



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Fietsfeiten 2023

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Mathijs de Haas & Lukas Kolkowski | November 2023

Inhoud

1 Basisgegevens fietsen

Ruim een kwart van hun verplaatsingen maken Nederlanders met de fiets	3
Vrijtijdsdoeleinden zijn een belangrijke reden om te gaan fietsen	4
De fiets is vooral op relatief korte afstanden populair	4
Nederlanders fietsen het verst en het langst voor vrijetijdsdoeleinden en het minst ver en kortst voor winkelen	5
Verskil in gemiddelde afstand per rit tussen fiets en e-fiets het grootst onder jongeren en ouderen	6
De fiets is de belangrijkste vervoerwijze voor onderwijsverplaatsingen	7
De fiets is de belangrijkste vervoerwijze voor de woon-werkreis tot 5 km	7
Op werkdagen ligt de piek in fietsgebruik tussen 8.00 en 8.30 uur	8
Vrouwen en jongeren fietsen het vaakst	9
Mensen met mogelijkheden tot autogebruik fietsen minder	10
Fietsen is populairder in stedelijk dan in niet-stedelijk gebied	11
Nederland heeft 153.000 km aan fietspaden en fietswegen	12
De fiets speelt een grote rol in het voor- en natransport van de trein aan de woningzijde	13
In Nederland zijn er 1,3 fietsen per inwoner	14
Aandeel auto en fiets voor verplaatsingen tot 7,5 km ongeveer even groot	15

2 Trends en ontwikkelingen

Afgelegde fietsafstand nam tussen 2012 en 2019 met bijna 8% toe	17
Fietsgebruik steeg iets na afschaffen laatste coronamaatregelen	18
Het aandeel fiets is relatief stabiel	18
Het aandeel fiets voor verplaatsingen in de stad in grote gemeenten is iets afgenomen sinds de pandemie	19
Aantal werkgevers (met 100+ werknemers) die een aanschafvergoeding voor de fiets biedt, neemt toe	20
Nederlanders met een westerse migratieachtergrond fietsen relatief gezien even veel als	21

3 (Ontwikkelingen) elektrische fiets

Meer dan de helft van de nieuw verkochte fietsen is een e-fiets	22
Sneller en met minder moeite kunnen verplaatsen is belangrijkste reden voor aanschaf e-fiets	23
Aandeel e-fiets neemt in hele land toe	24

Aandeel e-fiets neemt onder alle leeftijdsgroepen toe	25
Rol e-fiets relatief gezien het grootst voor woon-werk en vrijetijd	25

4 (Maatschappelijke) effecten van fietsgebruik

Fietsen is goed voor de gezondheid	27
Fietsen hangt samen met positieve gevoelens	27
Hoogfrequente fietsers ervaren eigen gezondheid als beter dan laagfrequente fietsers	28
Mensen met overgewicht (BMI \geq 25) maken vaker gebruik van de e-fiets dan mensen met een onder- of normaal gewicht (BMI $<$ 25)	28
Een verschuiving van auto naar fiets bespaart broeikasgassen en betekent schonere lucht	29
Een verschuiving van auto naar fiets bespaart ruimte	29
Aantal dodelijke verkeersongevallen met de fiets neemt toe	30
Bezoek Spoedeisende Hulp (SEH) tussen 2013 en 2022 met 40% gestegen voor de fiets	31
Jongeren en ouderen relatief gezien het vaakst op de SEH na een verkeersongeval met de fiets	32
Fietsers rijden vaker met licht	33

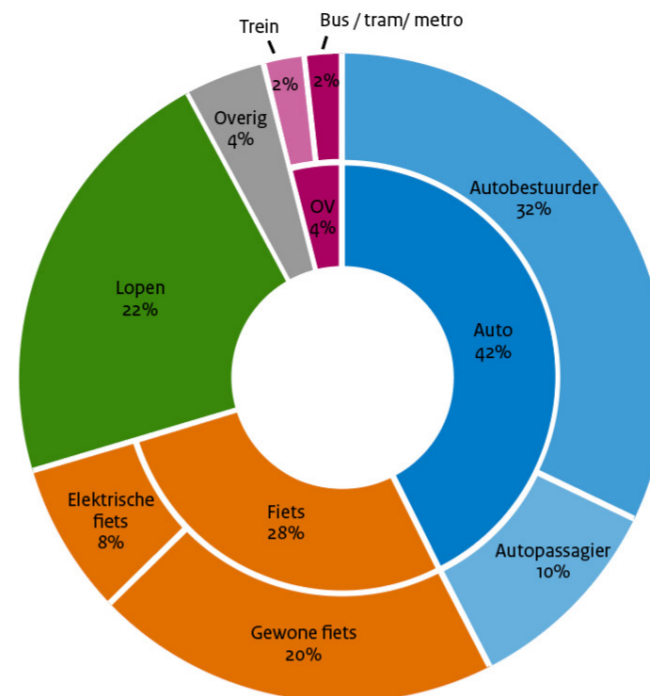


Basisgegevens fietsen

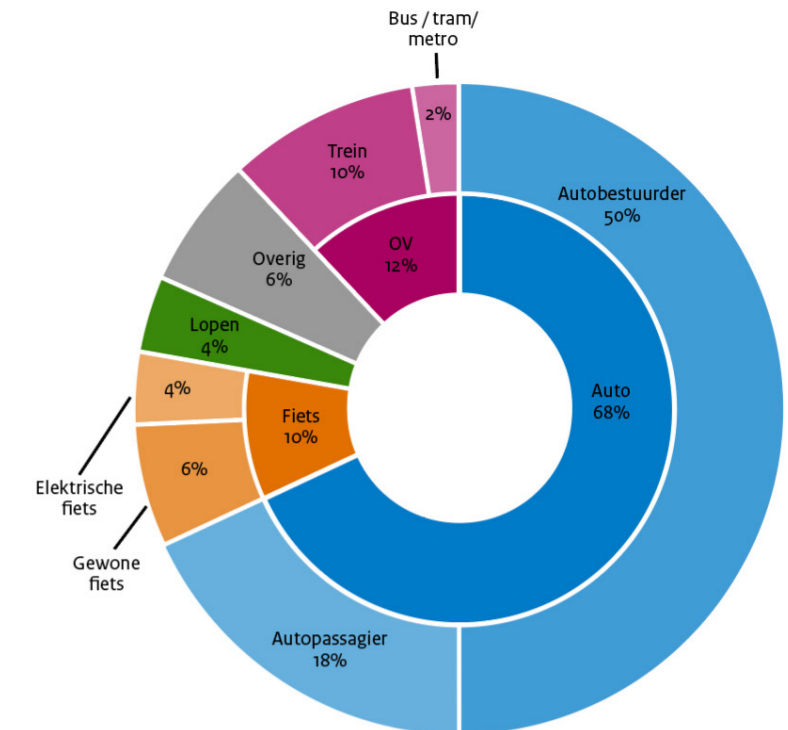
Ruim een kwart van hun verplaatsingen maken Nederlanders met de fiets

- In 2022 maakten Nederlanders 4,8 miljard ritten met de fiets. Daarbij legden zij 18,2 miljard km af^I. Dit komt neer op 3,0 km fietsen per Nederlander^{II} per dag.
- Inwoners van Nederland leggen meer dan een kwart (28%) van alle verplaatsingen in Nederland (voornamelijk) per fiets af (zie figuur 1). Het grootste deel daarvan is met de gewone fiets (20%) en een kleiner deel met de elektrische fiets (8%). Gaat het om de afstand die mensen jaarlijks in Nederland afleggen, dan is het aandeel van de fiets kleiner (5% gewone fiets, 3% e-fiets) (zie figuur 2).

Figuur 1: Verdeling van het totaal aantal verplaatsingen van vervoerwijze.¹



Figuur 2: Verdeling van de afgelegde afstand naar vervoerwijze.¹



¹ CBS, ODIN 2022

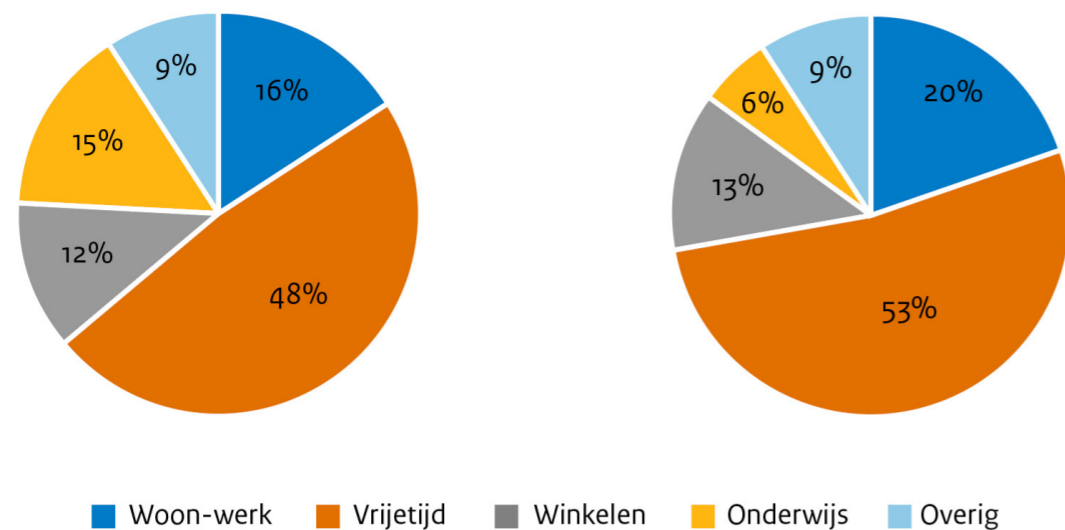
^I Het gaat hier om alle fietsritten, dus ook die in het voor- of natransport. Kijken we enkel naar verplaatsingen waarbij de fiets de hoofdvervoerwijze is, dan gaat het om 4,5 miljard verplaatsingen over een afstand van in totaal 17,7 miljard km. In het vervolg van deze brochure kijken we naar verplaatsingen waarbij de fiets de hoofdvervoerwijze is, tenzij we iets anders vermelden. In deze brochure verstaan we onder 'de fiets' zowel de elektrische fiets (e-fiets) als de niet-elektrische fiets (gewone fiets). Onder de elektrische fiets vallen ook bijzondere typen zoals de speed-pedelec, of de fatbike. We kunnen in de meeste gevallen geen onderscheid maken tussen deze verschillende typen.

^{II} Het nationaal verplaatsingsonderzoek Onderweg in Nederland (ODIN) meet de mobiliteit van alle Nederlandse inwoners van 6 jaar en ouder. Wanneer we het over Nederlanders hebben, gaat het dus om deze doelgroep.

Vrijtijdsdoeleinden zijn een belangrijke reden om te gaan fietsen

- Bijna de helft (48%) van de met een gewone fiets afgelegde afstand is voor vrijetijdsdoeleinden (zie figuur 3). Voor de e-fiets is dat aandeel nog iets groter (53%).
- Woon-werkverkeer is het tweede belangrijkste reismotief. Dit geldt zowel voor de gewone fiets als voor de e-fiets, maar bij de e-fiets (20%) is dit aandeel iets groter dan bij de gewone fiets (16%).
- De gewone fiets wordt relatief gezien meer gebruikt voor onderwijs (15%) dan de e-fiets (6%).

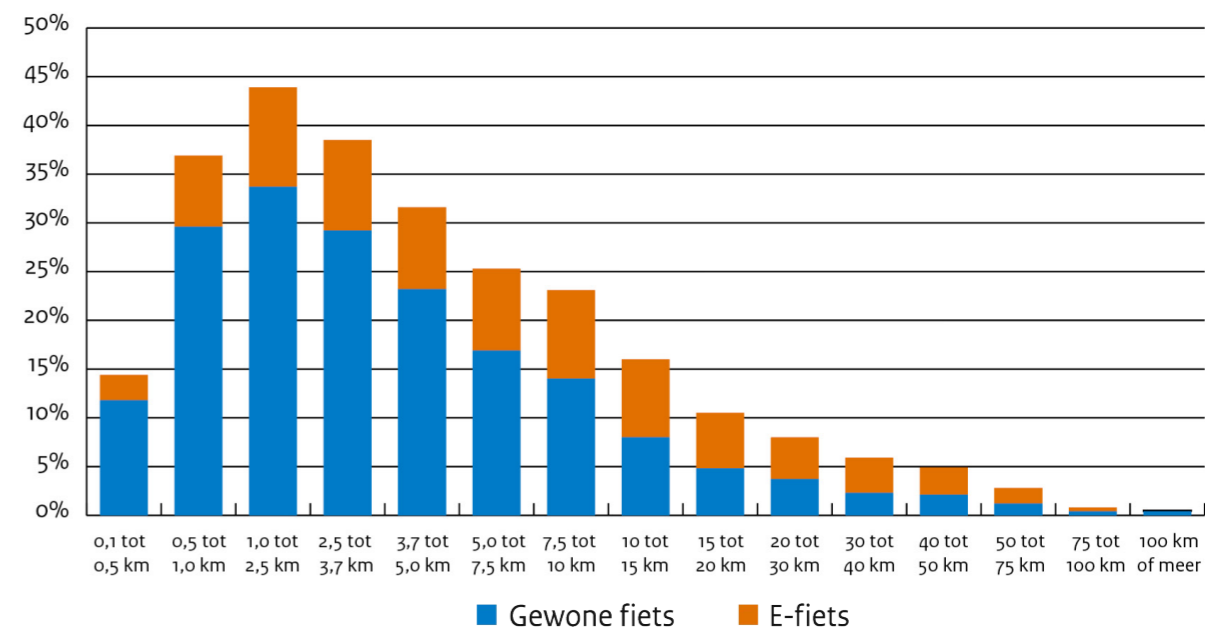
Figuur 3: Verdeling fietsen naar motief op basis van afgelegde afstand (links: gewone fiets, rechts: e-fiets)²



De fiets is vooral op relatief korte afstanden populair

- Verplaatsingen tot 500 m gaan voornamelijk te voet (82%). Het aandeel fiets voor deze korte verplaatsingen is 14%. Voor verplaatsingen tussen de 500 m en 5 km is het aandeel fiets relatief hoog (32-44%). Bij grotere afstanden neemt het aandeel fiets verder af; voor afstanden van 15-20 km pakken Nederlanders (nog) slechts in 10% van de gevallen de fiets (zie figuur 4).
- Voor verplaatsingen boven de 10 km is het aandeel van de elektrische fiets groter dan dat van de gewone fiets.

Figuur 4: Aandeel fiets in verplaatsingen naar afstandsklasse²

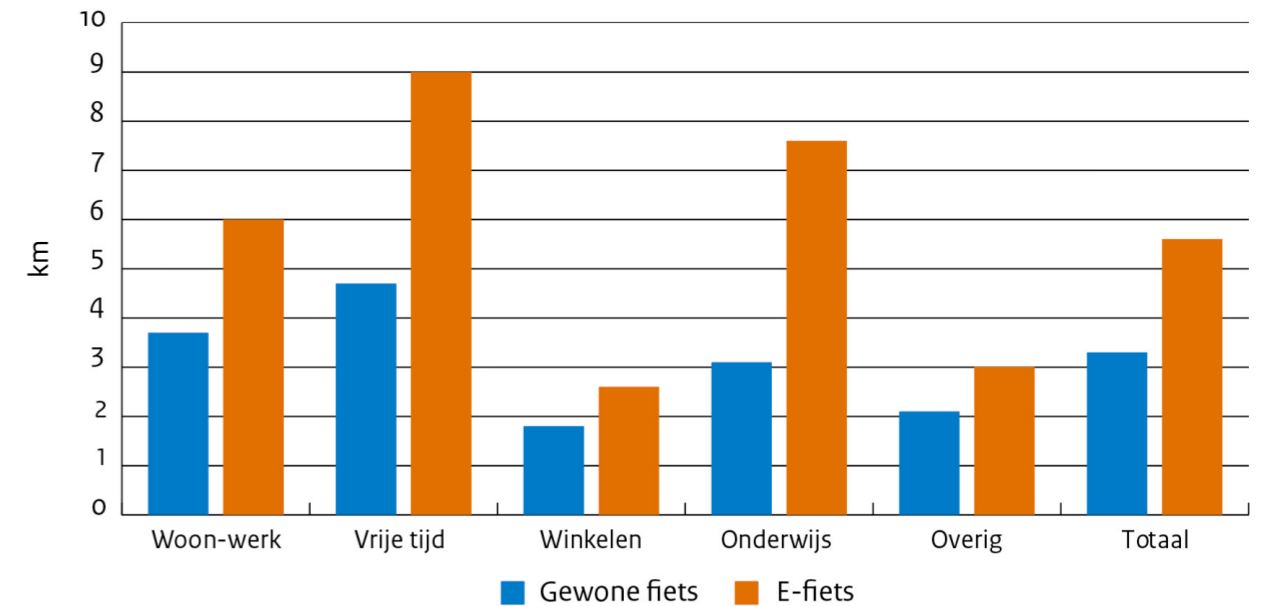


² CBS, ODIN 2022

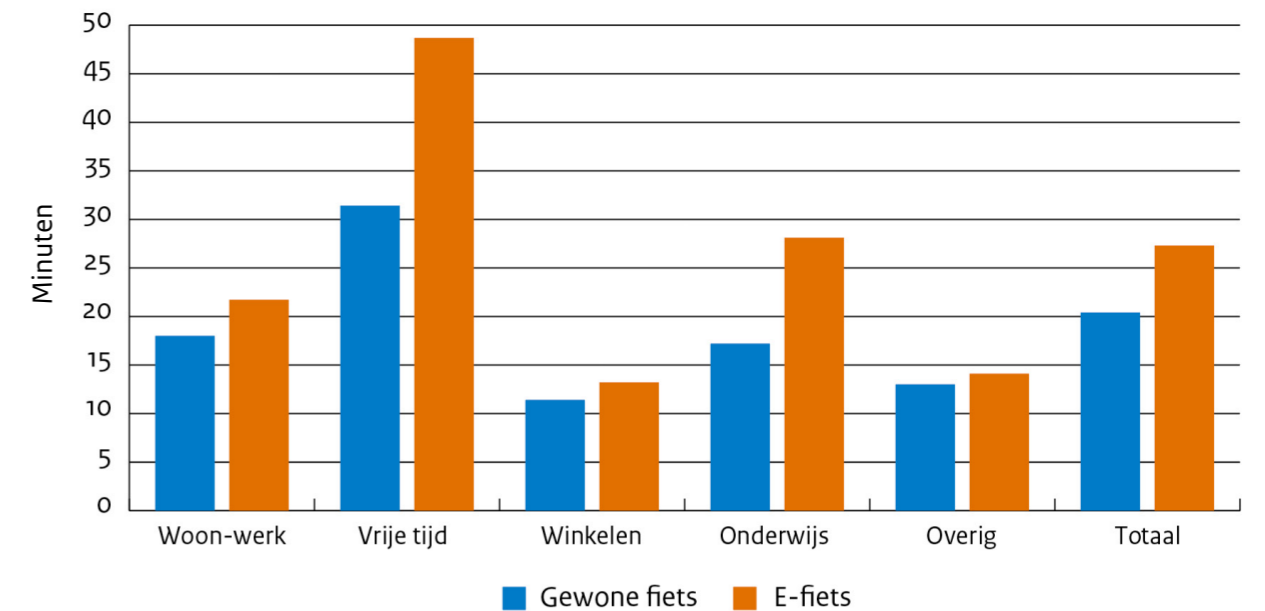
Nederlanders fietsen het verst en het langst voor vrijetijdsdoeleinden en het minst ver en kortst voor winkelen

- Een gemiddelde verplaatsing per gewone fiets gaat over een afstand van 3,3 km (exclusief ritten per fiets in het voor- of natransport). Verplaatsingen met de e-fiets zijn gemiddeld bijna 70% langer, namelijk 5,6 km. In het voor- of natransport is de gemiddelde afstand korter: 2,4 km voor de gewone fiets en 5,2 km voor de e-fiets.
- Voor vrijetijdsverplaatsingen is de afgelegde afstand het grootst. Voor dit reismotief leggen Nederlanders met een gewone fiets gemiddeld 4,7 km per verplaatsing af en met de e-fiets bijna het dubbele (9,0 km). Verplaatsingen met de fiets voor een winkelmotief zijn gemiddeld het kortst: 1,8 km met de gewone fiets en 2,6 km met de e-fiets (zie figuur 5).
- De gemiddelde reistijd per verplaatsing verschilt voor de twee fietstypen minder van elkaar dan de afgelegde afstanden. Hieruit valt af te leiden dat de gemiddelde reissnelheid met de e-fiets hoger is dan met de gewone fiets. Met de gewone fiets zijn mensen gemiddeld 20 minuten onderweg, met de e-fiets gemiddeld 27 minuten: ongeveer een derde langer (figuur 6).

Figuur 5: Gemiddelde afstand per verplaatsing, gewone fiets en e-fiets, naar motief³



Figuur 6: Gemiddelde reistijd per verplaatsing, gewone fiets en e-fiets, naar motief³

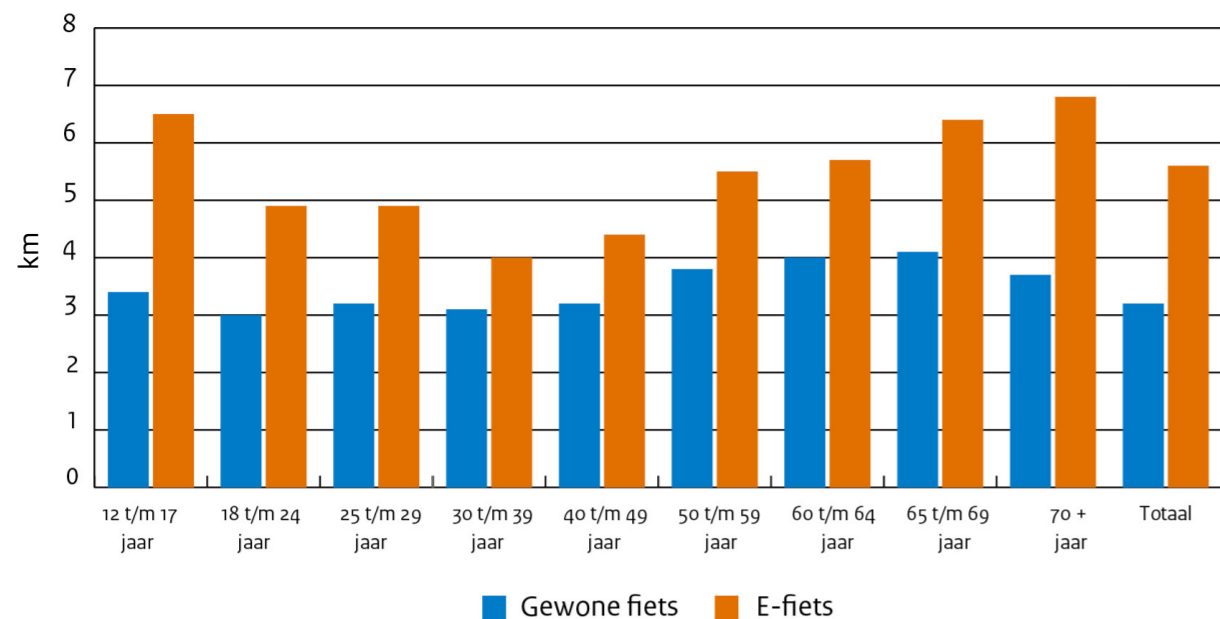


³ CBS, ODIN 2022

Verskil in gemiddelde afstand per rit tussen fiets en e-fiets het grootst onder jongeren en ouderen

- Leeftijdsgroepen verschillen in de gemiddelde verplaatsingsafstand per fietsrit. Met de gewone fiets leggen 50-plussers de langste afstand per rit af (figuur 7). Ouderen (70+) leggen van alle leeftijdsgroepen de langste afstand af op de e-fiets (6,8 km per rit). Dit heeft onder andere te maken met de motieven waarvoor zij de e-fiets gebruikten; zij fietsen namelijk relatief vaak voor vrijetijdsdoeleinden. Ook jongeren (12-17 jaar) leggen per e-fietsrit een relatief lange afstand af: 6,5 km per rit. Dit heeft onder andere te maken met het hoge aandeel onderwijsritten voor deze groep. Voor 30-39-jarigen verschilt de ritafstand voor de twee fietstypen het minst.

Figuur 7: Gemiddelde afstand per rit met een gewone fiets en e-fiets, naar leeftijd⁴



⁴ CBS, ODIN 2022



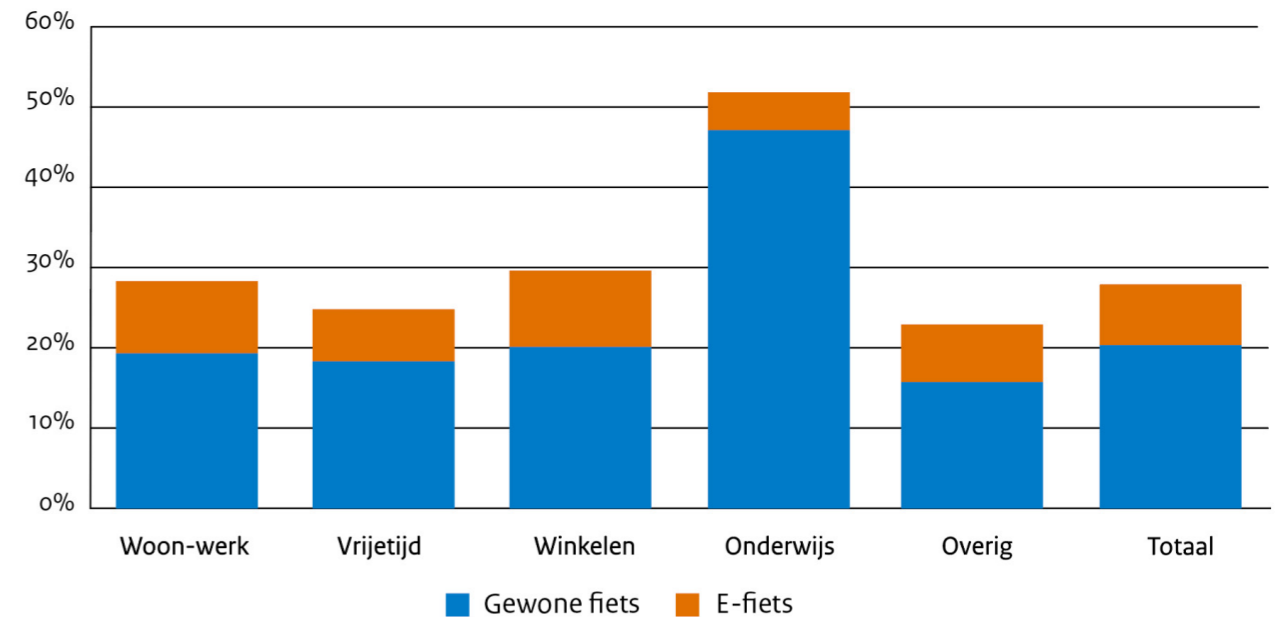
De fiets is de belangrijkste vervoerwijze voor onderwijsverplaatsingen

- De fiets speelt niet voor elk motief een even grote rol. Voor onderwijsgerelateerde verplaatsingen gebruiken Nederlanders in meer dan de helft van de gevallen (52%) de fiets (zie figuur 8). Het gebruik van de e-fiets voor dit motief is relatief laag.

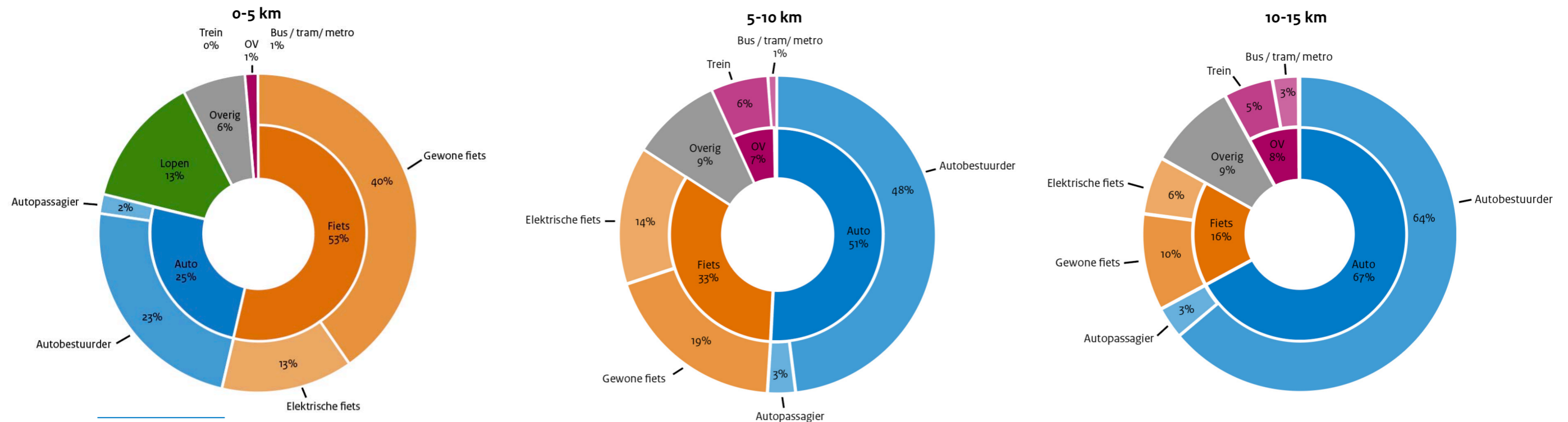
De fiets is de belangrijkste vervoerwijze voor de woon-werkreis tot 5 km

- Ongeveer 28% van de woon-werkreizen leggen Nederlanders met de fiets af. Voor relatief korte woon-werkreizen is dit aandeel groter (zie figuur 9). Meer dan de helft (53%) van de woon-werkreizen tot 5 km gaat per fiets. Bij een reisafstand tussen de 5 en 10 km is dit aandeel 33% en tussen de 10 en 15 km 16%. Naarmate de afstand groter is, neemt het aandeel e-fiets ten opzichte van de gewone fiets toe.

Figuur 8: Aandeel fiets in verplaatsingen per motief⁵



Figuur 9: Verdeling woon-werkverplaatsingen naar vervoerwijze⁵



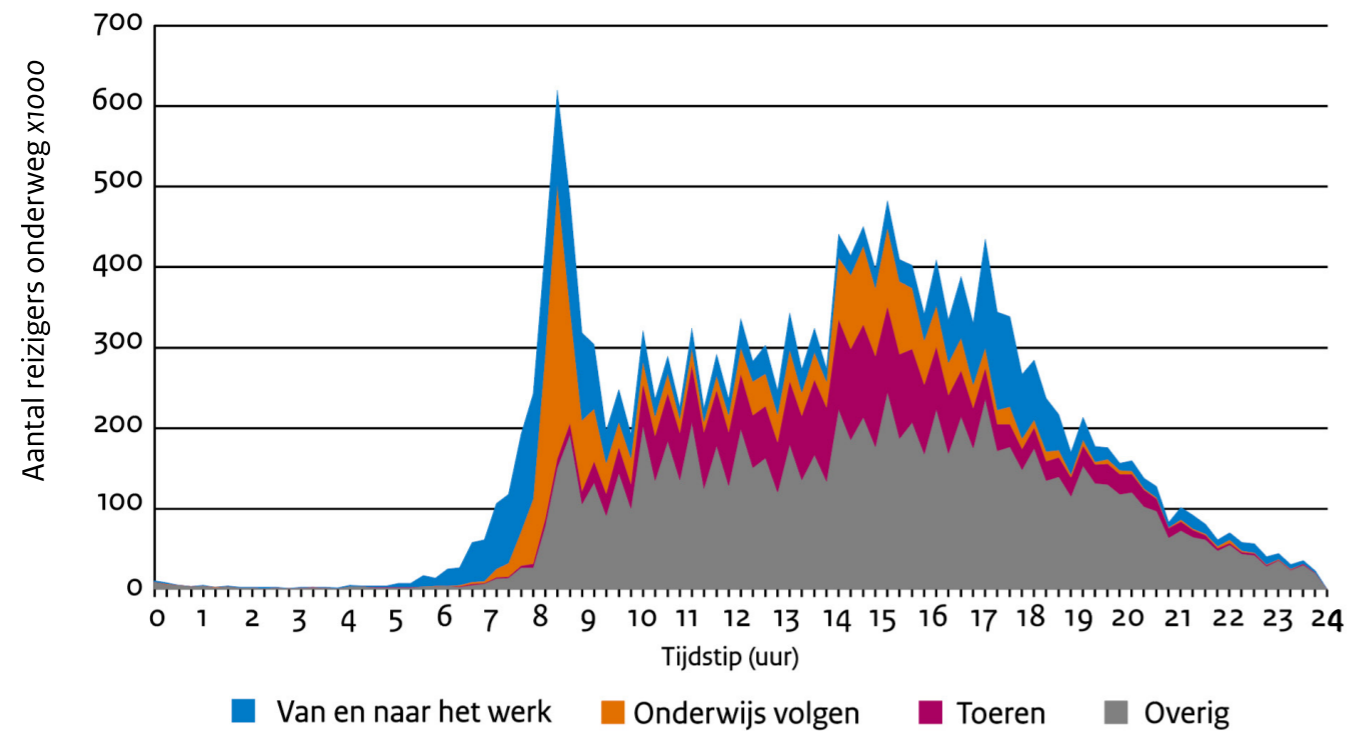
⁵ CBS, ODIN 2022

Op werkdagen ligt de piek in fietsgebruik tussen 8.00 en 8.30 uur

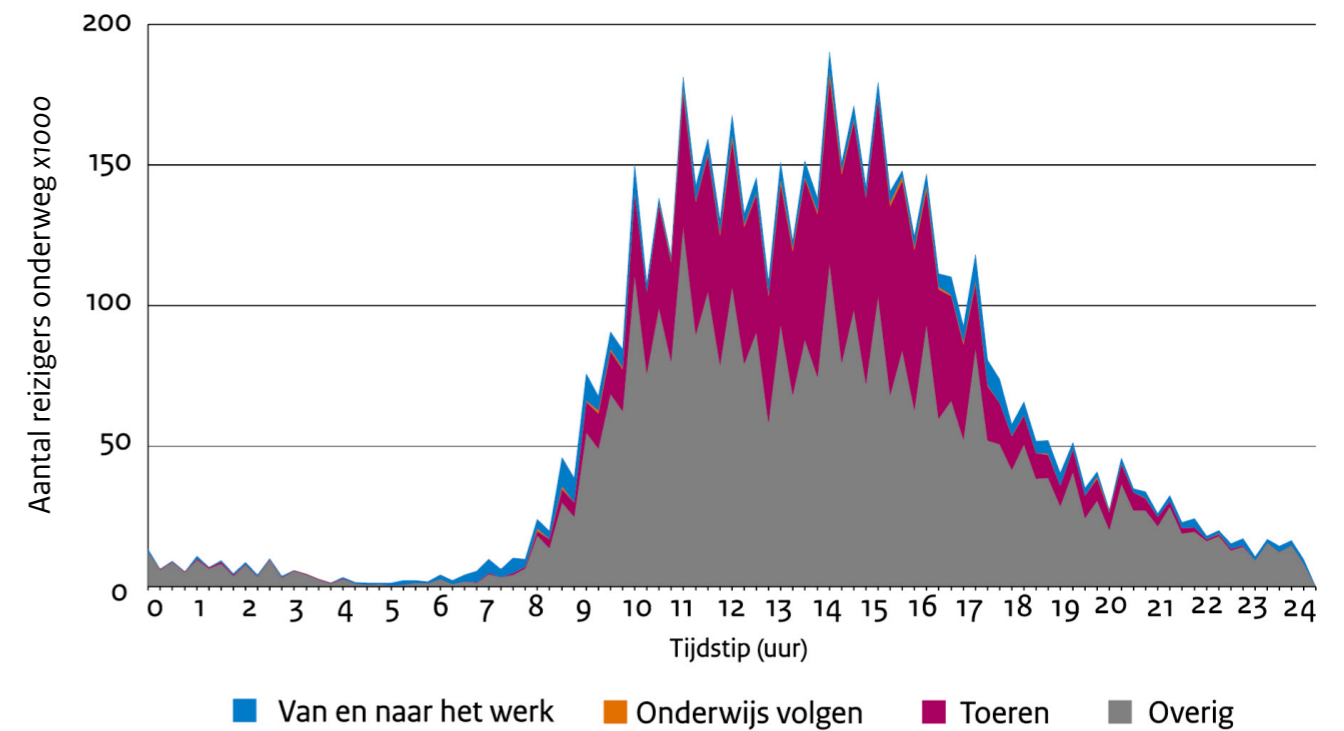
- Op een gemiddelde werkdag vertoont de ochtendspits een duidelijke piek in het fietsgebruik (zie figuur 10). Om 8.15 uur zijn de meeste fietsers tegelijk onderweg, het grootste deel (55%) voor onderwijs. Iets minder dan 1 op de 5 fietsers (19%) fietst op dat tijdstip naar het werk.
- In de middag is er een minder duidelijke piek. De middagpiek ligt voor het onderwijs tussen 14.00 en 15.30 uur, terwijl veel werkenden tussen 16.30 en 18.00 uur met de fiets onderweg zijn.
- In het weekend zijn er minder fietsers tegelijk onderweg en zijn er geen duidelijke pieken te zien (zie figuur 11). Relatief weinig mensen zijn in het weekend onderweg voor werk of onderwijs. Het aandeel fietstoeren is in het weekend relatief hoog tussen het einde van de ochtend en het einde van de middag.



Figuur 10: Aantal fietsers onderweg op een gemiddelde werkdag naar motief⁶



Figuur 11: Aantal fietsers onderweg op een gemiddelde weekenddag naar motief⁶

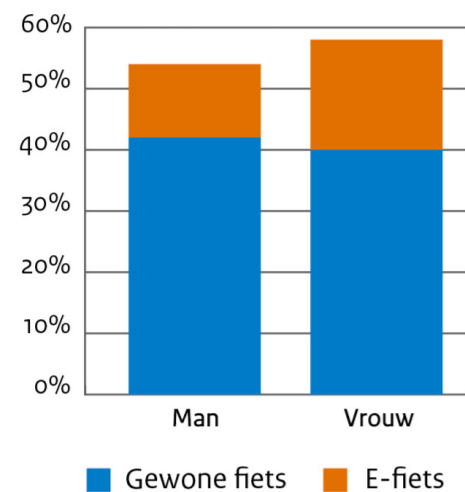


⁶ CBS, ODIN 2022

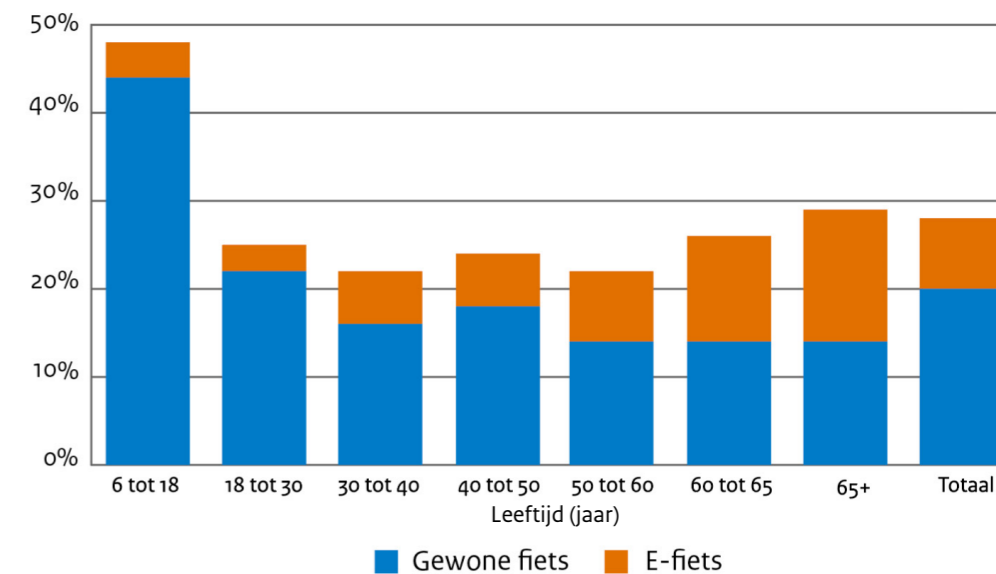
Vrouwen en jongeren fietsen het vaakst

- Vrouwen maken meer fietsverplaatsingen per jaar dan mannen (2,4 miljard tegenover 2,1 miljard). Voor vrouwen is het aandeel fiets in de verplaatsingen (29%) daardoor iets hoger dan voor mannen (27%) (zie figuur 12). Vooral in het e-fietsgebruik is er een verschil: vrouwen maken ruim de helft meer e-fietsverplaatsingen dan mannen.
- Kinderen (vanaf 6 jaar) verplaatsen zich vaker per fiets dan volwassenen. Kinderen tot 18 jaar leggen bijna de helft (48%) van hun verplaatsingen af per fiets. Mensen van 30-60 jaar fietsen relatief gezien het minst. Boven de 60 jaar loopt het aandeel van de fiets in de verplaatsingen weer iets op. Ook is het aandeel e-fiets het hoogst onder 60-plussers (zie figuur 13).

Figuur 12: Aandeel fiets in verplaatsingen per motief⁷



Figuur 13: Aandeel fiets in verplaatsingen naar leeftijdsklasse⁷

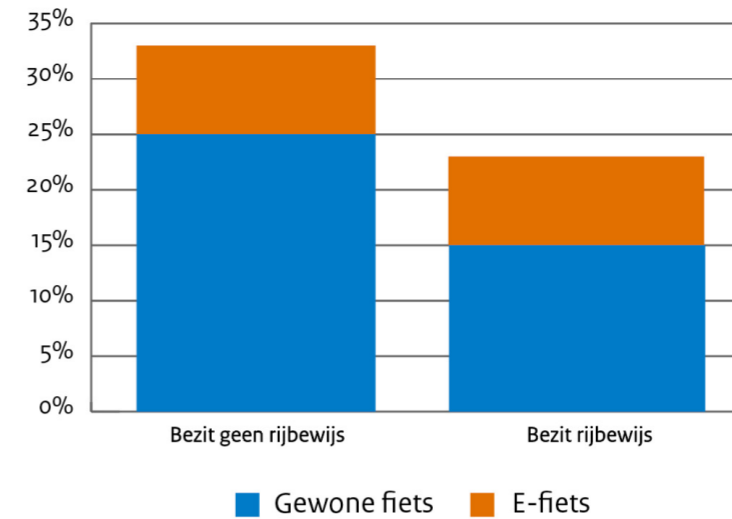


⁷ CBS, ODin 2022

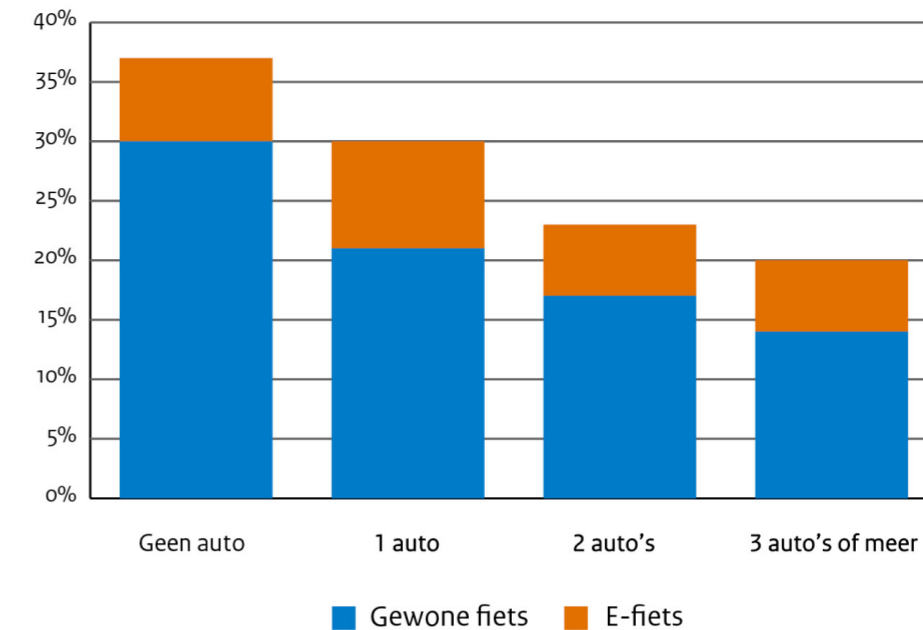
Mensen met mogelijkheden tot autogebruik fietsen minder

- Volwassenen zonder rijbewijs maken aanmerkelijk meer verplaatsingen per fiets dan volwassenen met een rijbewijs. Voor hen is het aandeel fiets bijna 1,5 keer zo hoog dan voor de rijbewijsbezitters. Het verschil heeft met name betrekking op de gewone fiets. Het aandeel e-fiets is in beide groepen nagenoeg gelijk (zie figuur 14).
- Naarmate er meer auto's beschikbaar zijn in een huishouden, gebruiken de leden van dat huishouden de fiets minder vaak. Bij huishoudens zonder auto's is het aandeel fiets het hoogst (37%), en bij huishoudens met 3 of meer auto's het laagst (20%) (zie figuur 15).

Figuur 14: Aandeel fiets in verplaatsingen naar rijbewijsbezit, enkel 18+⁸



Figuur 15: Aandeel fiets in verplaatsingen naar aantal auto's in het huishouden⁸

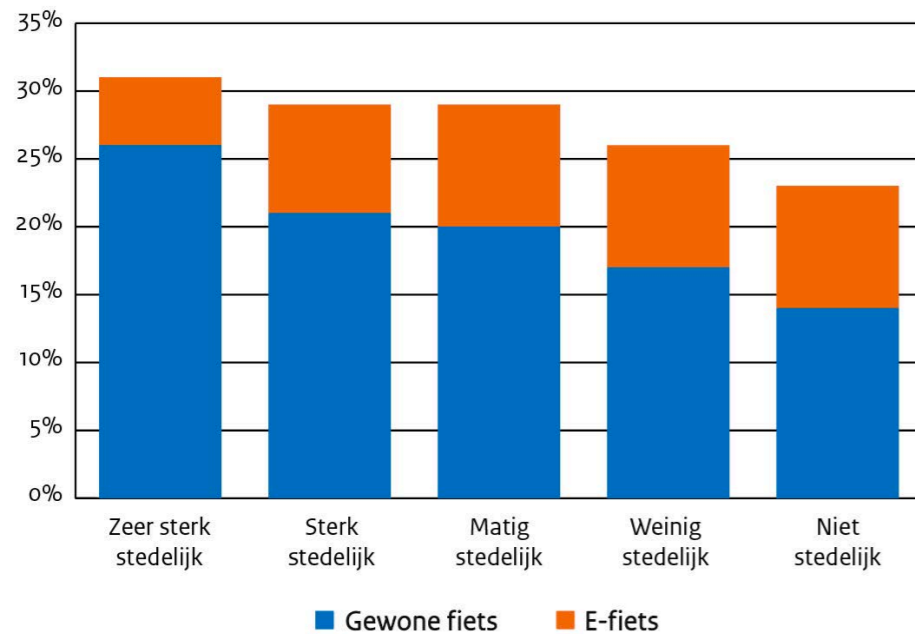


⁸ CBS, ODin 2022

Fietsen is populairder in stedelijk dan in niet-stedelijk gebied

- Mensen die in (zeer) sterk of matig stedelijke gebieden wonen, fietsen relatief meer dan mensen uit weinig of niet-stedelijke gebieden (zie figuur 16). Dit heeft onder andere te maken met de afstanden tot de bestemmingen, die in stedelijk gebied over het algemeen lager zijn dan elders.¹⁰ In zeer stedelijke gebieden is het aandeel van de e-fiets in de verplaatsingen het laagst en in weinig en niet-stedelijke gebieden het hoogst.
- Voor verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen speelt de fiets in sommige gemeenten een grotere rol dan in andere. Zo is het aandeel fiets binnen veel gemeenten in Limburg lager dan in de rest van Nederland (zie figuur 17).

Figuur 16: Aandeel fiets in verplaatsingen naar stedelijkheid⁹

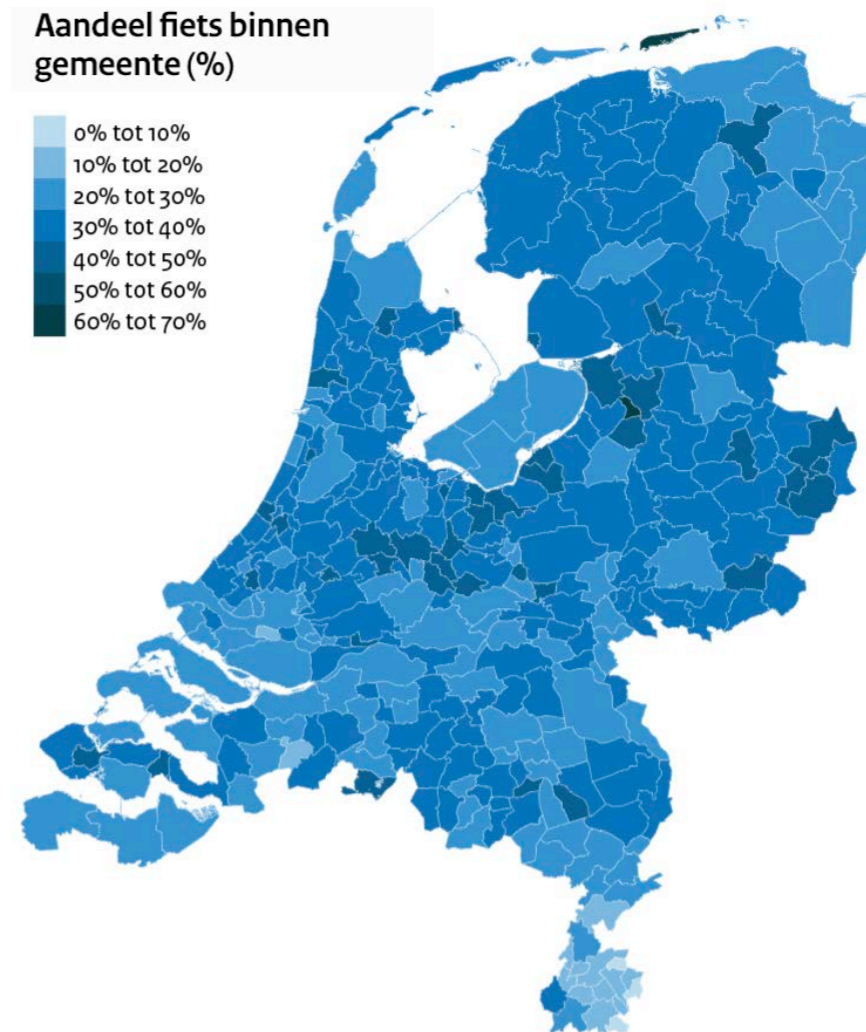


⁹ CBS, ODIN 2022

¹⁰ Zie bijvoorbeeld: Tillema, T., Jorritsma, P. en Harms, L. (2019). *Bevolkingsdaling en de effecten op de bereikbaarheid en de mobiliteit in Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

¹¹ CBS, ODIN 2020 t/m 2022

Figuur 17: Aandeel fiets in verplaatsingen binnen gemeente¹¹



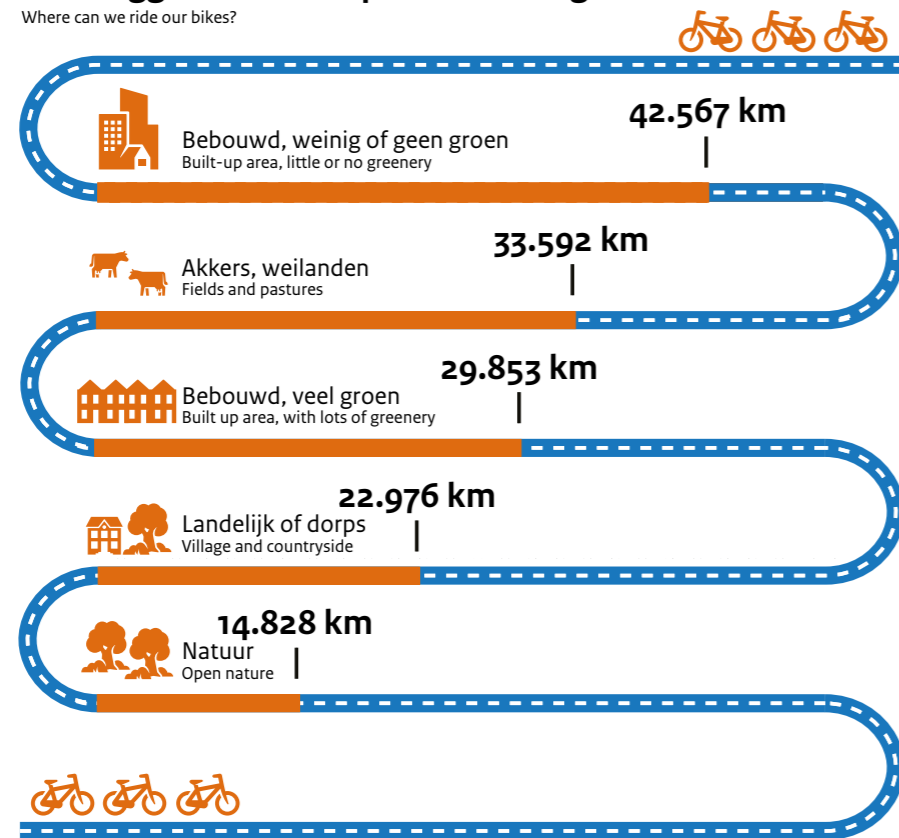
Nederland heeft 153.000 km aan fietspaden en fietswegen

- Een groot deel van het Nederlandse fietsnetwerk (28%) ligt in bebouwde gebieden met weinig of geen groen (zie figuur 18). Nog eens 20% bevindt zich in bebouwd gebied met veel groen. Bijna de helft van het fietsnetwerk (47%) bevindt zich dus in gebieden met weinig tot geen bebouwing (zoals akkers, weilanden en landelijke gebieden). Voor een klein deel van het Nederlandse fietsnetwerk (6%) is de omgeving niet bekend.
- Ongeveer 38.000 km van dit fietsnetwerk betreft solitaire (brom)fietspaden of (brom)fietspaden langs de weg. Bij het grootste deel van het netwerk gaat het om wegen waar ook auto's mogen rijden.

Figuur 18: Aantal km fietspad naar type omgeving¹²

Waar liggen onze fietspaden en -wegen?*

Where can we ride our bikes?

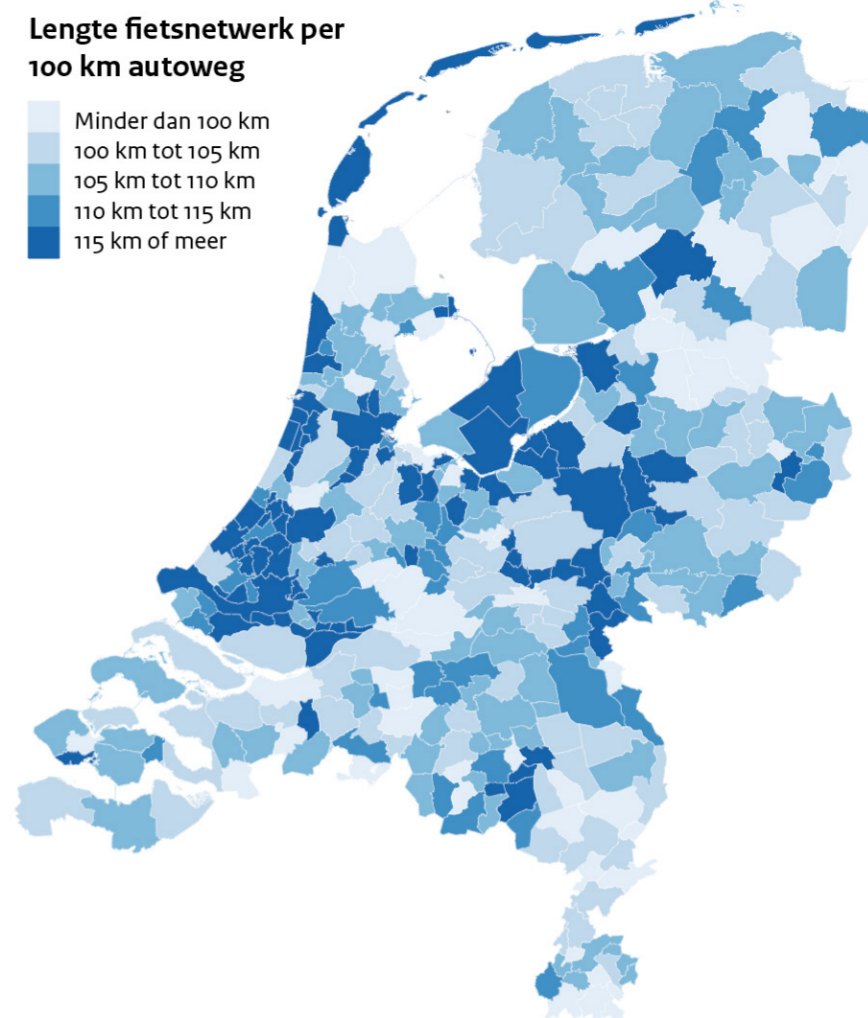


¹² CBS (2023). Nederland in cijfers 2023.

* Voor 8.884 km is het type omgeving onbekend

- In veel regio's in Nederland is de lengte van de paden en wegen waar fietsers welkom zijn, groter dan die voor wegen waar auto's mogen rijden (figuur 19). Dit geldt bijvoorbeeld voor grote delen van de Randstad en de Waddeneilanden, en in Flevoland, de Veluwe en de regio's Arnhem-Nijmegen en Eindhoven. Het omgekeerde, namelijk dat het fietsnetwerk kleiner is dan het autonetwerk, geldt voornamelijk voor delen van Limburg, Drenthe en Overijssel.

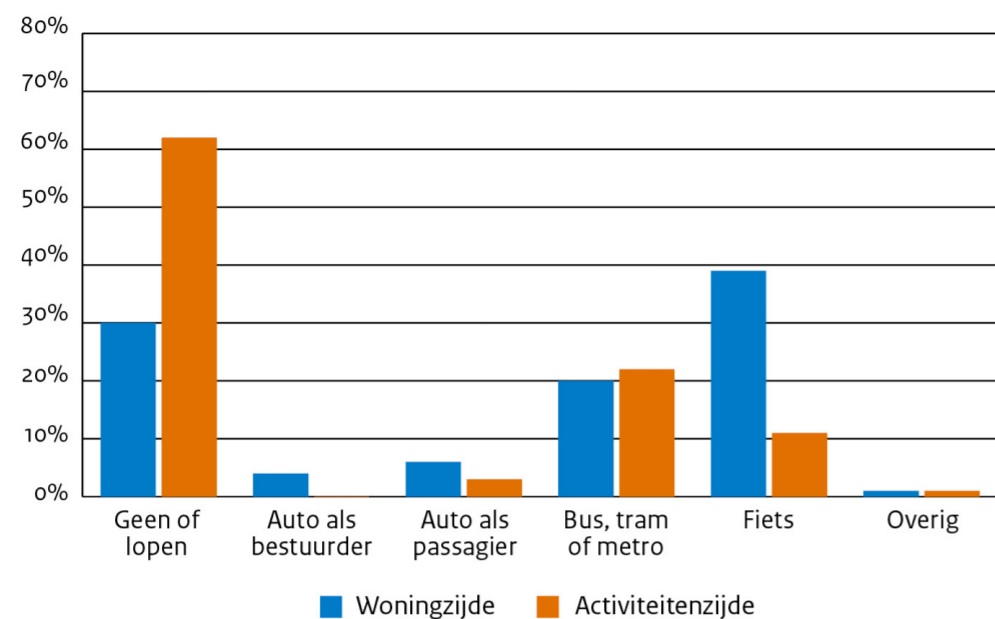
Figuur 19: Lengte fietsnetwerk per 100 km autoweg, 2022¹²



De fiets speelt een grote rol in het voor- en natransport van de trein aan de woningzijde

- Bij een verplaatsing met de trein als hoofdvervoerwijze gebruiken reizigers in ongeveer 40% van de gevallen de fiets in het voor- of natransport aan de woningzijde (zie figuur 20). Aan de activiteitszijde is het aandeel van de fiets veel lager (11%) omdat zij dan minder vaak een fiets ter beschikking hebben. Daar is lopen de belangrijkste vervoerwijze in het voor- en natransport.^{III}
- De fiets speelt een veel kleinere rol in het voor- en natransport van bus, tram of metro (btm) (zie figuur 21). Aan de woningzijde gebruiken reizigers in ongeveer 9% van de btm-verplaatsingen de fiets, aan de activiteitszijde in slechts 1% van de verplaatsingen. Dit komt vooral doordat de afstand van btm naar woning of bestemming vaak een stuk korter is dan in het geval van treinverplaatsingen. Het voor- of natransport bij btm-verplaatsingen gaat meestal te voet.

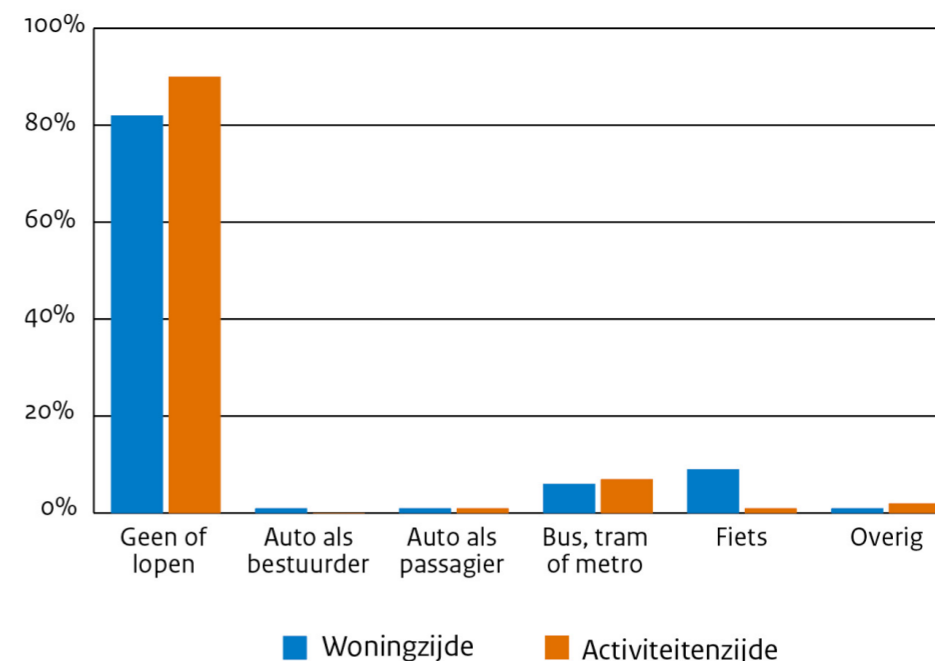
Figuur 20: Aandelen vervoerwijzen in het voor- en natransport van de trein aan woning- en activiteitszijde¹³



¹³ CBS, ODin 2022

^{III} In sommige gevallen rapporteren respondenten in het ODin geen voor- of natransport bij een ov-verplaatsing. We gaan ervan uit dat zij dan in veel gevallen onbedoeld de verplaatsing te voet niet vermelden. We nemen ov-verplaatsingen zonder voor- of natransport daarom samen met de ov-verplaatsingen waarbij mensen lopen in het voor- en natransport.

Figuur 21: Aandelen vervoerwijzen in het voor- en natransport van bus, tram of metro aan woning- activiteitszijde¹³



In Nederland zijn er 1,3 fietsen per inwoner

- Naar schatting waren er in 2021 in Nederland 23,9 miljoen fietsen op 17,8 miljoen inwoners (zie tabel 1). Dit komt neer op ongeveer 1,3 fietsen per inwoner van Nederland. Het aantal e-fietsen in Nederland is tussen 2017 en 2022 meer dan verdubbeld.
- Nederland is koploper bij zowel het fietsbezit (zie figuur 22) als het fietsgebruik (zie figuur 23). Het fietsgebruik als aandeel van alle verplaatsingen is hier veel hoger dan in andere landen. In Vlaanderen en Denemarken is het aandeel fiets in het totaal aantal verplaatsingen ook relatief hoog, maar lager dan in Nederland.

Tabel 1: Fietsenpark in Nederland (schatting BOVAG-RAI)*

Jaar	Totaal aantal fietsen in miljoen	E-fietsen in miljoen (% van totaal)
2000	17,8	
2005	18,0	
2006	18,0	
2007	18,0	
2008	18,0	
2009	19,0	
2010	20,0	
2011	20,8	
2012	22,3	1,0 (4%)
2013	22,3	1,0 (4%)
2014	22,5	1,2 (5%)
2015	22,7	1,3 (6%)
2016	22,8	1,4 (6%)
2017	22,8	1,8 (8%)
2018	22,9	2,1 (9%)
2019	22,9	2,4 (10%)
2020	23,1	2,9 (13%)
2021	23,4	3,4 (15%)
2022	23,9	3,8 (16%)

¹⁴ Fietsersbond (2019). Nederland fietsland. [🔗](#)

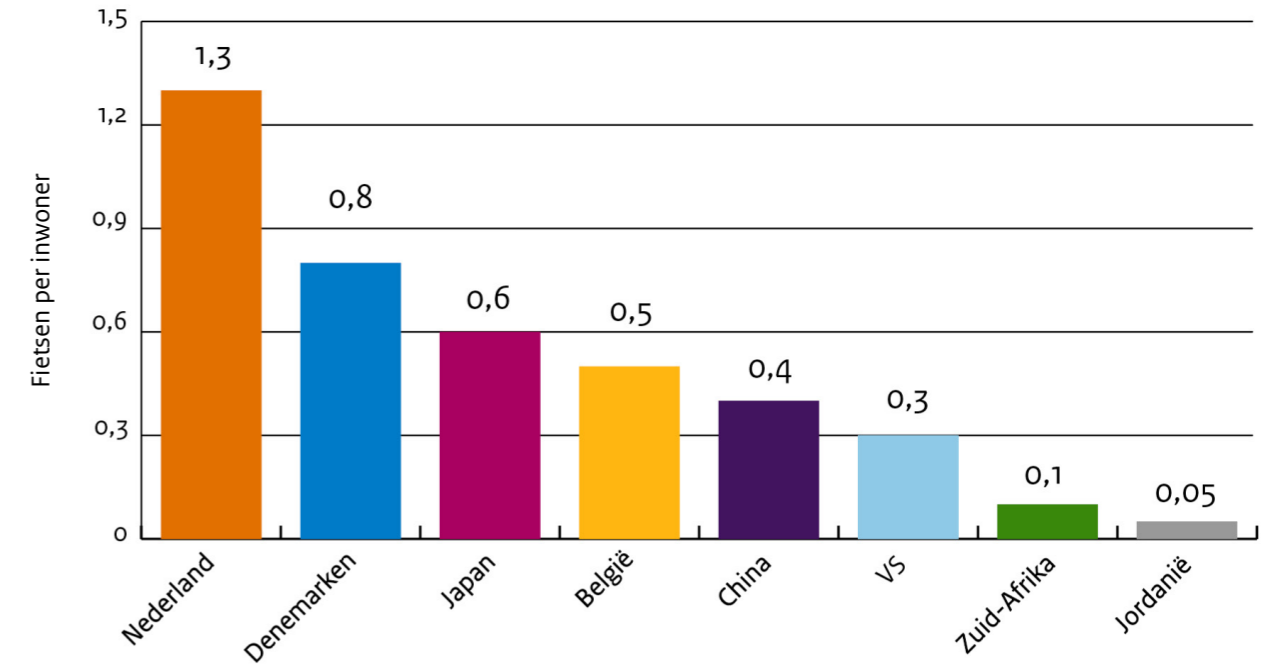
¹⁵ Goel, R., Goodman, A., Aldred, R., Nakamura, R., Tatak, L., et al. (2021). Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far? [🔗](#)

¹⁶ Christiansen & Baescu (2023). The Danish National Travel Survey Annual Statistical Report. [🔗](#)

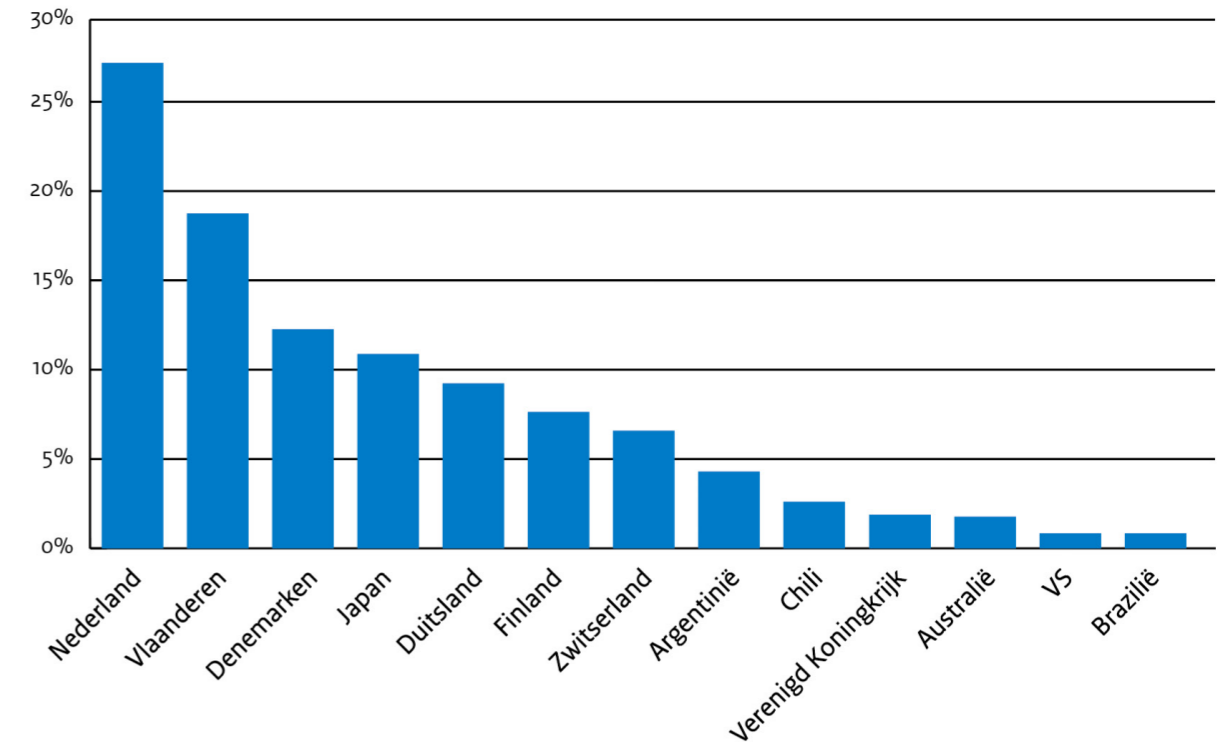
¹⁷ Vlaanderen departement mobiliteit en openbare werken (2023). Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2023. [🔗](#)

* BOVAG-RAI (2023). Mobiliteit in Cijfers Tweewielers 2023-2024. [🔗](#)

Figuur 22: Aantal fietsen per inwoner in verschillende landen¹⁴



Figuur 23: Aandeel fiets in verplaatsingen in verschillende landen^{15 16 17}



Aandeel auto en fiets voor verplaatsingen tot 7,5 km ongeveer even groot

- Een groot deel van de verplaatsingen per auto gaat over een afstand die ook met de fiets is af te leggen (zie tabel 2). Hierbij geldt dat bij de keuze voor een vervoerwijze er nog andere redenen dan de afstand meespelen.
- In 2022 was ruim een derde van de autoverplaatsingen (35%) korter dan 5 km; het gaat hierbij om 2,4 miljard verplaatsingen.
- Ongeveer de helft van de autoverplaatsingen (49%) is korter dan 7,5 km en twee derde (66%) is korter dan 15 km.
- Meer dan 80% van de verplaatsingen met de gewone fiets gaat over een afstand van minder dan 5 km. Iets minder dan 10% van de e-fietsverplaatsingen is langer dan 15 km.

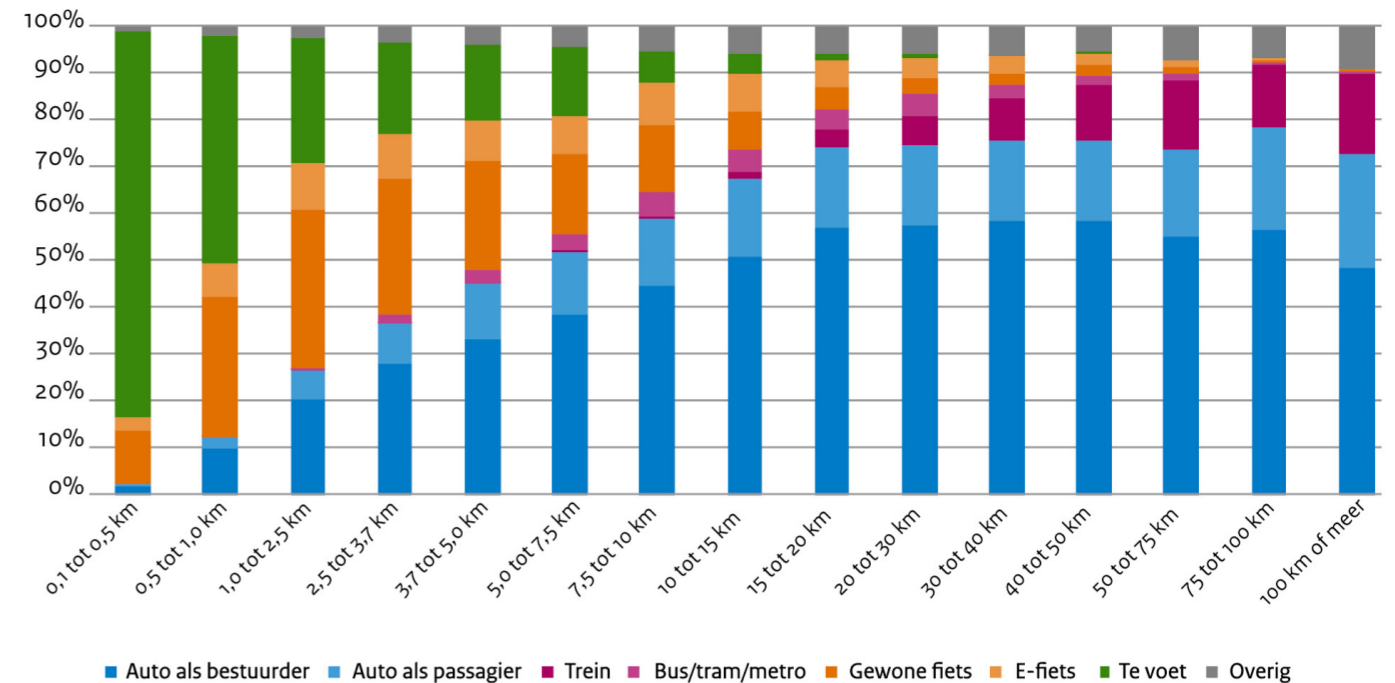
Tabel 2: Aantal auto- en fietsverplaatsingen tot 5, 7,5 en 15 km¹⁸

		tot 5 km	tot 7,5 km	tot 15 km
Autobestuurder	Miljard verplaatsingen (vpl)	1,8	2,6	3,5
	Aandeel van alle autobestuurderverplaatsingen	35%	49%	67%
Autopassagier	Miljard vpl	0,6	0,8	1,1
	Aandeel van alle autopassagierverplaatsingen	34%	48%	66%
Totaal auto	Miljard vpl	2,4	3,4	4,6
	Aandeel van alle autoverplaatsingen	35%	49%	66%
Gewone fiets	Miljard vpl	2,7	3,0	3,2
	Aandeel van alle gewone fietsverplaatsingen	82%	91%	97%
Elektrische fiets	Miljard vpl	0,8	1,0	1,1
	Aandeel van alle elektrische fietsverplaatsingen	66%	78%	91%
Totaal fiets	Miljard vpl	3,5	4,0	4,3
	Aandeel van alle fiets verplaatsingen	77%	88%	96%

¹⁸ CBS, ODIN 2022

- Voor verplaatsingen tot 1 km is lopen het populairst (zie figuur 24¹⁸). Bij verplaatsingen tussen de 1 en 3,7 km heeft de fiets (fiets en e-fiets samen) het grootste aandeel. Voor langere verplaatsingen is de auto het populairst.
- 69% van alle verplaatsingen in Nederland is korter dan 7,5 km. 37% van deze verplaatsingen leggen Nederlanders per fiets af, en een bijna even groot aandeel (36%) per auto.

Figuur 24: Aandelen vervoerwijzen in verplaatsingen per afstandsklasse





Trends en ontwikkelingen

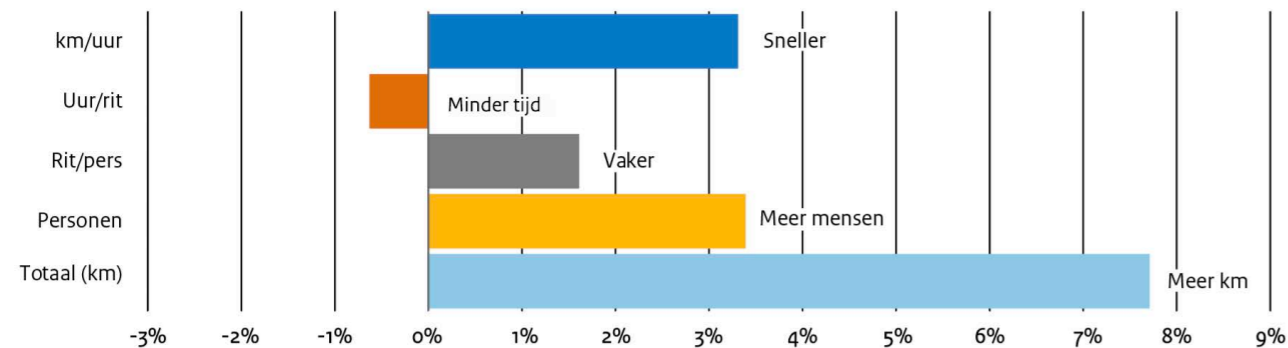


In dit hoofdstuk schetsen we een aantal trends en ontwikkelingen voor de fiets in het algemeen. In hoofdstuk 3 doen we dat specifiek voor de e-fiets.

Afgelegde fietsafstand nam tussen 2012 en 2019 met bijna 8% toe

- Tussen 2012 en 2019 nam de totale afstand die Nederlanders per fiets afleggen, met bijna 8% toe (zie figuur 25^{IV}). Een belangrijke verklaring voor deze toename is de bevolkingsontwikkeling. Daarnaast is de gemiddelde reissnelheid toegenomen doordat meer mensen zijn overgestapt van de gewone op de elektrische fiets. Ook is afgelegde fietsafstand toegenomen doordat mensen in 2019 vaker de fiets pakten dan in 2012. Doordat mensen per fietsrit gemiddeld wel iets minder lang onderweg zijn, wordt de afstandsgroei enigszins gedempt.

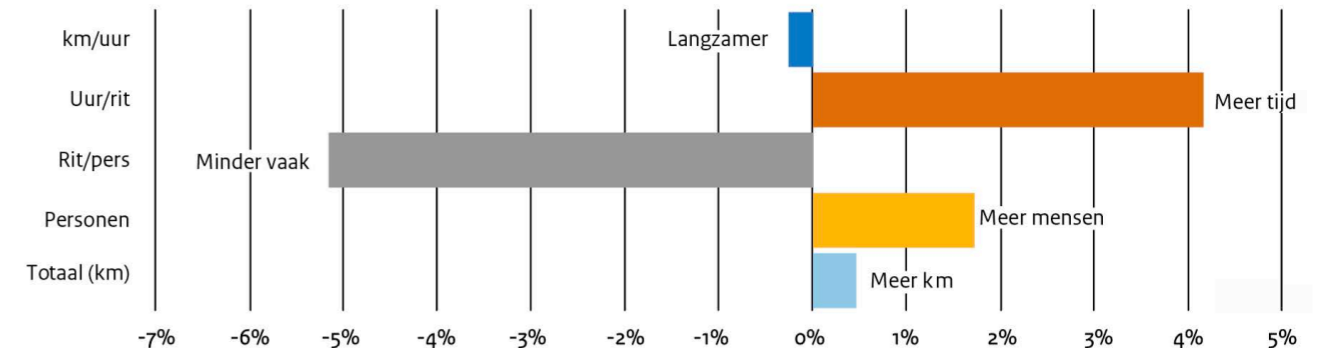
Figuur 25: Decompositie 1 totaal afgelegde afstand met de fiets (gewone fiets en elektrische fiets samen), 2012-2019¹⁹



Bijdrage aan afstandsgroei fiets totaal (gewone fiets en e-fiets samen) 2012-2019 (procent-punt)

- Tussen 2019 en 2022 nam de afstand die Nederlanders per fiets afleggen, met iets minder dan 1% toe (zie figuur 26). Nederlanders fietsen minder vaak, maar leggen per fietsrit wel langere afstanden af (zij fietsen iets langzamer, maar wel veel langer). De afname van de fietsfrequentie heeft te maken met een afname van het aantal ritten voor de motieven woon-werk en onderwijs. De bevolkingsontwikkeling zorgde daarentegen voor een toename van de afgelegde fietsafstand. Ook ontwikkelen de gewone en de elektrische fiets zich in deze periode anders. De met de gewone fiets afgelegde afstand nam tussen 2019 en 2022 met bijna 17% af, terwijl de met de e-fiets afgelegde afstand met ruim 55% toenam.

Figuur 26: Decompositie totaal afgelegde afstand met de fiets (gewone fiets en elektrische fiets samen), 2019-2022¹⁹



Bijdrage aan afstandsgroei fiets totaal (gewone fiets en e-fiets samen) 2019-2022 (procent-punt)

^{IV} Met een decompositie ontrafelen we de ontwikkeling van de afgelegde afstand uiteen in verschillende componenten. Zo wordt duidelijk op welke manier verschillende componenten bijdragen aan die ontwikkeling. We onderscheiden de componenten reissnelheid (km/uur), reisduur per rit (uur/rit), frequentie waarmee Nederlanders fietsen (rit/pers) en de bevolkingsontwikkeling (aantal personen). Zie voor meer informatie het Mobiliteitsbeeld 2023 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

¹⁹ CBS trendmodel. Boonstra, H. J., & Van den Brakel, J. (2023). Modelling mobility trends - update including 2022 ODIN data and Covid effects. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

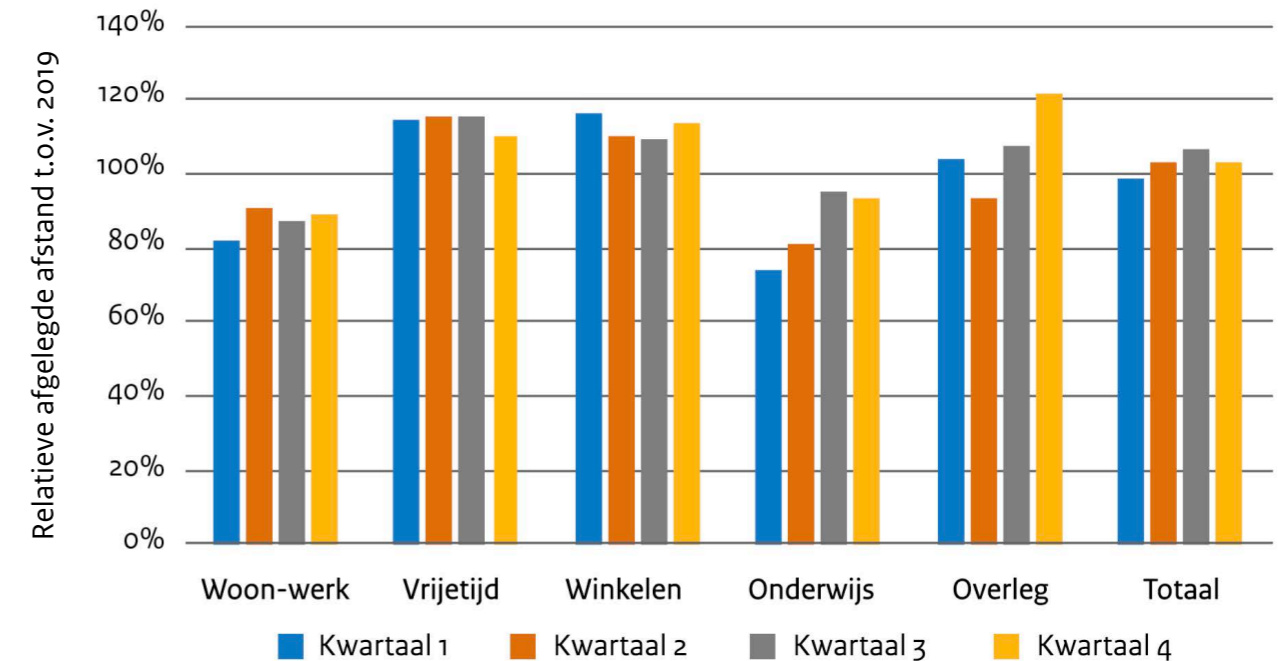
Fietsgebruik steeg iets na afschaffen laatste coronamaatregelen

- Medio maart 2022 werden de laatste coronamaatregelen afgeschaft. In het eerste kwartaal van dat jaar lag de met de fiets afgelegde afstand nog iets lager dan in dezelfde periode in 2019, maar in de drie kwartalen erna nam deze iets toe (zie figuur 27).
- Voor woon-werk- en onderwijsmotieven reizen Nederlanders in alle kwartalen in 2022 nog minder met de fiets dan in 2019. Voor woon-werk ligt het fietsgebruik vanaf het tweede kwartaal in 2022 wel weer iets dichterbij het niveau van 2019 dan in het eerste kwartaal. Voor onderwijs is dit ook geval, al neemt het fietsgebruik hier vooral toe vanaf het derde kwartaal (de start van het nieuwe onderwijsjaar).

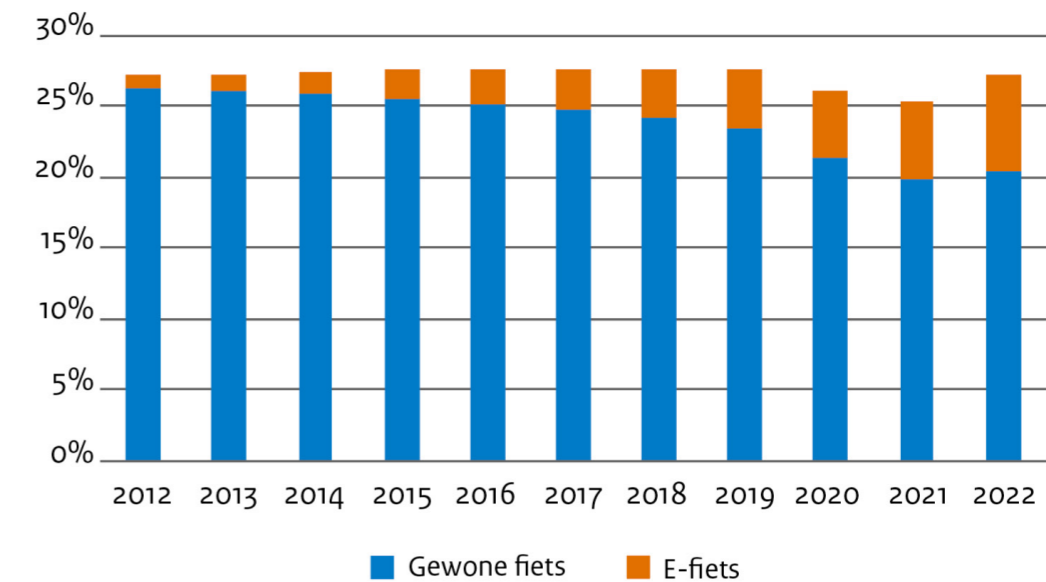
Het aandeel fiets is relatief stabiel

- Het aandeel van de met de fiets afgelegde ritten is relatief stabiel over de tijd (zie figuur 28)^V. Tijdens de COVID-jaren 2020 en 2021 nam het aandeel iets af, maar in 2022 is dat weer nagenoeg gelijk aan dat van vóór de pandemie. Deze ontwikkeling is gecorrigeerd voor kortetermijnfluctuaties zoals weersinvloeden.
- Er is duidelijke verschuiving van de gewone fiets naar de e-fiets. Hoewel het totale aandeel van de fiets stabiel is over de tijd, neemt het aandeel van de e-fiets toe en dat van de gewone fiets af. Ging in 2012 ongeveer 1% van alle ritten per e-fiets, in 2022 is dit aandeel toegenomen tot ongeveer 7%.

Figuur 27: Ontwikkeling afgelegde afstand met de fiets in 2022 ten opzichte van 2019²⁰



Figuur 28: Ontwikkeling aandeel fiets in ritten 2012 t/m 2022²¹



²⁰ CBS, ODIN 2019 & 2022

²¹ CBS trendmodel. Boonstra, H. J., & Van den Brakel, J. (2023). Modelling mobility trends - update including 2022 ODIN data and Covid effects. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

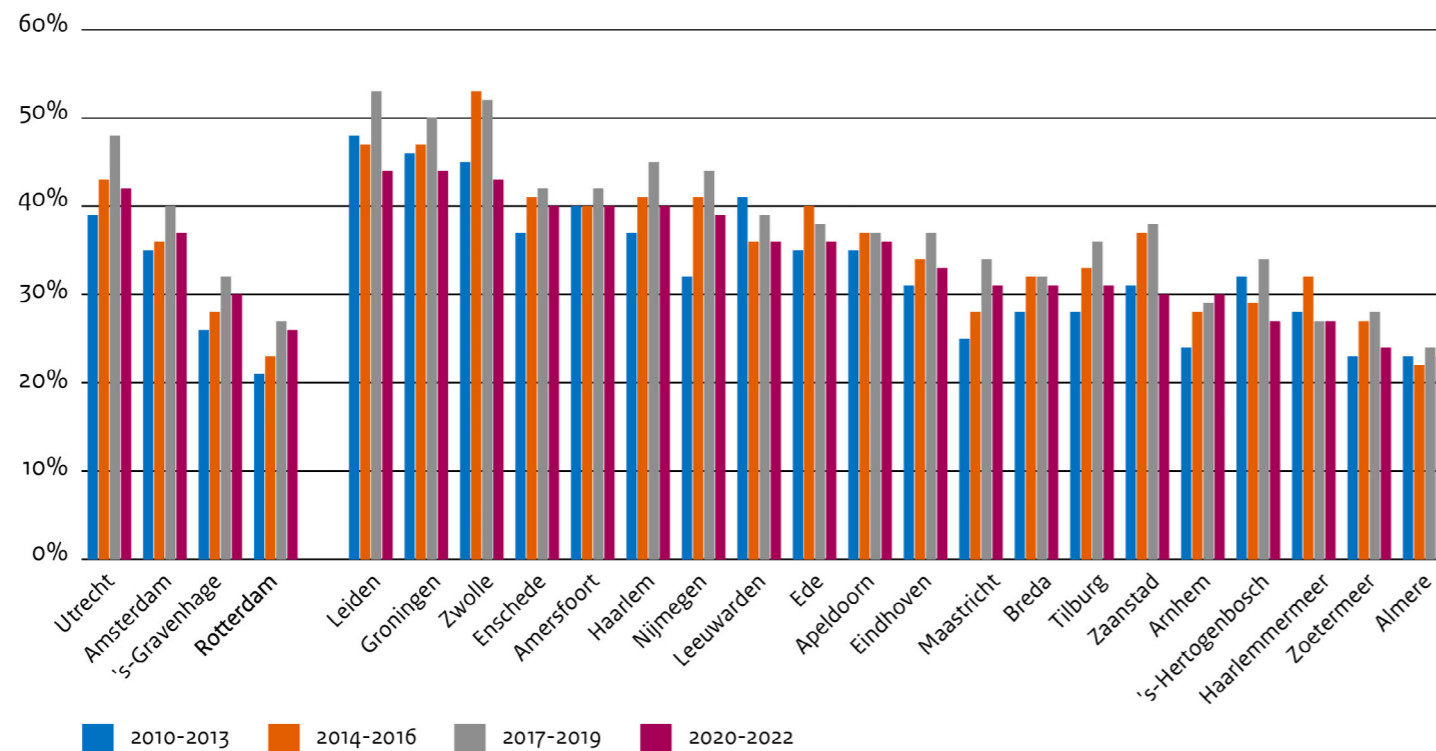
^V We baseren ons hier op een trendmodel van het CBS, waarin onder andere wordt gecorrigeerd voor kortetermijnfluctuaties zoals weersinvloeden. Dit model heeft betrekking op ritten.

Het aandeel fiets voor verplaatsingen in de stad in grote gemeenten is iets afgenomen sinds de pandemie

- In de vier grote gemeenten (G4) steeg het aandeel van de fiets voor verplaatsingen in de stad in de jaren voorafgaand aan de pandemie. In de periode 2020-2022 ligt dit aandeel weer iets lager (zie figuur 29), met name doordat mensen vaker zijn gaan lopen voor verplaatsingen binnen de stad (niet in figuur). In de meeste grote gemeenten ligt het aandeel actieve mobiliteit (fietsen en lopen) in de periode 2020-2022 daardoor hoger dan in perioden daarvoor.
- Ook in andere grote gemeenten neemt het aandeel fiets voor verplaatsingen binnen de stad af. Ook in deze steden is het aandeel lopen sinds de pandemie fors toegenomen.

- Van de G4 is Utrecht de gemeente waar inwoners relatief gezien het vaakst fietsen. Hoewel het aandeel iets is afgenomen, leggen inwoners meer dan 4 op de 10 (42%) verplaatsingen binnen de stad met de fiets af.
- In de andere drie gemeenten van de G4 fietsen de inwoners minder vaak. Dit hangt onder andere samen met de aanwezigheid van een tram- en metrosysteem in deze steden. Utrecht heeft alleen een tramsysteem, met een beperkter aantal lijnen dan het tramsysteem in de andere drie gemeenten.
- Net als vóór de pandemie fietsen inwoners van Leiden, Groningen en Zwolle relatief gezien het vaakst.

Figuur 29: Ontwikkeling aandeel fiets voor binnenstedelijke verplaatsingen in de 24 grootste gemeenten (qua inwonertal)²²



²² CBS, OViN 2010 t/ 2017 en ODiN 2018 t/m 2022.

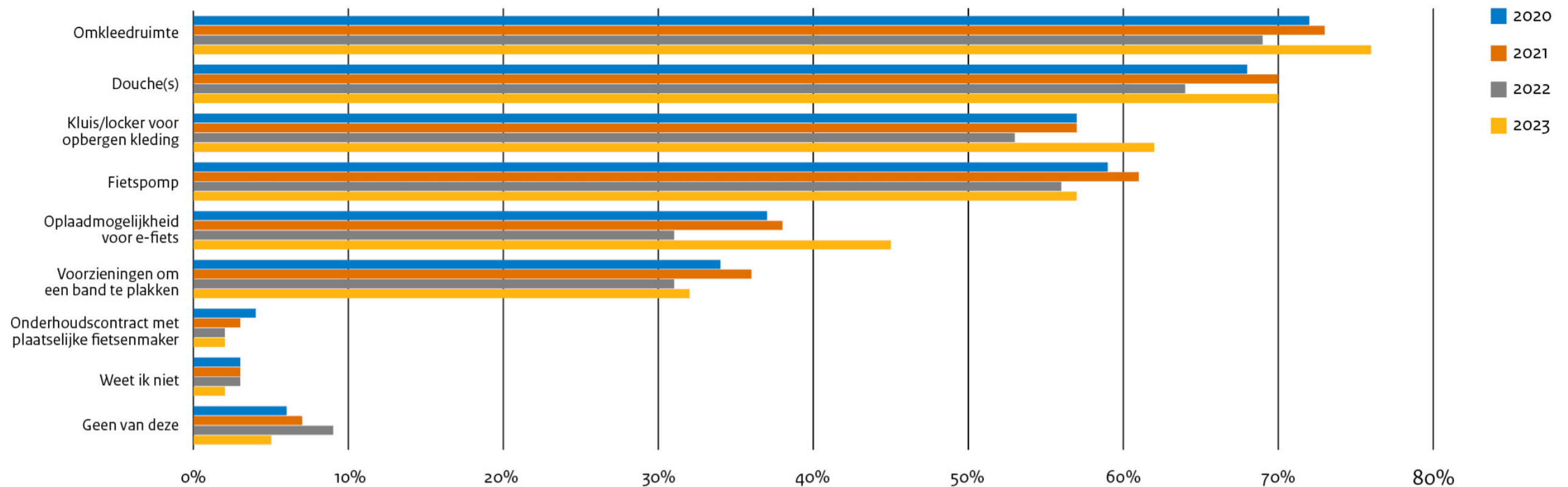


Aantal werkgevers (met 100+ werknemers) die een aanschafvergoeding voor de fiets biedt, neemt toe

- In 2023 biedt 57% van de werkgevers met meer dan 100 werknemers een aanschafvergoeding voor de (e-)fiets. Dit aandeel is hoger dan in 2020, toen het op 51% lag.
- Ook het aantal werkgevers dat een leasefietsregeling aanbiedt is toegenomen, van 10% in 2020 tot 16% in 2023.
- Werknemers kunnen de fiets vrijwel altijd op het eigen terrein van de werkgever stallen. Meestal is er een eigen overdekte fietsenstalling (62%), minder vaak gaat het om een onoverdekte (29%) of semi-overdekte (21%) fietsenstalling.

- De grootte van de stallingsruimte is echter niet altijd toereikend. Drie kwart (73%) van de werkgevers heeft altijd voldoende stallingsruimte voor fietsers. Slechts 1% van de werkgevers geeft aan geen geschikte mogelijkheid te hebben voor stalling op eigen terrein.
- Bijna alle werkgevers (95%) hebben voorzieningen voor werknemers die op de fiets naar het werk komen. In de meeste gevallen gaat het om omkleedruimtes en douche(s) (zie figuur 30).

Figuur 30: Voorzieningen die beschikbaar zijn voor werknemers die met de fiets naar het werk komen²³

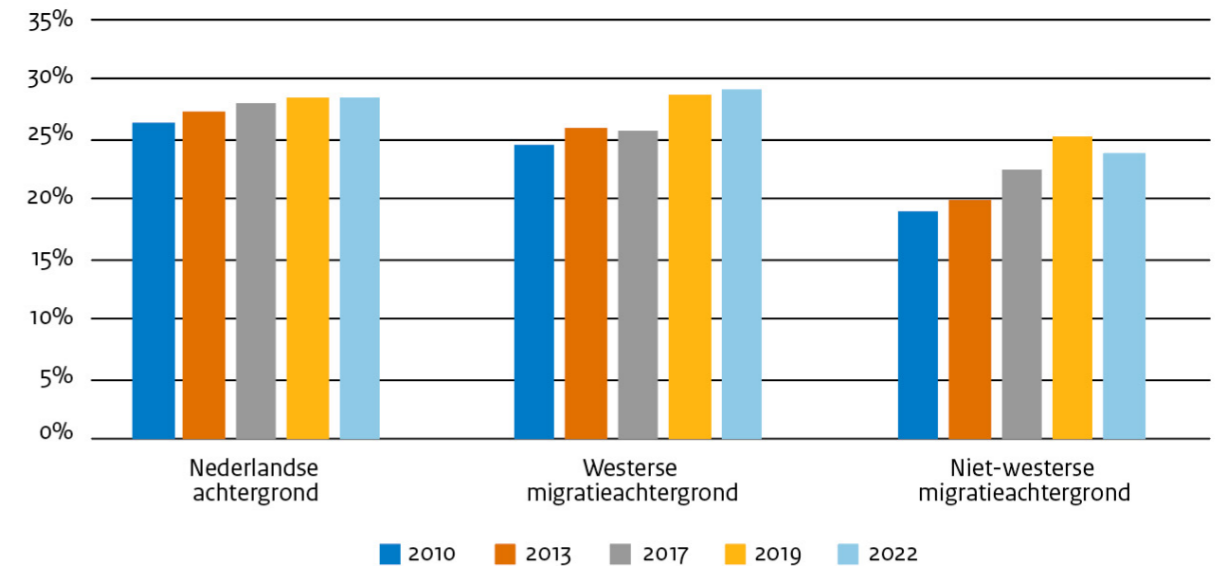


²³ IenW (2023). *Werkgeversenquête 2023. Onderzoek onder werkgevers over stimuleren duurzaam reisgedrag werknemers*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat / I&O Research.

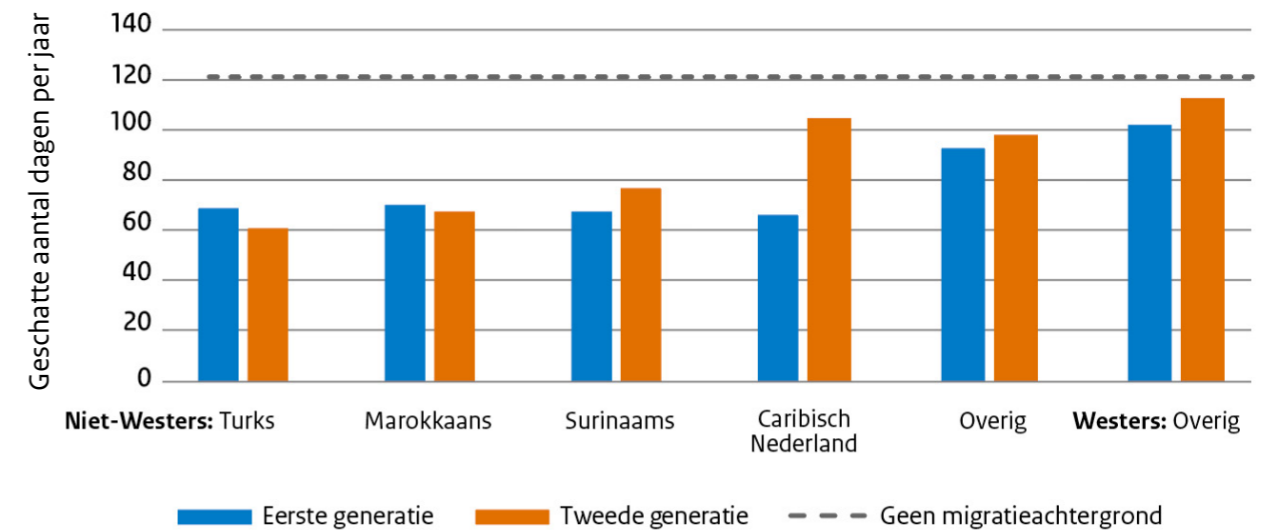
Nederlanders met een westerse migratieachtergrond fietsen relatief gezien even veel als Nederlanders zonder migratieachtergrond

- Het verschil in het aandeel fietsen tussen mensen met een Nederlandse achtergrond en mensen met een migratieachtergrond is sinds 2010 kleiner geworden. Voor Nederlanders met een westerse migratieachtergrond ligt het aandeel fietsen in 2022 zelfs net iets boven dat voor Nederlanders zonder migratieachtergrond (zie figuur 31).
- Ook bij mensen met een niet-westerse migratieachtergrond nam het aandeel fietsen voor de pandemie toe, al is het sindsdien weer iets afgenomen. Het aandeel fietsen ligt voor deze groep nog duidelijk lager dan voor andere Nederlanders.
- Ondanks dat het aandeel fiets voor Nederlanders met een westerse migratieachtergrond iets hoger ligt dan voor Nederlanders zonder migratieachtergrond, fietsen zij in absolute zin iets minder vaak (zie figuur 32). Dat komt doordat Nederlanders met een migratieachtergrond in totaal minder verplaatsingen maken dan Nederlanders zonder migratieachtergrond. Nederlanders met een Turkse, Marokkaanse of Surinaamse achtergrond fietsen het minst vaak.

Figuur 31: Aandeel fiets in verplaatsingen naar migratieachtergrond²⁴



Figuur 32: Aantal dagen fietsgebruik per jaar naar migratieachtergrond^{25 VI}



²⁴ CBS, OViN 2010, 2013 & 2017 en ODin 2019 & 2022

²⁵ Durand, A., Huang, A., Zijlstra, T., & Alonso-González, M. (2023). *Multiculturele diversiteit in mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM).

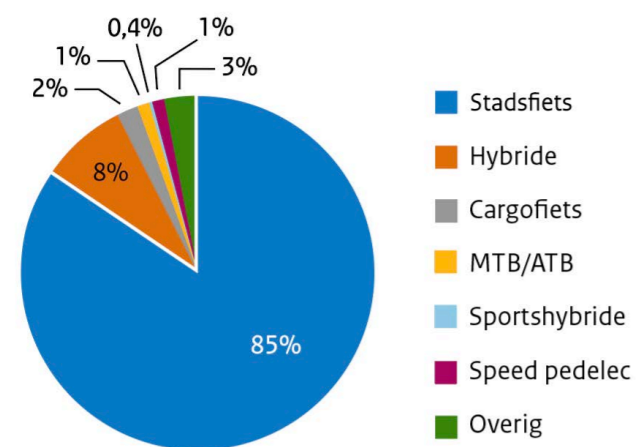
^{VI} Eerste generatie: geboren buiten Nederland. Tweede generatie: geboren in Nederland, maar (één van) beide ouders geboren buiten Nederland

3 (Ontwikkelingen) Elektrische fietsen

Meer dan de helft van de nieuw verkochte fietsen is een e-fiets

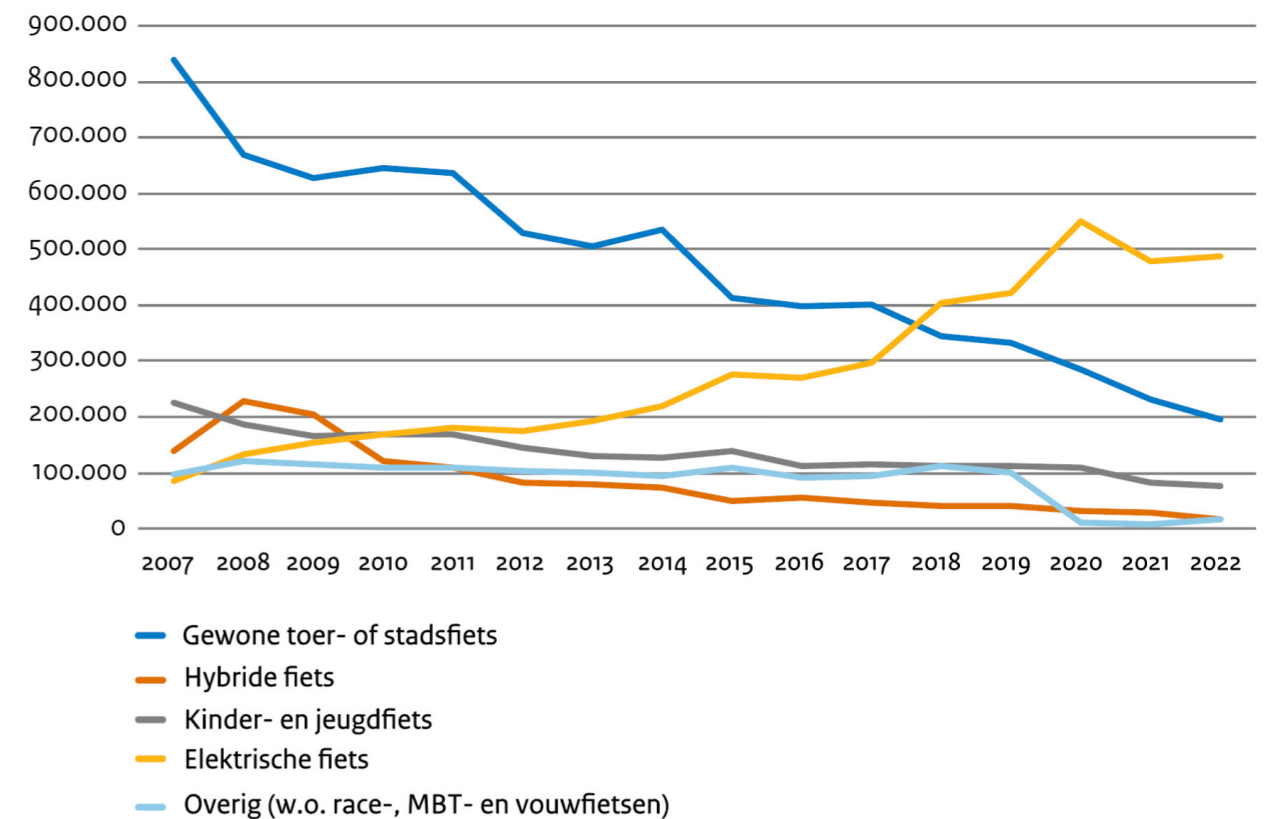
- Sinds 2018 worden er meer nieuwe elektrische fietsen verkocht dan gewone stads- of toerfietsen (zie figuur 33).
- Na een piek in coronajaar 2020, daalde de e-fietsverkoop weer iets in 2021. Dit had onder andere te maken met leveringsproblemen.
- Een nieuwe e-fiets kostte in 2022 gemiddeld €2.489,-.
- Het overgrote deel van de nieuwe e-fietsverkoop (85%) betreft een stadsfiets (zie figuur 34). Een klein deel betreft speciale typen e-fiets, zoals cargofietsen (2%) of mountainbikes (1%).
- In 2022 werden er 4.370 speed pedelecs verkocht. Daarmee is het aandeel van dit type fiets in de totale e-fietsverkoop ongeveer 1%.

Figuur 34: Aandeel typen e-fietsen in nieuwe e-fietsverkoop 2022²⁶



²⁶ BOVAG-RAI (2023). Fietsverkoop 2022.

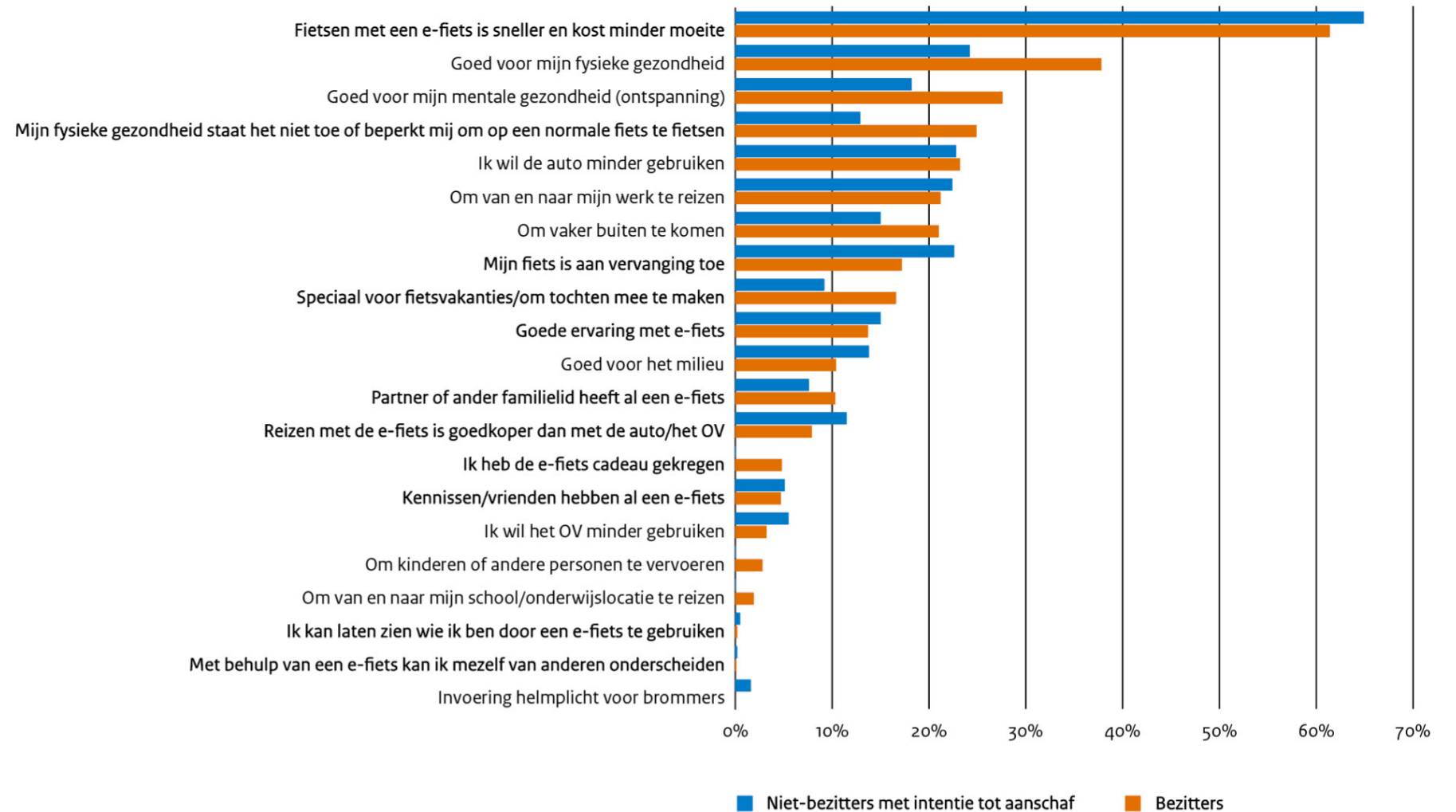
Figuur 33: Ontwikkeling nieuwe fietsverkoop 2007-2022²⁶



Sneller en met minder moeite kunnen verplaatsen is belangrijkste reden voor aanschaf e-fiets

- Mensen die al een elektrische fiets hebben, vinden het zich sneller en met minder moeite kunnen verplaatsen veruit de belangrijkste reden om een e-fiets aan te schaffen (zie figuur 35). De 3 daaropvolgende redenen hangen samen met de gezondheid. Bijna 40% van de e-fietsbezitters kocht de e-fiets omdat deze goed zou zijn voor de fysieke gezondheid. Voor bijna 3 op de 10 bezitters (28%) was de betekenis voor de mentale gezondheid een belangrijke reden om de fiets aan te schaffen. Tot slot geeft een kwart van de bezitters aan vanwege de fysieke gezondheid niet of slechts beperkt een gewone fiets te kunnen gebruiken.
- Ook onder niet-bezitters die van plan zijn om in de toekomst een e-fiets aan te schaffen (39% van de niet-bezitters in 2021), is het sneller en met minder moeite kunnen reizen de belangrijkste reden om de aanschaf te overwegen. Redenen die te maken hebben met de gezondheid zijn voor deze groep minder belangrijk dan voor degenen die al een e-fiets bezitten. Dit verschil is mogelijk (deels) te verklaren doordat de huidige e-fietsbezitters gemiddeld ouder zijn dan de niet-bezitters. Dit maakt het aannemelijk dat zij relatief gezien vaker met gezondheidsproblemen kampen.

Figuur 35: Redenen om een e-fiets aan te schaffen²⁷



²⁷ De Haas & Huang (2022). Aanschaf en gebruik van de elektrische fiets. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

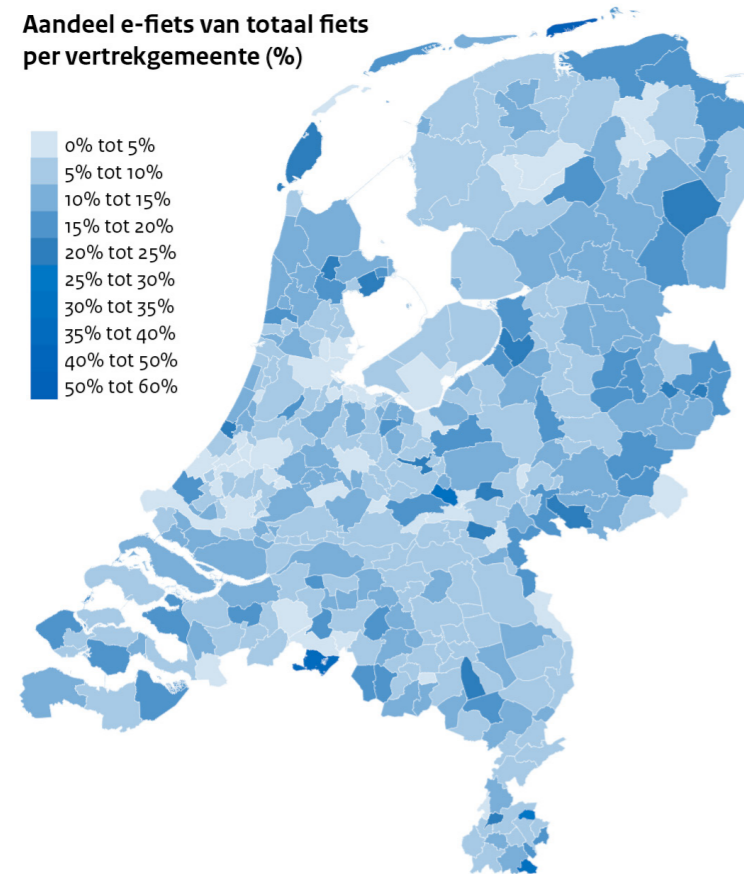
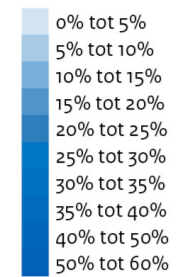
Aandeel e-fiets neemt in hele land toe

- In het hele land is het aandeel e-fiets in alle fietsverplaatsingen de afgelopen jaren toegenomen (zie figuur 36).
- De e-fiets speelt niet in alle delen van het land een even grote rol. Buiten de Randstad is het aandeel e-fiets in alle fietsverplaatsingen in veel gemeenten hoger dan binnen de Randstad.

Figuur 36: Aandeel e-fiets in alle fietsverplaatsingen naar vertrekgemeente²⁸

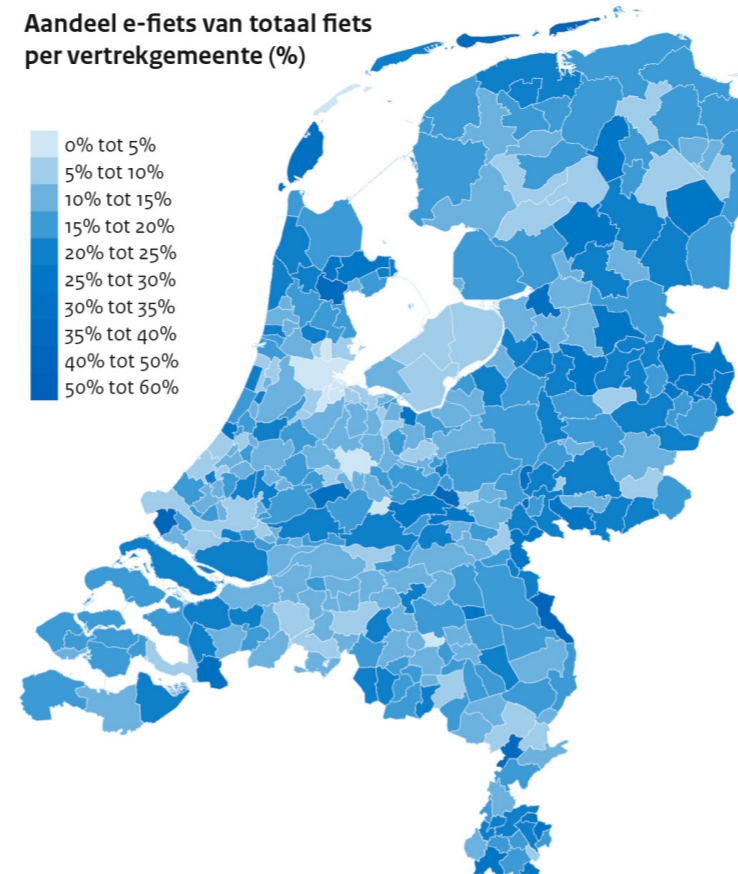
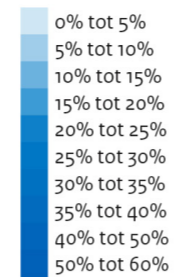
2014-2016

Aandeel e-fiets van totaal fiets
per vertrekgemeente (%)



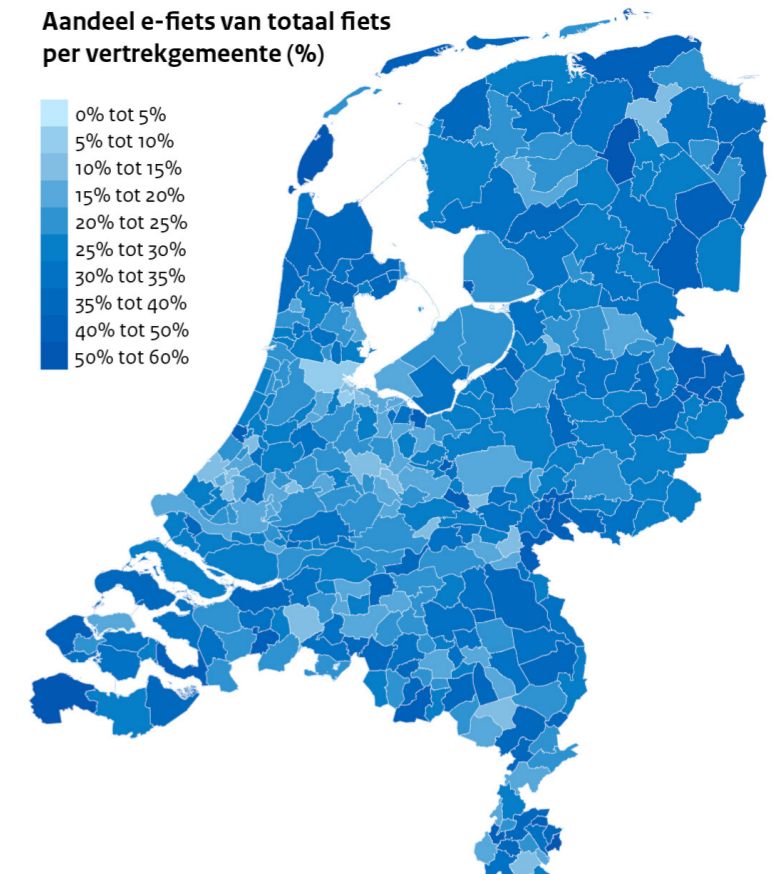
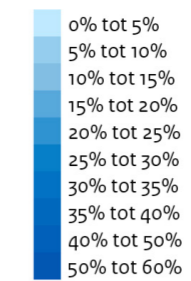
2017-2019

Aandeel e-fiets van totaal fiets
per vertrekgemeente (%)



2020-2022

Aandeel e-fiets van totaal fiets
per vertrekgemeente (%)



²⁸ CBS, OViN 2010 t/m 2017 en ODIN 2018 t/m 2022

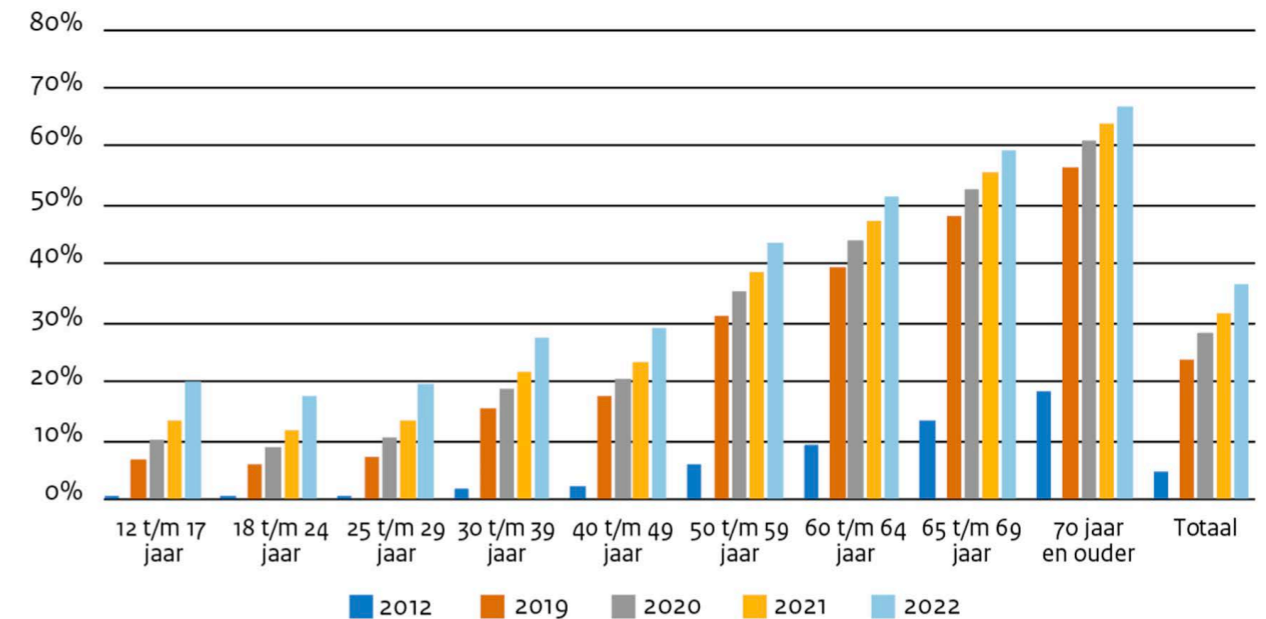
Aandeel e-fiets neemt onder alle leeftijdsgroepen toe

- Tussen 2012 en 2022 nam het aandeel e-fiets in de totaal afgelegde fietsafstand toe van 5% naar 37% (zie figuur 37). Onder de oudere leeftijdsgroepen was de toename relatief gezien kleiner dan onder jongere leeftijdsgroepen. Toch is het aandeel e-fiets in de totaal afgelegde fietsafstand onder ouderen nog steeds hoger dan onder jongere leeftijdsgroepen.
- Tussen 2019 en 2022 nam het aandeel e-fiets in de totaal afgelegde fietsafstand onder 70+-ers relatief gezien met ongeveer 18% toe. Onder 12-17-jarigen en 18-24-jarigen was die toename relatief gezien veel groter. Voor beide groepen verdrievoudigde het aandeel e-fiets namelijk bijna.

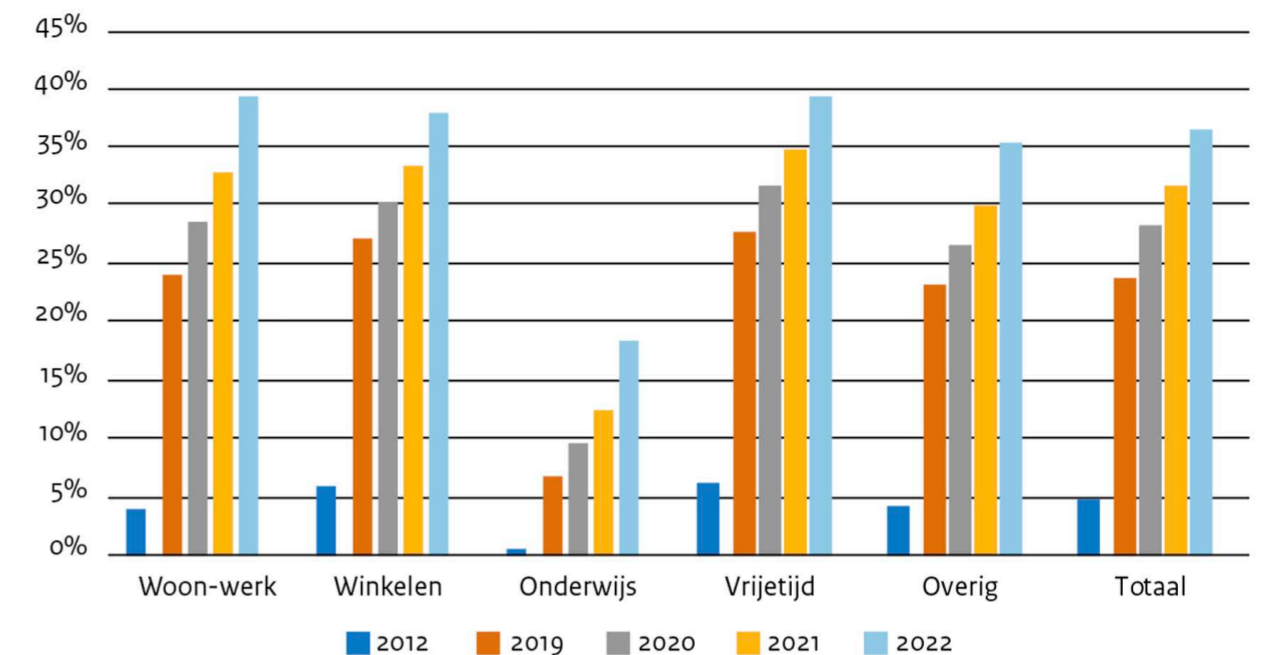
Rol e-fiets relatief gezien het grootst voor woon-werk en vrijetijd

- Het aandeel e-fiets in de totale fietsafstand was in 2022 het hoogst voor de reismotieven woon-werk (40%) en vrije tijd (40%) (zie figuur 38). Voor het motief winkelen lag het aandeel daar met 38% net iets onder.
- Hoewel het aandeel e-fiets in de fietsafstand voor onderwijs in 2022 nog relatief laag was (18%), groeit dit aandeel relatief gezien hard. In 2012 gebruikten Nederlanders de e-fiets voor onderwijs nog nauwelijks, en in 2022 was het aandeel van de e-fiets in de totale fietsafstand voor dit motief ruim 2,5 keer zo hoog als in 2019.

Figuur 37: Aandeel e-fiets in totaal afgelegde fietsafstand naar leeftijd²⁹



Figuur 38: Aandeel e-fiets in totaal afgelegde fietsafstand naar motief²⁹



²⁹ CBS trendmodel. Boonstra, H. J., & Van den Brakel, J. (2023). Modelling mobility trends - update including 2022 ODIN data and Covid effects. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

4 (Maatschappelijke) Effecten van fietsgebruik



Fietsen is goed voor de gezondheid

- Mensen die wandelen of fietsen naar het werk, hebben een significant verlaagd risico op sterfte (alle aandoeningen) en op cardiovasculaire aandoeningen en diabetes³⁰. (Figuur 39) toont de resultaten van een meta-analyse van 23 prospectieve cohortstudies met in totaal meer dan 500.000 deelnemers.
- Zelfs bij intensief en langdurig actief reizen in situaties met veel luchtverontreiniging blijkt uit Health impact assessment (HIA) studies dat de gezondheidsbaten op de lange termijn groter zijn dan de gezondheidsrisico's^{31, 32, 33, 34}.
- Onderzoeken tonen aan dat mensen met een actieve vervoerwijze een beter mentaal welzijn hebben^{35, 36}.
- Actief reizen van en naar school wordt ook positief geassocieerd met onderwijsresultaten en schoolplezier van tieners³⁷.

Fietsen hangt samen met positieve gevoelens

- Een groot deel (72%) van de Nederlanders ervaart het reizen met de fiets als ontspannend (zie figuur 40). Enkel voor het reizen te voet is dit aandeel groter (76%).
- Mensen die naar het werk fietsen of wandelen, zijn vaker tevreden, minder gestrest, meer ontspannen en beleven meer vrijheid dan mensen die dat met de auto doen.^{39, 40}

³⁰ Dinu M., Pagliai G., Macchi C., Sofi F. (2019). Active Commuting and Multiple Health Outcomes: A Systematic Review and Meta-Analysis. [🔗](#)

³¹ Nijland, H. (2017). Fietsen leidt tot langer en gezond leven. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving. [🔗](#)

³² Mueller N., Rojas-Rueda D., Cole-Hunter T., de Nazelle A., Dons E., Gerike R., et al. (2015). Health impact assessment of active transportation: A systematic review. [🔗](#)

³³ De Hartog, J.J., Boogaard, H., Nijland, H., Hoek, G. (2010). Do the health benefits of cycling outweigh the risks? [🔗](#)

³⁴ Tainio M., de Nazelle A., Götschi T., Kahlmeier S., Rojas-Rueda D., Nieuwenhuijsen M.J. et al. (2016). Can air pollution negate the health benefits of cycling and walking? [🔗](#)

³⁵ Avila-Palencia I., De Nazelle A., Cole-Hunter T., Donaire-Gonzalez D., Jerrett M., Rodriguez D., Nieuwenhuijsen M. (2017). The relationship between bicycle commuting and perceived stress: a cross-sectional study. [🔗](#)

³⁶ Stark, J., Meschik, M., Singleton, P. A., & Schützhofer, B. (2018). Active school travel, attitudes and psychological well-being of children. [🔗](#)

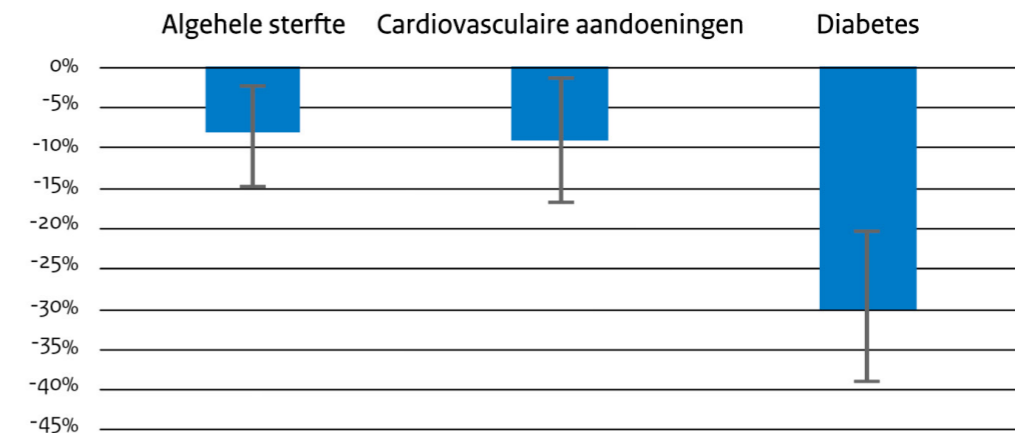
³⁷ Jussila, J.J., Pulakka, A., Halonen, J.J., Salo, P., Allaouat, S., Mikkonen, S., Lanki, T. (2023). Are active school transport and leisure-time physical activity associated with performance and wellbeing at secondary school? A population-based study. [🔗](#)

³⁸ KiM, Mobiliteitspanel Nederland (MPN) 2022. [🔗](#)

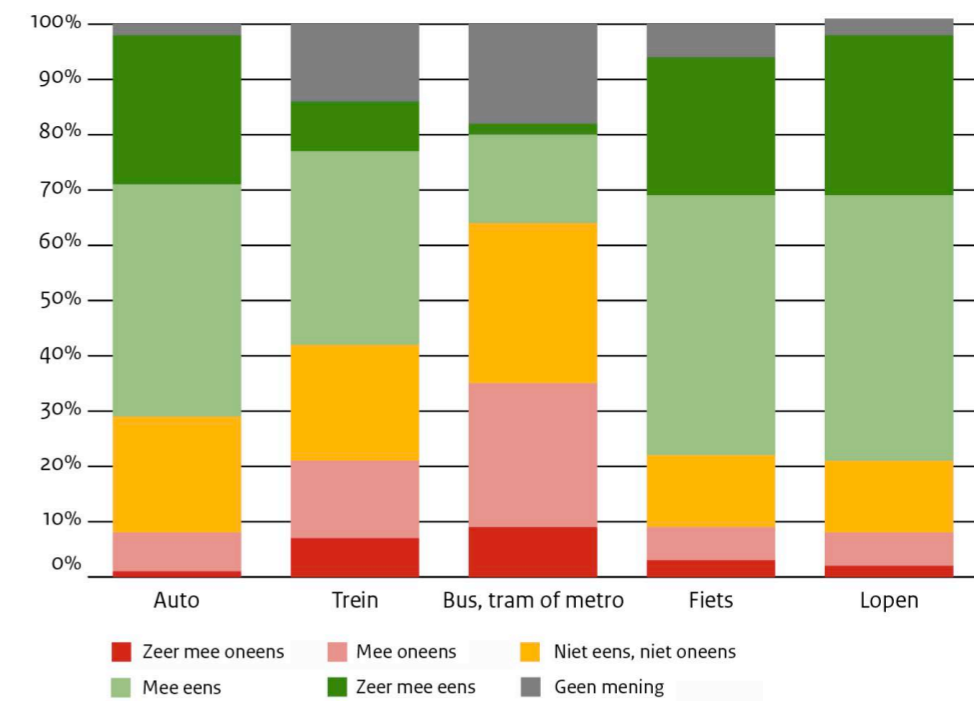
³⁹ Singleton, P.A. (2019). Walking (and cycling) to well-being: Modal and other determinants of subjective well-being during the commute. [🔗](#)

⁴⁰ Willis, D.P., Manaugh, K., El-Geneidy, A. (2013). Uniquely Satisfied: Exploring Cyclist Trip Satisfaction. [🔗](#)

Figuur 39: Verlaagd risico op sterfte en het optreden van cardiovasculaire aandoeningen en diabetes, inclusief 95%-betrouwbaarheidsinterval³⁰



Figuur 40: Antwoord op stelling 'Gebruik van deze vervoerwijze vind ik ontspannend'³⁸



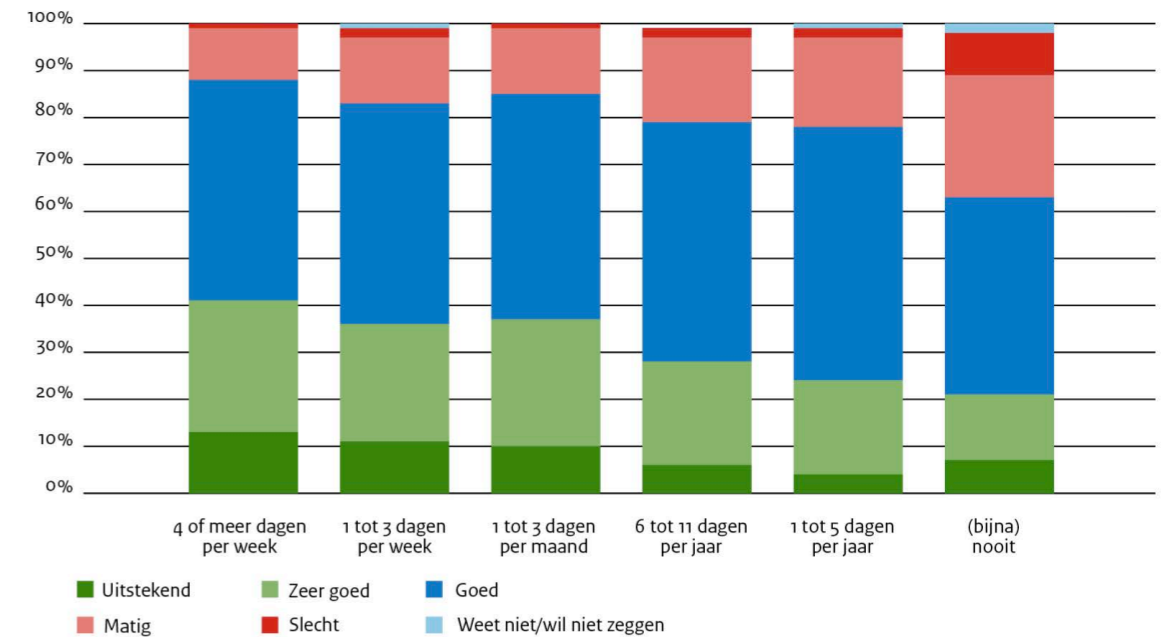
Hoogfrequente fietsers ervaren eigen gezondheid als beter dan laagfrequente fietsers

- Ruim 4 op de 10 (41%) hoogfrequente fietsers (4 of meer dagen per week) ervaren de eigen gezondheid als uitstekend of zeer goed (zie figuur 41).
- In eerder onderzoek concludeerde het KiM dat meer fietsen ertoe leidt dat mensen hun gezondheid als positiever ervaren⁴¹.

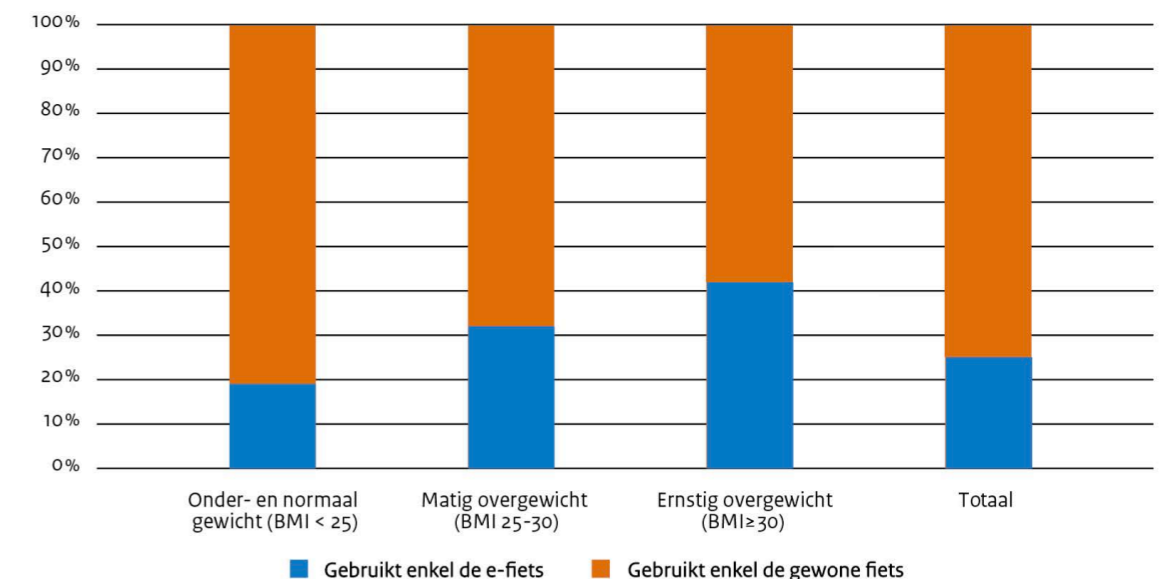
Mensen met overgewicht (BMI ≥ 25) maken vaker gebruik van de e-fiets dan mensen met een onder- of normaal gewicht (BMI < 25)

- Ruim 4 op de 10 (42%) mensen met ernstig overgewicht (BMI ≥ 30) gebruiken enkel de e-fiets. Voor mensen met een BMI onder de 25 ligt dit aandeel, met 19%, ruim twee keer zo laag (zie figuur 42).
- Op basis van deze gegevens is het niet mogelijk uitspraken te doen over de causaliteit tussen (e-)fietsgebruik en BMI. Uit eerder KiM-onderzoek kwam wel een correlatie maar geen causaal verband tussen gewicht en (e-)fietsgebruik.⁴²

Figuur 41: Ervaren gezondheid naar frequentie fietsgebruik⁴¹



Figuur 42: Verdeling mensen (12 jaar en ouder) die enkel een e-fiets gebruiken en die enkel een gewone fiets gebruiken naar gewichtsklasse^{*42}



* Ongeveer 6% van de mensen in het RIVM-onderzoek gebruikt zowel de gewone fiets als de e-fiets of een speed-pedelec. Deze groep zit niet in de figuur doordat informatie over de BMI ontbreekt. De kolom 'Totaal' is gecorrigeerd voor deze groep

⁴¹ KiM, Mobiliteitspanel Nederland (MPN) 2022.

⁴² de Haas, M. (2021). Het verband tussen gezondheid en actief reizen. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

⁴³ RIVM (2022). Factsheet Elektrisch fietsen in Nederland.

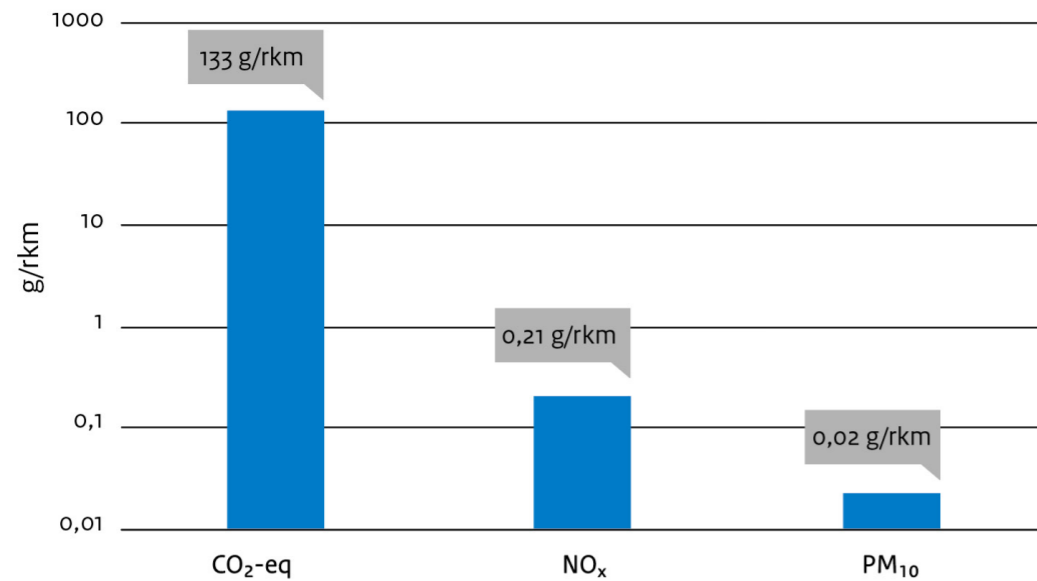
Een verschuiving van auto naar fiets bespaart broeikasgassen en betekent schonere lucht

- Voor iedere kilometer die iemand met de fiets aflegt in plaats van met de auto, wordt gemiddeld 133 g CO₂, 0,21 g NO_x en 20 mg fijnstof (PM10) bespaard (zie figuur 43).^{VII}
- In 2022 maakten Nederlanders bijna 3,5 miljard autoritten korter dan 7,5 km, waarbij zij in totaal ongeveer 11,6 miljard km aflegden.

Een verschuiving van auto naar fiets bespaart ruimte

- Een rijdende fiets neemt 28 keer minder ruimte in beslag dan een rijdende auto (zie figuur 44), en een geparkeerde fiets 10 keer minder ruimte dan een geparkeerde auto.

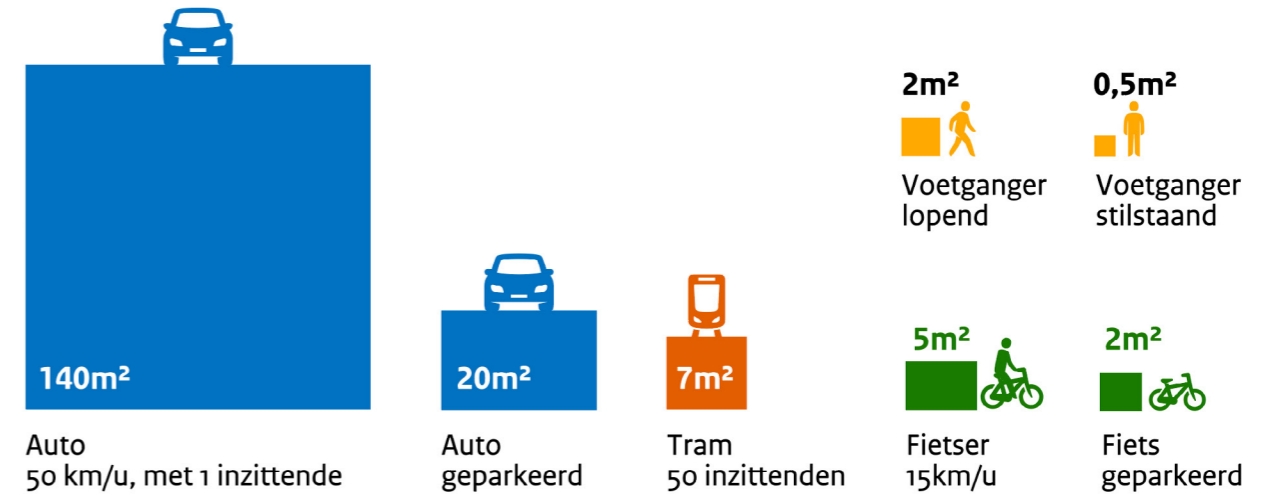
Figuur 43: Besparing uitstoot bij een overstap van auto naar fiets per reizigerskilometer ^{VII}



^{VII} KiM-inschatting op basis van kentallen zoals gepubliceerd in STREAM Personenvervoer 2022 van CE Delft ⁴⁴. Daarbij is overeenkomstig de berekening van het TNO-rapport 'Fietsen is groen, gezond en voordelig' uit 2010 ⁴⁵ uitgegaan van een verhouding tussen stad, buitenweg en snelweg van respectievelijk 70%, 25% en 5% en is gerekend met de tank-to-wheel CE-emissiekentallen voor 2020.

⁴⁴ Fietscommunity (2017). Van wie is de stad? Den Haag: Platform 31. ⁴⁵

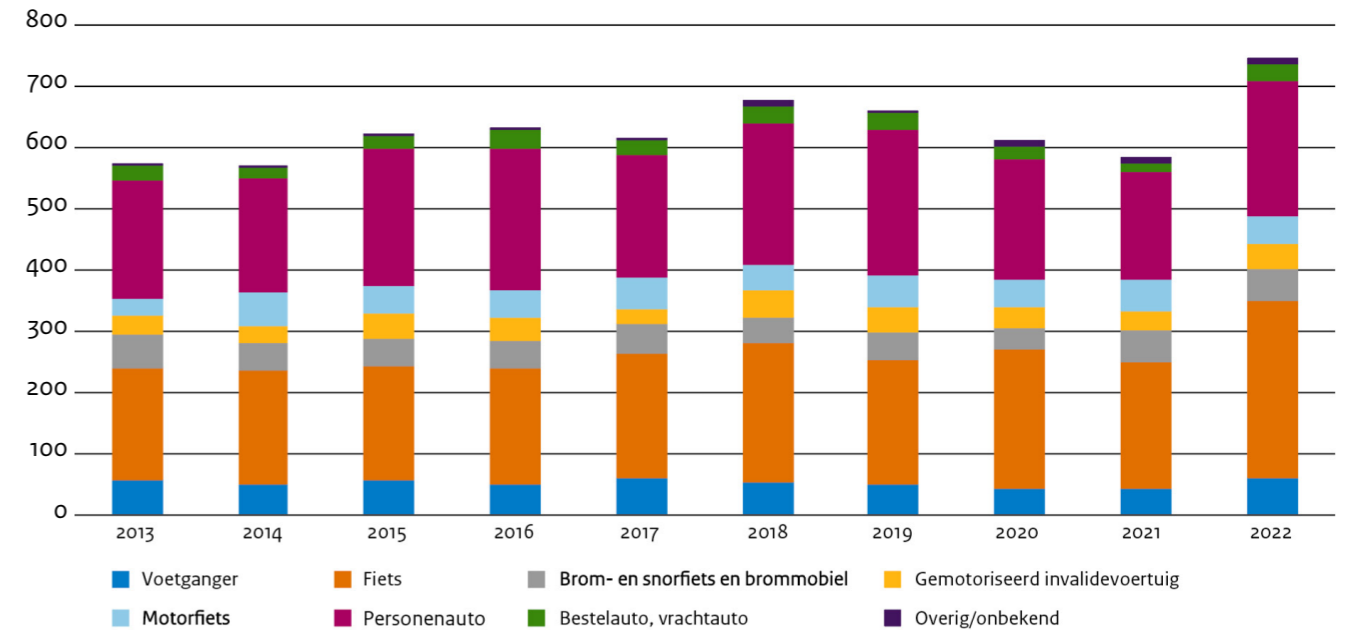
Figuur 44: Ruimtebeslag per reiziger en per vervoerwijze⁴⁴



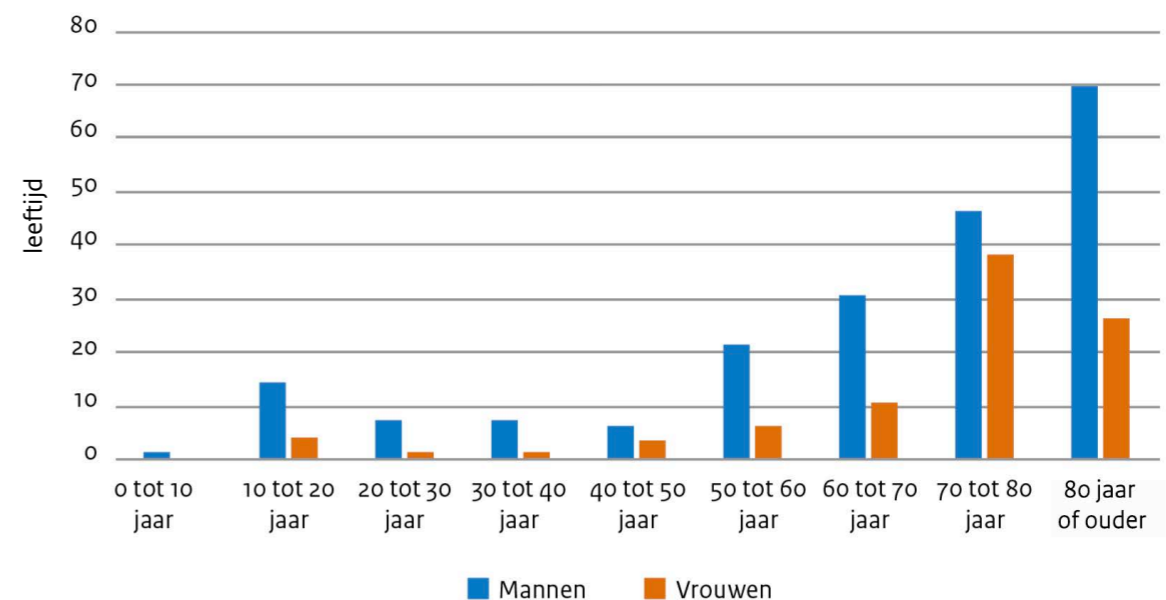
Aantal dodelijke verkeersongevallen met de fiets neemt toe

- In 2022 vielen in totaal 745 verkeersdoden in Nederland (zie figuur 45). In bijna 4 op de 10 gevallen (39%) ging het hierbij om een fietser. In 2022 vielen de meeste doden (290) onder fietsers sinds 1996 (het begin van de CBS-registratie van het werkelijk aantal doden). In 2021 waren dat er 207. Vooral het aantal fietsers dat verongelukte in botsing met een voertuig nam tussen 2021 en 2022 sterk toe: van 127 in 2021 naar 206 in 2022.
- Ook de met de fiets afgelegde afstand is toegenomen. Daardoor lag het aantal verkeersdoden per afgelegde afstand (overlijdensrisico) voor de fiets in 2021 ongeveer even hoog als in 2013. Tussen 2021 en 2022 nam het overlijdensrisico voor de fiets wel relatief fors toe⁴⁶.
- Volgens het CBS bereden minstens 119 (41%) van de fietsverkeersdoden in 2022 een e-fiets. Dit is een ondergrens, omdat het onderscheid tussen een gewone fiets en een e-fiets bij ongevallen niet altijd goed wordt geregistreerd. De e-fiets heeft daarmee een hoger aandeel in de fietsverkeersdoden dan in de afgelegde fietsafstand (37% in 2022). Er is echter nog geen eenduidig bewijs of het rijden op een e-fiets een groter risico met zich meebrengt dan fietsen met een gewone fiets⁴⁷.
- Bijna 7 op de 10 (69%) fietsverkeersdoden in 2022 was een man. Deze verhouding geldt niet enkel voor de fiets. Van alle verkeersdoden in 2022 was 71% een man.
- De meeste fietsverkeersdoden (62%) zijn 70 jaar of ouder (zie figuur 46).

Figuur 45: Aantal verkeersdoden per jaar naar vervoerwijze⁴⁵



Figuur 46: Fietsverkeersdoden in 2022 naar leeftijd en geslacht⁴⁵



⁴⁵ CBS (2023). Verkeersdoden, 2022.

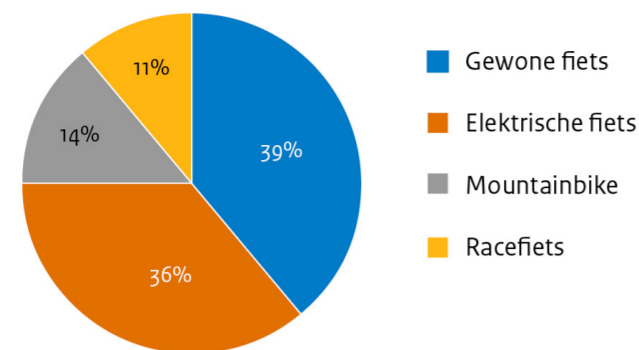
⁴⁶ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2023). Mobiliteitsbeeld 2023.

⁴⁷ SWOV (2022). Elektrische fietsen en speed-pedelects. SWOV-factsheet, mei 2022.

Bezoek Spoedeisende Hulp (SEH) tussen 2013 en 2022 met 40% gestegen voor de fiets

- Bij twee derde (66%) van de SEH-bezoeken voor een verkeersongeval gaat het in 2022 om fietsongevallen (zie figuur 47). Het merendeel van de fietsers die op de SEH belandt, heeft ernstig letsel (MAIS 2+^{VII}).
- In 2021 werden 6.800 ernstig gewonden (MAIS 3+^{VII}) na een verkeersongeval opgenomen in het ziekenhuis. Ongeveer 71% betrof een fietser⁴⁹. Ter vergelijking: bij de verkeersdoden was in 2021 ruim een derde (36%) van de slachtoffers een fietser.
- In ongeveer 36% van de SEH-bezoeken na een fietsongeval ging het om een ongeval met een elektrische fiets (zie figuur 48). Dit aandeel is ongeveer even groot als het aandeel e-fiets in de afgelegde fietsafstand.
- In de periode 2013-2022 is het aantal verkeersslachtoffers dat op de SEH belandt voor ernstig letsel, gestegen (zie figuur 49). Deze stijging komt met name voor rekening van de fiets⁴⁸.

Figuur 48: Verdeling slachtoffers per fietstype⁵⁰



⁴⁸ VeiligheidNL (2023). Kerncijfers Verkeer 2022.

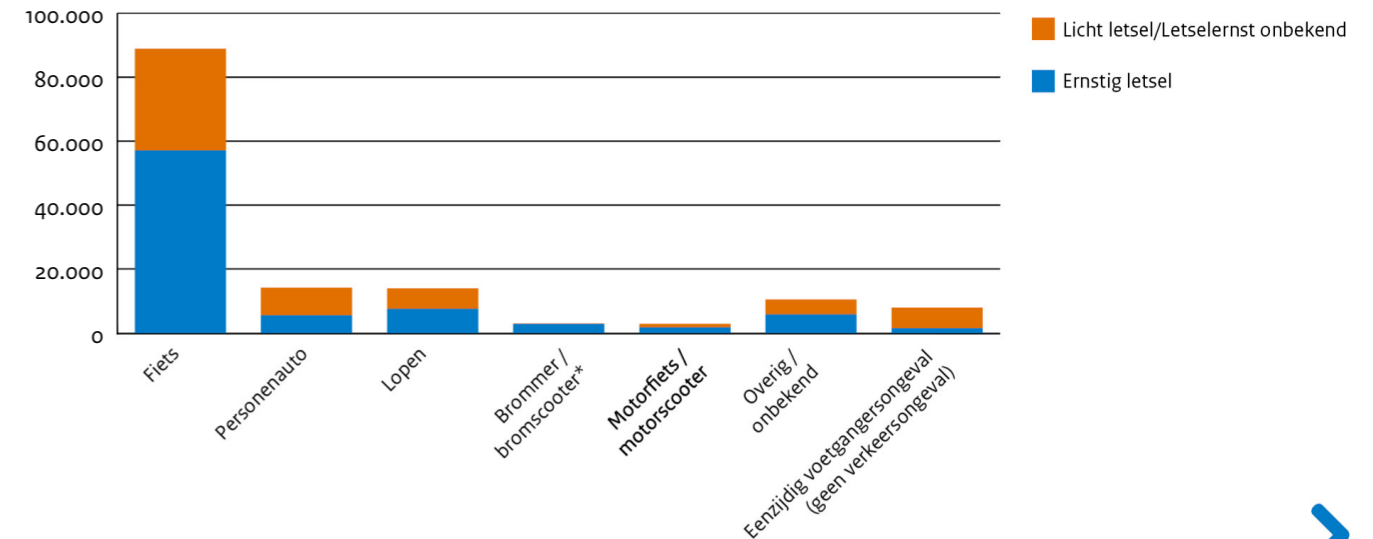
⁴⁹ SWOV (2023). Verkeersdoden in Nederland. SWOV-factsheet, september 2023.

⁵⁰ VeiligheidNL (2022). Vervolgonderzoek naar fietsongevallen 2020-2021. Bewerking KiM.

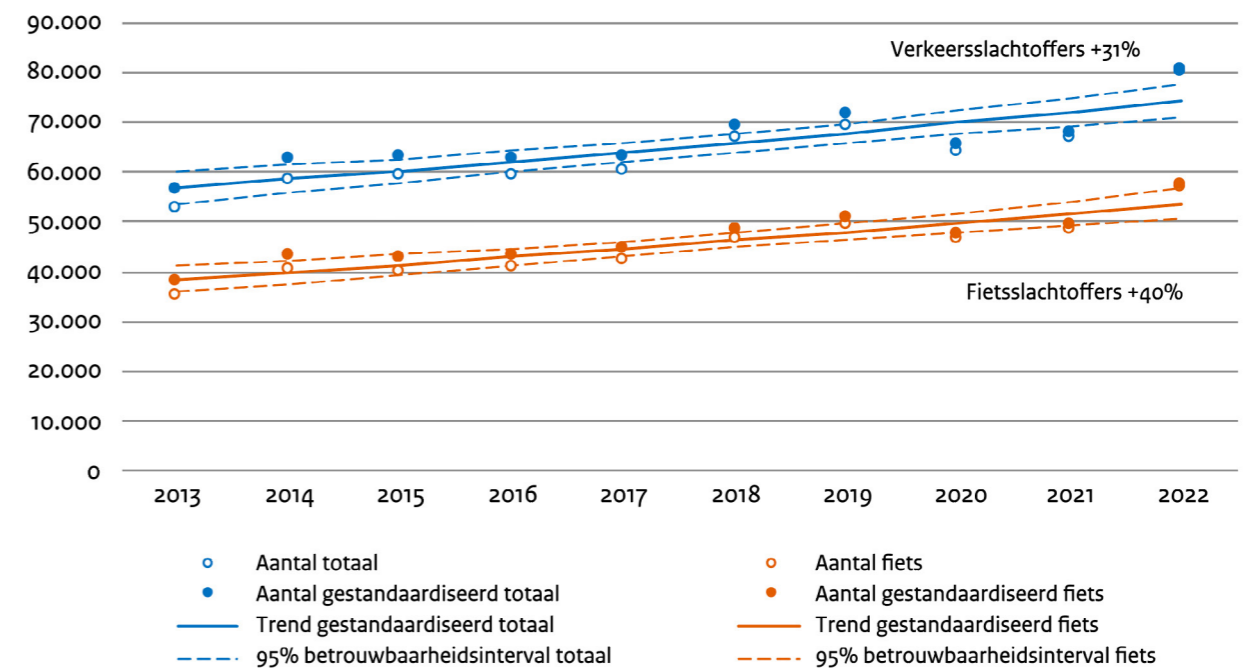
^{VII} In het Letsel Informatie Systeem wordt ernstig letsel bij een SEH-bezoek gedefinieerd als MAIS 2+. Het SWOV hanteert sinds 2021 MAIS 3+ om het aantal ernstig verkeersgewonden te bepalen, waarbij het altijd gaat om een ziekenhuisopname en dus niet enkel een SEH-bezoek waar geen ziekenhuisopname uit volgt.

* Brommer, snorfiets, scooter, fiets met hulpmotor

Figuur 47: Aantal SEH-bezoeken als gevolg van een verkeersongeval in 2022 naar verkeersdeelname⁴⁸



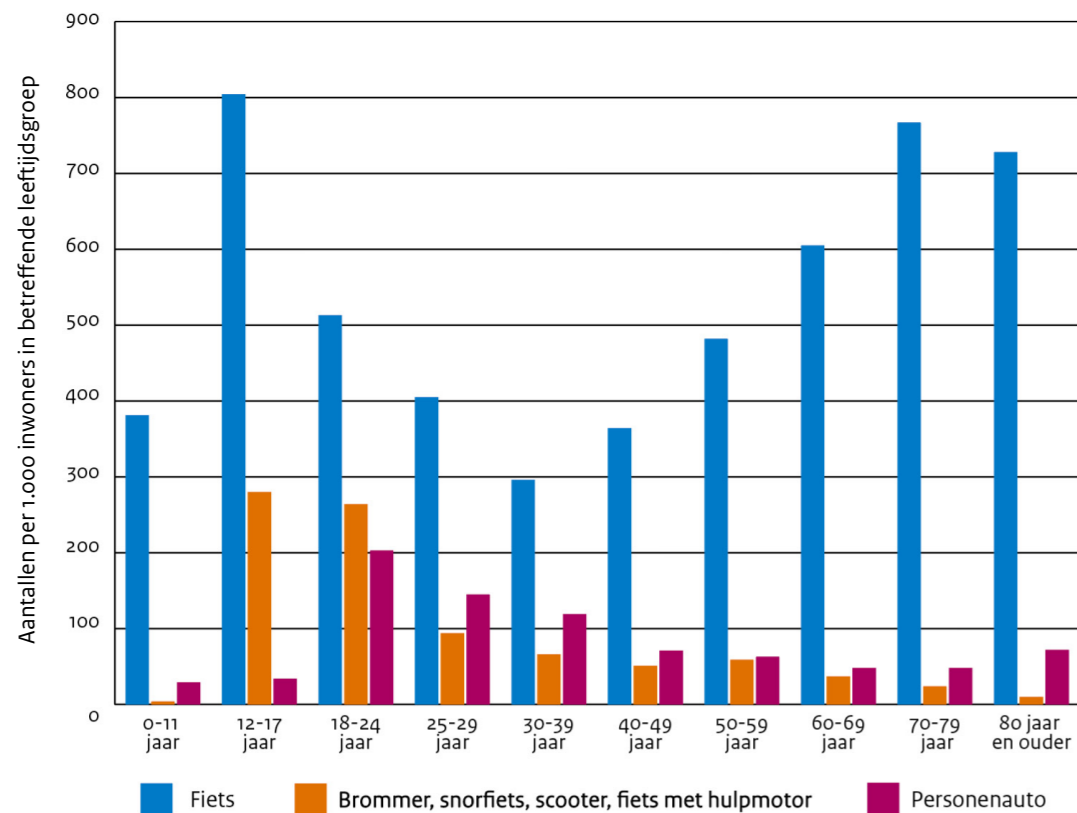
Figuur 49: Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers dat op de SEH belandt (n.a.v. ernstig letsel), 2013-2022, gecorrigeerd voor veranderingen in bevolkingssamenstelling⁴⁸



Jongeren en ouderen relatief gezien het vaakst op de SEH na een verkeersongeval met de fiets

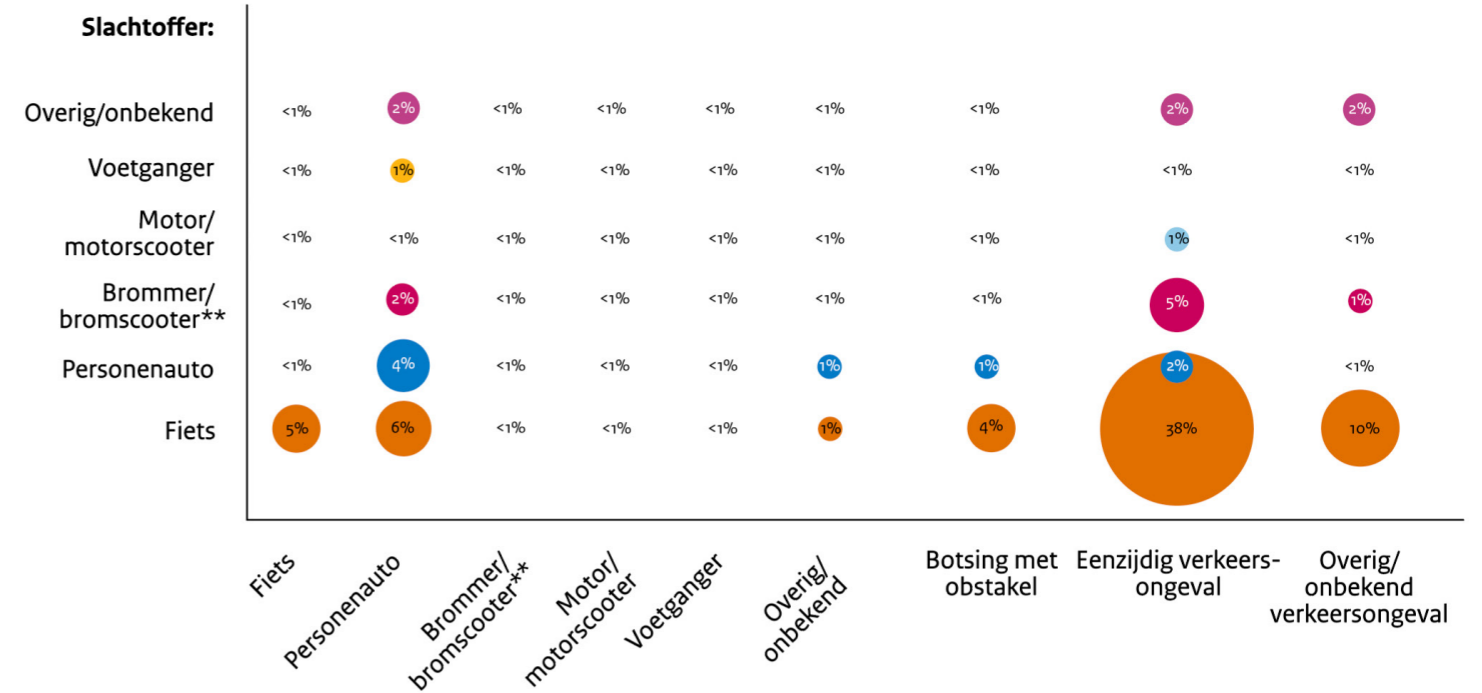
- Relatief gezien komen de meeste SEH-bezoeken als gevolg van een fietsongeval met letsel voor onder jongeren in de leeftijdsgroep 12-17 jaar en ouderen van 70 jaar en ouder (zie figuur 50). Onder 30-39-jarigen komen SEH-bezoeken na een fietsongeval relatief gezien het minst vaak voor.
- Het grootste deel van de fietsers die door een ongeval met letsel de SEH bezoeken, heeft een eenzijdig ongeval (waarbij geen ander voertuig betrokken is) (zie figuur 51). In 6% van de gevallen gaat het om een verkeersongeval waarbij een personenauto is betrokken.

Figuur 50: Aantal SEH-bezoeken als gevolg van een verkeersongeval in 2022 afgezet tegen het aantal inwoners; naar verkeersdeelname en leeftijd⁵¹



⁵¹ VeiligheidNL (2023), op basis van het Letsel Informatie Systeem 2022 en bevolkingsstatistiek van het CBS.
⁵² VeiligheidNL (2023), op basis van het Letsel Informatie Systeem 2022.

Figuur 51: Aantal SEH-bezoeken van een verkeersongeval in 2022; naar verkeersscenario^{*52}

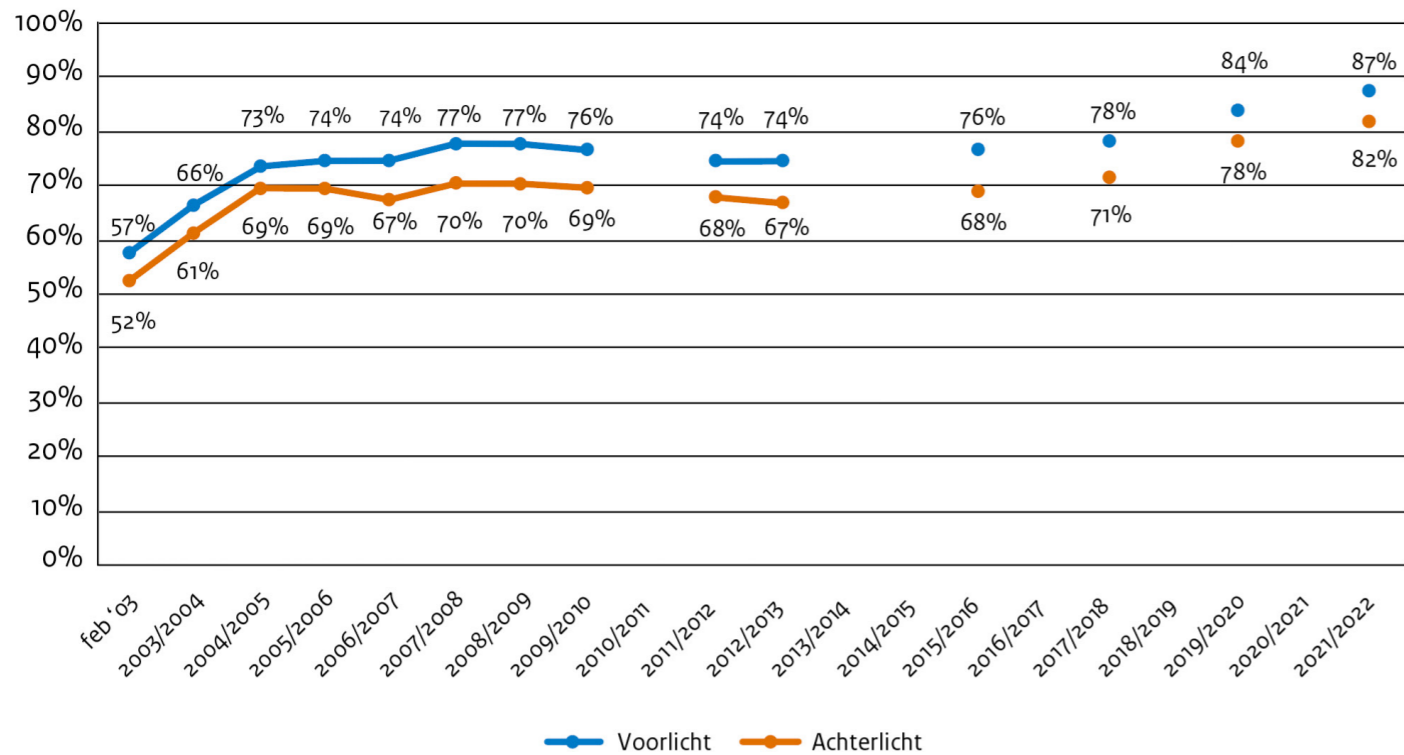


*Bij percentage <1%, geen percentage vermeld in figuur.
 **Brommer, snorfiets, scooter, fiets met hulpmotor.

Fietsers rijden vaker met licht

- Sinds 2003 is het percentage fietsers dat een voor- en/of achterlicht voert toegenomen (zie figuur 52). In 2021/2022 voerde ruim drie kwart (78%) zowel een voor- als achterlicht (niet in figuur).
- De lichtvoering door fietsers hangt samen met hun leeftijd. Onder jongeren (<18 jaar) is de lichtvoering het laagst (67% voerde in 2021/2022 zowel een voor- als achterlicht). Onder fietsers van 50 jaar en ouder is dit aandeel het hoogst (88% in 2021/2022). Het verschil tussen de leeftijdsgroepen is de afgelopen jaren wel kleiner geworden.
- E-fietsers voeren vaker een voor- en achterlicht (95% in 2021/2022) dan fietsers op een gewone fiets (74%).

Figuur 52: Percentage fietsers dat voorlicht en/of achterlicht voert⁵³



⁵³ Rijkswaterstaat Dienst Water Verkeer en Leefomgeving (2022). Lichtvoering fietsers 2021/2022. [\[link\]](#)



Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

www.kimnet.nl

info@kimnet.nl

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl/ienw

ISBN: 978-90-8902-302-5

Datum: 28 november 2023

Publicatienummer: KiM-23-A022

Auteur:

Mathijs de Haas & Lukas Kolkowski

Vormgeving en opmaak:

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), TAPPAN

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze brochure mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: De Haas, M.C., Kolkowski, L. (2023), *Fietsfeiten 2023* Brochure. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).