



Programma

Fietsveiligheid Voorop

17 november 2025

Programma Fietsveiligheid Voorop

November 2025



Colofon

ZonMw stimuleert gezondheidsonderzoek en zorginnovatie. Vooruitgang vraagt om onderzoek en ontwikkeling. ZonMw financiert gezondheidsonderzoek én stimuleert het gebruik van de ontwikkelde kennis – om daarmee de zorg en gezondheid te verbeteren.

Voor meer informatie over het programma Fietsveiligheid Voorop kunt u contact opnemen met het secretariaat via e-mail fietsveiligheidvoorop@zonmw.nl of telefoon 070 349 50 26.

Auteurs: **Betreft persoonsgegevens.**

Datum: 4 november 2025

ZonMw
Laan van Nieuw Oost-Indië 334
Postbus 93245
2509 AE Den Haag
Tel. 070 349 51 11
www.zonmw.nl
 info@zonmw.nl

Sociale media

www.linkedin.com/company/zonmw
www.youtube.com/ZonMwTV

Inhoud

Samenvatting 4

1. Aanleiding en inleiding.....	5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Opdracht	5
1.3. Doel van het programma	5
1.4. Beleidscontext	6
1.5. Internationale context	6
1.6. Totstandkoming van het programma	6
2. Terreinverkenning en afbakening.....	7
2.1. Toename van het aantal fietsslachtoffers	7
2.2. Kennis over fietsveiligheid	8
2.3. Interventies	9
2.4. De uitdagingen.....	10
3. Doelgroepen en stakeholders.....	11
3.1. Doelgroepen	11
3.2. Stakeholders	12
4. Opzet programma	13
4.1. Beoogde impact van het programma	13
4.2. Hoofddoel van het programma	13
4.3. Scope van het programma	13
5. De programmalijnen	15
5.1. Programmalijn A. Doorontwikkelen en implementeren van bestaande interventies	16
5.2. Programmalijn B. Opbouw nieuwe kennis en innovatie	18
5.3. Programmalijn C. Kennis delen	20
6. Planning van de programmalijnen	22
6.1. Subsidievormen en doorlooptijden	22
6.2. Planning van de programmalijnen	22
7. Communicatie en implementatie	24
7.1. Communicatie	24
7.2. Implementatie	24
8. Governance	25
8.1. Governance structuur van het programma	25
9. Algemene uitgangspunten	27
10. Voortgangsbewaking, risico's en evaluatie.....	28
10.1. Voortgangsbewaking van het programma	28
10.2. Voortgangsbewaking van de projecten	28
10.3. Risico's.....	28
10.4. Evaluatie van het programma.....	30
11. Financiële omvang en meerjarenraming programma.....	31
11.1. Begroting	31
11.2. Financiële planning	32
Bijlage 1: Opdrachtbrief.....	34
Bijlage 2: Infographic fietsongevallen in 2024	37
Bijlage 3. Kennisagenda fietsveiligheid	38
Bijlage 5. Inhoudsopgave eindevaluatie.....	41
Bijlage 6. (Deel) inhoudsopgave rapport tussentijdse evaluatie.....	42

Samenvatting

Fietsen is belangrijk in de Nederlandse samenleving. Fietsen biedt gezondheids-, mobiliteits- en duurzaamheidsvoordelen. Tegelijkertijd neemt het aantal fietsslachtoffers toe, vooral onder ouderen en jongeren.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aan ZonMw gevraagd een programma te ontwikkelen voor drie acties uit het Meerjarenplan Fietsveiligheid die de fietsveiligheid moeten verbeteren. De drie acties waar het programma zich op richt zijn: het verminderen van valrisico van fietsers, het verminderen van risicogedrag van en gericht tegen fietsers en kennisontwikkeling over fietsveiligheid.

Voor deze drie acties heeft ZonMw, in samenwerking met het veld, het programma *Fietsveiligheid Voorop* ontworpen. Dit programma richt zich op praktijkgericht onderzoek en interventies. Het doel is met praktijkgericht onderzoek en innovatie een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de fietsveiligheid in Nederland.

Bij 7 op de 10 fietsongevallen is geen andere verkeersdeelnemer betrokken. Daarmee richt het verminderen van het valrisico van fietsers zich dus op een grote slachtoffergroep. Daarnaast is bekend dat risicogedrag, van de fietser zelf of van andere verkeersdeelnemers, vaak een rol speelt bij fietsongevallen. Hiervoor zijn al veel bestaande interventies, maar deze zijn nog onvoldoende wetenschappelijk onderbouwd en weten we dus niet of ze effectief zijn. Daarnaast zijn er nog verschillende grote kennishiaten die het lastig maken om gericht beleid te voeren de fietsveiligheid verder te verbeteren. Bijvoorbeeld hoe om te gaan met drukte op het fietspad.

Het programma bestaat uit drie programmalijnen:

- A. Doorontwikkelen en implementeren van bestaande (maar nog onbewezen) interventies die het valrisico en risicogedrag verminderen
- B. Opbouw van nieuwe kennis en innovatie
- C. Delen van kennis

Binnen de programmalijnen vinden verschillende subsidierondes (met name lijn A en B) en activiteiten (met name lijn C) plaats.

1. Aanleiding en inleiding

1.1. Aanleiding

Fietsen is diep verankerd in de Nederlandse cultuur en vormt voor velen een vanzelfsprekend onderdeel van het dagelijks leven. Met een gemiddelde van 1,3 fietsen per inwoner heeft Nederland als enige land ter wereld meer fietsen dan inwoners. De fiets vormt voor Nederlanders van alle leeftijden een belangrijk vervoersmiddel, bijvoorbeeld voor woon-werkverkeer, boodschappen doen of recreatie. Een goed ontwikkelde fietsinfrastructuur maakt deze cultuur mogelijk. Nederland beschikt over meer dan 35.000 kilometer aan vrij liggende fietspaden, fietssnelwegen, fietsoversteekplaatsen en fietsparkeerfaciliteiten¹. Deze faciliteiten dragen eraan bij dat Nederland wereldwijd koploper in fietsinfrastructuur is, wat fietsen toegankelijk maakt.

Fietsen biedt voordelen voor zowel individuen als de samenleving. Fietsen draagt bij aan een goede gezondheid, vergroot de mobiliteit en zelfstandigheid, en is een duurzame vorm van vervoer die helpt bij het terugdringen van CO₂-uitstoot en verkeersdruk. Fietsen bevordert sociale participatie en is laagdrempelig toegankelijk voor jong en oud. Juist daarom willen we dat mensen blijven fietsen, ook op latere leeftijd nu en in de toekomst. Het stimuleren van veilig fietsen is dus niet alleen een investering in verkeersveiligheid, maar ook in vitaliteit, leefbaarheid en inclusieve mobiliteit.

Tegelijkertijd neemt het aantal fietsslachtoffers al jaren toe, mede door de groei van het fietsgebruik en veranderingen in het verkeersbeeld, zoals de opkomst van e-bikes en vergrijzing. Deze ontwikkeling vraagt om extra/aanvullende gerichte en onderbouwde maatregelen om de fietsveiligheid verder te verbeteren. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft ZonMw daarom gevraagd een programma te ontwikkelen dat, samen met het veld, inzet op innovatie, praktijkgericht onderzoek en kennisdeling om de trend van het stijgende aantal ernstige en dodelijke fietsongevallen structureel terug te dringen.

1.2. Opdracht

In de opdrachtbrief van 10 april 2025 heeft het Ministerie van IenW aan ZonMw gevraagd een programmavoorstel uit te werken voor het programma *Fietsveiligheid Voorop* (zie bijlage 1). Het programma heeft een looptijd van 2026 tot en met 2033. Dit programmavoorstel is een uitwerking van de gevraagde opdracht, gericht op het verbeteren van de fietsveiligheid door middel van enerzijds praktijkgericht onderzoek (i.e. doorontwikkelen interventies gericht op het verminderen van valrisico en risicogedrag van en tegen fietsers), dit komt in het programma terug als programmalijn A en anderzijds (fundamentele) kennisontwikkeling, wat terugkomt in programmalijn B.

De programmatekst geeft de kaders van waaruit ZonMw de komende jaren subsidierondes gaat uitzetten. Deze subsidierondes geven de kaders voor de aanvragers en hierin worden de details verder uitgewerkt.

1.3. Doel van het programma

Het doel van het programma *Fietsveiligheid Voorop* is om met innovatie, praktijkgericht onderzoek en samenwerking tussen beleid, praktijk, ondernemers en wetenschap een structurele bijdrage te leveren aan het verbeteren van de fietsveiligheid in Nederland en om te komen tot het ombuigen van de trend van het aantal ongevallen met ernstig of dodelijk letsel tot gevolg. Het programma richt zich op het doorontwikkelen en implementeren van bestaande maar nog onbewezen interventies, het opbouwen van nieuwe kennis en innovaties en het delen van kennis. Deze kennisimpuls moet bijdragen aan het verbeteren van de fietsveiligheid in Nederland.

Het programma houdt ruimte vrij om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en om verder te bouwen op kennis en resultaten die nog beschikbaar komen.

¹ Fietzersbond, Fietsen in cijfers, 2025. <https://www.fietzersbond.nl/organisatie/fietsen-cijfers/#:~:text=Volgens%20de%20laatste%20schatting%20van,deze%20fietsen%20zijn%20elektrisch%20ondersteund>.

1.4. Beleidscontext

Het programma *Fietsveiligheid Voorop* vloeit voort uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030)², het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP 2022–2025)³ en het Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025–2029⁴. Het Ministerie van IenW investeert €500 miljoen in verkeersveiligheid, waarvan €50 miljoen specifiek is gereserveerd voor vernieuwende maatregelen gericht op fietsveiligheid. Het Meerjarenplan bevat tien acties, waarvan vijf nieuwe invulling geven aan de vernieuwende maatregelen: valpreventie, risicogedrag, kennisontwikkeling, fietshelmgebruik en het verminderen van massa- en snelheidsverschillen. Hiervan worden valpreventie, risicogedrag en de kennisontwikkeling in het ZonMw programma *Fietsveiligheid Voorop* ondergebracht. Voor acties gericht op het stimuleren van het gebruik van fietshelmen en het verminderen van massa- en snelheidsverschillen zet het Ministerie van IenW zelf aanbestedingen uit. De evaluatie van de effectiviteit van deze acties kan wel binnen dit programma uitgevoerd worden.

1.5. Internationale context

Bij het uitwerken van subsidierondes van het programma *Fietsveiligheid Voorop* zal rekening worden gehouden met andere (internationale) subsidierondes, zoals de Horizon-call Safety of Cyclists, Pedestrians and Users of Micromobility Devices (2026).

Voorbeelden uit het buitenland kunnen dienen ter inspiratie voor het programma. Projectleiders zullen indien relevant bij indiening van projecten blijf moeten geven van kennis van internationale voorbeelden en eventuele bruikbare kennis daarover integreren in hun project.

1.6. Totstandkoming van het programma

Het programma *Fietsveiligheid Voorop* is in nauwe samenwerking met het veld ontwikkeld. Het doel was om brede steun te krijgen en ervoor te zorgen dat het programma in de toekomst goed geborgd wordt. ZonMw heeft hiervoor een groot aantal relevante partijen uit beleid, onderzoek, onderwijs en praktijk actief betrokken.

Om het programma goed te laten aansluiten bij wat er speelt in de praktijk, zijn verschillende bijeenkomsten georganiseerd:

- **Stakeholderbijeenkomsten:** Beleidsmakers, belangenbehartigers en praktijkprofessionals deelden hun ideeën en ervaringen;
- **Expertbijeenkomsten:** Onderzoekers en medeoverheden gaven inhoudelijke adviezen en deelden kennis.

Deze bijeenkomsten leverden waardevolle input op voor het programma en de subsidieoproepen. Denk aan tips over het aanvraagproces, ondersteuning bij het indienen, delen van bestaande kennis en uitwisseling van resultaten van nieuwe projecten. Deze suggesties zijn verwerkt in het programma. Daarnaast is ook het conceptplan getoetst bij zowel de stakeholders als experts.

² SWOV, Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, 2019. <https://swov.nl/nl/publicatie/strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030>

³ SWOV, Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025, <https://swov.nl/en/publicatie/landelijk-actieplan-verkeersveiligheid-2022-2025>

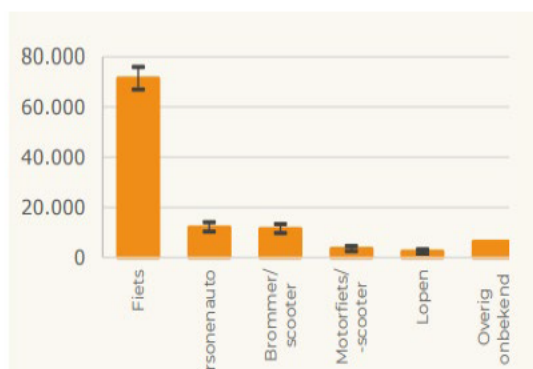
⁴ Ministerie van IenW, Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029, <https://open.overheid.nl/documenten/c6ceb9d7-a9d0-4c08-bb71-cc1310164334/file>

2. Terreinverkenning en afbakening

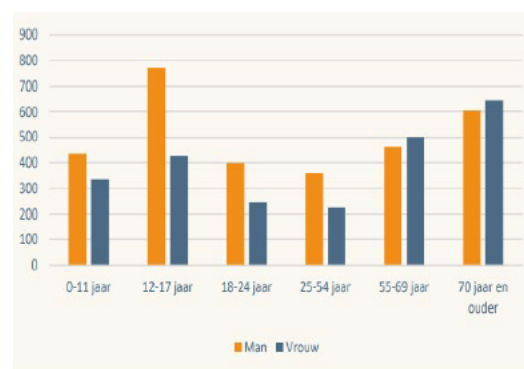
2.1. Toename van het aantal fietsslachtoffers

Fietsveiligheid in Nederland staat onder druk. Fietsen kent vele voordelen voor de gebruiker, maar het aantal fietsslachtoffers neemt toe. Dit vraagt om gerichte interventies, afgestemd op verschillende doelgroepen (zie paragraaf 3.1), om de effectiviteit te vergroten. Zonder aanvullend beleid wordt een verdere stijging verwacht⁵. Een oorzaak van het stijgende aantal fietsslachtoffers is de toename van het fietsgebruik, Nederlanders fietsen vaker, langer en tot op latere leeftijd. Daarnaast verandert de dynamiek op het fietspad, onder ander door de toename van Licht Elektrische Voertuigen (LEVs) zoals e-bikes en door massa- en snelheidsverschillen⁶.

Fietsers vormen de grootste groep slachtoffers die na een verkeersongeval op de spoedeisende hulp terechtkomen (figuur 1). Twee derde van deze slachtoffers had ernstig letsel (bijlage 2)⁷. Daarnaast neemt ook het aantal fietsongevallen met een dodelijke afloop de laatste jaren toe⁸. Het aandeel ouderen daarin is groot, evenals bij het aantal SEH bezoeken (figuur 2). Oorzaak hiervan is afnemende balansvaardigheden en kwetsbaarheid bij vallen. Jongeren vertonen vaker risicogedrag dan andere leeftijdsgroepen. Daarnaast is met name in de leeftijdscategorie 12-17 jaar een groot verschil tussen het aantal mannelijke en vrouwelijke slachtoffers zichtbaar⁹.



Figuur 1. Aantal SEH-bezoeken naar verkeersdeelname, na verkeersongevallen, in 2020.



Figuur 2. Aantal SEH bezoeken per leeftijdscategorie als gevolg van een fietsongeval in 2020 per 100.000

Zeven op de tien fietsongevallen zijn enkelvoudige ongevallen. Dit zijn ongevallen waarbij er geen botsing was met een andere verkeersdeelnemer maar die ontstaan door bijvoorbeeld valpartijen door uitglijden of evenwichtsverlies¹⁰. Het vallen of uitglijden kan wel komen door een actie van een andere verkeersdeelnemer. Bijvoorbeeld door hard te moeten remmen voor een andere verkeersdeelnemer. Er vindt alleen geen botsing plaats.

Belangrijke factoren die vaak een rol spelen in dit soort ongevallen zijn¹¹:

- Het eigen gedrag van de fietser, zoals onoplettendheid, uit balans raken of afgeleid zijn.
- Slechte infrastructuur en weersomstandigheden, zoals oneffenheden zoals kuilen en scheuren in de weg, het ontbreken van markering op de weg, te smalle fietspaden en wegen, gladde wegen door regen, ijs, sneeuw of (natte) bladeren¹².

Meervoudige ongevallen vinden voornamelijk plaats op locaties waar fietsers en motorvoertuigen elkaar kruisen. Meer dan de helft van de dodelijke ongevallen onder fietsers vindt plaats op

⁵ SWOV, Achtergronden bij De Staat van de Fietsveiligheid 2025, <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2025-07A.pdf>

⁶ VeiligheidNL, 2024, <https://www.veiligheid.nl/themas/verkeersveiligheid/achtergrond/fietsongevallen>

⁷ VeiligheidNL, 2024, <https://www.veiligheid.nl/themas/verkeersveiligheid/achtergrond/fietsongevallen>

⁸ SWOV, achtergronden bij De Staat van de Fietsveiligheid 2025, 2025 [R-2025-07A.pdf](https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2025-07A.pdf)

⁹ VeiligheidNL, 2024, <https://www.veiligheid.nl/themas/verkeersveiligheid/achtergrond/fietsongevallen>

¹⁰ Kennisagenda fietsveiligheid | Rapport | Rijksoverheid.nl

¹¹ Kennisagenda fietsveiligheid | Rapport | Rijksoverheid.nl

¹² SWOV factsheet fietsers <https://swov.nl/nl/factsheet/fietsers>

kruispunten¹³. Daarnaast draagt de afwezigheid van fysiek gescheiden fietsinfrastructuur bij aan de kans op een ongeval. Meervoudige ongevallen komen relatief vaker voor bij wielrenners en jongeren, terwijl ouderen en kinderen juist minder vaak bij dergelijke ongevallen betrokken zijn. Meervoudige ongevallen hebben vaker een dodelijke afloop dan enkelvoudige ongevallen.

Tot slot neemt risicogedrag toe, bijvoorbeeld het aandeel fietsers dat een telefoon gebruikt op de fiets en het aantal opgevoerde elektrische fietsen¹⁴.

Hoewel er veel aandacht is voor fietsveiligheid, komen innovaties en gedragsverandering op dit terrein nog onvoldoende van de grond. Er is een mismatch tussen de aard van de ongevallen, waarvan er 7 op de 10 enkelvoudig is, en de primaire focus van bestaande innovaties op botsingen (meervoudige ongevallen). Daarnaast is de verwachting dat de trend van het stijgende aantal fietsongevallen met een ernstige of dodelijke afloop zonder aanvullend beleid in 2040 80-100% hoger uit zal komen dan in 2018¹⁵.

In dit programma ligt de focus op valrisico en risicogedrag van fietsers, gezien de grote bijdragen die deze twee factoren leveren aan het aantal gewonde en dodelijke fietsslachtoffers¹⁶.

2.2. Kennis over fietsveiligheid

De afgelopen jaren is het aantal onderzoeken naar fietsveiligheid in Nederland aanzienlijk toegenomen. Echter, ondanks de toegenomen aandacht voor fietsveiligheid en de groei van het aantal onderzoeken in de afgelopen jaren, bestaan er aanzienlijke kennishiaten door bijvoorbeeld veranderende risico's zoals de opkomst van e-bikes, vergrijzing en risicogedrag onder fietsers. Daarnaast is de beschikbare kennis versnipperd en vaak onvoldoende toepasbaar voor beleid en praktijk.

Kennishiaten

SWOV heeft de belangrijkste kennishiaten vanuit de vakliteratuur geïdentificeerd en CROW heeft dit aangevuld met praktijkvragen. Dit heeft geleid tot 10 kennisthema's die samenkomen in de Kennisagenda Fietsveiligheid (zie bijlage 3) en het Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025–2029¹⁷.

Hieruit blijkt dat er vooral hiaten zijn op het gebied van:

- Veilige fietsinfrastructuur;
- Veilige fietsen;
- Veilig gedrag op de fiets;
- Veilige snelheden.

Daarnaast ontbreekt het aan systematische evaluatie van bestaande en nieuwe interventies, waardoor het effect en de toepasbaarheid van maatregelen vaak onduidelijk blijven. Door deze kennishiaten is het lastig om effectief beleid te ontwikkelen en interventies op te schalen. Het programma *Fietsveiligheid Voorop* richt zich daarom expliciet op het dichten van deze kennishiaten, zodat kennis beter benut kan worden voor het verbeteren van de fietsveiligheid in Nederland.

Versnippering van kennis

Hoewel er veel kennis beschikbaar is over fietsinfrastructuur, fietsgedrag en voertuigveiligheid, blijkt uit het *Conceptmeerjarenplan Fietsveiligheid 2025–2029*¹⁸ dat het onderzoeksveld versnipperd is en dat beschikbare kennis niet altijd goed benut wordt in beleid of praktijk. In het plan wordt gesteld: “De huidige kennis is echter niet altijd toereikend om de effecten van risicofactoren en maatregelen goed in te schatten en hier beleid op te baseren.”

Daarom is het noodzakelijk om kennis en ervaringen rondom fietsveiligheid beter vindbaar, bruikbaar en overdraagbaar te maken. Door het versterken van de kennisinfrastructuur, het stimuleren van kennisdeling en het faciliteren van implementatie en opschaling, kan een betere verbinding tussen

¹³ SWOV factsheet fietsers <https://swov.nl/nl/factsheet/fietsers>

¹⁴ [Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#), pagina 4 en 15.

¹⁵ [Kennisagenda fietsveiligheid | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

¹⁶ [Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

¹⁷ [Kennisagenda fietsveiligheid | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

¹⁸ [Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

onderzoek, praktijk en beleid ontstaan, waardoor inzichten sneller en effectiever kunnen worden toegepast.

2.3. Interventies

In Nederland worden tal van interventies ingezet om de fietsveiligheid te verbeteren. De term 'interventies' wordt in dit document gebruikt als verzamelnaam voor alle maatregelen die gericht zijn op het beïnvloeden van risicofactoren rondom fietsen. Dit kunnen gedragsmatige, kleine infrastructurele, technologische of voorlichtingsinterventies zijn. Er zijn verschillende typen interventies te onderscheiden, zoals:

- **Acties:** concrete, vaak kortdurende initiatieven om een bepaald veiligheidsprobleem aan te pakken. Denk bijvoorbeeld aan het plaatsen van waarschuwborden bij gevaarlijke kruispunten of het uitdelen van fietsverlichting in de winter.
- **Nudges:** bijvoorbeeld kleine infrastructurele maatregelen die vaak onbewust het gedrag van fietsers en weggebruikers kunnen beïnvloeden, zoals aanpassingen aan de inrichting van fietspaden.
- **Educatietrajecten of voorlichting:** gestructureerde leerprogramma's, vaak gericht op specifieke doelgroepen met als doel het ontwikkelen van kennis en vaardigheden. De trajecten worden vaak bijvoorbeeld op scholen of in buurthuizen aangeboden.
- **Campagnes:** communicatieve initiatieven gericht op bewustwording en gedragsverandering bij een brede doelgroep. Hierbij wordt gebruik gemaakt van middelen als posters, video's, social media.

Echter, wetenschappelijke onderbouwing van de effectiviteit van interventies ontbreekt vaak. Het ontbreekt aan systematische evaluatie van bestaande en nieuwe interventies, waardoor het effect en de toepasbaarheid van maatregelen vaak onduidelijk blijven. Of het is onduidelijk hoe lang het effect van een interventie aanhoudt. Er zijn de afgelopen jaren weinig impactvolle nieuwe interventies geïntroduceerd¹⁹.

Niveaus voor de erkenning van interventies

Om de effectiviteit van fietsveiligheidsinterventies te vergroten, is het van belang dat interventies niet alleen worden ingezet, maar ook systematisch worden beschreven, onderbouwd en geëvalueerd. Het Loket Gezond Leven hanteert hiervoor drie erkenningsniveaus: 'goed beschreven', 'goed onderbouwd' en 'effectief'. Deze niveaus vormen een ontwikkelpad voor interventies, waarbij elke stap meer zekerheid biedt over de kwaliteit en het effect van de maatregel²⁰.

De beschrijving van de drie erkenningsniveaus:

1. De interventie is goed beschreven

- Overdraagbaar: doel, doelgroep, aanpak, benodigde deskundigheid, kwaliteitsbewaking, context, randvoorwaarden en kosten zijn beschreven. Er is een handleiding voor uitvoerders beschikbaar.
- Gebaseerd op praktijkervaringen: er is een procesevaluatie die inzicht geeft in de praktijkervaringen, of de doelgroep wordt bereikt, hoe de doelgroep en uitvoerders de interventie waarderen, en wat succes- en faalfactoren zijn.
- Actueel: de interventie wordt in Nederland uitgevoerd en sluit aan bij de actuele context van het vraagstuk.

2. De interventie is goed onderbouwd

- Zie Goed beschreven, plus:
- Er is een goede onderbouwing vanuit theorie, modellen of onderzoek. Het is aannemelijk gemaakt dat met de aanpak de doelen daadwerkelijk bereikt kunnen worden voor de doelgroep. De interventie maakt bij de onderbouwing gebruik van actuele wetenschappelijke kennis.

¹⁹ Ideate & het Ministerie van IenW, 2024, fietsinnovatie-ecosysteem

²⁰ [Wat zijn erkende interventies? - Kenniscentrum Sport en Bewegen](#)

3. *De interventie is effectief*

- Zie Goed onderbouwd, plus:
- Er is kwantitatief en/of kwalitatief effectonderzoek gedaan naar de interventie zoals deze in de praktijk is uitgevoerd. Het effectonderzoek laat voldoende overtuigend zien, dat met deze interventie de gewenste verandering voor de doelgroep wordt bereikt.

Momenteel hebben veel fietsveiligheidsinterventies nog geen enkel erkenningsniveau. Hierdoor is het onzeker of ze daadwerkelijk bijdragen aan het verbeteren van de fietsveiligheid.

Beluister de [podcast](#) van het Kenniscentrum Sport en Bewegen om een idee te krijgen van het erkenningstraject en het gebruik van erkende interventies.

2.4. De uitdagingen

De terreinverkenning maakt duidelijk dat de fietsveiligheid in Nederland onder druk staat door een combinatie van toenemend fietsgebruik en veranderende risico's. Tegelijkertijd blijkt dat bestaande kennis en interventies vaak onvoldoende onderbouwd en bewezen zijn en structurele evaluatie en borging ontbreken. Enerzijds zijn er al kansrijke bestaande interventies (die het valrisico en risicogedrag van en tegen fietsers verminderen), maar zijn deze vaak nog onvoldoende onderbouwd, bewezen effectief en structureel geborgd. Anderzijds zijn er, mede door ontwikkelingen en veranderende risico's, nog een aantal belangrijke kennishiaten. Gezien de stijging in het aantal fietsslachtoffers is er noodzaak voor een verandering om de fietsveiligheid in Nederland te verbeteren:

1. Vernieuwing op het gebied van kennis(ontwikkeling):
 - Ontwikkeling van nieuwe kennis op het gebied van kennishiaten rondom veilige fietsinfrastructuur, veilige fietsen, veilig gedrag op de fiets en veilige snelheden.
2. Ontwikkeling op het gebied van interventies:
 - Ruimte voor experimenten, voor het ontwikkelen van nieuwe interventies en voor het verbeteren van de fietsveiligheid, passend bij de veranderende risico's.
 - Opschaling van kansrijke initiatieven. Hiervoor is het essentieel dat de interventies goed beschreven, onderbouwd en overdraagbaar zijn.
3. Kennis delen:
 - Structurele borging van kennis en interventies. Er is behoefte aan beleidsmatige verankering en opname in reguliere werkprocessen van kennis en interventies bijvoorbeeld gemeenten, zorginstellingen en onderwijs.
 - Versterking van de kennisinfrastructuur, met een centrale, toegankelijke, actuele kennisbasis waarin inzichten uit onderzoeken, praktijk en beleid worden gebundeld zodat deze gemakkelijk gevonden en gedeeld kan worden.

De gesignaleerde uitdagingen vormen de basis voor de drie programmalijnen van het programma *Fietsveiligheid Voorop*. Hierbij wordt ingezet het doorontwikkelen en implementeren van bestaande (maar nog onbewezen) interventies die het valrisico en risicogedrag verminderen, de opbouw van nieuwe kennis en innovatie en het delen van kennis. De programmalijnen worden toegelicht in hoofdstuk 5.

3. Doelgroepen en stakeholders

3.1. Doelgroepen

Uit ongevalsgegevens blijkt dat bepaalde groepen fietsers een verhoogd risico lopen op (ernstige) fietsongevallen. Door in het programma deze doelgroepen te onderscheiden, kunnen interventies en kennisontwikkeling beter worden afgestemd op de specifieke risico's, gedragingen en behoeften van deze groepen. Dit vergroot de effectiviteit van maatregelen en draagt bij aan het realiseren van een grotere impact op het terugdringen van het aantal ernstige en dodelijke fietsongevallen. Bovendien sluit deze doelgroepgerichte aanpak aan bij het Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025–2029²¹, waarin wordt benadrukt dat fietsveiligheid geen uniforme opgave is en maatwerk vereist per doelgroep en context.

Uit ongevalsgegevens²² blijkt een verhoogd risico voor een drietal doelgroepen:

1. Jongeren (12–17 jaar). Jongeren vertonen relatief vaak risicogedrag zoals:
 - Hard rijden (o.a. op de e-bike);
 - Afleiding door smartphones of muziek luisteren;
 - Samen fietsen;
 - Fietsen met losse handen;
 - Opvoeren van elektrische fietsen.

Volgens SWOV²³ geven jongeren zelf aan dat hun eigen gedrag vaak een rol speelt bij ongevallen.

2. Jongvolwassenen (18–24 jaar). Deze groep is gevoelig voor:
 - Alcoholgebruik;
 - Vermoeidheid;
 - Impulsief gedrag in het verkeer;
 - Afleiding door muziek luisteren;
 - Bagage op de fiets.
3. Ouderen (60+). Ouderen zijn oververtegenwoordigd in de ongevalscijfers. Ze lopen vooral risico op eenvoudige valongevallen door:
 - Balansproblemen;
 - Fietsen met lage snelheid.

²¹ [Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

²² SWOV, Achtergronden bij De Staat van de Fietsveiligheid 2025, <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2025-07A.pdf>

²³ SWOV, Achtergronden bij De Staat van de Fietsveiligheid 2025, <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2025-07A.pdf>

3.2. Stakeholders

Voor de uitvoering van het programma *Fietsveiligheid Voorop* zien wij een breed scala aan stakeholders. Deze partijen zijn essentieel voor het ontwikkelen, implementeren en borgen van kennis en interventies rondom fietsveiligheid. Relevante stakeholders die wij onderscheiden voor de uitvoering van het programma zijn onder meer:

- Overheden zoals ministerie van IenW, provincies en gemeenten;
- Kennisorganisaties zoals onderzoeksinstellingen, hogescholen, universiteiten en onderwijsinstellingen;
- Sectorspecifieke organisaties, waaronder VeiligheidNL, Fietzersbond, TeamAlert, ANWB en VVN;
- Sport- en beweegdomein: buurtsportcoaches;
- Sociaal domein: welzijns- en ouderen werk;
- Zorgdomein: zorg- en welzijnsorganisaties, artsen, fysiotherapeuten;
- Eindgebruikers: praktijkorganisaties o.a. op gebied van fietsen, ouderen, zorg, sport en bewegen;
- Bedrijven: fietsindustrie, fietsfabrikanten en brancheorganisaties;
- Maatschappelijke organisaties zoals fietsstimuleringsgroepen;
- Interventieontwikkelaars/aanbieders/ (technologische)innovaties;
- Intermediaire organisaties zoals adviesbureaus.

4. Opzet programma

4.1. Beoogde impact van het programma

De beoogde impact van het programma *Fietsveiligheid Voorop* is het helpen ombuigen van de trend van de stijging van het aantal ernstige en dodelijke fietsslachtoffers in Nederland.

Om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, is het noodzakelijk om de kennisbasis rondom fietsveiligheid te versterken en beter te benutten. Het programma richt zich op het doorontwikkelen en implementeren van bestaande interventies, het ontwikkelen van nieuwe kennis en interventies rondom kennishiaten en het verbeteren van de vindbaarheid en toepassing van kennis in beleid en praktijk om zo een trendbreuk te realiseren in het aantal ernstige en dodelijke fietsongevallen.

De beoogde impact sluit aan bij de doelstellingen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en het Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025–2029²⁴, waarin een trendbreuk in het aantal verkeersslachtoffers wordt nagestreefd.

4.2. Hoofddoel van het programma

Het hoofddoel van het programma *Fietsveiligheid Voorop* is het (door)ontwikkelen, onderbouwen en toepassen van kennis over effectieve maatregelen en interventies die bijdragen aan het verbeteren van de fietsveiligheid in Nederland. Het programma beoogt hiermee bij te dragen aan het verminderen van het aantal ernstige en dodelijke fietsongevallen, door praktijkgericht onderzoek te stimuleren, kennis te ontwikkelen rondom kennishiaten, kansrijke interventies te onderbouwen en kennis beter beschikbaar en toepasbaar te maken voor uitvoering in beleid en praktijk. Daarmee draagt het programma bij aan een structurele verankering van fietsveiligheid in het werk van overheden, maatschappelijke organisaties, zorg- en onderwijsinstellingen en andere betrokken partijen.

De activiteiten in het programma *Fietsveiligheid Voorop* dragen bij aan de hoofddoelstellingen zoals beschreven in de opdrachtbrief van IenW (bijlage 1):

1. Verminderen van valrisico (door middel van trainingen en verbeteringen in fietsontwerp of fietskeuze).
2. Verminderen van risicogedrag van fietsers en andere verkeersdeelnemers richting fietsers (door middel van het ontwikkelen van nieuwe en het doorontwikkelen van nog onbewezen gedragsmaatregelen die het risico verminderen).
3. Kennisontwikkeling en -toepassing (vertrekpunt: de Kennisagenda Fietsveiligheid) en het versterken van de kennisinfrastructuur.

4.3. Scope van het programma

Binnen de scope van het programma valt:

- Meer kennis ontwikkelen over de effectiviteit van bestaande interventies, gericht op het verminderen van valrisico en risicogedrag van en tegen fietsers, met als doel om bestaande interventies beter te onderbouwen. Hieronder valt het onderbouwen van interventies, het toetsen van interventies in de praktijk, het identificeren van werkzame principes en het doorontwikkelen van kennisproducten en interventies.
- Het ontwikkelen van nieuwe kennis rondom kennishiaten met als doel het versterken van kennis en inzicht in de factoren die bijdragen aan de veiligheid van fietsers.
- Het ontwikkelen van nieuwe interventies, voortbouwend op de ontwikkelde kennis rondom de kennishiaten.
- Het versterken van de kennisinfrastructuur van fietsveiligheid. Nieuwe en bestaande kennis moet gedeeld worden en vindbaar zijn voor alle partijen die bezig zijn met fietsveiligheid, inclusief fietsers zelf.

²⁴ [Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

De voornaamste focus van het programma ligt op het bijdragen aan het ombuigen van de trend van het aantal ernstige en dodelijke enkelvoudige fietsongevallen.

Buiten de scope vallen:

- Acties voor het stimuleren van het gebruik van fietshelmen: het Ministerie van IenW zet zelf aanbestedingen uit voor acties met betrekking tot fietshelmstimulering.
- Experimenten met massa- en snelheidsverschillen: het Ministerie van IenW zet zelf aanbestedingen uit voor experimenten met massa- en snelheidsverschillen.
- Het doorvoeren van infrastructurele veranderingen en infrastructuurmaatregelen die al via andere programma's worden gefinancierd, zoals de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Ontwikkelingen of uitkomsten uit infrastructurele maatregelen en veranderingen kunnen wel leiden tot nieuw te testen maatregelen, interventies en innovaties die kunnen vallen binnen dit subsidieprogramma.
- De aanleg van nieuwe infrastructurele maatregelen. Nieuwe infrastructurele maatregelen kunnen wel onderzocht worden (zie bovenstaande), maar de aanleg ervan kan niet gefinancierd worden.
- Theoretisch fundamenteel onderzoek.
- Het (technisch) fietsontwerp. Kennisontwikkeling over werkzame principes in fietsontwerp vallen wel binnen de scope.
- Ontwikkelen van geheel nieuwe interventies, die niet voortkomen uit onderzoek naar de kennisvelden (zie h.2.2).
- Het opzetten van nieuwe kennisinstituten.
- Het verbeteren, verrijken of bundelen van bestanden van ongevalsdata als doel op zich. Evenals het bouwen van een platform of dataset en deze structureel ontsluiten en onderhouden.
- Technologische interventies aan of aanpassingen in het ontwerp van motorvoertuigen om fietsers beter te beschermen zoals botsvriendelijke auto's of detectiesystemen om fietsers beter te kunnen beschermen.

5. De programmalijnen

Volgend op de terreinverkenning in hoofdstuk 2, is het programma *Fietsveiligheid Voorop* opgebouwd uit drie programmalijnen.

A. Doorontwikkelen en implementeren van bestaande interventies

Deze programmalijn focust op bestaande interventies die gericht zijn op het verminderen van valrisico en risicogedrag van en tegen fietsers. Veel bestaande fietsveiligheidsinterventies zijn niet voldoende onderbouwd of opgeschaald, bijvoorbeeld rondom valpreventie en risicogedragingen. Er is behoefte aan betere beschrijving, onderbouwing van de effectiviteit en bredere toepassing van de bestaande interventies. In deze programmalijn worden bestaande interventies als uitgangspunt genomen om verder te ontwikkelen en op te schalen.

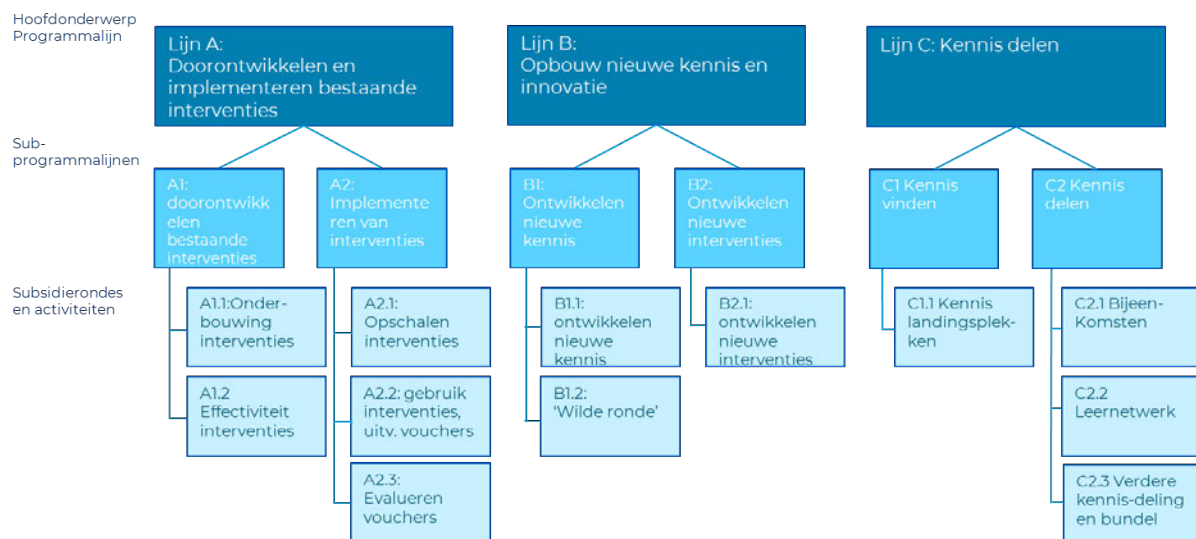
B. Opbouw nieuwe kennis en innovatie

Er zijn nog een aantal belangrijke kennishiaten op het gebied van veilige fietsinfrastructuur, veilige fietsen, veilig gedrag op de fiets en veilige snelheden. In deze programmalijn staat ruimte voor experimenten, het ontwikkelen van nieuwe kennis en interventies centraal.

C. Delen van kennis

Deze programmalijn geeft invulling aan de behoefte aan een centrale, toegankelijke kennisbasis en betere kennisdeling tussen beleid, praktijk en onderzoek.

De programmalijnen bestaan uit sub-programmalijnen, waaronder subsidierondes en programma-activiteiten vallen. Figuur 3 is een schematische weergave van de programmalijnen binnen het programma. De drie programmalijnen en de bijbehorende subsidierondes en activiteiten worden in de volgende paragrafen verder toegelicht.



Figuur 3: Schematische weergave van de programmalijnen binnen het programma Fietsveiligheid Voorop

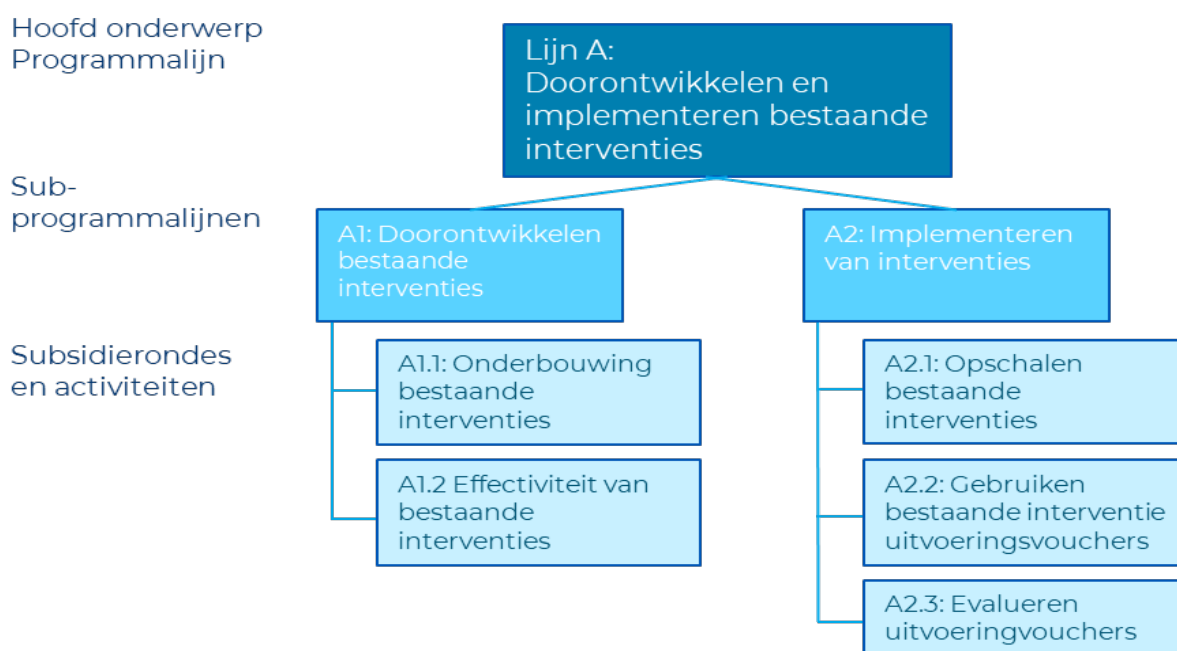
5.1. Programmalijn A. Doorontwikkelen en implementeren van bestaande interventies

Interventies die zich richten op het verminderen van valrisico en risicogedrag van en tegen fietsers staan centraal in programmalijn A.

Het doel van programmalijn A is enerzijds het doorontwikkelen van bestaande interventies, door middel van het beter beschrijven en onderbouwen van de effectiviteit. Anderzijds is het doel om minimaal goed beschreven interventies verder op te schalen.

Programmalijn A bestaat uit twee sub-programmalijnen, waaronder verschillende subsidierondes vallen:

- Sub-programmalijn A1. Doorontwikkelen van bestaande interventies
- Sub-programmalijn A2. Implementeren van interventies



Figuur 4. De schematische weergave van programmalijn A, met subsidierondes en activiteiten:

Sub-programmalijn A1: doorontwikkelen bestaande interventies gericht op het verminderen van valrisico en risicogedrag van en tegen fietsers

De doelstelling van deze sub-programmalijn is om bestaande interventies rondom fietsveiligheid door te ontwikkelen rondom valpreventie en risicogedrag van en tegen fietsers. Enerzijds door het beter onderbouwen van bestaande interventies, zodat de interventies een erkenningsniveau hoger kunnen komen (zie paragraaf 2.3) en anderzijds door het onderbouwen van de effectiviteit van de interventies.

Binnen deze sub-programmalijn zijn 2 subsidierondes:

Subsidieronde A1.1 onderbouwing van bestaande interventies gericht op het verminderen van valrisico en risicogedrag van en tegen fietsers

Deze subsidieronde is bedoeld om interventies door te ontwikkelen naar een hoger erkenningsniveau. Dus om ze in ieder geval goed te beschrijven maar bij voorkeur goed te onderbouwen.

- **Resultaat:** Het resultaat van deze programmalijn is minimaal goed beschreven (zie paragraaf 1.5.2), bij voorkeur onderbouwde interventies. Dit maakt de interventies overdraagbaar, toepasbaar en geschikter voor verdere opschaling en verankering in beleid en praktijk. Deze interventies dienen als input voor de uitvoeringvouchers (lijn 2.2). Daarnaast komen ze samen in een te ontwikkelen kennisbundel (zie lijn C2.3).

- **Mogelijke aanvragers:** medeoverheden, onderzoekers, buurtsportcoaches, fysiotherapeuten, interventieontwikkelaars en interventie-eigenaren bijvoorbeeld in combinatie met een bredere groep met o.a. wetenschappers, productontwikkelaars, onderzoekers samen met burgers/eindgebruikers (ten behoeve van de inzet van burgerparticipatie als methode).

Subsidieronde A1.2: onderzoek naar effectiviteit van interventies gericht op het verminderen van valrisico en risicogedrag van en tegen fietsers

Het is van belang om inzicht te krijgen in de effecten van deze interventies, niet alleen op basis van kwantitatieve cijfers, maar ook door te kijken naar bredere maatschappelijke effecten. Denk hierbij aan de bijdrage aan een gezonde en veilige leefomgeving en de impact op de algehele fietsveiligheid.

Daarnaast maakt onderzoek naar en evaluatie van de interventies het ook mogelijk om interventies te verbeteren, aan te passen aan verschillende contexten en de uitvoering hiervan te verantwoorden richting financiers en beleidsmakers. Dit biedt een basis voor het opschalen van de interventies, maar ook voor structurele borging in beleid van het Rijk en/of medeoverheden.

- **Resultaat:** het resultaat van deze programmalijn is inzicht in de effectiviteit van bestaande interventies.
- **Mogelijke aanvragers:** onderzoekers in samenwerking met interventieontwikkelaars en/of interventie-eigenaren, waaronder medeoverheden.

Sub-programmalijn A2: Implementeren van interventies gericht op het verminderen van valrisico en risicogedrag van en tegen fietsers

Binnen deze sub-programmalijn zijn 2 subsidierondes:

Subsidieronde A2.1: opschalen van interventies gericht op het verminderen van valrisico en risicogedrag van en tegen fietsers

Met de input uit programmalijn A1, kunnen interventies gericht op het verminderen van valrisico en risicogedrag van en tegen fietsers die minimaal goed beschreven zijn verder opgeschaald worden door interventie-eigenaren. Onderdeel hiervan kan bijvoorbeeld zijn het inzetten van implementatiecoaches, die adviseren over het implementeren van het opschalingsvraagstuk bij onder andere medeoverheden.

- **Resultaat:** minimaal goed beschreven interventies worden vaker toegepast.
- **Mogelijke aanvragers:** interventie-eigenaren, medeoverheden.

Subsidierondes A2.2 uitvoeringsvouchers voor gemeenten

Met deze subsidie kunnen gemeenten of wegbeheerders interventies gericht op het verminderen van valrisico en risicogedrag van en tegen fietsers die minimaal goed beschreven zijn middels uitvoeringsvouchers laagdrempelig in de praktijk brengen. Het doel is het breder verspreiden en gebruiken van deze interventies die minimaal goed beschreven zijn. Bij het opstellen van deze subsidieronde wordt bekeken of deze financiering rechtstreeks naar gemeenten gaat of gebundeld wordt via de provincies.

- **Resultaat:** ontwikkelde kennis wordt gebruikt in beleid, onderzoek, onderwijs en praktijk.
- **Mogelijke aanvragers:** gemeenten en wegbeheerders of via provincies.

Subsidieronde A2.3: Evalueren uitvoeringsvouchers

In deze ronde wordt het gebruik van de uitvoeringsvouchers voor gemeenten, voor de implementatie van interventies die minimaal goed beschreven zijn, geëvalueerd.

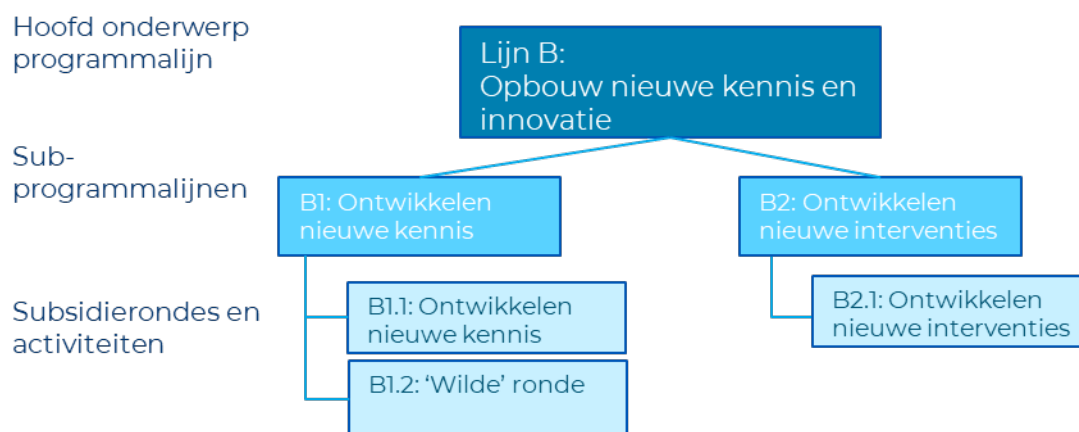
- **Resultaat:** ontwikkelde kennis wordt gebruikt in beleid, onderzoek, onderwijs en praktijk.
- **Mogelijke aanvragers:** onderzoekers.

5.2. Programmalijn B. Opbouw nieuwe kennis en innovatie

Het doel van programmalijn B is het versterken van de kennisbasis rondom fietsveiligheid. In eerste instantie wordt nieuwe kennis ontwikkeld op domeinen waar nog onvoldoende kennis over is. En in tweede instantie, op basis van deze nieuw ontwikkelde kennis, het ontwikkelen van nieuwe interventies op gebieden waar interventies nog ontbreken.

Programmalijn B bestaat uit twee sub-programmalijnen, waaronder subsidierondes vallen:

- Sub-programmalijn B1. Ontwikkelen nieuwe kennis rondom fietsveiligheid
- Sub-programmalijn B2. Ontwikkelen nieuwe interventies



Figuur 5. De schematische weergave van programmalijn B, met subsidierondes en activiteiten

Sub-programmalijn B1. Het ontwikkelen van nieuwe kennis rondom fietsveiligheid

Het doel van sub-programmalijn B1 is het ontwikkelen van nieuwe, toepasbare kennis over fietsveiligheid. Door maatschappelijke trends, zoals vergrijzing en de opkomst van elektrische fietsen, verandert het verkeersbeeld voortdurend. Deze veranderingen brengen nieuwe risico's en gedragingen met zich mee²⁵ (paragraaf 2.2, kennis over fietsveiligheid). Bestaande kennis is vaak niet voldoende om hier goed beleid en verkeersveiligheidsmaatregelen op te baseren. Daarnaast zijn er zijn hiaten in de kennis geconstateerd (paragraaf 2.2, kennis over fietsveiligheid). Daarom is er behoefte aan actuele kennis die aansluit bij nieuwe vraagstukken. Deze kennis moet onderbouwing bieden voor richtlijnen voor infrastructuur en interventies gericht op het verminderen van valrisico en risicogedrag van en tegen fietsers.

Sub-programmalijn B1 bestaat uit 2 subsidierondes:

Subsidieronde B1.1: ontwikkelen van nieuwe kennis die noodzakelijk is voor de preventie van fietsongevallen

Hieronder valt zowel vernieuwend onderzoek naar ongevallen, verkeersgedrag en werkzame principes van interventies alsook onderzoek naar implementatie in de lokale context. In deze subsidieronde is bijvoorbeeld ook ruimte voor onderzoek naar nieuwe ontwikkelingen of het effect van het samen inzetten van meerdere interventies. Inzichten over de rol van (risicovol gedrag van) de automobilist passen ook in deze ronde. Programmalijn B1.1 heeft meerdere gelijke subsidierondes. Deze worden op verschillende momenten tijdens het programma uitgezet.

- **Binnen de scope van B1:** Onderzoek naar het gebruik, het effect of de verbetering van infrastructurele maatregelen valt onder deze programmalijn. Ook kan in deze programmalijn onderzoek gedaan worden naar bijvoorbeeld het verbeteren van fietshelmen.
- **Buiten de scope van B1:** De ontwikkeling van nieuwe infrastructurele maatregelen valt buiten deze programmalijn. Theoretisch fundamenteel onderzoek en het verrijken en/of samenvoegen van ongevalsdata vallen buiten de scope van deze programmalijn.

²⁵ [Kennisagenda fietsveiligheid | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

- **Resultaat:** nieuwe toepasbare kennis rondom fietsveiligheid, die als input kan dienen voor het ontwikkelen van nieuwe interventies rondom fietsveiligheid en concrete aanbevelingen voor richtlijnen, kaders en wet- en regelgeving.
- **Mogelijke aanvragers:** onderzoekers.

Subsidieronde B1.2: 'Wilde' ronde: het ontwikkelen van nieuwe inzichten en creatieve oplossingen voor hiaten

De 'wilde' ronde biedt ruimte aan vernieuwing en versnelling binnen de hele kennisketen van fietsveiligheid, experimenten en innovatie-ideeën zoals het meten van drukte op fietspaden, nieuwe onderzoeksmethodes, meer sociaalwetenschappelijk onderzoek waarbij ook brede vraagstukken aan bod kunnen komen, of manieren voor het herkennen van risicogedrag. Voor deze ronde is het bereiken van zo groot mogelijke impact van belang.

- **Resultaat:** het ontwikkelen van nieuwe inzichten en creatieve oplossingen rondom hiaten.
- **Mogelijke aanvragers:** onderzoekers, kennisinstellingen, bedrijven en praktijkorganisaties.

Sub-programmalijn B2: Ontwikkelen van nieuwe interventies

De doelstelling van deze sub-programmalijn is het ontwikkelen van nieuwe, goed onderbouwde en toepasbare interventies rondom fietsveiligheid. Het is hierbij van belang dat nieuwe interventies aanvullend zijn op het huidige aanbod. Sub-programmalijn B2 heeft 1 subsidieronde:

Subsidieronde B2.1: Het ontwikkelen van nieuwe, minimaal goed onderbouwde interventies rondom fietsveiligheid

Deze nieuwe interventies moeten breed toepasbaar zijn in zowel stedelijk gebied alsook in het landelijk gebied. Daarnaast moeten deze interventies opgeschaald kunnen worden. Voor de ontwikkeling van de nieuwe interventies wordt de kennis vanuit programmalijn B1 gebruikt. Het is hierbij van belang dat nieuwe interventies aanvullend zijn op het huidige aanbod en een oplossing bieden voor bestaande hiaten.

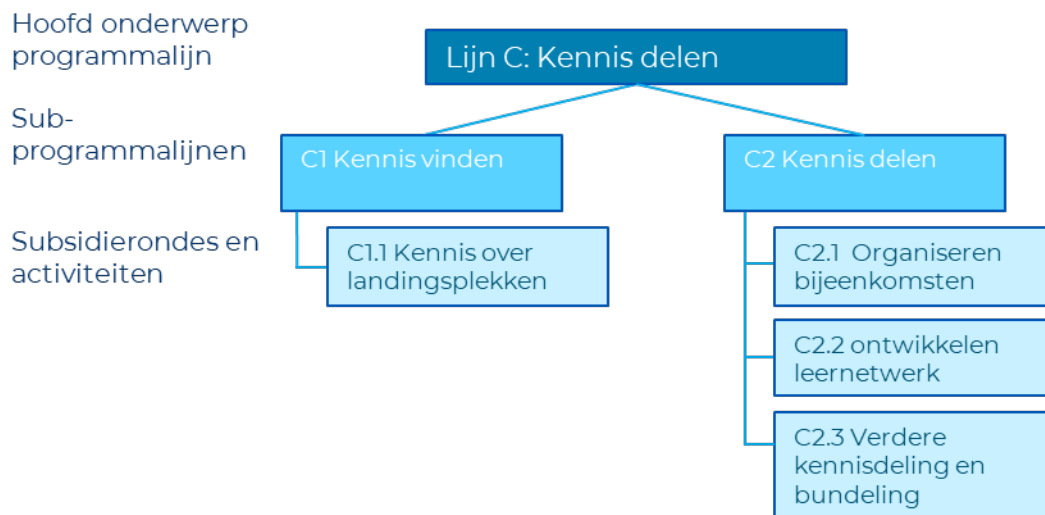
- **Resultaat:** nieuwe goed beschreven en goed onderbouwde interventies die opgeschaald kunnen worden.
- **Mogelijke aanvragers:** brede consortia met partijen die interventies ontwikkelen in samenwerking met onderzoekers, de toekomstige interventie-eigenaren, medeoverheden en gebruikers.

5.3. Programmalijn C. Kennis delen

Het doel van programmalijn C is enerzijds om versnipperde kennis over fietsveiligheid beter vindbaar te maken. Anderzijds is het doel om kennis en inzichten die worden opgedaan in het programma te bundelen, toegankelijk te maken en actief te delen tussen onderzoekers, beleidsmakers en praktijkprofessionals, zodat beschikbare inzichten goed benut worden en bijdragen aan effectiever beleid en maatregelen.

Programmalijn C bestaat uit twee sub-programmalijnen, waaronder subsidierondes/activiteiten vallen:

- Sub-programmalijn C1. Kennis vinden
- Sub-programmalijn C2. Kennis delen



Figuur 6. De schematische weergave van programmalijn C, met subsidierondes en activiteiten

Sub-programmalijn C1 Kennis vinden

Het doel van deze sub-programmalijn is om één of meer centrale plekken te maken waar kennis wordt opgeslagen, gedeeld en actief gebruikt. Zo wordt het makkelijker om deze kennis in de praktijk toe te passen. Sub-programmalijn C1 kent 1 activiteit:

Activiteit C1.1 Kennis over landingsplekken

Deze activiteit omhelst een onderzoek naar waar de doelgroepen (o.a. fietsers, praktijkorganisaties, onderwijs, kennisinstellingen en beleidsmakers) kennis zoeken en hoe ze die aangereikt willen krijgen. Daarnaast wordt er onderzocht wat er nodig is om huidige vindplaatsen aan te passen. Deze sub-programmalijn gaat over het optimaliseren van bestaande landingsplekken. De inventarisatie vanuit CROW (en Tour de Force) voor de kennisinfrastructuur fiets dient hierbij als vertrekpunt. Het ontwikkelen van nieuwe landingsplekken valt buiten de scope.

- **Resultaat:** het kennislandschap, de kennisbehoefte en potentiële landingsplekken zijn in kaart gebracht en een landingsplek voor de activering van kennis en ervaring gerealiseerd, zodat kennis en ervaringen beter kunnen worden gevonden, gebruikt en uitgewisseld.
- **Mogelijke aanvragers:** een kennisinstituut of adviesbureau.

Sub-programmalijn C2. Kennis delen

Deze sub-programmalijn heeft als doel om kennisuitwisseling te stimuleren en bestaande kennis verder te ontwikkelen. Daarbij wordt voortgebouwd op de huidige kennisinfrastructuur. Deze sub-programmalijn kent 2 activiteiten en 1 subsidieronde:

Activiteit C2.1: Het organiseren van (projectleiders)bijeenkomsten

Het organiseren van (projectleiders)bijeenkomsten en verdere kennisdeling tussen projectleiders en andere betrokkenen. De projectleiders van het programma *Fietsveiligheid Voorop* zullen regelmatig bijeenkomen om kennis en ervaring uit te wisselen. Daarnaast zullen er indien gewenst of nodig leerbijeenkomsten met externe sprekers georganiseerd worden.

- **Resultaat:** kennis wordt beter uitgewisseld tussen projectleiders door middel van het organiseren van bijeenkomsten.
- **Mogelijke aanvragers:** programma-activiteit uitgevoerd door ZonMw.

Subsidieronde C2.2: Ontwikkelen leernetwerk

Er zijn meerdere organisaties werkzaam in de kennisinfrastructuur, maar een verbindende structuur ontbreekt. Dat bemoeilijkt samenwerking en kennisdeling met als resultaat dat beschikbare kennis beperkt wordt uitgewisseld en een lerende cultuur ontbreekt.

Het doel van deze programmalijn is het bouwen, trekken en duurzaam borgen van een lerend netwerk. Hierbij moet zoveel mogelijk aangesloten worden bij de bestaande structuren, organisaties en activiteiten.

- **Resultaat:** een goed functionerend leernetwerk waarin actief kennis wordt gedeeld, gevonden en gebruikt.
- **Mogelijke aanvragers:** kennisinstellingen, adviesbureaus.

Activiteit C2.3: Verdere kennisdeling en bundeling

Halverwege en aan het eind van het programma zullen congressen georganiseerd worden om kennis breed te delen en het netwerk te versterken. Deze congressen zullen waar mogelijk georganiseerd worden in samenhang met bestaande bijeenkomsten/congressen. Daarnaast zullen er met enige regelmaat vanuit het programma andere kennisverspreidingsactiviteiten worden georganiseerd, zoals webinars.

De kennis uit het programma *Fietsveiligheid Voorop* zal gebundeld worden in een kennisbundel met goede voorbeelden, praktische instrumenten en lessen uit onderzoek.

- **Resultaat:** kennis uit het programma wordt breed gedeeld en een bundeling van alle geleerde lessen uit het programma heeft plaatsgevonden.
- **Mogelijke aanvragers:** programma-activiteit uitgevoerd door ZonMw.

6. Planning van de programmaliijnen

6.1. Subsidievormen en doorlooptijden

ZonMw heeft verschillende subsidievormen. Voor subsidies tot € 50.000 is de totale doorlooptijd vanaf het indienen tot en met het toekennen van de subsidie maximaal 6 weken. Voor lagere subsidiebedragen is het van belang om dit op een efficiënte manier uit te zetten. Hierdoor is de administratieve last voor zowel de aanvrager als ZonMw verminderd. Subsidies tot € 50.000 hebben een relatief laag financieel risico.

In het schema hieronder staat een voorbeeld van de doorlooptijd van een uitgebreide subsidievorm. Door bijzondere omstandigheden zoals vakanties of speciale procedures bij subsidierondes kan het soms gebeuren dat die planning niet gehaald wordt.

Doorlooptijd	Actie
0 weken	Start programma: We starten het programma met een startbijeenkomst voor alle geïnteresseerden. Tijdens deze bijeenkomst vertellen we meer over de eerste subsidieoproepen die online komen. Ook kunnen mogelijke aanvragers elkaar ontmoeten en de basis leggen voor consortia.
6 weken	Uitwerken subsidieoproep(en): ZonMw werkt de subsidieoproep uit en vraagt waar nodig hulp van het veld om de kaders goed neer te zetten.
7-11 weken	Subsidieoproep staat open: De subsidieoproep staat 7 tot 11 weken open. In die periode kunnen aanvragers hun volledige aanvraag schrijven en indienen via het online systeem.
Weken na indiening	Indiening van de subsidieaanvraag
Week 1	Volledigheidstoets: ZonMw controleert de aanvragen. Als deze niet compleet is wordt de aanvrager gevraagd om binnen 48 uur de aanvraag aan te vullen.
Week 2 en 3	Beoordeling door referenten: Onafhankelijke experts (referenten) beoordelen of de aanvraag voldoet aan de kwaliteitseisen. Zij zijn deskundig en niet betrokken bij de aanvraag.
Week 5 en 6	Wederhoor: Aanvragers mogen reageren op de beoordeling van de referenten. Deze reactie wordt meegenomen in de verdere beoordeling.
Week 8,9,10 en 11*	Individuele beoordeling: De leden van de programmacommissie beoordelen individueel de aanvragen.
Week 14*	Eindoordeel: In een vergadering beoordeelt de programmacommissie de kwaliteit en relevantie van de aanvraag en geeft het eindoordeel.
Week 18	Beschikking: ZonMw schrijft een brief met het eindoordeel en de redenering erachter.
Vanaf week 19 - week 26	Start projecten: Zodra de projectleider bericht krijgt dat het project subsidie krijgt, mag het project starten. Vaak duurt het nog een paar maanden voordat het project begint.

* ZonMw verwerkt en maakt stukken

Hier kunt u meer lezen over:

- [Hoe werkt subsidie aanvragen?](#)
- [De beoordeling van subsidieaanvragen.](#)
- [ZonMw](#)

6.2. Planning van de programmaliijnen

Het programma bestaat uit een aantal grote en kleinere subsidierondes en opdrachten. De planning houdt rekening met de praktische uitvoerbaarheid van het programma, de belasting voor het veld, de programmacommissie en ZonMw, de doorlooptijd van de procedures en de duur van de gehonoreerde projecten. Daarnaast is er rekening gehouden met lijnen die op elkaar aan sluiten zoals A2.1 en A2 volgen op A1 en B.2.2 volgt op B1.1.

Planning van de programmalijnen

		jaar	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Programmalijn A	doorontwikkelen en implementeren bestaande interventies									
A1. doorontwikkeling bestaande interventies	A1.1 Onderbouwing bestaande interventies	subsidieronde 1	ronde open	start projecten						
	A1.2 Effectiviteit van bestaande interventies	subsidieronde 1		ronde open	start projecten					
A2. Implementeren interventies	A2.1 Opschalen bestaande interventies	subsidieronde 1		ronde open	start projecten					
		subsidieronde 2				ronde open	start projecten			
	A2.2a Uitvoeringsvouchers	subsidieronde 1			ronde open	start projecten				
		subsidieronde 2				ronde open	start projecten			
	A.2.b Evalueren uitvoeringsvouchers	opdracht								
Programmalijn B	opbouw nieuwe kennis en innovatie									
B1. Het ontwikkelen van nieuwe toepasbare kennis	B1.1 Ontwikkelen nieuwe kennis	subsidieronde 1	ronde open	start projecten						
		subsidieronde 2			ronde open	start projecten				
B2. Ontwikkelen van nieuwe interventies	B2.1 Wilde ronde	subsidieronde 1		ronde open	start projecten					
	B2.2 Ontwikkelen van nieuwe interventies	subsidieronde 1				ronde open	start projecten			
Programmalijn C	Kennis delen									
C1. Kennis vinden	C1.1 Landingsplekken voor kennis	opdracht								
C2. Kennisdelen	C2.1 Bijeenkomsten	opdracht		(Projectleiders)bijeenkomsten en congressen						
	C2.2 Ontwikkelen leernetwerk	subsidieronde 1	ronde open	start project						
	C2.3 Verdere kennis deling en kennisbundel	opdracht								

7. Communicatie en implementatie

7.1. Communicatie

ZonMw zet de eigen reguliere communicatiekanalen in (website, nieuwsbrief, bijeenkomsten, social media) voor communicatie over het programma en de uitkomsten daarvan. We leggen contact met de communicatieafdelingen van belangrijke stakeholders, die specifiek werken voor de doelgroepen van het programma. We stemmen actief met hen af over het delen van berichten. We ontwikkelen (zo nodig) specifieke middelen om de communicatie over het programma toegankelijk en begrijpelijk te maken voor doelgroepen die ZonMw nog niet (goed) kennen. Aan de subsidieoproepen wordt met gerichte communicatie bekendheid gegeven om een zo groot mogelijke groep van potentiële aanvragers te bereiken.

In de aanloop van het programma zullen bijeenkomsten worden georganiseerd om het veld te informeren over de aanvraagprocedures. De invulling van deze bijeenkomsten zullen per subsidieoproep verschillen. Het betreft bijvoorbeeld informatie over het te volgen proces, maar er kunnen ook bijeenkomsten worden georganiseerd om bijvoorbeeld consortiavorming te stimuleren of meer gericht op matchmaking.

Ook speelt communicatie een belangrijke rol bij het bundelen van de projectresultaten en verspreiden van deze kennis.

7.2. Implementatie

ZonMw wil impact realiseren met dit programma. In de visie die ZonMw op impact heeft, staat kennisbenutting centraal. Het gaat daarbij om het gebruik van kennis in praktijk, beleid, onderwijs en/of verder onderzoek. De zogeheten 'productieve interacties' vormen een belangrijke route naar het gebruik van kennis:

- Samenwerking met relevante stakeholders;
- Oplevering van bruikbare kennisproducten;
- Gerichte verspreidings- en implementatieactiviteiten.

Dit programma stuurt op deze drie productieve interacties waardoor kennis optimaal wordt benut en de impact van het programma vergroot wordt. Samenwerking met stakeholders speelt zowel op programma- als op projectniveau. Voor de oplevering van bruikbare kennisproducten is in het hele programma ruim aandacht. Ook gerichte verspreidings- en implementatieactiviteiten zijn in de programma-activiteiten aan de orde. Elk project wordt hierop gemonitord. Ook worden verspreidings- en implementatieactiviteiten op programmaniveau ingezet, bijvoorbeeld door resultaten van projecten gebundeld onder de aandacht te brengen bij doelgroepen.

8. Governance

8.1. Governance structuur van het programma

Opdrachtgever

Het Ministerie van IenW is de opdrachtgever van het programma *Fietsveiligheid Voorop* (Bijlage 1: opdrachtbrief van 10 april 2025). Het Ministerie van IenW heeft in deze brief de inhoudelijke en financiële kaders gesteld voor het programma.

Het ministerie van IenW is gedurende de uitvoering van het programma nauw betrokken. Er vindt regulier overleg plaats tussen IenW en ZonMw. In dit overleg wordt de inhoudelijke en financiële voortgang van het programma besproken. Tevens is het Ministerie van IenW waarnemer in de programmacommissie en zo betrokken bij de vormgeving en uitvoering van subsidierondes.

Het Ministerie van IenW is akkoord om deze programma-opdracht financieel via VWS te laten verlopen. De financiële verantwoording verloopt hiermee via het Ministerie van VWS, waarbij het Ministerie van IenW een afschrift ontvangt. Zie paragraaf 9.1

Opdrachtnemer

ZonMw-bestuur

Het ZonMw-bestuur is het hoogste orgaan binnen ZonMw en draagt de bestuurlijke en bestuursrechtelijke eindverantwoordelijkheid voor de uitvoering en coördinatie van het programma *Fietsveiligheid Voorop* en legt periodiek verantwoording af aan de opdrachtgever (zie hoofdstuk 6. Voortgangsbewaking en evaluatie van het programma).

ZonMw-Programmabureau

Het ZonMw programmabureau is verantwoordelijk voor de dagelijkse uitvoering van het programma. Het programmabureau bestaat uit een clusterhoofd, die leiding geeft aan (senior)programmamanager(s), programmasecretaris(sen), implementatiespecialist(en) en clusterassistent(en). De programma-afdelingen van ZonMw worden aangestuurd door twee directeurs programma's. Ondersteunende afdelingen, ondermeer met expertise op juridisch (staatsteun) en financieel vlak, zijn betrokken bij de uitvoering van het subsidieprogramma. ZonMw draagt zorg voor een kundige en efficiënte bemensing van het programma.

Commissiestructuur

Het programma kent een commissiestructuur met een programmacommissie.

Programmacommissie

Het ZonMw-bestuur stelt de programmacommissie in. De programmacommissie bestaat uit een voorzitter (en eventueel vicevoorzitter) en leden. Het ministerie van IenW neemt deel aan de commissie, in de rol van waarnemer. De programmacommissie is, in opdracht en onder eindverantwoordelijkheid van het bestuur van ZonMw, verantwoordelijk voor het uitvoeren van het programma. De commissie geeft sturing aan de strategische koers en positionering van het programma, waaronder het doorvoeren van verbeteringen in de uitvoering van het programma om de programmadoelstellingen te realiseren. Daarnaast is de commissie verantwoordelijk voor de beoordeling van de subsidieaanvragen. Vervangen door: Hiervoor kan de commissie gebruik maken van inhoudsdeskundige referenten die de commissie adviseren.

Alle commissieleden participeren op persoonlijke titel, zonder last of ruggespraak en zijn bij de beoordeling van subsidieaanvragen gehouden aan de 'Code omgang met persoonlijke belangen'. Om synergie te bewerkstelligen met aanpalende ZonMw-programma's zal waar relevant qua expertise een deel van de commissieleden komen uit bestaande commissies. De verdere concretisering van het ZonMw-programma en oproep teksten vindt plaats met de programmacommissie en op basis van voortgang en verkregen resultaten in het programma. De programmacommissie adviseert ZonMw over de nadere uitwerking van het programma, de inhoud van de subsidieoproepen, de selectie van subsidieaanvragen en de monitoring van de projectvoortgang.

Programmaspecifiek

Bij de samenstelling van de commissie wordt een goede balans gezocht in professionele achtergrond, man-vrouw verhouding en geografische spreiding. Daarnaast zullen commissieleden expertise hebben op verschillende gebieden, namelijk beleid (gemeentelijk, regionaal en provinciaal), praktijk (fietsdeskundigen, verkeersveiligheid en zorgsector) en onderzoek (technisch, verkeerskunde, gedrag en verkeerspsychologie).

9. Algemene uitgangspunten

De inhoudelijke en procedurele uitgangspunten voor het programma *Fietsveiligheid Voorop* zijn:

Inhoudelijke uitgangspunten:

- De doelstelling van het programma vraagt om een goede afstemming tussen de verschillende programmalijnen en projecten. Hiervoor wordt een lerend netwerk gebouwd op het gebied van fietsveiligheid. Waar mogelijk en relevant moet worden aangesloten bij en gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur.
- Het onderzoek en de innovatie binnen het programma worden in samenhang geprogrammeerd. Er wordt ruimte geboden aan zowel onderzoeksprojecten alsook innovatieve- en praktijkgerichte projecten. Bij het vormgeven van projecten wordt waar mogelijk en wenselijk samengewerkt met de praktijk en de doelgroep. Ook wordt voortgebouwd op aanwezige kennis en inzichten.
- Kennis en inzichten die in projecten worden vergaard, worden breed gedeeld en goed geborgd. Hiermee kan deze kennis breed gevonden en toegepast worden.
- ZonMw heeft duidelijke voorwaarden die helpen om kennis beter te ontwikkelen en gebruiken, en zo de impact van onze programma's te vergroten. In de verschillende subsidieoproepen kunnen specifieke eisen staan over deze voorwaarden. Deze voorwaarden zijn:
 - *diversiteit en gelijkwaardige participatie*: [Aandacht voor diversiteit en inclusie in onderzoek | ZonMw](#) & [Participatie en Citizen Science | ZonMw](#) & [Erkennen en Waarderen | ZonMw](#)
 - *vindbare en herbruikbare kennis*: [Alles over FAIR-datamanagement bij ZonMw](#) & [Open Access | ZonMw](#)
 - *gebruikersgerichte kennisbenutting*: [Kennisbenutting voor praktijk, beleid, onderwijs en onderzoek | ZonMw](#)
- De partijen die subsidie kunnen aanvragen verschillen per subsidieronde. Deze worden in de subsidieoproepen vermeld.

Procedurele uitgangspunten:

- ZonMw kent [standaardprocedures](#) voor subsidierondes waarin het aanvraag- en beoordelingsproces staan beschreven.
- [Staatssteun](#): ZonMw is verplicht bij het inrichten van de subsidieoproepen rekening te houden met de geldende wet- en regelgeving aangaande staatssteun. Financiering van (onderzoeks)activiteiten in subsidierondes kan mogelijk leiden tot ongeoorloofde staatssteun. Dit kan voorkómen worden door inzet van een vrijstellingsinstrument. Het kan vóórkomen dat voor het in te zetten staatssteun-vrijstellingsinstrument in een bepaalde subsidieronde een nadere onderbouwing vanuit de opdrachtgever nodig is. Dit kan bijvoorbeeld nodig zijn als marktfalen aan de hand van marktonderzoeken en/of beleidsstukken onderbouwd moet worden. Mocht deze informatie niet of onvoldoende aanwezig zijn, dan kan dat invloed hebben op de vormgeving van de subsidieronde en de hoogte van de subsidie die aangevraagd kan worden (waarbij in gevallen een eigen bijdrage vereist is).
- Bij het ontwikkelen van producten binnen dit programma moet rekening gehouden worden met intellectueel eigendom, mogelijke certificering, het naar de markt brengen, borgen en onderhoud van het product. Meer informatie hierover staat in de betreffende subsidieoproepen.

10. Voortgangsbewaking, risico's en evaluatie

De commissie is, in opdracht en onder eindverantwoordelijkheid van het ZonMw-bestuur, verantwoordelijk voor de voortgangsbewaking van de projecten en van het programma. Het ZonMw-bestuur is eindverantwoordelijk voor de evaluatie van het programma.

10.1. Voortgangsbewaking van het programma

ZonMw monitort de voortgang van de subsidieoproepen, de programmalijnen en het programma. Het ZonMw-bestuur legt verantwoording af over het programma aan het Ministerie van I&W, opdrachtgever van het programma. Daarnaast legt ZonMw verantwoording af aan VWS en NWO. Dit is conform de werkafspraken tussen VWS, NWO en ZonMw.

In de jaarlijkse voortgangsrapportage beschrijft het ZonMw-bestuur de voortgang van het programma en benoemt eventuele knelpunten of afwijkingen ten opzichte van het jaarplan.

In het jaarverslag beschrijft het ZonMw-bestuur de activiteiten en resultaten van het programma over de afgelopen periode. Het ZonMw-bestuur rapporteert in het jaarverslag ook over de besteding van de financiële middelen in het afgelopen jaar.

Daarnaast geeft het ZonMw-bestuur in het jaarplan op hoofdlijnen aan wat de activiteiten en verwachte resultaten zijn van de komende periode, met een financiële onderbouwing in de vorm van een begroting.

10.2. Voortgangsbewaking van de projecten

ZonMw monitort de voortgang van de gefinancierde projecten zoals beschreven in de Algemene subsidiebepalingen. Uitzonderingen hierop vermeldt ZonMw in de subsidieoproep. Andere activiteiten die ZonMw laat uitvoeren om de doelen van het programma te behalen neemt ZonMw mee in de monitoring.

10.3. Risico's

Elk programma kent risico's en afhankelijkheden voor het slagen van het programma. ZonMw identificeert voor dit programma de volgende risico's:

Nr	Omschrijving	Beheersmaatregel
Opdrachtgever		
1	Opdracht verandert tijdens de looptijd van het programma. Er is een snel veranderend verkeersbeeld en ongevalsbeeld. Het kan zijn dat de opdracht moet worden aangepast gedurende de looptijd.	De programmering wordt jaarlijks geëvalueerd (inhoudelijk en financieel) en zo nodig aangepast in afstemming met de opdrachtgever. Een wijziging kan een verandering in liquiditeiten betekenen.
Planning		
2	Risico dat de onderzoeksmiddelen niet uitgezet kunnen worden in de beoogde jaren (volgens liquiditeitsplanning).	De programmering wordt jaarlijks en zo nodig vaker geëvalueerd (inhoudelijk en financieel) en zo nodig aangepast in afstemming met de opdrachtgever.
3	Financiering van (onderzoeks)activiteiten in subsidierondes kan mogelijk leiden tot ongeoorloofde staatssteun. Dit kan voorkomen worden door inzet van een vrijstellingsinstrument. Het kan voorkomen dat voor het in te zetten staatssteun-vrijstellingsinstrument in een bepaalde subsidieronde een nadere onderbouwing vanuit de opdrachtgever nodig is. Dit kan bijvoorbeeld nodig zijn als marktfalen aan de hand van marktonderzoeken en/of beleidsstukken onderbouwd moet worden. Mocht deze informatie niet of onvoldoende	Per subsidieronde 1 doel. Tijdig overleg met de opdrachtgever over benodigde informatie.

	aanwezig zijn, dan kan dat de uitvoer van subsidierondes in gevaarbrengen.	
4	Afhankelijkheid tussen subsidie lijnen. De subsidieronde voor de uitvoeringsvouchers volgt op die van de doorontwikkeling van bestaande interventies. Als de doorontwikkeling niet goed loopt dan wordt het lastiger om een menukaart voor de vouchers te maken.	Menukaart samenstellen met behulp van professionals.
Impact		
5	Het doel van het programma wordt niet binnen de duur van het programma behaald.	De programmering wordt jaarlijks geëvalueerd (inhoudelijk en financieel) en zo nodig aangepast in afstemming met de opdrachtgever.
6	Projecten die gestart zijn kunnen hun financiering anders besteden dan in hun voorstel staat. Daarnaast kunnen ze ook minder besteden dan ze hebben ingepland.	ZonMw houdt de besteding van de financiën goed in de gaten tijdens de loop van de projecten. Bij projecten die uit de pas lopen wat betreft besteding wordt een geregeld overleg ingesteld. Daarnaast moeten projecten met ZonMw afspreken als ze het geld anders willen besteden of geld overhouden. Financiën die niet opgemaakt worden gaan terug naar het programma.
7	Er zijn diverse onbedoelde effecten denkbaar: • Door de focus op veiligheid te leggen kan het zijn dat mensen minder gaan fietsen; • Er kan marktverstoring optreden	Voor het uitzetten van elke subsidieronde goed onderzoek doen in de branche en waar wenselijk samen met de opdrachtgever de doelen van een ronde aanpassen.
Veld		
8	Er is een relatief klein veld waardoor onvoldoende activiteiten en middelen kunnen worden uitgezet om doelen te behalen.	Subsidierondes met onderzoek worden gespreid over de looptijd van het programma. Daarnaast stimuleren we waar mogelijk brede consortia.
9	Er is veel aandacht van partijen en/of media voor dit onderwerp. Daarom kost het veel tijd om de stakeholders aangehaakt te houden.	Brede communicatie over start programma en bij het openen van subsidieoproepen.
10	Onbekendheid van ZonMw in het fietsveiligheidsdomein en bij innovatieve partijen. Daardoor kunnen organisaties de subsidieoproepen missen of problemen hebben bij het aanvragen van subsidies. Hierdoor komen te weinig goede subsidieaanvragen binnen en is er een onderbesteding van het subsidiebedrag.	Criteria en duidelijke instructie opnemen in de subsidieoproepen. Goed contact en goede afspraken met de stakeholders over communicatie via hun kanalen gedurende het gehele programma. Gebruik maken van vooraankondigingen, informatiebijeenkomsten en/of matchmakingsbijeenkomsten per subsidieronde. Afspraken maken met derden die aanvragers kunnen helpen (bv provincies die gemeenten helpen). Samenwerking met Sportinnovater voor het bereiken van innovatieve partijen.
11	De branche kan het niet eens zijn met de subsidies die worden uitgezet of met de projecten die financiering krijgen.	Stakeholders en branche goed meenemen in het opstellen van het programmavoorstel en de verdere vormgeving van het programma.

10.4. Evaluatie van het programma

ZonMw zorgt voor de evaluatie van het programma. Binnen dit programma vinden een tussentijdse evaluatie plaats en een evaluatie aan het eind van het programma, binnen de looptijd. Het ZonMw-bestuur is eindverantwoordelijk voor de eindevaluatie van het programma. ZonMw overlegt met het Ministerie van IenW, de opdrachtgever van het programma, over de Terms of Reference van de eindevaluatie. Bovendien deelt het ZonMw-bestuur de resultaten van de evaluatie met opdrachtgever. Het uiteindelijke doel van het programma is het faciliteren van het ombuigen van de trend van de toename van het aantal ernstige en dodelijke fietsongevallen in Nederland. Het programma is faciliterend aan dit doel, wat betekent dat de impact indirect is, door middel van het ontwikkelen van meer kennis over fietsveiligheid en bijdragen aan het beter gebruiken van kennis.

De eindevaluatie

De eindevaluatie legt zoveel mogelijk accent op het resultaat van het programma, in hoeverre de doelstellingen van het programma zijn gehaald en wat het oordeel over de opbrengsten van het programma is (maatschappelijk nut, wetenschappelijk belang). Daarnaast geeft de eindevaluatie ook een evaluatief oordeel over het uitgevoerde proces: een toetsing van de gekozen wijze waarop het proces is begeleid in het licht van de doelstelling van het programma. Een voorbeeld van de standaard onderdelen die aan bod komen in de eindevaluatie is te vinden in de inhoudsopgave van de eindevaluatie in bijlage 4. Specifieke aandacht in deze evaluatie zal uitgaan naar in hoeverre het hoofddoel van het programma behaald is, namelijk in hoeverre er meer kennis over fietsveiligheid is ontwikkeld en in hoeverre kennis beter gebruikt wordt.

De tussentijdse evaluatie

Halverwege de looptijd van het programma zorgt ZonMw voor een tussentijdse evaluatie. De commissie is verantwoordelijk voor deze tussentijdse evaluatie. Deze tussentijdse evaluatie is vooral een procesevaluatie, uitgevoerd als zelfevaluatie en bedoeld voor de programmacommissie zelf. Daarnaast heeft de tussentijdse evaluatie als doel om tussentijds aan de opdrachtgever verantwoording af te leggen en worden de resultaten van de tussentijdse evaluatie gebruikt in de resterende looptijd van het programma om eventuele aanpassingen te doen om de doelen van het programma te bereiken. De tussentijdse evaluatie van dit programma vindt eind 2028 plaats.

De tussentijdse evaluatie richt zich op:

- De voortgang van de projecten in het kader van de programmadoelstellingen;
- De tot nu toe bereikte resultaten;
- Het weergeven van de bevindingen ten aanzien van de communicatie en implementatie van de activiteiten;
- De samenhang tussen de projecten en subsidierondes en de (voorgedane) knelpunten.

Zie bijlage 5 voor de voorbeeld inhoudsopgave met de algemene punten voor deze tussentijdse evaluatie.

Daarnaast zijn er specifieke aandachtspunten voor de tussentijdse evaluatie opgenomen:

- Besteding van de middelen: zijn er voldoende inschrijvende partijen voor de programmalijnen, is er voldoende onderzoekscapaciteit voor het besteden van de opgenomen middelen per ronde?
- In hoeverre wordt er ingespeeld op externe ontwikkelingen?
- Worden in de programmalijnen de juiste doelgroepen bereikt?
- Positionering van ZonMw in het fietsveiligheidsveld. Is er in voldoende mate wisselwerking met het veld: vinden we de juiste doelgroepen voor het programma, en weten de doelgroepen ons ook te vinden?
- In hoeverre weten de juiste partijen elkaar te vinden (coalitievorming) in het kader van de programmalijnen?
- Bieden de projectresultaten voldoende basis en aanknopingspunten voor vervolgrondes?
- Worden er voldoende referenten gevonden (toetsen subsidieaanvragen op kwaliteit)?

Vanuit het programmamanagement zal er gedurende de looptijd van het programma doorlopende aandacht uitgaan naar de verzameling van informatie en monitoring van de (voortgang van de) projecten. Onderdeel hiervan is dat de resultaten in de vorm van kennisproducten en interventies voldoende helder moeten zijn. Dit dient ter voorbereiding op de tussen- en eindevaluatie.

11. Financiële omvang en meerjarenraming programma

Het Ministerie van IenW heeft in de opdrachtbrief (10 april 2025) aangegeven dat een budget van € 41 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor de uitvoering van het programma *Fietsveiligheid Voorop*. De looptijd van het programma is 2026 tot en met 2033. De middelen voor subsidierondes worden uitgezet in de periode 2026 tot en met 2029.

11.1. Begroting

De begroting is gebaseerd op de inhoud van het programma zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken. Het beschikbare budget is als volgt verdeeld over de programmaonderdelen:

Programmaonderdelen	Wanneer?	Budget (€)
Programmalijn A: Doorontwikkelen en toepassen van bestaande kennis		16,25 miljoen
Programmalijn A1.1: Onderbouwing van bestaande interventies	2026	vertrouwelijk verstrekte bedrijfsinformatie
Programmalijn A1.2: Onderzoek naar effectiviteit van interventies	2027	
Programmalijn A2.1: Opschalen van interventies (2 rondes)	2027 en 2029	
Programmalijn A2.2a: Uitvoeringsvouchers (2 rondes)	2028 en 2029	
Programmalijn A2.2b: Evalueren uitvoeringsvouchers	2030	
Programmalijn B: Opbouw nieuwe kennis en innovatie		15,75 miljoen
Programmalijn B1.1: ontwikkelen nieuwe kennis (2 rondes)	2026 en 2028	vertrouwelijk verstrekte bedrijfsinformatie
Programmalijn B1.2: wilde ronde	2026	
Programmalijn B2.1: ontwikkelen nieuwe interventies	2029	
Programmalijn C: Kennis delen		1,5 miljoen
Programmalijn C1.1: landingsplekken kennis (opdracht)	2026	vertrouwelijk verstrekte bedrijfsinformatie
Programmalijn C2.1: bijeenkomsten	2026 – 2033	
Programmalijn C2.2: leernetwerkbijeenkomsten	2026 – 2033	
Programmalijn C2.3: verdere kennisdeling en bundel	2026 – 2033	
Overig		7,5 miljoen
Evaluatie		vertrouwelijk verstrekte bedrijfsinformatie
Vorbereiding programma		
Programmabureau – uitvoeringskosten personeel rondes		
Bureaunkosten		
Commissiekosten		
Totaal		41 miljoen

De personele uitvoeringskosten zijn berekend op basis van een uren-begroting. Door akkoord te geven op deze begroting, wordt akkoord gegeven op deze uren. Bij prijsstijgingen hoger dan het begrote tarief (inclusief gehanteerde indexering) wordt additionele financiering gevraagd aan de opdrachtgever, waardoor altijd dezelfde inspanning geleverd kan worden zoals beschreven in dit programmavoorstel.

In 2028 zal er een tussenevaluatie volgen en dit moment wordt gebruikt als ijkmoment voor de financiële middelen. Dit moment zal dienen om overzicht te brengen in de uitgegeven middelen aan subsidies en aan overige kosten. Waar nodig kan er op dat moment worden geschoven met de middelen. Dit altijd in afstemming met de opdrachtgever.

11.2. Financiële planning

De planning houdt rekening met de praktische uitvoerbaarheid van het programma, de belasting voor het veld en de programmacommissie, doorlooptijd van de procedures en de duur van de gehonoreerde projecten. De uitgebreide programmaplanning staat beschreven in Hoofdstuk 6.

Een gedetailleerde begroting met verplichtingen, liquiditeiten en bevoorschotting is beschikbaar voor de opdrachtgever.

Bij vertraging in de planning die van substantiële invloed is op de uitgavenprognose van ZonMw, zal in afstemming met de opdrachtgever een herziene begroting worden afgesproken.

Bijlagen

1. Opdrachtbrief
2. Infographic fietsongevallen in 2024²⁶
3. Kennisagenda fietsveiligheid
4. Inhoudsopgave eindevaluatie
5. (Deel) inhoudsopgave rapport tussentijdse evaluatie

²⁶ VeiligheidNL, 2024, <https://www.veiligheid.nl/themas/verkeersveiligheid/achtergrond/fietsongevallen>

Bijlage 1: Opdrachtbrief

De looptijd van het programma is van 2026 tot en met 2033. Dit wijkt af van wat in de opdrachtbrief staat (tot 2033). In afstemming met het Ministerie van IenW is de periode tot en met 2033 vastgesteld.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

T.a.v. Bestuur ZonMw
Postbus 93245
2509 AE DEN HAAG
directiesecretariaat@zonmw.nl

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid
Rijnstraat 8

Datum 10 april 2025
Betreft Opdrachtbrief Programma Samenwerken aan
Fietsveiligheid

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/89551

Geacht bestuur,

In de uitwerking van het Meerjarenplan Fietsveiligheid is opgenomen dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) meerjarig middelen beschikbaar stelt om te blijven investeren in het verbeteren van de fietsveiligheid. Voor drie acties uit dit plan wordt dit vormgegeven via een nader in te vullen, breed gedragen, subsidieprogramma. De drie acties zijn: het verminderen van valrisico van fietsers, het verminderen van risicogedrag van en gericht tegen fietsers en kennisontwikkeling fietsveiligheid (waarvoor de Kennisagenda Fietsveiligheid het startpunt is). Doel van het programma is om, voor deze drie acties, bestaande onbewezen initiatieven te onderbouwen en indien nodig door te ontwikkelen om te zorgen dat deze opgeschaald en structureel geborgd kunnen worden in beleid van het Rijk en/of medeoverheden.

Voor de nadere uitwerking en vormgeving van dit subsidieprogramma, verzoek ik u bij voorkeur uiterlijk 31 oktober 2025 uitvoering te hebben gegeven aan de ontwerpfase, in nauwe samenwerking met alle relevante spelers in het veld. Deze samenwerking is essentieel voor het benodigde draagvlak en de toekomstige borging te realiseren.

Ik schets hieronder achtereenvolgens het doel, contouren, de financiële basis en de output die ik verwacht in het programmavoorstel. Opdrachtverlening gericht op de besteding van de meerjarige middelen vindt pas plaats na goedkeuring van het programmavoorstel. Hiervoor volgt een separate goedkeuringsbrief.

Doel subsidieprogramma

Het hogere doel van het subsidieprogramma is een extra bijdrage te leveren aan het verbeteren van de fietsveiligheid naast andere lopende acties (die met name gericht zijn op bewezen effectieve interventies). Dit willen we bereiken door het ontwikkelen, uitvoeren en onderbouwen van kansrijke maar nog onbewezen fietsveiligheidsinterventies zodat deze (in de toekomst) opgeschaald, toegepast en structureel geborgd kunnen worden. De focus ligt hierbij op interventies die bijdragen aan activiteiten of beleid van (mede)overheden en/of uitvoeringsorganisaties.

Contouren subsidieprogramma

In de ontwerpfase werkt ZonMw een gedragen programmavoorstel uit, gericht op een meerjarig subsidieprogramma, met een focus op de volgende drie thema's/acties:

1. Het valrisico verminderen door het in de praktijk testen en verbeteren van, bij voorkeur bestaande, maar nog onbewezen trainingen en een keuzehulp (bij de aanschaf van een nieuwe fiets).
2. Het risicogedrag van fietsers of tegen fietsers door andere verkeersdeelnemers verminderen door het in de praktijk uitvoeren, testen en verbeteren van, bij voorkeur bestaande, maar nog onbewezen gedragsinterventies.
3. Ontwikkeling van (toegepaste) fietsveiligheidskennis waarmee kennisproducten (door)ontwikkeld worden en/of nieuw fietsveiligheidsbeleid wordt onderbouwd (waarvoor de Kennisagenda Fietsveiligheid als startpunt dient).

Binnen het subsidieprogramma dient met name ruimte te worden geboden aan praktijkgerichte projecten, waarbij samen wordt geleerd en bij voorkeur wordt voortgebouwd op of samengewerkt wordt met bestaande initiatieven en samenwerkingsverbanden.

Ik vind het van belang dat de middelen kosteneffectief worden weggezet met een zo hoog mogelijk doelbereik. Bij voorkeur bestaat het programma uit projecten van grotere omvang om versnippering tegen te gaan. Dit mag ook bereikt worden door een slimme clustering van kleinere en grotere projecten.

Ik zie dat er momenteel veel (kleinere) initiatieven zijn, maar dat deze blijven hangen in de pilotfase. Mogelijke belemmeringen voor opschaling en structurele borging zijn een beperkt lerend vermogen van de betrokken partijen en beperkte samenwerking tussen de verschillende disciplines. Bij voorkeur wordt hier in het subsidieprogramma ook extra aandacht aan besteedt.

Financieel

Deze fase voor de uitwerking en vormgeving van het subsidieprogramma heeft een looptijd van vijf maanden (mei 2025 tot en met december 2025). Voor de uitwerking van de werkzaamheden in deze fase is voor ZonMw maximaal €200.000,- beschikbaar.

Voor het meerjarige subsidieprogramma is er op dit moment voorzien om verspreid over de aankomende vier jaar (2026-2029) in totaal €41 mln. beschikbaar, inclusief beheerskosten van ZonMw. In deze periode zullen de middelen middels subsidierondes worden verplicht. Het programma kent vervolgens een looptijd tot 2033 om de laatst gehonoreerde projecten uit te voeren en het programma financieel af te sluiten.

Inhoud programmavoorstel

Het door u op te leveren programmavoorstel beschrijft de uitgangspunten en de processen van de ontwikkeling en uitvoering van het meerjarig subsidieprogramma Fietsveiligheid. Het subsidieprogramma vormt de basis voor de opstelling en efficiënte uitwerking van subsidieoproepen en eventuele aanvullende opdrachten. Ik wil u vragen om bij de uitvoering van de

werkzaamheden in het programmavoorstel fase te borgen dat er in het latere programma geen risico's op staatssteun zijn.

Het voorstel van het programma bevat ook aandacht en, waar mogelijk, activiteiten die bijdragen aan het verbeteren van het lerend vermogen (bestaande uit evaluaties, kennisborging en kennisdeling) en de samenwerking tussen meerdere disciplines.

Ik acht het daarnaast van belang dat het subsidieprogramma kan rekenen op een breed draagvlak. Zodoende verzoek ik u een brede veldraadpleging uit te voeren, als basis voor het programmavoorstel en vervolgens ook de contouren van het programmavoorstel te toetsen bij betrokken veldpartijen. Gezien de warme belangstelling van de veldpartijen voor het subsidieprogramma op dit moment verzoek ik u om zo snel mogelijk de gesprekken met de veldpartijen te starten.

Ook gezien de warme belangstelling, wil ik u vragen om in het voorstel een uitwerking te geven voor de focus en contouren van een (kleine) subsidieronde die begin 2026 opengesteld kan worden.

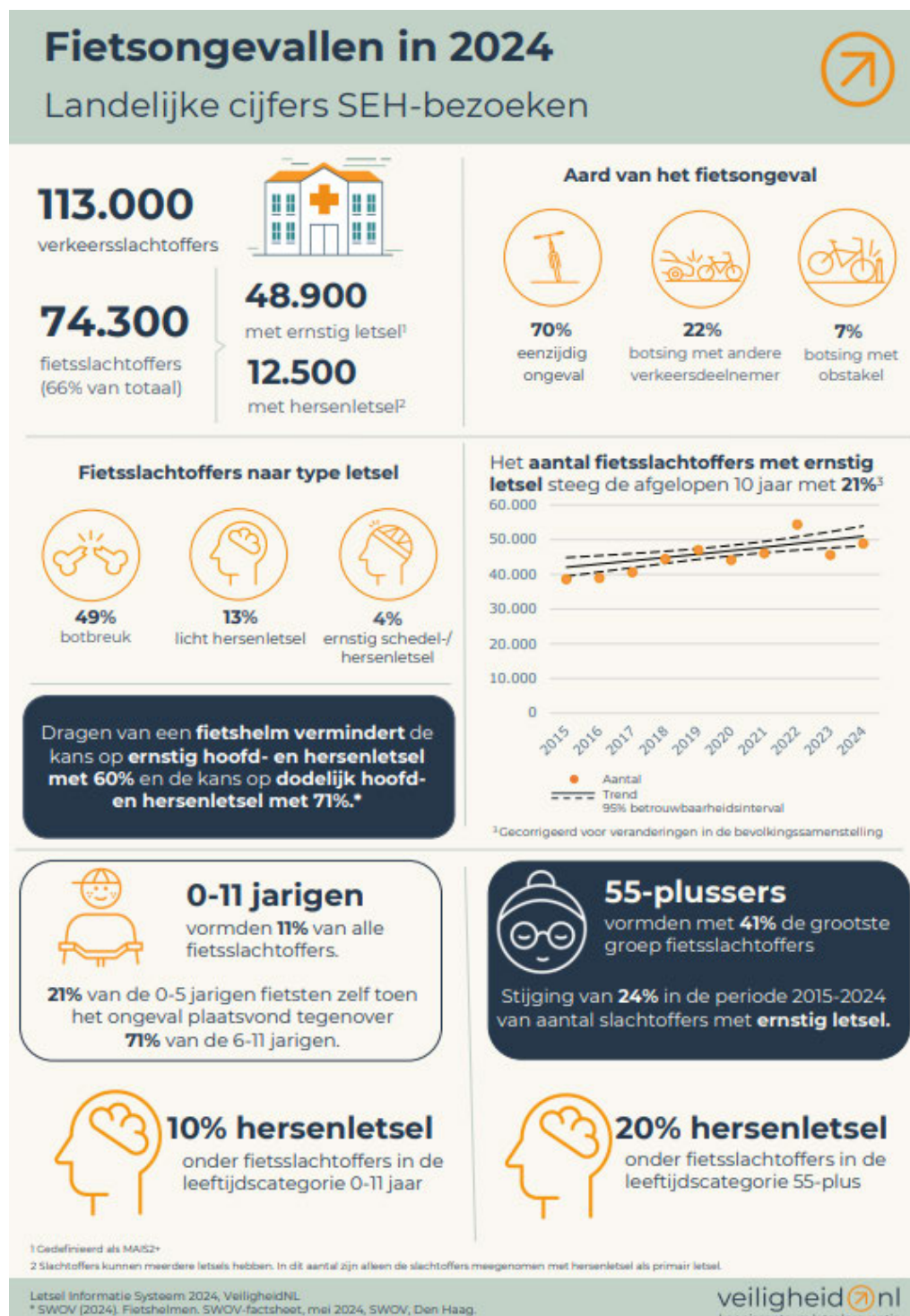
Tot slot wil ik u verzoeken bij het programmavoorstel een begroting en een liquiditeitsprognose op te stellen, inclusief beheerskosten ZonMw. Indien de verwachting is dat in de periode van 2026-2029 minder dan €41mln. weggezet kan worden, dan zien we dit ook graag terug in het voorstel.

Hoogachtend,
[Betreft persoonsgegevens.](#)



directeur Wegen en Verkeersveiligheid

Bijlage 2: Infographic fietsongevallen in 2024²⁷



²⁷ VeiligheidNL, 2024, <https://www.veiligheid.nl/themas/verkeersveiligheid/achtergrond/fietsongevallen>

Bijlage 3. Kennisagenda fietsveiligheid

Fietsen in Nederland moet veilig zijn, zowel nu als in de toekomst. Het vergroten van inzichten in fietsveiligheid is voortdurend nodig, omdat het verkeersbeeld onderhevig is aan maatschappelijke trends en ontwikkelingen. Hieruit ontstaan nieuwe situaties of gedragingen die de overheid voor nieuwe uitdagingen stelt. Met de intrede van meer nieuwe elektrische type fietsen verandert bijvoorbeeld de dynamiek op het fietspad. De huidige kennis is echter niet altijd toereikend om de effecten van risicofactoren en maatregelen goed in te schatten en hier beleid op te baseren. Naast de drukte op het fietspad, ontbreekt bijvoorbeeld ook kennis over enkelvoudige ongevallen, fietsende ouderen en veilige weginrichting bij kruispunten en fietsoversteken. Kennisontwikkeling is dus nodig om inzichten in fietsveiligheid te vergroten en effectief fietsveiligheidsbeleid te voeren in de toekomst.

Het doel van het kennisprogramma is het verkrijgen van nieuwe inzichten op gebied van fietsveiligheid en komen tot concrete aanbevelingen op gebied van wet- en regelgeving, kaders en richtlijnen en effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen.

Toelichting Onderwerpen Kennisagenda Fietsveiligheid

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft SWOV de kennishiaten vanuit vakliteratuur geïdentificeerd en is gekomen tot een eerste versie van de kennisagenda. Vervolgens heeft CROW de kennisagenda aangevuld met praktijkvragen²⁸. Dit heeft geleid tot de onderstaande 10 kennisthema's als input voor lijn B van het programmavoorstel *Fietsveiligheid Voorop*.

Algemeen

Evaluatiemodel infrastructurele, gedrags- en beleidsmaatregelen

Om de meerwaarde van maatregelen te duiden ontbreekt het momenteel aan een geïkt evaluatiemodel. Bij keuzes in wegontwerp worden fietsveiligheidsmaatregelen veelal kwantitatief beoordeeld (op basis van bijvoorbeeld een human-factoranalyse) en is de meerwaarde van de maatregelen moeilijk te duiden ten opzichte van 'harde' kwalitatieve cijfers bijvoorbeeld over effecten op doorstroming. Voor een integrale afweging is het voor een wegbeheerder belangrijk inzicht te krijgen in de effecten van deze maatregelen samenhangen met andere aspecten van een schone, gezonde en veilige leefomgeving, en wat de meerwaarde van fietsveiligheid is in deze integrale afweging. *De ontwikkeling van een integraal evaluatiemodel voor fietsveiligheidsmaatregelen is daarom gewenst.*

Veilig gedrag op de fiets

Fietshelm

Een van de bekendste beschermingsmiddelen voor fietsers is de fietshelm, die effectief bijdraagt aan het verminderen van de ernst van fietsongevallen (De Craen et al., 2022). Onderzoek (SWOV, 2025) toont aan dat fietsers die een helm dragen ongeveer 60% minder kans hebben op ernstig letsel en ongeveer 70% minder kans op dodelijk hoofd- of hersenletsel vergeleken met fietsers zonder helm. Desondanks is het gebruik van de fietshelm onder Nederlandse fietsers relatief laag, wat aanleiding geeft tot de vraag hoe het gebruik ervan gestimuleerd kan worden, zoals ook wordt aanbevolen in Van Schagen (2023). Vanuit de praktijk worden echter vraagtekens gezet bij het stimuleren van helmgebruik, waarbij men vreest dat het bevorderen van het dragen van een helm zou kunnen leiden tot een afname van het fietsgebruik. Dit terwijl onderzoek van SWOV (2025) geen bewijs heeft gevonden dat het stimuleren van helmgebruik daadwerkelijk een negatieve invloed heeft op het fietsgebruik of zou leiden tot negatieve gedragsadaptatie door fietsers of overig verkeer. *Nederlands onderzoek naar de (neven)effecten van de fietshelm, en gedragsinterventies naar het vergroten ervan, is wenselijk voor het publieke debat en handelingsperspectief binnen het werkveld.*

²⁸ CROW (2025). [Kennisagenda Fietsveiligheid](#).

Risicogedragingen

Als oorzaak van een fietsongeval noemt 44% eigen gedrag en 26% het gedrag van iemand anders (VeiligheidNL, 2022). Afleiding is bijvoorbeeld een bekend thema. Hoewel er al verschillende onderzoeken gedaan zijn naar dit onderwerp blijft het terugkeren omdat er nog niet eenduidig gezegd kan worden hoe risico-verhogend afleiding op de fiets is (Hoekstra et al., 2013; SWOV, 2023). Dit geldt met name voor afleiding door het daadwerkelijk bedienen van een smartphone op de fiets, maar ook door andere media-apparatuur en voor afleiding in het algemeen. Maar denk ook aan andere risicogedragingen die bij fietsen minder aandacht krijgen, zoals roodlichtnegatie, onjuist voorrang verlenen of alcoholgebruik. *Nader onderzoek naar bijvoorbeeld de oorzaak-gevolg relatie en mate van risicoverhoging bij dit soort risicogedraging is wenselijk om ons inzicht hierin te vergroten. Dit moet leiden tot aanscherping van gedragsinterventies, of aanbevelingen voor nieuwe interventies of beleid.*

N.B. Dit onderwerp heeft een sterke relatie ook met lijn A, waarin bestaande gedragsinterventies worden geëvalueerd en opgeschaald. Fundamentele kennisontwikkeling op dit thema past binnen lijn B.

Fietsgeschiktheid

Functieverlies kan optreden als gevolg van alcoholgebruik, drugsgebruik en medicatie, en heeft daarmee behalve op ouderen ook invloed op andere groepen fietsers. Om dit te onderzoeken is het belangrijk om eerst de prevalentie in kaart te brengen en daarna onderzoek te doen naar de risico's van fietsen onder invloed (Wegman & Schepers, 2024; Weijermars et al., 2013). Vanuit de praktijk is er ook behoefte naar meer onderzoek op dit thema. Zo is er behoefte aan meer inzicht in het letsel dat verband houdt met gebruik van alcohol, drugs en medicatie door fietsers, evenals in de effectiviteit van maatregelen om alcohol- en drugsgebruik op de fiets te beperken. Daarnaast vindt functieverlies ook plaats door ouderdom of ziekte. In relatie tot fietsen is hierover weinig bekend. *Verkenkend onderzoek naar de effecten van functieverlies op fietsgeschiktheid is wenselijk om meer inzicht te krijgen in deze problematiek en moet aangrijpingspunten bieden voor nieuw beleid.*

N.B. Dit onderwerp heeft een sterke relatie ook met lijn A, waarin bestaande gedragsinterventies worden geëvalueerd en opgeschaald. Fundamentele kennisontwikkeling op dit thema past binnen lijn B.

Veilige fietsinfrastructuur

Enkelvoudige fietsongevallen

Onder 'enkelvoudige fietsongevallen' worden die fietsongevallen verstaan waar geen andere verkeersdeelnemers bij betrokken zijn geweest. Ze zijn te onderscheiden in twee groepen: de eenzijdige ongevallen (vallen, voet tussen de spaken e.d.) en aanrijdingen met objecten en dieren. Bij 17% van de geregistreerde fietsdoden in databestand BRON is geen tegenpartij betrokken geweest (enkelvoudig ongeval)²⁹. Van de ernstig gewonde fietsers raakte 82% gewond in een ongeval zonder betrokkenheid van een motorvoertuig. Het aandeel doden en ernstig gewonde fietsers als gevolg van een niet-motorvoertuigongeval neemt gestaag toe over de jaren. Nieuwe bronnen als ambulance data en NDW-gegevens over fietspaden maken dat er meer ruimte komt voor kwantitatief onderzoek naar fietsongevallen. Hierdoor kan beter worden vastgesteld welke kenmerken van de infrastructuur bijdragen aan een verhoogde kans op enkelvoudige fietsongevallen of botsingen tussen fietsers. Het terugdringen van het aantal en de ernst van enkelvoudige fietsongevallen is van groot belang in het verbeteren van de fietsveiligheid. *Dat begint onder andere met onderzoek naar de oorzaken en locatie van enkelvoudige fietsongevallen.*

²⁹ Mogelijk ligt het werkelijke percentage hoger omdat BRON een relatief lage registratiegraad kent ten aanzien van fietsdoden: 77% van de 270 fietsdoden waren in 2023 in BRON geregistreerd. We weten dat over het algemeen de registratiegraad lager is wanneer er geen motorvoertuigen bij een ongeval betrokken zijn; vermoedelijk vallen de in BRON ontbrekende fietsdoden dus hoofdzakelijk bij enkelvoudige of fiets-fiets-ongevallen.

Drukke op het fietspad

De drukte en de samenstelling van het verkeer op het fietspad verandert. In veel steden loopt het aandeel fietsgebruik steeds verder op en dat zal door de stedelijke verdichting en de groei van de steden alsmaar toenemen. Fietzers ervaren onveiligheid, maar ongevallestudies naar de relatie tussen drukte en veiligheid op fietspaden zijn nog niet beschikbaar. Zonder nieuw onderzoek is drukte vooralsnog vooral een subjectief begrip (SWOV, 2022). *Toegepast onderzoek naar de relatie tussen drukte, fietspadbreedte en fietsveiligheid moet inzicht geven in deze problematiek en leiden tot aanbevelingen voor veilige infrastructuur. Hiervoor is het opstellen van een objectief criterium voor drukte op het fietspad van belang.*

Kruispunten en fietsoversteken

Veel fietsongevallen gebeuren op kruispunten of fietsoversteken (ref. nog opzoeken). De huidige CROW-richtlijnen geven handvatten voor de veilige inrichting hiervan. Echter zijn er ook nog kennishiaten op dit gebied. Door 1) de opkomst van grotere fietsmodellen, zoals driewielers, duofietsen en bakfietsen, 2) hogere snelheden als gevolg van elektrische ondersteuning, en daardoor snellere acceleratie en langere remweg, 3) een grote stijging van het aantal fietsers; is er de behoefte aan *onderzoek naar de wijze waarop kruispunten en fietsoversteken veiliger kunnen worden ingericht*. Hierbij gaat het om zowel fiets-fiets als fiets-motorvoertuig interactie.

Ruimtelijke ordening binnen de bebouwde kom

Uit de meest recente Staat van de Verkeersveiligheid blijkt dat de 30km/h-wegen minder veilig worden, maar het is vooralsnog onbekend hoe dat komt (Oude Mulders et al., 2023). Daarnaast geven de CROW-richtlijnen handvatten voor de veilige inrichting van 30 km/h wegen, met bijvoorbeeld fietsstraten, GOW30-inrichting, fietsstroken of shared space oplossingen. Maar wegbeheerders lopen er vaak tegen aan dat de optimale inrichtingsvormen niet passen binnen de schaarse ruimte in het stedelijk gebied. *Onderzoek naar de relatie tussen fietsveiligheid, intensiteiten en de ontwerpkenmerken van (potentiële) richtingsvormen moet inzicht geven in hoe de schaarse ruimte het meest veilig kan worden ingericht.*

Veilige fietsen

Fietsontwerp en hulpmiddelen

De diversiteit op het fietspad neemt toe. Zo is de afgelopen jaren het aandeel elektrische fietsen sterk gestegen, maar denk ook aan verschijningsvormen als driewielers, duofietsen, bakfietsen en fatbikes. De verwachting is dat innovatie leidt tot nog meer diversiteit op het fietspad in de toekomst. Daarnaast zijn er ook steeds meer hulpmiddelen aan fietsen om veelal oudere fietsers te ondersteunen in hun rijtaak, zoals spiegels of zadelliften. *Onderzoek naar de relatie tussen verkeersveiligheid en de rol van kenmerken van elektrische fietsen en andere verschijningsvormen, ten opzichte van de conventionele fiets, moet bijdragen aan de innovatie van veilige fietsen en/of wet en regelgeving om de fietsveiligheid te borgen.*

Veilige snelheden op de fiets

Snelheid elektrische fietsen

Met de stijging van het aandeel elektrische fietsen zijn er zorgen over toenemende snelheden en snelheidsverschillen op het fietspad. Deze zorg richt zich op het mogelijk toegenomen ongevalsrisico bij hogere snelheden en de letselernst. Er is daarbij nog weinig bekend over snelheidskeuze van fietsers of maatregelen die helpen om snelheden te dempen. *Onderzoek naar de relatie tussen fietssnelheid, ongevalskans en het risico op letsel, met name bij ouderen en kinderen/jongeren op (opgevoerde) elektrische fietsen, moet bijdragen aan veilige weginrichting, gedragsmaatregelen, innovatie van veilige fietsen en/of wet- en regelgeving om de fietsveiligheid te borgen.*

Bijlage 5. Inhoudsopgave eindevaluatie

Evaluatie

Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten en de conclusies ten aanzien van het programma. Streef ernaar het *weergeven van de resultaten (beschrijven)* zoveel mogelijk los te koppelen van het *waarderen van deze resultaten (evalueren)*.

Ten eerste dient te worden ingegaan op de programmering en het traject van de projecten. Vervolgens dienen de bevindingen ten aanzien van de communicatie- en implementatie-activiteiten te worden weergegeven. Als derde komen de samenhang en de impact, voor zover deze meetbaar is, van de combinatie aan activiteiten in het programma aan de orde. Tenslotte worden de hoofdactiviteiten in het programma afgewogen tegen de gemaakte kosten.

- **Inleiding**
- Programmering
- Communicatie- en implementatieplan (CIP)
 - a. Geslaagd om effectief resultaten bekend te maken bij doelgroepen en het algemene publiek?
 - b. Uitkomsten aangeboden als mogelijke input voor toekomstig beleid?
 - c. Samenwerking en verankering tot stand gebracht tussen onderzoek, onderwijs, praktijk en beleid?
- Resultaten van het programma
 - i. Verwachting en uitkomsten
 - a. Zijn de algemene doelstellingen behaald?
 - b. Heeft het programma bijgedragen aan de ontwikkeling van nieuwe kennis of kunde, verbetering van de onderzoekskwaliteit, benutting van (nieuwe) kennis en kunde met het oog op vernieuwing/verbetering van praktijk, beleid, onderwijs en onderzoek?
 - c. Zijn de organisatorische opzet en procedures adequaat en efficiënt geweest?
 - d. Zijn klachten en/of bezwaarschriften ontvangen?
 - e. Is alles volgens de tijdsplanning verlopen?
 - f. Is de voortgang bewaakt volgens ZonMw-procedures?
 - g. Zijn er aanpassingen aangebracht in de processen en/of inhoud op basis van de tussentijdse evaluatie?
 - ii. Meerwaarde van het programmakader
 - a. Bijgedragen aan programmaspecifieke aandachtsgebieden?
 - b. Heeft het programma waardevolle kennis gegenereerd, in termen van relevantie en kwaliteit?
 - iii. Kwaliteitsbewaking
 - iv. Toepassing en houdbaarheid resultaten
 - a. Heeft het programma productieve interacties ondernomen en projectleiders gefaciliteerd om productieve interacties aan te gaan?
 - b. Worden programmaresultaten gebruikt in praktijk, beleid, onderzoek, onderwijs, bedrijfsleven?
- Budgetresultaten (daadwerkelijke besteding)
 - a. Programma volgens begroting verlopen?

Bijlage 6. (Deel) inhoudsopgave rapport tussentijdse evaluatie

1. Projecten

Geef kort weer wat de voortgang van de projecten in het kader van de programmadoelstellingen is. Welke activiteiten zijn in gang gezet, hoe is proces verlopen en welke projectresultaten zijn tot nu toe bereikt? Wordt er een bijdrage geleverd aan de programmaspecifieke aandachtsgebieden? Wees kort en bondig en verwijst verder naar de bijlage.

2. Evaluatie

Dit hoofdstuk beschrijft de tot nu toe bereikte resultaten en de voortgang van het programma. Streef ernaar het *weergeven van de resultaten (beschrijven)* zoveel mogelijk los te koppelen van het *waarderen van deze resultaten (evalueren)*.

Ten eerste dient te worden ingegaan op de programmering en het traject van de projecten. Vervolgens dienen de bevindingen ten aanzien van de communicatie en implementatie activiteiten te worden weergegeven. Als derde komen de samenhang en de (voorgedane) knelpunten van het programma aan de orde. Tenslotte worden de hoofdactiviteiten in het programma afgewogen tegen de gemaakte kosten.

- **Inleiding**
- Programmering
- Communicatie- en implementatieplan (CIP)
 - a. Heeft het programma een CIP en wat is de voortgang?
- Resultaten van het programma
 - i. Verwachting en uitkomsten
 - a. Zit het programma op koers om de doelstellingen te bereiken?
 - b. Zit het programma op de goede weg wat betreft het ondernemen en faciliteren van productieve interacties?
 - c. Zijn de organisatorische opzet en procedures adequaat en efficiënt tot zover?
 - d. Zijn klachten en/of bezwaarschriften ontvangen?
 - e. Verloopt alles volgens de tijdsplanning?
 - f. Wordt de voortgang bewaakt volgens ZonMw-procedures?
 - g. Zijn er tussentijds aanpassingen aangebracht in de processen en/of inhoud?
 - ii. Meerwaarde van het programmakader
 - a. Is er sprake van inhoudelijke samenhang en afstemming van de projecten binnen het programma?
 - b. Zit het programma op de goede weg wat betreft het genereren van waardevolle kennis, in termen van relevantie en kwaliteit?
 - c. Hoe is ingespeeld op externe ontwikkelingen?
- Budgetresultaten (daadwerkelijke besteding)
 - a. Verloopt het programma volgens de begroting?

Scan de
QR-code voor meer
informatie



www.zonmw.nl

MET KENNIS WERKEN AAN EEN GOEDE GEZONDHEID VOOR IEDEREEN



ZonMw
Laan van Nieuw Oost-Indië 334
2593 CE Den Haag
Telefoon 070 349 51 11
info@zonmw.nl