid voor fietsers ons zorgen baart en dat we het daarom toejuichen dat de Fietsersbond hier, op een zorgvuldige manier, standpunten over ontwikkelt (Regio Haarlem)*
- *Allereerst onze waardering voor de uitnodiging aan de leden van de vereniging om hun de gedachten omtrent de fietsveiligheid en het fietscomfort aan jullie kenbaar te maken. Over het algemeen ondersteunen we de maatregelen en danken we de organisatie voor het proces dat met alle afdelingen is doorlopen (Amsterdam).*

1.5 Deze nota

In deze nota gaan we in op de binnengekomen reacties op de **breder en samenhangende aanpak**, zoals het bestuur dat heeft vrijgegeven voor consultatie. We illustreren dit met een "bloemlezing" uit de binnengekomen reacties. We sluiten af met het aangepaste standpunt van het bestuur na consultatie, waarbij we zichtbaar hebben gemaakt, waar de tekst is gewijzigd.

Vervolgens gaan we in de **leeftijdgebonden maatregelen**, die het bestuur heeft uitgevraagd. En ook daar sluiten we af met definitieve standpunten van het bestuur over ouderen en jongeren.

We sluiten af met een aantal binnengekomen ideeën en suggesties, die we als Landelijk Bureau verder willen verkennen en onderzoeken en waar we later ook op terug zullen komen in de vereniging.

Tot slot sluiten we af met wat de status is van deze standpuntennotitie, hoe we het gaan gebruiken in de communicatie op onze website en de inbreng in de lobby. We lichten ook toe hoe we verder gaan met deze standpunten en dit belangrijke onderwerp voor fietsers.

De tekst van het nieuwe standpunt is bijgevoegd als Bijlage 1: "Veilig en comfortabel fietsen in het gedrang: Wat te doen volgens de Fietsersbond?"

De integrale teksten van de binnengekomen reacties staan in Bijlage 2: Binnengekomen reacties.

2. Reacties op probleemanalyse en brede en samenhangende aanpak

2.1 Draagvlak en waardering brede en samenhangende aanpak

Samengevat is er breed draagvlak voor een brede en samenhangende aanpak van problemen, onderschrijven afdelingen de inzet op 30 kilometer als norm in de bebouwde kom en wordt breed onderschreven, dat er betere ongevalsregistratie moet komen. Veilige infrastructuur en meer ruimte voor fietsers wordt gezien als belangrijkste oplossing, maar veel afdelingen signaleren ook dat dit er niet van vandaag op morgen ligt. De veiligheid en het comfort voor fietsers staat nu wel zo onder druk dat er aanvullende maatregelen nodig zijn vinden de inzenders. Daarop komen we terug in hoofdstuk 3.

Het concept standpunt start met een analyse over de problematiek. Een groot deel van de afdelingen kan zich hier geheel in vinden en onderschrijft het. Afdelingen waarderen de gekozen brede insteek:

- *Over het algemeen zijn we als afdeling Amersfoort blij verrast met de genuanceerdheid van het document. Het bestuur heeft de complexe materie zorgvuldig uitgesplitst in deelaspecten en daarbij een gefundeerd standpunt geleverd. Wij zijn het nadrukkelijk eens met veel genoemde maatregelen, zoals betere fietsinfrastructuur, verlaging van de maximumsnelheid, betere handhaving en strengere eisen aan e-bikes (Amersfoort).*
- *Fietsers in allerlei vormen zoals genoemd in uw verhaal en auto's, vrachtwagens, landbouwverkeer komen hier samen en dit leidt tot gevaarlijke situaties waarbij de fietser de zwakste is. Wij willen pleiten voor een aanpassing in snelheid met als basis dat waar fietser en auto samen gebruik maken van de weg (niet gescheiden) de snelheid 30 km per uur wordt (Beveland).*
- *Allereerst zijn we heel blij met jullie brede aanpak en kunnen we ons daarin ook goed vinden. Inderdaad gaat het om meer dan alleen fatbikes en helmen; we denken, met jullie, dat de weginrichting cruciaal is voor de veiligheid. En dan bedoelen we de weginrichting in brede zin, dus eigenlijk ook het achterliggende verkeersbeleid. Denk aan 30 km in de bebouwde kom, verkeersdruk, overzichtelijkheid van de weginrichting, snelheidsverschillen en nog heel veel meer. We hebben vertrouwen in de richting die jullie aangeven, dus daar hoeven we niet specifiek op te reageren. We willen wel graag reageren op jullie concrete vragen over de leeftijdsgebonden helmplicht en de minimumleeftijd voor e-bikes (Den Helder).*
- *Samenhangende en brede insteek: Het zal niet verbazen: hiervoor is algemene instemming (Den Bosch e.o.).*

2.2 Uiteenlopende reacties op de analyse en maatregelen

Op onderdelen verschillen de meningen op de gemaakte analyse en maatregelen. Dit heeft het bestuur geholpen in de aanscherping van het definitieve standpunt en dat zijn onder andere de volgende bijdragen:

- *Bij de samenhangende en brede aanpak zijn wij van mening dat het onderdeel educatie ten onrechte volledig wordt overgeslagen. Naast het feit dat verkeerseducatie o.i. onderdeel uitmaakt van de opvoeding en hierin dus een prominente rol is weggelegd voor ouders/opvoeders moet de Fietsersbond blijven pleiten voor, op zijn minst, het handhaven van het huidige niveau van verkeerseducatie in het (basis)onderwijs (Fryske Walden).*
- *De negatieve gezondheidseffecten voor jongeren die overstappen van Oek-fietsen naar e-fietsen staat nu in een bijzin. Dat verdient meer aandacht. Deze ontwikkeling is slecht voor de spierontwikkeling en algemene conditie van jongeren. Ook in de expertmeeting kwam dit als een belangrijk punt van zorg naar voren (Amsterdam).*
- *Voeg aan de tweede alinea van het onderdeel Aanleiding expliciet toe dat de Fietsersbond er juist ook is voor de kwetsbare fietser, waaronder kinderen en ouderen en nieuwe fietsers. En dat, als er tegengestelde belangen zijn tussen verschillende leden van de fietsfamilie, de Fietsersbond vooral opkomt voor de meest kwetsbare fietsers (Amsterdam).*
- *Wij erkennen dat het fietsen er niet veiliger op geworden is met de komst van de e-bike. Er zijn steeds meer verschillende voertuigen in de fietsfamilie en met infrastructurele maatregelen en regels moeten we zorgen dat het veilig en prettig fietsen blijft, ook voor de kwetsbare deelnemer (Delft e.o.).*
- *Het lijkt ons niet verstandig met de publieke ondeskundigheid mee te gaan en een verschil te maken tussen een "gewone" elektrisch ondersteunde fiets (e-bike) en allerlei bijzondere verschijningsvormen, zoals de zwarte met brede banden en een lage zit (de fatbike) dan wel een choppermodel of een skinnybike (Leiden).*

2.3 Reacties op analyse veilig fietsen

Met name de zin uit het SWOV-rapport over "**Fietsen is – omgerekend naar de afgelegde afstand – per kilometer niet structureel gevaarlijker geworden**" leidt tot uiteenlopende reacties:

- *Als we naar de daarvoor beschikbare bronnen kijken, constateren we dat het factsheet van veiligheid.nl het heeft over een toename van **21% fietsongevallen** over de periode 2015-2024. CBS/ODIN geeft aan dat in de periode 2015-2023 het aantal **fietskilometers is toegenomen met 27%**. Nu kun je best kritiek hebben op deze cijfers, maar vooralsnog zijn er geen betere objectieven. Neem je dan ook nog mee dat de fietsvaardigheid van kinderen achteruitgaat en dat de toegenomen kilometers vooral toegeschreven kunnen worden aan de vele extra e-bikeritjes van de oudere en kwetsbaardere fietser dan zou je zelfs kunnen beweren dat het fietsen een stuk veiliger is geworden per gefietste kilometer (Fryslân).*
- ***"Fietsen is – omgerekend naar de afgelegde afstand – per kilometer niet structureel gevaarlijker geworden."** Let wel vetgedrukt. Korte door de bocht geredeneerd, haalt deze conclusie/bevinding de bedoeling van de hele notitie onderuit. Maar de bedoelde boodschap is vermoedelijk dat fietsen in beginsel een veilige, fijne en vooral gezonde manier van verplaatsing is, met vele maatschappelijke voordelen. Dat de conclusie (waarschijnlijk) gebaseerd is op het gemiddelde van Nederland, verhult de grote verschillen tussen drukke steden en het buitengebied. En daar zou onze inspanning op gericht moeten zijn, het verhogen van veiligheid en comfort (misschien beter: "gemak") van het fietsen, vooral in probleemgebieden (Leiden).*
- *De laatste zin in het kader op pagina 1 (Fietsen is – omgerekend naar de afgelegde afstand- per kilometer niet structureel onveiliger geworden) is, anders dan in het rapport van SWOV, vet gemaakt. De tekst in het kader is dus niet integraal overgenomen van SWOV, zoals boven het kader staat. Bovendien is gezien de onvolledige registratie van ongevallen nog niet duidelijk of de bewering klopt dat elektrisch fietsen per afgelegde kilometer niet structureel gevaarlijker is geworden (Amsterdam).*

2.3 Aangepast standpunt na consultatie: de analyse en samenhangende en brede aanpak

Met dank aan de ingebrachte suggesties heeft het algemeen bestuur de volgende wijzigingen aangebracht in de analyse en samenhangende aanpak (2).

Veiligheid en comfort voor fietsers in het gedrang (3): wat te doen volgens de Fietsersbond?

Hieronder geven we met gemarkeerde wijzigingen aan waar de tekst gewijzigd is t.o.v. de concepttekst voor de consultatie, zodat de wijzigingen inzichtelijk zijn. Bijlage 1 bij deze nota is een "schone versie" van deze tekst.

Aanleiding *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, zoals e-bikes, fatbikes, bakfietsen, biro's en steps met verschillende massa en snelheden. Sommige daarvan Bij de e-bikes vallen fatbikes op in negatieve zin: ze zijn zwaarder, vaak illegaal ingevoerd met een hoger vermogen dan toegestaan. zijn illegaal.* Ook rijden er meer zware en grote bakfietsen en brommobielen 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 Eerste Hulp. Daarvan is 49% *ouder dan 70 jaar 70plus.*

~~De Fietsersbond wil er zijn voor alle 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 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 de ~~fatbike~~ *e-bikes* ontdekt, waarvan steeds meer fatbikes. Een deel ~~van de berijders~~ 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 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 (4).**

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 (5).** 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. ~~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 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 ~~illegale fatbikes~~ e-bikes (6), 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 (7), gedrag en handhaving**, maar ook om **gericht (datagedreven) 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:**
 - 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** ~~beperking~~ van de toestroom van illegale e-bikes **aan de grens én op straat (8)** 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 ten allen tijden 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" (9).
 - *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 met een bromfietrijbewijs door iedereen bestuurd worden. We eisen strengere regels voor het gebruik en bezit van gehandicaptenvoertuigen en beperking van de snelheden (10).*

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.*

Tot zover de aanpassingen in het vrijgegeven concept standpunt. Het volgende hoofdstuk gaat over leeftijdsgebonden maatregelen, zoals uitgevraagd.

3. Leeftijdsgebonden maatregelen

Gezien de vele opvattingen binnen de vereniging over dit onderwerp heeft het bestuur geen standpunt vrijgegeven, maar de afdelingen hierover vragen gesteld. Het gaat om twee leeftijdsgroepen: jongeren en ouderen. De maatregelen gaan over fietshelmen en minimumleeftijd.

3.1 Helmadvies voor 70-plussers / senioren: breed draagvlak

We starten met het onderwerp waar veel afdelingen positief op reageerden; het advies om een helm te dragen voor 70-plussers, een kleine bloemlezing:

- *Advies prima, maar ook het advies neem een driewieler, dan kan je niet omvallen (Leidschendam-Voorburg).*
- *Helmadvies voor 70+ omdat fietsverkeer de komende jaren niet wezenlijk veiliger wordt en fietsen gezond is (Venlo-regio).*
- *Daar zijn we het mee eens. We adviseren het dragen van een helm, zeker als je ouder dan 70 bent (ongeacht het soort fiets). De statistieken liegen niet (Nieuwegein).*
- *Advisering aan 70+ een helm te dragen wordt door ons positief ontvangen, sterker nog: we zouden daar een warm pleidooi voor willen houden (Duin en Bollenstreek).*

Een aantal afdelingen geeft wel aan, dat 70-plus een arbitraire grens is of al eerder wenselijk is:

- *Uit onderzoek is bekend dat ouderen meer kans lopen op letsel en dus ook op hoofdletsel. Daarom vinden wij het zinvol om een helmadvies aan te geven voor ouderen. Een precieze leeftijdsgrens is arbitrair, want de ene oudere is de andere oudere niet (Ede).*
- *Wij zijn voorstander van het stimuleren van het dragen van een helm voor ouderen vanwege hun grote kans op letsel, echter zonder verplichting. Ouderen hebben een minder goed evenwicht waardoor ze eerder vallen, terwijl ze minder lenig zijn om een val op te vangen, met letsel als gevolg. Gezien de ongevalsstatistieken zou dit wat ons betreft ook 65plussers mogen zijn (zie afbeelding 12 in "De Staat van de Fietsveiligheid 2025; Trends, risico's en mogelijkheden voor verbetering; SWOV / R-2025-7") (Delft).*
- *Dit advies doet geen recht aan de grote verschillen die er zijn onder 70-jarigen, denk aan gezondheid, fietsvaardigheid, fietsgebruik, fietsomgeving. Het algemeen advies kan als onheus worden opgevat (Maastricht en Heuvelland).*
- *Helmadvies voor iedereen (Zaanse streek).*

Een beperkt aantal afdelingen geeft aan tegen een helmadvies voor ouderen te zijn:

- *De focus op de helm is een focus op slechts 1 middel, terwijl er een scala aan manieren bestaat om als oudere fietser minder risico te lopen (Maastricht en Heuvelland).*
- *Wij zijn tegen een helmadvies voor 70-plussers. Dat bestempelt de activiteit "fietsen" tot een potentieel gevaarlijke activiteit. Terwijl blijven fietsen juist gezond is en gestimuleerd moet worden. Ook hier willen we graag dat vooral het aantal ongevallen vermindert (Utrecht).*

3.2 Standpunt Fietsersbond over helmadvies voor fietsende ouderen

Alles afwegende vindt het bestuur het verantwoord en verstandig om senioren te adviseren een helm te dragen. En om als richtgetal vanaf 70 jaar, omdat dit de meest kwetsbare groep fietsers is en omdat ouderen zich vaak onvoldoende aangesproken worden als "senior". We zijn ons ervan bewust, dat de ene 70-jarige de andere niet is. Daarom met als titel: "hoe hoger de leeftijd, hoe verstandiger het is een helm te dragen op de fiets".

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 (11). 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.

3.3 Leeftijdsgebonden maatregelen voor jongeren

Eind augustus heeft minister Tiemens het voornemen gepubliceerd een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes in te voeren tot 18 jaar en een minimumleeftijd te onderzoeken. Dit was na sluiting van onze ledenpeiling, dus dat was daar niet in opgenomen. Na sluiting van onze verenigingsconsultatie is in het regeerakkoord de ambitie opgenomen om van fatbikes toch een aparte wettelijke categorie te maken. Gezien drie eerdere onderzoeken in de vorige kabinetsperiode, ziet het bestuur dit als weinig kansrijk en verwachten we dat opties van leeftijdsgebonden wettelijke maatregelen terug op tafel komen.

We hebben over jongeren daarom aan afdelingen de volgende maatregelen uitgevraagd:

1. Alleen een minimumleeftijd voor e-bikes van 12 jaar;
2. Alleen een minimumleeftijd voor e-bikes van 16 jaar;
3. Een helmplicht voor e-bikes tot 16 jaar;
4. Een helmplicht voor e-bikes tot 18 jaar;

En of er combinaties van deze maatregelen nodig zijn.

Dit is bewust open uitgevraagd om opvattingen en argumenten van afdelingen op te halen. En dat hebben we geweten. Op dit onderwerp hebben we zeer uiteenlopende antwoorden ontvangen met goed onderbouwde argumenten voor alle opvattingen in het spectrum. Om het inzichtelijk te maken, heeft het landelijk bureau de maatregelen in een schema gezet, met twee assen: verticaal de mate waarin afdelingen pleiten voor regulering met minimumleeftijd en horizontaal de mate waarin men pleit voor vormen van helmplicht. Links zijn de afdelingen, die alleen voor minimumleeftijd pleiten. Dat maakt inzichtelijk, dat er afdelingen voor grote mate van regulering zijn tot afdelingen, die regulering in alle vormen afwijst en alles ertussen (schema op volgende pagina).

Overzicht binnengekomen reacties geclusterd naar mate van regulering

Mate van regulering aan de hand van leeftijd

Minimum leeftijd 16 jaar

Maastricht & Heuvelland

Zuidoost-Brabant*

Iedereen Mobiel

Nieuwegein

Zeist

Minimum leeftijd 12 jaar

Utrecht

Nuenen

Fryske Walden

Tegen helmplicht en minimumleeftijd

Den Haag

Den Helder

Fryslân

Delft

Tegen helmplicht en minimumleeftijd

Utrechtse Heuvelrug

Duin en Bollenstreek

De Bilt

Apeldoorn

Minimumleeftijd 12, helmplicht 16

Leiden

Helmond

Ede

Beuningen

Venlo en regio

Lansingerland

Minimum leeftijd 16, helmplicht 18

Amsterdam

Minimum leeftijd 12, helmplicht 18

Haarlem e.o.

Alphen a.d. Rijn e.o.

Leidschendam-Voorburg

Minimum leeftijd 16, helmplicht alle e-bikes

Ronde Venen

Den Bosch

Minimum leeftijd 12, helmplicht alle e-bikes

Hengelo

Epe

Amersfoort

Mate van regulering met vormen van helmplicht

**Zuidoost-Brabant bestaat uit Eindhoven, Helmond, Nuenen, Geldrop-Mierlo, Valkenswaard, Heeze-Leende, Son&Breugel en Waalre. Sommige hebben zelf gereageerd met andere standpunten.*

3.3.1 Argumenten voor en tegen helmplichtvormen en minimumleeftijden

De reacties op voorstellen voor een helmplicht en minimumleeftijden liepen uiteen van categorische afwijzingen tot helmplicht voor alle e-bikes. Een bloemlezing, te beginnen bij de argumenten over minimumleeftijden:

- *De invoering van een leeftijdsgrens van 16 jaar betekent dat leerlingen pas na vier jaar school op een e-bike kunnen rijden. Dit kun je echter ook als een groot voordeel zien: in die vier jaar verwerven zij een excellente basisconditie waar ze hun hele leven plezier van hebben. Broodnodig in een wereld waarin bewegingsarmoede een immens probleem is (Nieuwegein).*
- *Wij zijn voor een minimumleeftijd van 16 jaar. Argumenten voor een minimumleeftijd van 16 jaar:*
 - *Dit is een heldere, controleerbare regel*
 - *Het is te verdedigen vanuit de psychologische en fysieke ontwikkeling van het kind*
 - *Het op eigen kracht bewegen stimuleert de fysieke en mentale ontwikkeling van het kind*
 - *Alle kinderen op een gelijkwaardige fiets bevordert de saamhorigheid en voorkomt afgunst. Dat betekent ook dat kinderen van minder draagkrachtige ouders gelijkwaardig mee kunnen doen.*
 - *De gedachte dat kinderen wel grotere afstanden kunnen afleggen omdat ze toch over een e-bike beschikken bevordert verplaatsing van scholen naar minder centrale plekken en wonen op grotere afstand van voorzieningen. Daarmee wordt de gewone fiets minder waard en ook neemt natuurlijk het veiligheidsrisico toe met de verplaatsingsafstand (Maastricht).*
- *We hebben ook grote twijfel bij de minimum leeftijd voor het gebruik van de e-bike. In onze regio is het niet abnormaal dat kinderen 10-15 kilometer naar het voortgezet onderwijs fietsen. En we zien ze liever op de fiets of op de e-bike dan met de auto gebracht worden. Dat brengt uiteraard een veiligheidsrisico met zich mee, maar we hebben niet de indruk dat de e-bike daarin een grote factor is (Den Helder).*
- *Een leeftijdsgrens van 10 à 12 jaar zou zinnig kunnen zijn, omdat jongere kinderen minder voertuigbeheersing en verkeersinzicht hebben. Omdat dit moeilijk te handhaven is, zijn wij om praktische redenen tegen een leeftijdsgrens (Delft).*
- *Wij zien dat bij het verkeersexamen van één basisschool in het buitengebied van de gemeente Ede de helft van de kinderen (die in veel gevallen nog geen twaalf jaar zijn) op een e-bike naar het examen komen. Het betekent dat de e-bike voor jongeren aanzienlijk is ingeburgerd. Het is daarom reëel te accepteren dat jongeren een e-bike gebruiken. Een minimumleeftijd is echter verstandig en wij kiezen daarvoor 12 jaar omdat vanaf die leeftijd jongeren vaak verder moeten fietsen naar hun vervolgopleiding. Natuurlijk kunnen ouderen zeggen: wij moesten voeger ook zelf ver fietsen, maar de tijd is nu eenmaal anders (Ede).*

En ook bij helmplicht komen afdelingen met argumenten voor en tegen in alle variaties en zwaarte van maatregelen:

- *Wij zijn tegen een helmplicht. Met een gedeeltelijke helmplicht betreed je een glijdende schaal. Eerst geldt die alleen voor bepaalde categorieën fietsers en voor je het weet voor iedereen, ook op een gewone fiets (Utrecht).*
- *Wij zijn voorstander van een helmplicht voor alle leeftijden en voor/bij het gebruik van alle soorten fietsen/steps/bromfietsen die niet op eigen kracht (oeks) worden voortgedreven. Het grote voordeel voor een helmplicht voor iedereen is de duidelijkheid. Maak je gebruik van een dergelijk voertuig dan geldt de helmplicht. Dat is duidelijk voor de handhaving en ook voor de gebruikers. Er is geen risico dat mensen een ander motorisch aangedreven voertuig gaan gebruiken: voor alle niet-oeks geldt de helmplicht (Epe).*
- *Het is onvermijdelijk dat er ongelukken gebeuren voor berijders van een e-bike. Voor jongeren is de kans op een ongeluk, als gevolg van onervarenheid of onbesuisdheid, altijd groter dan bij ouderen. Het lijkt ons daarom zinvol tot de leeftijd van 16 een helm verplicht te stellen (Ede).*
- *Wij zijn voor een leeftijdsgebonden helmplicht voor alle e-bikes. Dit beschermt de hersens van jongeren als er iets misgaat en het is snel in te voeren en effectief te handhaven. Het maakt e-bikes ook minder populair onder jongeren, hetgeen mooie bijvangst is, want oek-fietsen is veel gezonder voor hen. Wij stellen een leeftijd van 18 jaar voor die helmplicht voor. Dat is de leeftijd dat jongeren meer verkeersinzicht en vaardigheden hebben (Amsterdam).*
- *We zijn niet voor een leeftijdsgebonden helmplicht (als standpunt van de Fietsersbond). Je suggereert daarmee dat de oorzaak van het letsel bij de fietser ligt (Nieuwegein).*

Het bestuur heeft met grote interesse en waardering de argumenten en inbreng gelezen. En we kunnen ons goed inleven in de argumenten van zowel voor- als tegenstanders. We constateren ook, dat binnen onze vereniging breedgedragen opvattingen zijn over helmplichtvormen en minimumleeftijden. Het bestuur is -alles afwegende- tot het volgende standpunt gekomen over verplichtende maatregelen voor jongeren:

Standpunt Fietsersbond over een minimum leeftijd 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.

3.3.2 Nieuwe ontwikkeling na consultatie: fatbikes opgenomen in Regeerakkoord

In het regeerakkoord "Aan de slag" van kabinet Jetten van 30 januari 2026 staat over fatbikes het volgende:

"Er komt een aparte voertuigcategorie voor fatbikes, waarmee een minimumleeftijd en helmplicht en krijgen gemeenten de mogelijkheid fatbike-vrije zones in te voeren."

Wij zijn voorstander van het invoeren van een aparte voertuigcategorie, zodat een helmplicht en minimum leeftijd **alleen voor fatbikes** kan worden ingevoerd. Wij hebben hier als Fietsersbond sinds 2024 op aangedrongen bij het ministerie en de Tweede Kamer. Wij achten de kans echter reëel dat dit niet haalbaar is gezien de voorgeschiedenis sinds 2024:

Historie in landelijke politiek over fatbikes van 2024-2026

- Op verzoek van de Tweede Kamer heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat najaar 2024 opdracht verstrekt aan adviesbureau DTV om te verkennen of het mogelijk is om een fatbike tot een aparte categorie te maken in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. Januari 2025 concludeerde DTV, dat een aparte voertuigcategorie een heilloze weg is: <https://dtv.nl/actueel/regels-voor-fatbikes-onderzoek-dtv-toont-aan-een-heilloze-weg/>
- Daarop verzocht de Tweede Kamer het demissionaire kabinet opnieuw te onderzoeken of een minimumleeftijd van 14 jaar en een helmplicht alleen voor fatbikes, haalbare maatregelen zijn. Adviesbureau Goudappel concludeerde augustus 2025 dat:
- Fatbikes technisch nauwelijks te onderscheiden zijn van andere e-fietsen;
- Het rijgedrag een veel grotere rol speelt bij verkeersveiligheid dan technische specificaties;
- Fabrikanten hun modellen eenvoudig kunnen aanpassen om buiten eventuele regels te vallen;
- Handhaving op gewicht en koppel technisch complex en praktisch onuitvoerbaar is;
- Er geen aanwijzingen zijn dat een hoger gewicht of koppel leidt tot meer ongevallen.
- De conclusie: aparte regels voor 'zware' elektrische fietsen leiden niet tot aantoonbaar veiliger verkeer. In plaats van een technisch onderscheid is onze aanbeveling te kijken naar uitvoerbare maatregelen die bijdragen aan een veiligere openbare ruimte voor alle fietsers en andere weggebruikers, zoals een gedragsaanpak.
- Op basis van deze onderzoeken concludeerde het ministerie dat aparte regelgeving voor fatbikes - zoals een minimumleeftijd - juridisch onuitvoerbaar is. Demissionair minister Tiemen publiceerde op 28 augustus 2025 het voornemen een helmplicht voor alle e-bikers tot 18 jaar in te voeren met ingang van 1 januari 2027.
- In het regeerakkoord "Aan de slag" van kabinet Jetten van 30 januari 2026 staat over fatbikes: "Er komt een aparte voertuigcategorie voor fatbikes, waarmee we een minimumleeftijd en helmplicht en krijgen gemeenten de mogelijkheid fatbike-vrije zones in te voeren". Het voornemen van het ministerie van infrastructuur voor een helmplicht tot 18 jaar voor alle e-bikes is inmiddels ingetrokken gezien de paragraaf in het regeerakkoord.
- Indien in de toekomst het ministerie wederom tot de conclusie komt, dat een aparte voertuigcategorie onhaalbaar is bestaat de kans, dat het ministerie weer terugvalt op leeftijdgebonden helmplicht voor alle e-bikes.

- In dat geval stellen wij ons het volgende standpunt: De passende leeftijd hiervoor is niet tot 18 jaar, maar tot 16 jaar is én moet ook gelden voor e-steps en vergelijkbare voertuigen om uitwijkgedrag naar andere voertuigen te voorkomen. De afweging van het bestuur hierbij is ook, dat voor een dergelijk voorstel een kamerbrede meerderheid zal zijn als het voor komt te liggen en we uitwijkgedrag willen voorkomen.

Gemeentelijke initiatieven in 2026 voor fatbikeverboden

Drie gemeenten hebben inmiddels in hun gemeenteraad besluiten genomen over het gebiedsgericht weren van fatbikes: Zoetermeer, Enschede en Amsterdam. Wij hebben de verschillende juridische routes en lokale aanpakken in kaart gebracht en publiceren die voor onze vrijwilligers en op onze website, zodat afdelingen hierover in gesprek kunnen gaan in hun eigen gemeente als zij dat willen.

De Fietsersbond ziet een fatbikevrije zone als een middel om overlast van hard optrekkende fatbikes in drukke (winkel)gebieden te voorkomen, maar daarmee is het verkeersveiligheidsprobleem elders niet aangepakt. Wij wachten de eerste proefprocessen met belangstelling af.

Samengevat is het standpunt over de passage over fatbikes in het regeerakkoord:

Standpunt Fietsersbond over fatbikes als aparte categorie 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.

4. Wat is status van deze standpunten en hoe verder?

- We zijn met de afronding van dit verenigingsproces gekomen tot een notitie met standpunten over het onderwerp veilig en comfortabel fietsen en wat eraan te doen, gezien de ontwikkelingen de afgelopen jaren. Het is dus geworden tot een **kaderstellende beleidsnotitie** en niet één standpunt. En dat verdient dit onderwerp ook, want het is een groot en complex probleem, dat om een brede blik vraagt.
- Deze beleidstekst wordt de komende jaren het kader voor onze lobbyactiviteiten bij de landelijke politiek, op Europees niveau en voor onze inbreng in samenwerkingen en coalities, zoals Artsen voor Veilig Fietsen en de Verkeersveiligheidscoalitie.
- Het is de basis voor onze woordvoering in landelijke pers vanuit het landelijk bureau.
- We vormen deze standpunten om tot publieksvriendelijke en ingekorte teksten.
- Daarnaast zien we dat gemeenten lokale maatregelen tegen overlast van fatbike(r)s nemen via de lokale APV. Die verschillende aanpakken brengen we in kaart en publiceren we op Vrijwilligersnet, zodat afdelingen die dat willen hier lokaal mee aan de slag kunnen in hun gemeente. Zo ontstaat lokaal maatwerk naar behoefte van afdelingen.
- Verder willen we over dit onderwerp aan de slag met groepen uit landelijk gebied en stedelijke gebieden. Waar dit verschil niet één op één terugkwam in de inbreng van de afdelingen, vinden fietsers in het hele land dat wel. In de resultaten van **Fietsgemeente 2026** blijkt dat in de periode tussen 2018 en 2026 de kloof tussen stad en platteland/buitengebieden verder is toegenomen in de beleving van drukte, overlast en onveiligheid. Fietsers uit stedelijke en landelijke gebieden ervaren ook verschillende problemen in de enquête van de Fietsgemeente 2026. Daarmee gaan we verder met afdelingen aan de slag.
- Ook zijn er goede aanvullende onderwerpen die we op de agenda zetten op het landelijk bureau om verder mee aan de slag te gaan, deze "agenda" staat in hoofdstuk 5 hieronder.

5. Verdere input van afdelingen om mee verder te gaan

Meerdere afdelingen gaven waardevolle input die niet direct meegenomen is in het standpunt, maar wel een verdieping hierop kan geven. Deze onderwerpen worden ter harte genomen en zullen ook worden meegewogen bij de verdere inbreng van de Fietzersbond. Wij geven hier vast een eerste reactie.

Deze inbreng gaat onder andere over de verdere uitwerking van technische eisen aan e-bikes en de handhaving van deze regels.

De **afdeling Regio Leiden** ging dieper in op de strenge eisen voor e-bikes. Samengevat is hun voorstel:

- een goed onderbouwde ondersteuningsverhouding;
- een speciale variant e-bikes (voor adolescenten) met een lager maximum-vermogen en een aangepaste ondersteuningsverhouding;
- een betere bewaking van de ondersteuninggrens van 25km/h;
- regelgeving over het afnameverloop van de ondersteuning welke rond de 19km/u dient te beginnen;
- het afleesbaar maken van het motormanagement van e-bikes (d.m.v. een OBD-poort).

Ook stelt de Regio Leiden:

Het idee om **boa's** op opgevoerde e-bikes te laten handhaven klinkt **nuttig** en op z'n minst sympathiek, maar daarnaast is ook **uitrusting/meetapparatuur** nodig om die taak uit te voeren (zie bij "strenge eisen voor e-bikes"). De Fietzersbond moet dus voorstellen de mogelijkheden hiervoor te onderzoeken.

Naar ons idee is dit een waardevolle manier om hiernaar te kijken. Het afleesbaar maken van het motormanagement is in onze beleving een waardevolle toevoeging die ook haalbaar is en de handhaving vergemakkelijkt. De speciale variant e-bikes voor adolescenten is qua gedachtegang logisch, maar als het gaat om de uitvoering lastig. Een gemiddelde fiets heeft immers een langere levensduur dan de adolescentie.

Vanuit de **Fryske Walden** werd toegevoegd:

Een andere pijler van de samenhangende brede aanpak moet keten brede handhaving zijn. Fabrikanten van niet toegelaten voertuigen en van voertuigen waarmee kan worden "gerommeld" om begrenzings o.i.d. te verwijderen of te manipuleren moeten de toegang tot de (Nederlandse/Europese) markt worden ontzegd, misschien zou zelfs gedeeltelijke aansprakelijkheidstelling mogelijk moet zijn. Als je rommel verkoopt zou je ook de gevolgen van het gebruik (en misbruik) geheel of gedeeltelijk moeten dragen. Import moet worden voorkomen, verkoop strafbaar, gebruik op de openbare weg ook. Maar dat staat en valt met een effectieve handhavingketen. M.a.w.: Handhaven, handhaven, handhaven. Van douane tot gemeentelijke handhavers. De hele keten heeft hierin een rol maar voorkomen dat niet toegelaten voertuigen op straat komen moet hierin bovenaan staan.

De **afdeling Amsterdam** voegt nog toe:

Pleit voor serieus onderzoek naar hoeveel er daadwerkelijk gehandhaafd wordt, wat handhaving kost aan tijd en geld, en wat het in werkelijkheid aan effect sorteert.

Hier is mooi te zien hoe de eisen aan de e-bike en de handhavingsmogelijkheden op elkaar in grijpen. De handhaving door boa's kan overigens nu al vrijwel zonder apparatuur. De enige nodige controle is of de e-bike een stand heeft waarin hij meer ondersteuning biedt. Er hoeft niet meer aangetoond te worden dat deze stand ook wordt gebruikt door de berijder. Dit laat onverlet dat goede evaluatie van de inzet en de resultaten inderdaad relevant is.

Het aanvullend verplicht (en makkelijk) uitleesbaar maken van het motormanagement is een interessante optie. We gaan hier verkennen hoe haalbaar dit in de praktijk is en nemen dit ook mee in onze Europese lobby.

Een ander interessant idee vanuit de **afdeling Leiden** dat ook ingrijpt op het motormanagement lazen we in:

Nog een aanvulling over de leeftijd en e-bikes. Je zou je ook kunnen afvragen of er een maximumleeftijd voor e-bike gebruik zou moeten komen. Dat denken we bepaald niet, maar het is wel goed om nog eens na te denken over hoe het fietsen met een e-bike voor ouderen veiliger te krijgen is. Zo lijkt het ons bijvoorbeeld handig als de e-bike voor sommige ouderen vrijwillig verder te begrenzen zou zijn. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door de ondersteuningsbegrenzing instelbaar te maken. Je zou kunnen denken aan een instelrange tussen 18 en 25 km/uur.

Ook de oproep om de ongevallenregistratie te verbeteren werd breed gedeeld. Concreet kregen we hierbij nog aanvullingen vanuit **Utrecht**:

- De ongevalsregistratie door de politie en gezondheidscentra moet verbeterd worden. Doel is dat inzichtelijk wordt wat de ongeval scenario's zijn waarbij ernstig gewonden vallen. Dan krijgen we betere handvatten om ongelukken te voorkomen of de afloop minder ernstig te maken.
- Ook de registratie van de doodsoorzaken na een ongeval moet beter. Was het hersenletsel, een klaplong of de vele botbreuken waar iemand aan doodging? In de laatste gevallen doet een helm niks.

Concrete punten waar we het helemaal mee eens zijn. En die we zullen blijven meenemen in onze lobby om meer inzicht te krijgen in de oorzaken en de gevolgen van verkeersongevallen.

Als het gaat om de rol van brommobielen en gehandicaptenvoertuigen dan kregen we hier onder andere vanuit de afdeling Amsterdam vragen over. Wij nemen deze onduidelijkheid mee en pleiten hierbij voor meer duidelijkheid en duidelijkere regulering van het gebruik en een lagere maximumsnelheid. Ook zien we dat een gehandicaptenkaart nu alleen het parkeren reguleert, maar waarom niet ook het wel of niet gebruiken van een gehandicaptenvoertuig?

Tot slot nog een laatste opmerking vanuit **Utrecht**, waar praktische uitvoerbaarheid onderzocht moet worden, maar waar de inhoudelijke logica niemand kan ontgaan. Met als vervolgvraag nog, waarom kan je hier niet op zakken?

- Bij verlengen van het rijbewijs (elke 10 jaar voor personenauto en motor) zou er een theoretisch verkeersexamen moeten worden afgenomen. Je rijbewijs wordt ook verlengd als je daarvoor zakt, maar zakken zal veel mensen aan het denken zetten. Dan duik je nog eens in de theorie (boekje meegeven als iemand is gezakt?) De verkeersregels wijzigen wel eens, dan heeft iedereen het weer scherp. Dat fietsers van rechts voorrang hebben, weten velen kennelijk nog steeds niet.

Verwijzingen

- (1) Amsterdam en Leiden brachten deze maatregel opnieuw in al zat deze niet in de uitvraag. Het bestuur heeft hiermee haar overwegingen voor toegelicht.
- (2) Het onderdeel leeftijdsgebonden maatregelen volgt in hoofdstuk 3 en het volledige standpunt staat in Bijlage 1.
- (3) Tekst aangepast op suggestie van afdeling Leiden: we kijken breder dan het fietspad, dus pas dan ook de titel aan. Bestuur heeft gekozen voor deze titel.
- (4) Niet meer vet geaccentueerd op verzoek Amsterdam
- (5) Bron: Staat van de fietsveiligheid, SWOV 2025
- (6) Op verzoek van Leiden en Amsterdam aangepast.
- (7) Ingevoegd nav bijdrage Fryske Walden
- (8) Ingevoegd nav bijdrage Leiden: voor toestroom het land in is douane verantwoordelijk, maar binnen Nederland niet. Daarom is meer coördinatie nodig en die is er nu onvoldoende.
- (9) Toelichting: als je dit op dezelfde wijze vormgeeft als bij auto's betekent een nieuw fietslampje een volledig nieuwe toelatingskeuring bij instanties als RDW. Dat zou de prijs van fietsen sterk verhogen en innovaties hinderen. Een lichtere vorm van voertuigtypekeuring zorgt wel voor minder toestroom van illegale voertuigen en meer mogelijkheid tot controle op straat, zonder de nadelen van een zware voertuigtypekeuring door het RDW.
- (10) Dit werken we het komende jaar verder uit.
- (11) Bron: De staat van de Fietsveiligheid, SWOV, 2025.