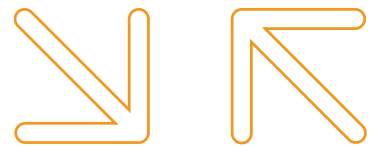


Inventarisatie kansrijke gedragsinterventies fietsveiligheid



Over VeiligheidNL

VeiligheidNL is hét kenniscentrum voor letselpreventie. Wij zetten ons in om het leven van mensen veilig(er) te maken door veilig gedrag in een veilige omgeving te stimuleren.

Veiligheid is niet vanzelfsprekend. Het is het resultaat van onderzoek, van wetenschap, van interventies, van gedrag. Wij richten ons op de meest voorkomende en meest ernstige letsels, waar preventie belangrijk én mogelijk is. Dit doen we vanuit de thema's Kinderveiligheid, Valpreventie, Gezond gehoor, Sportblessurepreventie, Verkeersveiligheid en Veilig Productgebruik.

We werken in een doelgerichte cyclus aan onderzoek, strategie- en interventie-ontwikkeling, implementatie en evaluatie. Relevante kennis en inzichten zetten wij om in hoogwaardige gedragsinterventies en slimme veiligheidsoplossingen en we verbinden wetenschappelijke inzichten met de dagelijkse praktijk. En, dat doen we niet alleen. We werken samen met partners en professionals en samen strijden we voor maximale impact.

Voor de monitoring van letsels werken we met ons eigen Letsel Informatie Systeem (LIS). Een uniek systeem dat letsels registreert bij een representatieve steekproef van Spoedeisende-Hulpafdelingen van ziekenhuizen in Nederland.

Veiligheid is niet per ongeluk.

Inventarisatie kansrijke gedragsinterventies fietsveiligheid

Projectnummer 47.0014

Kim Houwaart
Wendy Kuijn
Maaïke van Gameren
Marjolein Versteeg

Uitgegeven door

VeiligheidNL
Postbus 75169
1070 AD Amsterdam
www.veiligheid.nl

augustus 2025

Samenvatting

In de afgelopen 10 jaar steeg het aantal fietsslachtoffers met ernstig letsel met 27 procent. De fietsveiligheid in Nederland kan en moet beter. Daarom inventariseerde VeiligheidNL welke bestaande gedragsinterventies kansrijk zijn om het risicogedrag van fietsers en van andere weggebruikers richting fietsers aan te pakken. Deze inventarisatie vormt een belangrijke bouwsteen voor het opstellen van een programmalijn van een subsidieprogramma waarin gedragsinterventies beschikbaar worden gesteld aan gemeenten om de fietsveiligheid in hun regio te vergroten. Deze inventarisatie is onderdeel van het programma Fietsveiligheid Voorop dat ZonMw uit gaat voeren in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van 2026 tot 2033.

Risicogroepen en risicogedragingen

Interventies kunnen de grootste impact maken op het verminderen van fietsslachtoffers als ze zich richten op de belangrijkste risicogedragingen van fietsers: snelheid, afleiding en/of alcoholgebruik. Ook interventies gericht op het gedrag van automobilisten hebben potentie, omdat het aantal fiets-auto botsingen een belangrijk aandeel heeft in de fietsonveiligheid. Op basis van ongevals cijfers is de meeste winst te behalen bij de jonge en oudere fietsers (12-24 jaar en 55+). Omdat de risicogroep 55-plussers al meegenomen wordt in andere onderdelen van de subsidie-uitvraag is deze groep voor deze inventarisatie buiten beschouwing gelaten.

Kansrijke interventies

Met behulp van een afwegingskader zijn zeventien bestaande interventies aangemerkt als kansrijk. Deze interventies richten zich op de belangrijke risicogroepen en -gedragingen, én laten een positief effect zien op het gewenste gedrag. Daarnaast zijn er elf interventies die een effect laten zien op gedragsdeterminanten en acht interventies die (nog) geen effect laten zien, maar wel werkzame elementen bevatten. Ook is er een aantal veelbelovende interventies om te blijven volgen, deze zijn nog in ontwikkeling en/of een effectmeting staat gepland.

Behoeften gemeenten

We hebben twaalf gemeenten en provincies gesproken over hun behoeften rondom het beschikbaar stellen van interventies in een subsidieprogramma. Gemeenten en provincies verzoeken om goed te kijken naar of de interventies een aanvulling vormen op het huidige aanbod, de doelgroep die wordt aangesproken met de interventie en benodigde tijdsinvestering rondom de aanvraag. Daarbij is het belangrijk om er rekening mee te houden dat de wensen van overheden – o.a. door de verschillen in grootte en ligging – soms tegenstrijdig zijn.

Aanbevelingen subsidie-inrichting

Gemeenten en provincies geven op basis van hun eerdere ervaringen waardevolle tips voor een subsidieprogramma. Zo benoemen ze het belang van laagdrempeligheid van de aanvraag. Ook adviseren ze te werken aan de bekendheid van en vertrouwen in ZonMw als aanbieder. Daarnaast benoemen ze de financieringsstructuur en borging van een duurzaam vervolg als belangrijke aspecten om rekening mee te houden.

Inhoudsopgave

	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doel van de inventarisatie	1
1.2.1 Onderzoeksvragen	1
1.2.2 Procesbeschrijving	2
2 Kansrijke interventies	3
2.1 Risicogroepen en risicogedragingen	3
2.2 Overzicht van kansrijke interventies	3
2.2.1 Educatie- en voorlichtingsinterventies	4
2.2.2 Nudges en/of kleine infrastructurele maatregelen	7
2.2.3 Veelbelovende interventies om te volgen	8
3 Behoeften van gemeenten en provincies	10
3.1.1 Zoek aanvulling op het huidige aanbod	10
3.1.2 Doelgroep en type interventies	10
3.1.3 Tijdsinvestering van gemeenten en provincies	11
4 Aanbevelingen subsidie-inrichting	12
4.1 Vorm van de subsidie	12
4.2 Laagdrempelige aanpak	12
4.3 Bekendheid ZonMw	13
4.4 Financiering	13
4.5 Behoeftte aan duidelijkheid over vervolgtraject subsidieaanvraag	14
4.6 Plan maken voor borging	14
5 Verantwoording afwegingskader	15
Bijlage 1 – Literatuurstudie risicogroepen en risicogedrag	17
Bijlage 2 – Topic lijst	23



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het aantal verkeersslachtoffers dat op de Spoedeisende Hulp belandt is onverminderd hoog en blijft stijgen. Zo is het aantal fietsslachtoffers met ernstig letsel in de afgelopen 10 jaar met 27 procent toegenomen. Onveilig gedrag van weggebruikers, zowel fietsers als van andere verkeersdeelnemers, vergroot het risico op fietsongevallen. Voorbeelden hiervan zijn te hard rijden, afleiding, door rood rijden, rijden onder invloed en fietsen zonder licht. Daarom worden er continu nieuwe gedragsinterventies ontwikkeld om veilig gedrag in het verkeer te stimuleren.

Onder de koepel *Kom veilig Thuis* worden verschillende (landelijke) campagnes gevoerd. Er zijn ook veel regionale en lokale gedragsinterventies zoals *Met elkaar overweg* of *Houd rekening met elkaar*. Veel van deze lokale en regionale interventies overlappen of concurreren met elkaar, waardoor het lastig kan zijn deze (op grote schaal) uit te voeren, te evalueren en, indien nodig, te verbeteren. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) wil daarom medeoverheden ondersteunen om kansrijke regionale en lokale gedragsinterventies te blijven uitvoeren, evalueren en te verbeteren.

Echter, om te bepalen welke interventie het meest kansrijk is om te ondersteunen, is een overzicht nodig van doel- of slachtoffergroepen en verwachte effectiviteit. Een kansrijke interventie, met impact op fietsveiligheid, richt zich idealiter op een grote doel- of slachtoffergroep en heeft een hoge verwachte effectiviteit. Zo'n overzicht ontbreekt momenteel.

1.2 Doel van de inventarisatie

We hebben een overzicht gemaakt van de meest kansrijke gedragsinterventies – gericht op risicogedrag van en tegen fietsers. Daarnaast geven we richting en suggesties over het vervolgtraject hoe de impact van deze gedragsinterventies vergroot kan worden. Het uiteindelijke doel is dat dit rapport een bouwsteen vormt voor het opstellen van een programmaliijn voor een subsidieprogramma waarin de meest kansrijke gedragsinterventies worden geïmplementeerd. Het subsidieprogramma Fietsveiligheid Voorop is een breder programma dat ZonMw uitvoert in opdracht van IenW van 2026 tot 2033.

1.2.1 Onderzoeksvragen

In dit rapport beantwoorden we de volgende vragen:

- Wat zijn grote risicogedragingen, zowel van fietsers als andere weggebruikers, die of het risico op fietsslachtofferongevallen sterk vergroten of een rol spelen in het meeste aantal fietsslachtofferongevallen?
- Welke bestaande gedragsinterventies, gericht op onveilig gedrag van fietsers of andere weggebruikers die het risico op fietsongevallen vergroten, zijn er al?
 - Welke hiervan zijn al bewezen effectief?
 - Welke elementen, uit bestaande interventies, zijn kansrijk om (her)gebruikt te worden?
- Wat zouden de meest kansrijke interventies zijn om aan te bieden in een subsidieaanvraag voor gemeenten en provincies?
- Wat zou hiervoor nodig zijn?



1.2.2 Procesbeschrijving

Om gedragsinterventies gericht in te kunnen zetten is allereerst belangrijk om meer te weten over de omstandigheden van fietsongevallen, welke risicogedragingen door slachtoffers wordt vertoond en welke groepen het meeste risico lopen op een fietsongeval. Dit hebben we onderzocht middels deskresearch (zie Hoofdstuk 2.1 en Bijlage 1).

Potentiële interventies zijn geïnventariseerd via deskresearch en via een uitvraag onder verschillende gemeenten, provincies en gedragsadviesbureaus. Geschikte interventies zijn uiteindelijk langs het afwegingskader gelegd om zo een selectie en prioritering te kunnen maken in welke interventies het meest kansrijk zijn (zie 2.2). Voor meer informatie over het afwegingskader, zie verantwoording.

Tenslotte zijn er gesprekken gevoerd met een vertegenwoordiging van gemeenten en provincies in Nederland (zie Hoofdstuk 3 en Bijlage 2). Deze gesprekken richtten zich op het creëren van draagvlak voor de subsidieaanvraag. Enerzijds door ervoor te zorgen dat de gekozen risicogroepen en interventies aansluiten bij wat er speelt in gemeenten en provincies. Anderzijds door op te halen wat ervaringen waren met subsidieaanvragen uit het verleden, en hoe we ervoor kunnen zorgen dat gemeenten en provincies een succesvolle subsidieaanvraag kunnen doen.

Dataverzameling wordt gestopt als datasaturatie bereikt is: zo gauw gesprekken geen nieuwe inzichten of informatie opleveren. We hebben in totaal twaalf gesprekken gevoerd met spreiding in gemeentes en provincies op basis van kenmerken waar we van verwachten dat ze invloed hebben op verkeersvraagstukken en mogelijkheden tot subsidieaanvragen. We brachten spreiding aan in of het gaat om stedelijk of plattelandsgebied, of het randstad is of niet en of het gaat om een provincie of gemeente.

De input uit de gesprekken met gemeentes en provincies is meegenomen in het afwegingskader (zie Hoofdstuk 5). Algemene aanbevelingen voor de subsidieaanvragen zijn in dit rapport verwerkt.



2 Kansrijke interventies

2.1 Risicogroepen en risicogedragingen

Op basis van beschikbare ongevalsdata hebben we vastgesteld dat interventies de meeste impact kunnen maken op de verkeersveiligheid als deze gericht zijn op de doelgroep 12-24 jaar en/of 55+¹, en minstens één van de volgende risicogedragingen behandelen: snelheid, afleiding en/of alcoholgebruik (zie Bijlage 1). We hebben in deze inventarisatie ook interventies opgenomen die gericht zijn op de automobilist, omdat naast het aantal eenzijdige fietsongevallen en fiets-fiets botsingen ook het aantal fiets-auto botsingen een belangrijk aandeel heeft in de fiets(on)veiligheid.

Interventies zijn uitgevraagd via het netwerk van VeiligheidNL. Deze uitvraag is met name verspreid onder gemeenten, provincies, interventie eigenaren en gedragsbureaus die met deze interventies werken of hier onderzoek naar gedaan hebben. In totaal zijn er 64 stakeholders aangeschreven, waarvan we 38 reacties hebben ontvangen. Op het moment dat we geen reactie hebben ontvangen, hebben we 2 keer een reminder gestuurd. Daarnaast hebben we deskresearch uitgevoerd om op zoek te gaan naar kansrijke interventies en de desbetreffende interventie eigenaren te benaderen.

Een interventie komt in aanmerking als deze²:

- 1) gericht is op fietsveiligheid
- 2) een educatie-, voorlichtings-, kleine infrastructurele maatregel of nudge betreft
- 3) gericht is op snelheid, afleiding en/of alcoholgebruik
- 4) geëvalueerd is op effectiviteit op gedrag(s)determinanten)
- 5) in potentie schaalbaar is

Als een interventie aan bovenstaande criteria voldeed, hebben we bij de interventie eigenaar aanvullende informatie uitgevraagd. Voor het overgrote deel van de door stakeholders aangeleverde interventies was de beperkende factor voor opname in het overzicht het ontbreken van informatie over de effectiviteit. Ook waren er interventies die niet aansloten bij het risicogedrag (snelheid/afleiding/alcoholgebruik), was het een te ingrijpende infrastructurele maatregel of was er te weinig focus op fietsers.

2.2 Overzicht van kansrijke interventies

We hebben een gevarieerd aanbod van 34 potentiële interventies geïdentificeerd. Deze variëren van lokale initiatieven tot interventies die al breed in Nederland zijn geïmplementeerd en die we van verschillende stakeholders als kansrijk hebben teruggekregen. Van deze 34 kansrijke interventies zijn er zeventien interventies effectief op gedrag en elf interventies effectief op gedragsdeterminanten. De overige interventies zijn niet of voor slechts een deel effectief bevonden. Al deze interventies bevatten werkzame elementen zoals opgesteld in het afwegingskader (zie Hoofdstuk 5).

¹ Omdat de risicogroep 55-plussers al meegenomen wordt in andere onderdelen van de subsidie-uitvraag is deze groep voor deze inventarisatie buiten beschouwing gelaten.

² Leeftijd was geen selectie criterium, maar interventies die specifiek gericht waren op de 55+ doelgroep hebben we buiten beschouwing gelaten



2.2.1 Educatie- en voorlichtingsinterventies

Hieronder volgt een overzicht van educatie- en voorlichtingsinterventies die bewezen effectief zijn op het gedrag. Deze lijst is gesorteerd op het aantal werkzame elementen van de interventies. Van de 23 kansrijke interventies zijn er zeven interventies effectief op gedrag (A) en tien interventies effectief op determinanten (B). Zes interventies zijn niet effectief bevonden (C). Interventies waarbij geen effectmeting is uitgevoerd op gedrag en/of gedragsdeterminanten zijn niet meegenomen in het overzicht.

Naam	Eigenaar	Risicogedragingen	Doelgroepen	Effectiviteits-niveau	Effectiviteit op gedragsdeterminanten	Aantal werkzame elementen (max. 7)*
Verkeersmarkt	Stichting Bevordering Verkeerseducatie	Afleiding, alcohol, hard fietsen	1 ^e en 2 ^e klas	A	Kennis Risicoperceptie	6
Dode Hoekproject	Contact Onderwijsadviesbureau	Afleiding, hard fietsen, groepsdruk	Groep 6 t/m 8 1e en 2e klas	A	Bewustwording Verkeersinzicht	5,5
Ik zie, ik zie, wat jij niet zag	Contact Onderwijsadviesbureau	Afleiding, hard fietsen, alcohol, groepsdruk	Groep 7 en 8 1e en 2e klas	A	Bewustwording	5,5
GoSafe zonder afleiding	GoSafe	Afleiding	Groep 7 en 8 1e, 2e en 3e klas	A	Kennis Attitude	5,5
GoSafe zonder invloed	GoSafe	Alcohol	3e, 4e, 5e en 6e klas	A	Kennis Attitude	5,5
ANWB Streetwise Fietsvaardig	ANWB B.V.	Afleiding	Groep 5 t/m 7	A	Bewustwording Spanning bij verkeerssituaties Verkeersvaardigheden	5,5
ANWB Streetwise Praktijk	ANWB B.V.	Afleiding en hard fietsen	Groep 7 en 8	A	Kennis Attitude Vaardigheden	5,5



Naam	Eigenaar	Risicogedragingen	Doelgroepen	Effectiviteits-niveau	Effectiviteit op gedragsdeterminanten	Aantal werkzame elementen (max. 7)*
Trafficskills verkeerscarrousel	TrafficSkills	Afleiding, alcohol, hard fietsen	1e en 2e klas	B	Attitude	6
Escape Deapp	TeamAlert	Afleiding	12 t/m 18 jaar (voortgezet onderwijs)	B	Kennis	6
3D tripping bike	Responsible Young Drivers	Alcohol	16 t/m 27 jaar	B	Kennis Attitude Intentie	5 (uit max. 6)
BOB-sport	Responsible Young Drivers	Alcohol	16 t/m 27 jaar	B	Kennis Risicoperceptie Attitude	5 (uit max. 6)
Go MONO	TeamAlert	Afleiding	12 t/m 24 jaar	B	Kennis	5 (uit max. 6)
Missie 3014	TeamAlert	Afleiding, hard fietsen	12 t/m 18 jaar	B	Kennis Attitude Risicoperceptie	5
Van 8 naar 1	TeamAlert	Afleiding	Brugklas	B	Kennis	5
Veilig Verkeer Project	Chauffeursvereniging Friesland	Afleiding	Groep 7, groep 8 en middelbaar onderwijs	B	Kennis Vaardigheden Attitude Motivatie	5
Alcohol en drugscampagne	Responsible Young Drivers	Alcohol	12 t/m 27 jaar	B	Kennis Risicoperceptie Attitude	3 (uit max. 4)



Naam	Eigenaar	Risicogedragingen	Doelgroepen	Effectiviteits-niveau	Effectiviteit op gedragsdeterminanten	Aantal werkzame elementen (max. 7)*
Kruispunt	TeamAlert	Afleiding, hard fietsen	12 t/m 20 jaar	C	Geen effect	6
Your Message Pro	TeamAlert	Afleiding (maar hard rijden en alcoholgebruik kunnen eventueel ook ter sprake komen)	16 t/m 20 jaar	C	Geen effect	6
The Battle	TeamAlert	Afleiding, hard fietsen	12 t/m 14 jaar	C	Geen effect	5,5
Split the Risk	VeiligheidNL	Afleiding	1e en 2e klas	C	Geen effect	4,5
The Day After	TeamAlert	Weerbaarheid (waaronder alcohol en groepsdruk)	16 t/m 18 jaar	C	Geen effect	4
Fight your inner monkey	VeiligheidNL	Weerbaarheid	3e en 4e klas	C	Geen effect	2,5

*In het geval van educatie zijn interventies langs 7 werkzame elementen gescoord, bij voorlichting is een interventie op 6 elementen gescoord en bij campagnes zijn interventies op 4 elementen gescoord.



2.2.2 Nudges en/of kleine infrastructurele maatregelen

Hieronder volgt een overzicht van nudges en/of kleine infrastructurele maatregelen die bewezen effectief zijn op het gedrag. Deze lijst is gesorteerd op het aantal werkzame elementen van de interventies. Van de elf kansrijke interventies zijn er acht interventies effectief op gedrag (A) en één interventie effectief op determinanten (B). Twee interventies zijn voor slechts een deel effectief bevonden (A en C). Interventies waarbij geen effectmeting is uitgevoerd op gedrag en/of gedragsdeterminanten zijn niet meegenomen in het overzicht.

Naam	Eigenaar	Risicogedragingen	Doelgroepen	Effectiviteits-niveau	Effectiviteit op gedragsdeterminanten	Aantal werkzame elementen (max. 3)
Dynamisch scherm	ANDC	Hard rijden	Automobilist	A	Geen	3
Dick-Bruna borden	Leer in het Verkeer	Hard rijden	Automobilist	A	Geen	3
Plaatsing van borden + plaatsing van silhouet van fietser	Shift Gedrag i.o.v. Provincie Noord-Brabant - gemeente Eindhoven	Hard rijden, uitkijken en voorrang verlenen	Fietsers en automobilisten	A	Geen	3
Tommy-Boy Play attention	Michael Kulkens	Afleiding	Fietsers	A	Geen	3
Afremmen op druk kruispunt	Behavior Change Group i.s.m. ANDC	Hard fietsen	Fietsers, automobilisten en voetgangers	A	Geen	3
Het Fietslint	MobilityLab	Hard fietsen/ruimte voor elkaar	Alle fietsers	A	Geen	3
Bikescout	Heijmans	Alle weggebruikers	Automobilist	A + ongevalsreductie	Geen	1



Naam	Eigenaar	Risicogedragingen	Doelgroepen	Effectiviteits-niveau	Effectiviteit op gedragsdeterminanten	Aantal werkzame elementen (max. 3)
Zebra-Safe	Traffic-Care	Alle weggebruikers	Automobilist	A + ongevalsreductie	Geen	1
Waarom fiets jij telefoonvrij?	Dijksterhuis & van Baaren	Afleiding	Alle fietsers	A en C*	Geen	2,5
Platte lijnen op de weg	MeBeSafe	Hard fietsen	Alle fietsers	A en C*	Geen	1
Wheelie Pop App	Veilig Verkeer Nederland	Afleiding	10-14 jaar	B	Attitude	3

*Op slechts enkele interventie onderdelen of in slechts een deel van de onderzoeken effectief op gedrag.

2.2.3 Veelbelovende interventies om te volgen

Hieronder volgt een overzicht van interventies die nog in ontwikkeling zijn of waarvan nog geen effectmeting is uitgevoerd. Deze interventies kunnen gedurende de looptijd van de subsidie in de gaten worden gehouden en mogelijk aan de subsidie worden toegevoegd indien deze kansrijk worden bevonden.

Naam interventie	Eigenaar interventie	Type interventie	Opmerkingen
Blikveld Ebike module	TeamAlert	Educatie	Nog niet getoetst op effectiviteit, maar past verder bij het risicogedrag.
Rij Cannabisvrij	TeamAlert	Campagne	Wordt nog ontwikkeld, zal volgend jaar van start gaan.
Afleidingsles	TrafficSkills	Educatie	Heeft nu nog geen effectiviteitsmeting, maar past goed bij het risicogedrag.
Ebike simulator	Responsible Young Drivers	Voorlichting	Heeft nu nog geen effectiviteitsmeting, maar past goed bij het risicogedrag.



Naam interventie	Eigenaar interventie	Type interventie	Opmerkingen
Adaptive Speed Governance/Geofencing	Verscheidene, o.a. Townmaking institute	App/fietsaanpassing	Momenteel worden verschillende vormen van adaptive speed governance getest. Onduidelijk nog wat de effecten zijn en of dit inzetbaar/schaalbaar is. Dit voorjaar o.a. in Amsterdam Vondelpark getest.
Ik fiets rustig omdat campagne	Gemeente Amsterdam	Campagne	Wordt in de zomer van 2025 getest. Effectiviteit nu nog niet bekend.
Snelheid op elektrische fiets via display	Provincie Noord-Holland	Nudge: snelheidsdisplay	Deze interventie is op dit moment nog niet mogelijk, wellicht in de toekomst wel.
ANWB Streetwise e-bike uitdaging	ANWB B.V.	Educatie voor groep 7 en 8 van het basisonderwijs, aangevuld met informatie/tips voor hun ouders/verzorgers	Dit betreft een nieuw te ontwikkelen les gericht op de e-bike. Deze speelt in op een urgent en groeiend veiligheidsvraagstuk: steeds meer leerlingen stappen op jonge leeftijd over op een e-bike, vaak zonder voldoende voorbereiding of bewustzijn van de risico's. De les – waarin onder andere een e-bike simulator wordt ingezet – wordt ontworpen om bewustwording, kennis en vaardigheden te versterken vóór het eerste gebruik. Zo wordt risicogedrag preventief aangepakt in plaats van achteraf gecorrigeerd.
StreetTalk	TeamAlert	Educatie	Nog niet getoetst op effectiviteit, dit staat voor 2026 op de planning.
Even Off campagne	TeamAlert	Campagne	Nog niet getoetst op effectiviteit.
Schilderijframe interventie	Veilig Verkeer Nederland	Nudge (gedragsinterventie)	Nog niet getoetst op effectiviteit, dit staat voor september 2025 op de planning. Deze interventie is ontworpen voor fietsers van 24 jaar en ouder, maar in de praktijk is het voor alle fietsers die langs deze interventie komen.
Let's talk about traffic!	Vervoerregio Amsterdam	Campagne	Gesprekskaarten voor jonge fietsers en hun ouders thuis t.a.v. verkeersveiligheid en fiets- en verkeersgedrag. Is nog niet getoetst op effectiviteit. De interventie wordt in het najaar van 2025 uitgerold.



3 Behoeften van gemeenten en provincies

Vanuit de gesprekken met gemeenten en provincies is een aantal wensen naar voren gekomen met betrekking tot het beschikbaar stellen van interventies t.b.v. fietsveiligheid in een subsidieaanvraag. Ze verzoeken om goed te kijken naar een aanvulling op het huidige aanbod, de doelgroep en benodigde tijdsinvestering. Hieronder worden de wensen verder toegelicht.

3.1.1 Zoek aanvulling op het huidige aanbod

Uit gesprekken met provincies en gemeenten blijkt dat er al veel aangeboden wordt op het gebied van educatie. Het komt regelmatig voor dat er een educatieaanbod is vanuit provincies waar gemeenten uit kunnen kiezen. Zo'n 'menukaart' bestaat vaak uit verschillende type educatie, die verschillende onderwerpen dekken, zoals afleiding, alcohol en drugs of fietslessen op de e-bike of fatbike. Het is daarom belangrijk dat gekozen educatieve interventies voor de komende subsidieaanvraag **aanvullend** zijn op het huidige aanbod. Het is daarvoor goed om te kijken naar de dekkingsgraad van gekozen educatie interventies in Nederland.

3.1.2 Doelgroep en type interventies

Gemeenten en provincies herkennen dat de leeftijdsgroepen 12-17 jaar, 18-24 jaar en 55 jaar en ouder risicogroepen vormen op fietsongevallen, zoals blijkt uit de landelijke data van VeiligheidNL (zie Bijlage 1). Dit zijn risicogroepen die ze ook in hun eigen verkeerssituaties zien. Ze zien de meeste potentie in interventies voor de doelgroepen 12-17 jaar en 55 jaar en ouder. Ze kunnen zich moeilijk voorstellen welke interventies voor de leeftijdsgroep 18-24 jaar kansrijk kunnen zijn. In deze leeftijdsgroep zien ze 'weinig potentie voor gedragsverandering' en de jongeren zijn 'moeilijk bereikbaar.'

"Nee, maar de school heeft ook geen verplichting in zijn curriculum, hè? Op een MBO en HBO denken ze toch hoezo moet ik iets met verkeer doen? Het basisonderwijs en voortgezet onderwijs voelt het nog wel als een verantwoordelijkheid, maar daarna niet echt meer. En jongeren zijn overal en nergens. Je vindt ze niet echt op één plek." - verkeersadviseur provincie

Wat betreft de risicogedragingen die uit de landelijke data van VeiligheidNL komen, herkennen veel gemeenten en provincies het probleem van afleiding op de fiets en hoge snelheid. Gemeenten en provincies spreken over het gevaar dat ontstaat door hoge snelheid, de snelheidsverschillen en kruising met andere typen verkeersdeelnemers als voetgangers en automobilisten.

Ook het drinken van alcohol wordt gezien als een groot probleem op de fiets. Tegelijkertijd staat ter discussie: wat is het alternatief? Ze hebben het idee dat er geen goed alternatief is voor mensen die met een slok op de fiets op stappen. Ook al is er wel behoefte om iets aan dit probleem te doen.



"Mensen weten niet dat het eigenlijk helemaal ook niet bedoeld is om op de fiets heel dronken te gaan en eigenlijk te voet ook al niet. Maar misschien is het nog wel een idee om die BOB campagne uit te breiden naar 12 tot 17 en op de fiets, van wees je bewust." - verkeersadviseur gemeente

"Met 18-24 alcohol op de fiets vind ik nu vooral gewoon heel lastig. En dat komt ook omdat het landelijk gebied is. Ik heb geen alternatief voor ze, dus ik kan wel met alle campagnes op ze afsturen van jongens, niet doen. Maar ik heb geen alternatief. Dus dat vind ik niet fair, want het is een probleem waar ze eigenlijk niets aan kunnen doen en ze kiezen al de beste oplossing." - verkeersadviseur provincie

3.1.3 Tijdsinvestering van gemeenten en provincies

Uit de gesprekken met gemeenten en provincies blijkt dat (met name bij kleine gemeenten) er soms met weinig middelen veel moet worden bereikt. Het is daarom belangrijk om rekening te houden met de tijdsinvestering die nodig is vanuit provincies of gemeenten voor de uitrol en borging van specifieke interventies, zodat dit goed uitvoerbaar is en geen extra drempel vormt.



4 Aanbevelingen subsidie-inrichting

4.1 Vorm van de subsidie

De vorm van de subsidie dient een vaste lijst aan interventies te zijn, met ruimte voor lokale aanpassingen. Doordat we gemeenten en provincies van verschillende groottes hebben gesproken, in zowel landelijk als stedelijk gebied, hebben we verschillende, soms tegenstrijdige wensen doorgekregen. Enerzijds geldt voor gemeenten met weinig uitvoercapaciteit de wens om een concrete menukaart aan interventies door te krijgen, met niet te veel uitzoekwerk. Deze gemeentes ervaren minimale ruimte om interventies te evalueren en mee te werken aan doorontwikkeling.

Anderzijds geldt voor grote gemeenten en in zekere mate ook voor provincies dat niet te veel moet vaststaan en zelfs een wens om te experimenteren met interventies. Zij willen graag ruimte om een interventie te kunnen toepassen binnen hun eigen context. Zij spreken ook uit het jammer te vinden als de te kiezen interventies te sterk vaststaan en willen graag uitproberen en helpen doorontwikkelen. Binnen sommige gemeenten geldt daarnaast dat zij een eigen huisstijl hebben, en een subsidie voor campagne met een eigen, vaststaande huisstijl daardoor niet zullen aanvragen.

4.2 Laagdrempelige aanpak

Om de kans te vergroten dat gemeenten en provincies een subsidieaanvraag doen, is de laagdrempeligheid van de aanvraag een belangrijke voorwaarde. Vooral voor kleine gemeenten geldt dat als het aanvraagproces te ingewikkeld is, ze al vooraf afhaken.

Gemeenten noemde de derde trench van het Investeringsimpuls Verkeersveiligheid als een positief voorbeeld van een makkelijker gemaakt aanvraagproces. Ze noemden een aantal factoren die een toekomstig aanvraagproces laagdrempeliger maakt:

1. Zet de provincie in als kanaal om gemeenten te bereiken en te assisteren bij de subsidieaanvraag. De rol van de provincie in de derde trench van de Investeringsimpuls werd als erg positief ervaren.

"Dat is natuurlijk per provincie anders geregeld. Maar in [naam provincie] heb je echt zo een paraplu waarbij je als je in het topje wat erin doet, dat het zich verspreidt op die manier over alle gemeenten zonder dat dat heel veel gemeentelijke capaciteit kost." – verkeersadviseur provincie



2. Zet per gemeente een budget apart, in plaats van toekenning van subsidie op basis van wie de beste aanvraag heeft of wie het eerst komt, wie het eerst maalt. Dit vergroot de kans op aanvragen, ook onder kleine gemeenten.

"Bij SPV wat ook heel fijn is, daar hebben ze het geld eigenlijk al per gemeente toegewezen. Dus dan weet je nou, voor deze gemeente ligt dit bedrag klaar. Maar als je dat niet doet met een relatief klein bedrag en je gaat bijvoorbeeld op volgorde van inschrijving of het beste idee. Daar gaan heel veel kleine gemeenten al afhaken, want als je dan veel tijd moet investeren om een subsidieaanvraag te doen om alsnog het geld mis te lopen? Ja, dan doen wij niet mee, dat dat heeft geen zin." – verkeersadviseur gemeente

3. Voorkom wijzigingen tijdens openstelling.
4. Houdt de administratie en verantwoording tot een minimum.

"Als je € 40.000 krijgt en je moet daarna een rapport schrijven om aan te tonen dat er gedragsverandering is. Ja dat kan voor ons ook niet. Dan ben je al meer kwijt dan aan het aantonen dat er wat is en de uitvoering als dat je fysiek wat kan doen." – verkeersadviseur gemeente

5. Doorlooptijd van 3-5 jaar in plaats van twee: zo is er voldoende tijd om zaken als draagvlak onder bewoners te organiseren in kleine gemeenten.
6. Maak de inzet van subsidie flexibel in plaats van enkel inzetbaar in een specifieke situatie op een specifieke plek, waar alleen vanaf geweken kan worden na een aanvraag.
7. Laat gemeenten en/of provincies verder bouwen op de risicoschets die ze hebben moeten maken voor SPV.
8. Zet gebruiksvriendelijke documenten in: er is een voorkeur Excel ten opzichte van PDF.

4.3 Bekendheid ZonMw

Werk aan bekendheid van en vertrouwen in ZonMw als aanvraagplatform onder gemeenten en provincies. ZonMw is onbekend voor veel gemeenten en provincies, ze weten niet goed wat te verwachten. Dat maakt dat gemeenten en provincies huiverig zijn voor een ingewikkeld aanvraagproces en het gevoel hebben expertise in huis te moeten halen om een succesvolle aanvraag te kunnen doen.

"Nou ja, ik heb niet zo heel veel ervaringen met ZonMw aanvragen, maar wat ik wel eens aan collega's heb gehoord, het zijn niet de makkelijkste trajecten en dus toen we hoorden van goh, we laten het ZonMw doen. Toen dacht ik eerst van, oh, nou, volgens mij moet ik een expert gaan inhuren. Dus dat nou ja, daar heb ik ook al wat namen van gekregen en dat zou ik eigenlijk zonde vinden dat ik weer geld moet investeren om überhaupt een aanvraag succesvol te kunnen maken." – verkeersadviseur provincie

4.4 Financiering

In het verleden waren veel subsidieaanvragen onder voorbehoud van cofinanciering. Veel gemeenten geven aan dat het kunnen regelen van cofinanciering geen vanzelfsprekendheid is, onder andere vanwege 'het ravijnjaar 2026' komen ze in de knel. Provincies en gemeenten dachten mee over oplossingen:



- Eventuele subsidies vanuit provincie laten meetellen als cofinanciering
- Tijdig op de hoogte zijn vanaf wanneer cofinanciering nodig is, zodat er voldoende budget aan de kant gezet kan worden. Tijdig betekent voor de begroting voor een nieuw jaar opgesteld wordt of in ieder geval een jaar van tevoren.

"Als het cofinanciering is, dat betekent dat ik zelf nog op zoek moet gaan naar geld. En negen van de tien keer heb ik dat sowieso niet dit jaar. Dan moet ik het eerst weer aanvragen bij de gemeenteraad via de kadernota. Dan heb ik volgend jaar pas, als ik het überhaupt al krijg." – verkeersadviseur gemeente

- Eventueel kunnen uitbreiden van bestaande interventies in plaats van nieuwe interventies optuigen.
- Inzet uurtarief ambtenaar mogen meetellen als cofinanciering.
- Verdeling financiering vanuit subsidie en financiering vanuit eigen pot op 75%/25% in plaats van 50%/50%.

4.5 Behoeftte aan duidelijkheid over vervolgtraject subsidieaanvraag

Tijdens de gesprekken met interventie-eigenaren kwam regelmatig de vraag naar voren wanneer zij een terugkoppeling kunnen verwachten over het vervolg van hun interventie binnen de subsidieaanvraag. Deze informatie is voor hen van belang om tijdig te kunnen anticiperen en, indien hun interventie in aanmerking komt voor de subsidie, de benodigde stappen te zetten om eventueel op te schalen.

4.6 Plan maken voor borging

Er is behoefte bij provincies en gemeenten om ook na te denken wat er met een eventuele interventie gebeurt zo gauw de subsidie afloopt, een langetermijn visie. Soms heeft het tijd nodig voordat een interventie zijn effect laat zien, als voorbeeld wordt de BOB-campagne genoemd.

"Als je als gemeente een heel nieuw programma moet opzetten, dan gaat in de voorkant heel veel tijd in zitten. En als je daar dan een keer ja, als je alles verdeeld over 50 miljoen voor alle gemeenten en elke gemeente krijgt, zeg maar 1 ton en je kan het dan 2, 3 jaar doen. Ja en daarna is het geld weer weg en je gooit het programma weer weg. Ja dat is eigenlijk zonde." – verkeersadviseur gemeente

Gemeenten en provincies hadden zelf ook ideeën om borging te bevorderen:

- Neem de interventie op in de 'menukaart' effectieve interventies aangeboden vanuit provincies.
- Faciliteer uitwisseling van geleerde lessen tussen verschillende gemeenten en provincies.



5 Verantwoording afwegingskader

In afstemming met het ministerie van IenW en ZonMw is het onderstaande afwegingskader opgesteld voor het selecteren en wegen van interventies. Dit is gebaseerd op bevindingen uit de deskresearch (Bijlage 1) en de input verkregen uit gesprekken met gemeenten en provincies.

Doelgroep en doelgedrag

- De interventie heeft als doel om:
 - Veilig gedrag bij fietzers te stimuleren.
 - Veilig gedrag van andere weggebruikers te stimuleren met als doel om botsingen met fietsers te voorkomen.
- De interventie richt zich op het doelgedrag; hard rijden, afleiding of alcoholgebruik.
- Risicogroepen waarop gericht wordt zijn jongeren tussen de 12 en 24 jaar. Echter, het doelgedrag is leidend, interventies die inzetten op een bredere leeftijdsgroep kunnen ook geïncludeerd worden.

Toetsing CROW

Als een educatieve interventie of een voorlichtingsinterventie getoetst is door het CROW, is deze ten minste beoordeeld met 45 sterren.

Effectiviteit

De effectiviteit van de interventie is tenminste onderzocht. Hierbij is wenselijk dat er een effect is gevonden op het beoogde doelgedrag of dat er een effect is gevonden op onderliggende determinanten voor gedragsverandering zoals gedragsintentie, kennis, attitude en bewustwording.

Werkzame elementen voor gedragsverandering

- Het is wenselijk als er met de interventie een handelingsperspectief wordt geboden.
- Vanuit de gedragswetenschap is het wenselijk dat, indien de interventie educatie of voorlichting betreft, hierin minimaal één of meerdere van de onderstaande elementen voor gedragsverandering zijn verwerkt:
 - Er heeft een onderwijskundige meegewerkt aan de ontwikkeling van de educatie.
 - Er wordt gebruik gemaakt van authentiek leren. Dat wil zeggen dat de eigen ervaring en situatie van de deelnemers centraal staat.
 - Er wordt gebruik gemaakt van interactie binnen de groep.
 - Er wordt gebruik gemaakt van een vorm van ervaringsleren waarmee de leerlingen geleerde informatie ook daadwerkelijk kunnen toepassen in de praktijk (bijvoorbeeld d.m.v. VR-simulaties of actief op de fiets of op straat).
 - Er wordt een link gelegd tussen het risicogedrag, de geleerde informatie en de verkeerscontext.
 - Er wordt gebruik gemaakt van herhaling, bijvoorbeeld d.m.v. oefening thuis of herhalingslessen.



Praktische elementen

- De interventie is schaalbaar. Dat wil zeggen dat er voldoende capaciteit is om de interventie in verschillende gemeenten in Nederland aan te bieden, of dat hier in de toekomst voldoende capaciteit voor gecreëerd kan worden.



Bijlage 1 – Literatuurstudie risicogroepen en risicogedrag

1. Risicogroepen onder fietsslachtoffers

Het Letsel Informatie Systeem

VeiligheidNL houdt met het Letsel Informatie Systeem (LIS)³ continue de ontwikkelingen bij t.a.v. ongevallen en letsels op de SEH, waaronder ook fietsongevallen. Deze data worden verzameld bij een selectie van ziekenhuizen die samen een representatieve steekproef van de Nederlandse ziekenhuizen vormen. Dat maakt een schatting van verkeersongevallen op landelijk niveau mogelijk. Op basis van deze data hebben we gekeken naar mogelijke risicogroepen in het verkeer.

Risicogroepen naar leeftijd

In 2023 waren er naar schatting 71.900 SEH-bezoeken door een fietsongeval, waarvan 45.200 met ernstig letsel⁴. Er is hiermee een stijging van 24 procent voor fietsongevallen met ernstig letsel in de afgelopen 10 jaar. In 2023 vielen er verschillende leeftijdsgroepen op:

- **12-17 jarigen**
- **18-24 jarigen**
- **55-plussers**

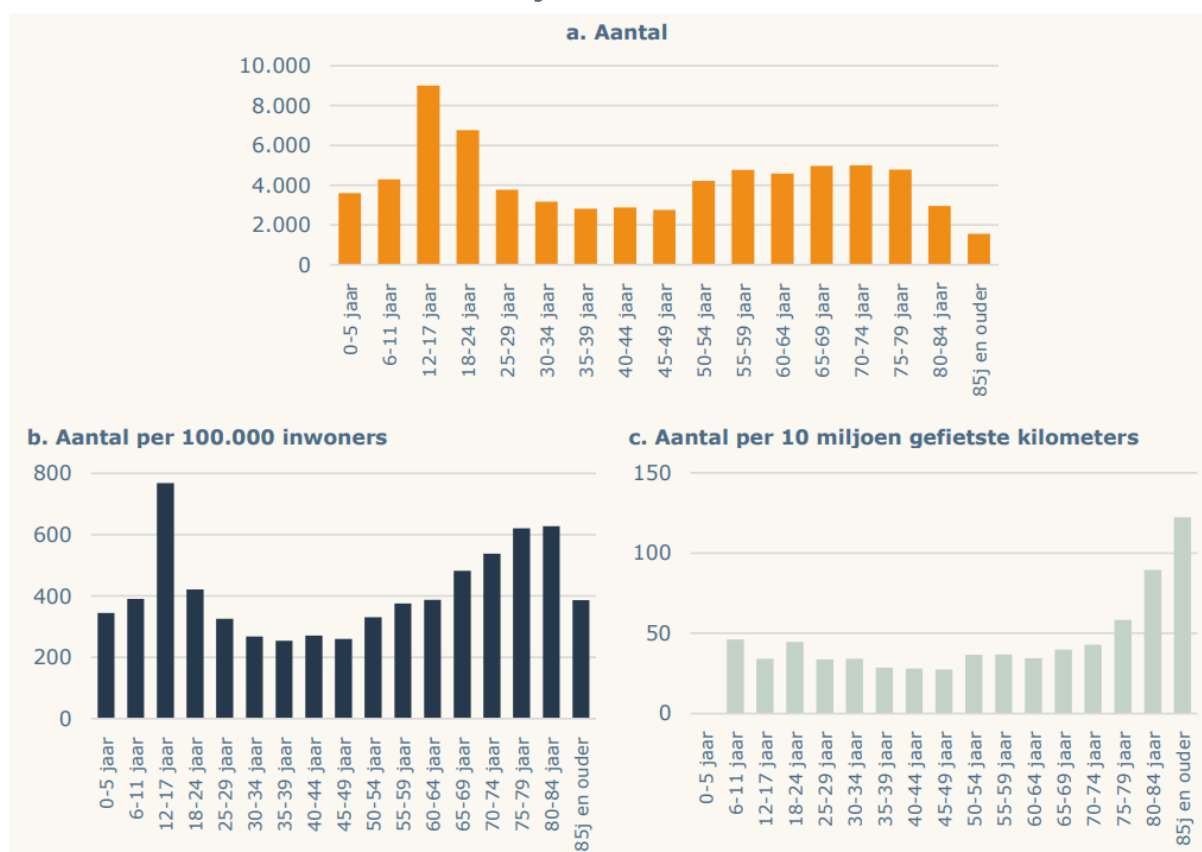
In absolute aantallen vallen deze drie groepen op, ook als er gecorrigeerd wordt voor het aantal levensjaren per leeftijdsgroep (grafiek 1.1a). Kijken we naar risicogroepen op basis van het aantal SEH-bezoeken per 100.000 inwoners, dan blijft de leeftijdsgroep van 12-17 jarigen naar voren komen en vallen daarbij ook de oudere leeftijdsgroepen op met uitzondering van de oudste fietsers (85 jaar en ouder) (grafiek 1.1b). Op basis van het aantal afgelegde kilometers komt eveneens de oudere fietsers als grootste risicogroep naar voren en blijken fietsers vanaf 85 jaar het meest kwetsbaar (grafiek 1.1c).

³ Databron: Letsel Informatie Systeem 2014-2023, VeiligheidNL

⁴ Rapport: Verkeersongevallen in 2023 – SEH-bezoeken, VeiligheidNL.



Grafiek 1 – Fietsslachtoffers naar leeftijd



Bron: Letsel Informatie Systeem 2023 VeiligheidNL; Onderweg in Nederland 2023, Centraal Bureau voor de Statistiek (DANS); Bevolkingsstatistiek 2023, Centraal Bureau voor de Statistiek

¹ Aantal, aantal per 100.000 inwoners of aantal per 10 miljoen reizigerskilometers in betreffende leeftijdsgroep, reizigerskilometers niet beschikbaar voor leeftijdsgroep 0-5 jaar

2. Ongevalsekenmerken per leeftijdsgroep

Voor de letselcijfers uit LIS 2023 zijn de ongevalskenmerken voor fietsslachtoffers van 12-17 jarigen en 55-plussers verder geanalyseerd. Er zijn in het rapport geen ongevalskenmerken bekend voor de groep 18-24 jarigen.

Ongevalsekenmerken 12-17 jarigen

Onder de jonge slachtoffers van een fietsongeval kwamen letsels door een eenzijdig ongeval (61%) het meeste voor, maar relatief minder vaak dan in de totale groep slachtoffers op de fiets (68% eenzijdige ongevallen). Het aandeel fietsers dat de SEH-afdeling bezocht voor letsel door een **botsing** was daarentegen in de leeftijdsgroep 12-17 jaar (32%) groter dan in de totale groep fietsslachtoffers (23%). Dit waren vooral fiets-auto (13% van totaal) en fiets-fiets botsingen (12%). Zeven procent had een botsing met een obstakel.

Ongeveer zes op de tien slachtoffers van 12-17 jaar (59%) hadden ernstig letsel (5.300, 95%BI: 4.200-6.600). Het aantal SEH-bezoeken voor ernstig letsel door een fietsongeval is in de leeftijdsgroep 12-17 jaar in de periode 2014-2023 met 40 procent toegenomen. De ontwikkeling in de leeftijdsgroep 12-17 jaar wijkt af, en lijkt minder gunstig, dan de ontwikkeling bij de fietsongevallen met ernstig letsel voor alle leeftijden samen.



Zover bekend reed tenminste zeventien procent van de jonge fietsslachtoffers in 2023 op een **elektrische fiets** wat overeenkomt met 1.500 SEH-bezoeken⁵. In de afgelopen vijf jaar is het aantal ongevallen met elektrische fiets onder 12-17 jarigen vier keer zo groot geworden met een forse toename in 2023. Het aandeel SEH-bezoeken voor ernstig letsel door een ongeval op een elektrische fiets is gegroeid van een paar procent tot zeventien procent in 2023. Het aantal ongevallen met andere typen fietsen laat over de periode 2014-2023 noch een daling noch een stijging zien. De elektrische fiets lijkt hiermee dus verantwoordelijk voor veruit het grootste deel van de stijging van het aantal SEH-bezoeken voor ernstig letsel door een fietsongeval in de leeftijdsgroep 12-17 jaar.

Ongevalskenmerken 55-plussers

De leeftijdsgroepen 55-64 jaar en 65-74 jaar zijn samen verantwoordelijk voor ongeveer twee derde van het aantal SEH-bezoeken van fietsers van 55 jaar en ouder (68%). Kijken we naar de kans op een SEH-bezoek, dan zien we dat als 85-plussers gaan fietsen de kans op een ongeval relatief groot is. Per 100.000 inwoners komt de groep 75-84 jaar als risicogroep naar voren.

Onder de oudere slachtoffers van een fietsongeval is het aandeel slachtoffers met **ernstig letsel** relatief groot. Driekwart van de fietsslachtoffers van 55 jaar en ouder die op de SEH-afdeling behandeld werden, had ernstig letsel. Ter vergelijking bij kinderen was dit ongeveer de helft en bij de overige volwassenen maximaal twee derde. Bij oudere fietsers als totale groep was in de periode 2014-2023 sprake van een stijging van 31 procent van het aantal SEH-bezoeken in verband met ernstig letsel. Hiermee lijkt de ontwikkeling bij de oudere fietsers als totale groep ongunstiger dan voor fietsers als totale groep.

In twee derde van de gevallen liep de 55-plusser letsel op door een eenzijdig ongeval (68%), waarbij meestal sprake was van een val van de fiets (46% van totaal). Een botsing met een andere verkeersdeelnemer kwam voor in 22 procent van de gevallen en tien procent botste met een obstakel.

Voor zover bekend fietste tenminste achttien procent van de oudere slachtoffers op een elektrische fiets³. Op basis van de data zien we dat de elektrische fiets verantwoordelijk is voor ruwweg een derde van de stijging van het totaal aantal SEH-bezoeken voor ernstig letsel door fietsongeval in deze leeftijdsgroep. Niet alleen het aantal SEH-bezoeken voor ernstig letsel na een ongeval met een elektrische fiets gestegen en is ook hun aandeel binnen het totaal aan fietsongevallen met ernstig letsel bij 55-plussers is sterk gestegen, te weten enkele procenten tot zeventien procent in 2023.

3. Risicogedragingen onder fietsslachtoffers

Bij VeiligheidNL doen we naast slachtofferregistratie ook onderzoek naar achterliggende oorzaken en omstandigheden van fietsongevallen, waaronder het fietsgedrag. De meeste informatie die we hebben op gebied van fietsgedrag en risicogedrag zijn op basis van vragenlijstonderzoek uit 2021 onder fietsslachtoffers die zijn gezien op de SEH's van de LIS-ziekenhuizen^{6,7}.

⁵ De genoemde aantallen elektrische fietsen vormen een ondergrens omdat niet altijd op de SEH wordt gespecificeerd dat het om een elektrische fiets ging.

⁶ Databron: LIS-vervolgonderzoek Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2021), Letsel Informatie Systeem, VeiligheidNL

⁷ Rapport: Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2022), VeiligheidNL



Risicogedrag algemeen

Fietsongevallen zijn complex van aard en kennen vaak verschillende oorzaken. Op basis van vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers is hen gevraagd welke verschillende (mede)oorzaken bij hun ongeval een rol speelden. De vijf grootste oorzaken die hierbij werden genoemd waren:

1. **Het eigen gedrag** (44%)
2. De toestand van de weg (32%)
3. **Het gedrag van iemand anders** (26%)
4. Weersomstandigheden (16%)
5. De verkeerssituatie (16%)

De meest voorkomende oorzaken die onder 'het eigen gedrag' genoemd werden:

- **Niet goed opletten** (10% van alle respondenten)
- **Het maken van een stuurfout** (8% van alle respondenten)
- **Te hard rijden** (3% van alle respondenten)
- **Plots remmen/stoppen** (2% van alle respondenten)

De meest genoemde oorzaken die onder 'het gedrag van iemand anders' genoemd werden:

- Iemand anders lette niet goed op (7% van alle respondenten)
- Iemand anders gaf geen voorrang (3% van alle respondenten)
- Iemand anders reed te hard (2% van alle respondenten)
- Iemand anders maakte een stuurfout (2% van alle respondenten)

Naast medeoorzaken is de slachtoffers ook gevraagd of ze, ten tijde van hun ongeval, met andere activiteiten bezig dan alleen het fietsen. Hierbij gaf 31 procent aan met iets anders bezig te zijn geweest; ze waren dus **afgeleid**.

Risicogedrag bij jongeren

In de leeftijdsgroepen 12-17 jaar en 18-24 jaar gaf de helft aan dat het ongeval (mede) was ontstaan door het eigen gedrag (respectievelijk 51% en 48% t.o.v. het gemiddelde van 44%). Ook kwam het bij jongeren onder de 25 jaar vaker voor dat ze aangaven met iets anders bezig te zijn geweest ten tijde van het ongeval (44% t.o.v. het gemiddelde van 31%). Vormen van afleiding die hierbij het meest genoemd werden zijn:

1. **Praten met anderen** (21%)
2. **Muziek luisteren/koptelefoon op** (7%)
3. **In gedachten verzonken zijn** (6%)

Het gebruik van een mobiele telefoon werd maar door 1 procent van de fietsslachtoffers genoemd.

12-17 jarigen

Als we kijken naar medeoorzaken van ongevallen viel bij de 12-17 jarigen op dat 3 procent van de ongevallen werd veroorzaakt door het **met losse handen fietsen**⁷.

In een aanvullende analyse naar afleiding onder jongeren zien we dat afleiding ten tijde van het ongeval onder 12-17 jarigen het grootst was (58%)⁸. Binnen deze groep kwam het **in gedachten verzonken zijn** en het **praten met anderen** vaker voor dan bij de 18-24 jarigen. De groepen 12-17 en 18-24 jarigen die hierbij onderzocht is waren echter wel klein (resp. n = 55 en n = 27).

⁸ Rapport: Afleiding op de fiets (2022), VeiligheidNL



18-24 jarigen

Bij de 18-24 jarigen werden **plotseling stoppen** (3%) en **uit balans raken door bagage** op of aan het vervoersmiddel (2%) vaak genoemd⁷. Daarnaast gaven 18-24 jarigen ten opzichte van andere leeftijdsgroepen vaak de lichamelijke conditie aan als medeoorzaak (24%)⁷. Van deze groep gaf 5 procent **vermoeidheid** aan als medeoorzaak en gaf 15 procent **alcoholgebruik** aan als medeoorzaak.

Onder de 18-24 jarigen kwam **alcoholgebruik** voorafgaand aan het ongeval het meeste voor ten opzichte van de andere leeftijdsgroepen (26% onder 18-24 jarigen t.o.v. 1-8% bij de andere leeftijdsgroepen)⁷. Dit is ongeacht of ze het alcoholgebruik ook zelf als medeoorzaak hebben aangegeven. Uit een eerdere analyse in 2021⁹ van alcoholgebruik op de fiets kwam naar voren dat dit het meest voorkwam onder slachtoffers tussen de 18 en 34 jaar. De kans op hersenletsel was bij hen 4x zo groot en de kans op fracturen was 1,5 keer zo groot.

Tenslotte was van de slachtoffers die waren afgeleid ten tijde van hun ongeval afleiding door **muziek luisteren** m.n. groot onder de 18-24 jarigen (16% bij 18-24 jarigen t.o.v. 4% bij slachtoffers jonger dan 18 jaar)⁸.

Risicogedrag bij 55-plussers

Binnen de groep 55-plussers zijn er geen specifieke medeorzaken die opvallen t.o.v. de andere leeftijdsgroepen⁷. Ook onder 55-plussers werd het eigen gedrag het vaakst genoemd als medeoorzaak van het ongeval (44%). De belangrijkste toelichtingen hierop waren **niet goed opletten** (9% van alle ongevallen) of een **stuurfout** (8%)¹⁰.

Uit een verkenning naar specifiek eenzijdige ongevallen bij oudere fietsers¹¹ (65-plus) werd ook het blijven haken bij het **op- of afstappen** als medeoorzaak benoemd. Daarnaast werd **de lichamelijke conditie** vaak als medeoorzaak van het ongeval aangeduid, bijvoorbeeld door evenwichtsproblemen, duizeligheid of vermoeidheid.

Conclusie

Als we kijken naar risicogroepen springt de groep 55-plussers er qua risico het meeste bovenuit, gevolgd door de groep 12-17 jarigen. Daarnaast heeft de groep 55-plussers ook een relatief grotere kans op een SEH-bezoek en ernstig letsel t.o.v. de andere leeftijdsgroepen. De groep 18-24 jarigen is in absolute aantallen ook relatief groot en heeft enigszins verhoogd risico op basis van inwonersaantal en reizigerskilometers.

Binnen alle drie deze groepen vormt volgens de slachtoffers het gedrag regelmatig een rol bij het ontstaan van de fietsongevallen, waaronder: niet goed opletten, het maken van een stuurfout, te hard rijden en plots remmen/stoppen. De drie leeftijdsgroepen hebben echter ook elk hun eigen aandachtspunten op het gebied van risicofactoren en risicogedragingen.

⁹ Infographic: Fietsen onder invloed (2021), VeiligheidNL

¹⁰ Monitor Doortrappen (2024), Mulier Instituut i.s.m. VeiligheidNL

¹¹ Preventie van eenzijdige fietsongevallen bij ouderen (2023), VeiligheidNL



Onder 12-17 jarigen zijn specifieke aandachtspunten:

- Elektrisch fietsgebruik (m.n. hard rijden)¹²
- Botsingen met andere verkeersdeelnemers (m.n. met auto en fiets)
- Met losse handen fietsen
- Afleiding door o.a. praten met anderen, in gedachten verzonken zijn en muziek luisteren.

Onder 18-24 jarigen zijn specifieke aandachtspunten:

- Alcoholgebruik
- Afleiding door m.n. muziek luisteren
- Plots remmen/stoppen
- Bagage meenemen op de fiets
- Fietsen bij vermoeidheid

Onder 55-plussers zijn specifieke aandachtspunten:

- Elektrisch fietsgebruik
- Het op- en afstappen van de fiets (bij eenzijdige ongevallen)
- Omgaan met lichamelijke klachten/achteruitgang

¹² Jongeren op de elektrische fiets (2023), Teamalert



Bijlage 2 – Topic lijst

Intro/kennismaking

- Welke rol heb je?
- Hoe in deze rol gekomen?

Risicogedragingen

- Wat speelt er aan verkeersveiligheid en risicogedrag in jullie gemeente/provincie?
Doorvragen op: fietsveiligheid wel of niet prioriteit? Of meer focus op andere aspecten zoals infrastructuur?
- Welke risicogedragingen op de fiets spelen in jullie gemeente/provincie?
- Welke interventies om risicogedrag te voorkomen worden er gebruikt nu binnen jullie gemeente of provincie? Op welke risicogroepen zijn deze initiatieven gericht?

Risicogroepen

- Welke risicogroepen herkennen jullie in jullie gemeente/provincie?
- Aan welke risicogedragingen of risicogroepen zouden jullie graag meer aandacht besteden?
Wat speelt er binnen deze groep? Specifieker doorvragen: voorkeur voor risicogroep?
Waarom deze groep? (voorkeur op basis van verhalen of op basis van data/onderzoek)
- Voorleggen risicogroepen en risicogedragingen uit onze inventarisatie
 - Welk spreekt je aan?
 - Waarom wel/niet?
 - Wat is herkenbaar uit jullie gemeente/provincie?

Interventies

- Hoe hebben jullie de keuze voor bepaalde interventies gemaakt? Welke afwegingen speelden een rol?
Luisteren naar wat ze zeggen over bv. rol effectiviteit interventie, grootte risicogroep, type interventie (ook voorlichting/educatie of enkel infra), praktische overwegingen?
- Wat doen jullie al aan voorlichting/educatie? Welke groepen? Waar?
- Welke aanvragen voor subsidie voor interventies bij ministerie van IenW gedaan in het verleden? Waarom die aanvraag? Hoe pakte dat uit? Wat ging goed, wat kon beter?
 - Welk type interventie was dit? Vooral handhaving/infra, of ook voorlichting/educatie? Waarom wel het een, niet het ander?
 - Welke rol speelt uitvoer van een interventie? (alleen geld vs 'meer geregeld')
 - Wat vind je van het aanvraagproces?
 - Wat heeft dit opgeleverd? Heeft het ook echt iets gebracht?
- Welke aanvragen voor interventies bij ministerie van IenW hebben jullie laten schieten?
Wat was de reden daarvan?
Doorvragen: Als je geen tijd hebt, wat vraagt meer aandacht?
- Zijn er interventies waar je enthousiast over bent?
- Vragen naar rol/verhouding gemeente en provincie. Welke rol ziet de gemeente voor zich dat de provincie hierin kan hebben en vice versa. En stel de provincie ziet voor zichzelf



geen rol om in dit proces te hebben, welke tips hebben ze dan om gemeentes toch te bereiken.

- Hoe borgen jullie je interventies?
- Specifieke interventies: bijvoorbeeld op het gebied van educatie:
 - Hoe gefinancierd?
 - Hoe georganiseerd?
 - Hoe gekozen?
 - Hoe borgen?
- Zetten jullie specifieke interventies in gericht op automobilisten, gericht op het verbeteren van fietsveiligheid?
- Voorleggen type initiatieven kansrijk in subsidie aanvragen(met voorbeelden):
 - Nudge
 - Educatie via scholen
 - Voorlichting
 - Campagne
 - Apps

Vragen naar: wat roept dit op? Welke zou je iets mee doen, welke niet? Waarom?



Disclaimer

Bij de samenstelling van deze publicatie is de grootst mogelijke zorgvuldigheid in acht genomen. VeiligheidNL aanvaardt echter geen verantwoordelijkheid voor eventuele, in deze uitgave voorkomende, onjuistheden of onvolkomenheden. Overname van tekst of gedeelten van tekst is toegestaan, mits met de juiste bronvermelding. Indien tekst gebruikt wordt voor commerciële doelstellingen dient altijd vooraf schriftelijke toestemming verkregen te zijn.

Privacy en gegevensbescherming

VeiligheidNL gaat zorgvuldig om met persoonsgegevens en behandelt deze vertrouwelijk. Zo worden persoonsgegevens alleen verwerkt door personen met een geheimhoudingsplicht en voor het doel waarvoor deze gegevens zijn verzameld. Daarbij zorgt VeiligheidNL voor passende beveiliging van persoonsgegevens. VeiligheidNL behandelt uw persoonlijke gegevens conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) zoals deze sinds 25 mei 2018 geldt. Lees meer over onze privacyverklaring op www.veiligheid.nl/privacy

