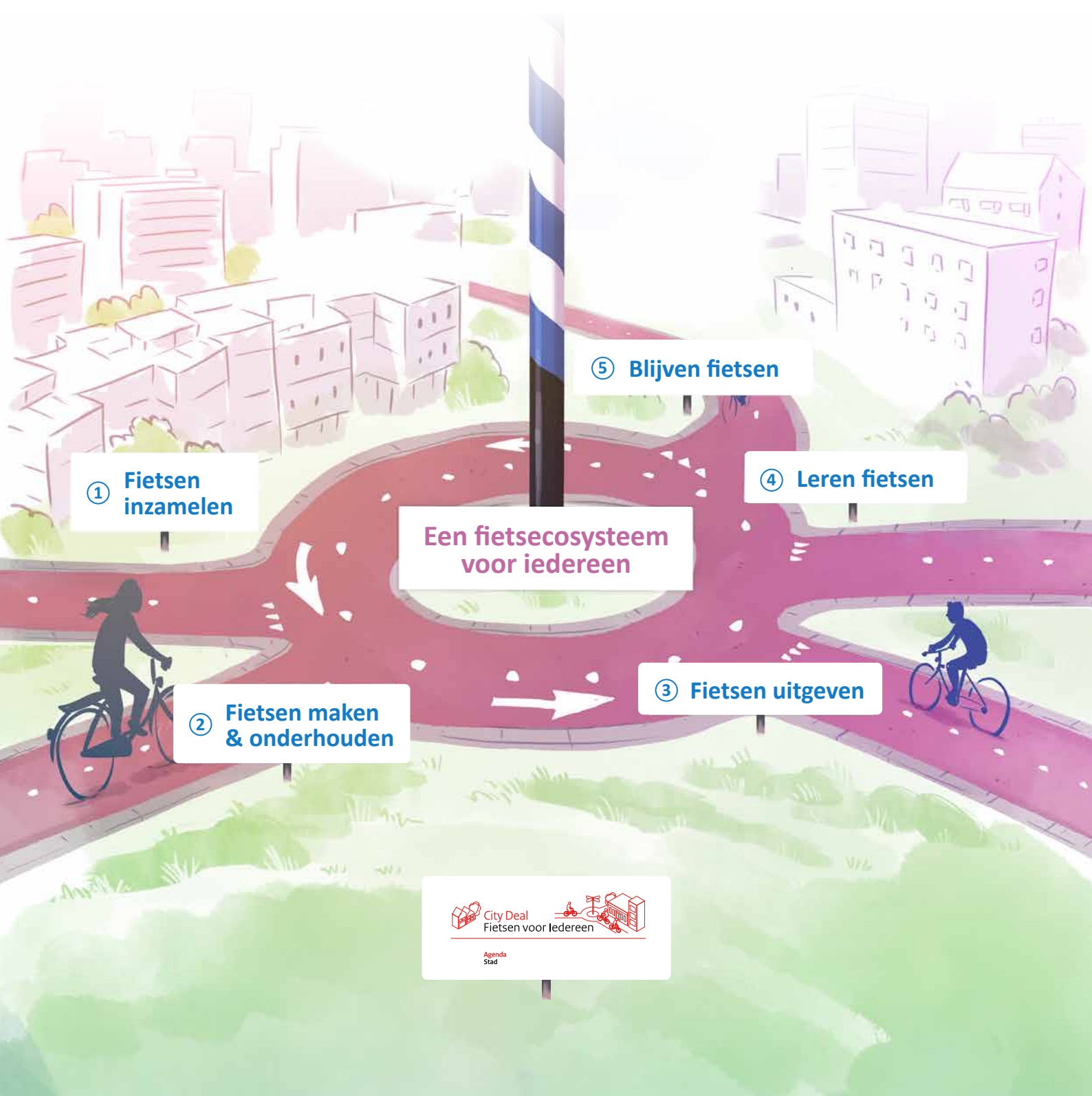
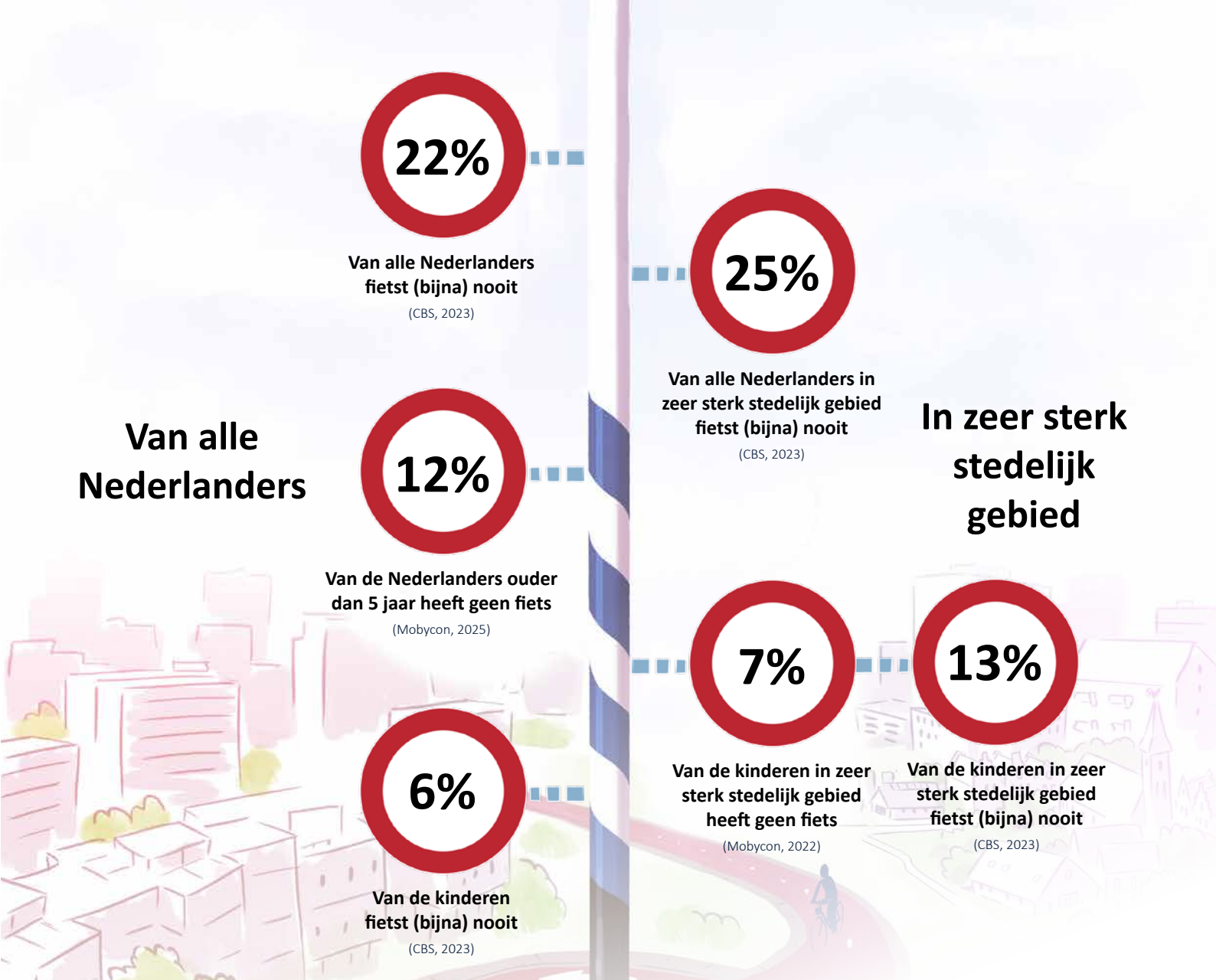


Fietsen voor iedereen

In 5 stappen naar een duurzaam fietsecosysteem





Bijna vier miljoen Nederlanders fietsen niet of bijna nooit, en meer dan twee miljoen Nederlanders hebben geen fiets¹

Van alle Nederlanders vanaf 6 jaar heeft ruim 1 op de 10 mensen geen fiets. Gemiddeld zit in elke klas een kind die geen fiets heeft. En 1 op de 5 mensen fietst niet of bijna nooit; een deel van hen kan niet fietsen. Deze verhoudingen zijn niet gelijk verdeeld over de gehele bevolking:

- Onder mensen die (bijna) nooit fietsen en/of geen fiets bezitten zijn **75-plussers, mensen zonder (betaald) werk, mensen met een laag inkomen, mensen zonder opleiding of met een praktische opleiding en mensen met een (niet-westerse) migratieachtergrond** oververtegenwoordigd.

- Daarnaast wonen mensen die geen fiets hebben of niet kunnen fietsen met name – maar zeker niet alleen – in **kwetsbare wijken en gebieden**. Zo is het aandeel kinderen zonder fiets in kwetsbare wijken hoger dan elders. Op sommige scholen heeft maar liefst 1 op de 3 kinderen geen fiets.
- Ook fietsen mensen in **zeer stedelijk gebied** minder vaak dan het landelijk gemiddelde. Vooral bij kinderen is het verschil groot: in zeer sterk stedelijk gebied fietst 13% van de kinderen (bijna) nooit, in Nederland als geheel fiets 6% van de kinderen (bijna) nooit.² In zeer stedelijk gebied zitten bovendien in elke klas gemiddeld twee kinderen die geen fiets hebben.

¹ Bron van deze alinea is tenzij anders aangegeven: Mobycon (2025). Vervolgonderzoek Fietsen voor Iedereen.

² CBS (2003)

Fietsen draagt bij aan allerlei opgaven. Gemeenten doen al veel aan fietsstimulering. Bijvoorbeeld via investeringen in veilige fietsinfrastructuur. Maar er is meer nodig dan infrastructuur alleen. Want veel Nederlanders hebben geen fiets, of kunnen niet fietsen. In dit document laten we zien wat beleidsmatig gedaan kan worden om te zorgen dat iedereen kan fietsen, juist ook die mensen voor wie dat nu niet vanzelfsprekend is. Daarnaast bevat het document voorbeelden van concrete ambities.

Dit document is een product van de City Deal Fietsen voor Iedereen. Doel van de City Deal is dat zoveel mogelijk mensen gaan fietsen, die nu om uiteenlopende redenen niet kunnen fietsen. Bijvoorbeeld omdat ze het niet kunnen betalen of nooit geleerd hebben om te fietsen.





De vijf beleidsambities van het fietsecosysteem

Een fiets hebben en kunnen fietsen is belangrijk voor mensen zelf én de maatschappij als geheel

Het is belangrijk dat mensen een fiets hebben en kunnen fietsen. Want fietsen

- maakt het mensen mogelijk **deel te nemen aan de maatschappij**. Zo blijkt uit onderzoek³ dat mensen die niet (kunnen) fietsen vaker moeite hebben met het bereiken van plekken dan mensen die wel (kunnen) fietsen. Zij geven ook vaker dan mensen die wel fietsen aan dat zij familie en vrienden minder vaak zien dan ze zouden willen. Uit ander onderzoek⁴ blijkt dat het leren fietsen de drempel verlaagt om een baan te vinden of om een startkwalificatie te halen.
- is een **goedkope manier van verplaatsen**. En dat is belangrijk, want 10% van de volwassen inwoners van Nederland ervaart problemen bij het betalen van zijn of haar vervoer.⁵
- is gezond. Het leidt o.a. tot een langere levensduur, verhoogde arbeidsproductiviteit, minder zorgkosten en minder ziektelast.⁶

Een goed draaiend fietsecosysteem

Een deel van de mensen die geen fiets heeft en/of niet kan fietsen, kan dit zelf niet betalen of anderszins organiseren. Beleidsmakers kunnen

mensen hierbij helpen. Het fietsecosysteem (zie figuur bovenaan deze pagina) laat zien in welke onderdelen beleidsmakers een rol hebben:

① fietsen verzamelen, ② fietsen maken & onderhouden, ③ fietsen uitgeven, ④ leren fietsen en ⑤ blijven fietsen.

De kosten en opbrengsten van investeringen in het fietsecosysteem

Een voorzichtige schatting is dat 1 geïnvesteerde euro in fietsstimuleringsprojecten zoals fietsles of fietsbank, 19 euro aan maatschappelijke baten oplevert.⁷ Daarbij is er voorzichtig vanuit gegaan dat de maatschappelijke baten vijf jaar aanhouden. Als de effecten langer aanhouden, dan zou de baten/kostenverhouding nog aanzienlijk hoger uitvallen.

Ook mensen die al een fiets hebben en kunnen fietsen hebben baat bij investeringen in het fietsecosysteem. Bijvoorbeeld als de investeringen ervoor zorgen dat er meer fietsmakers zijn of de fietsinfrastructuur veiliger wordt.

³ Mobycon (2025). Vervolgonderzoek Fietsen voor Iedereen.

⁴ Decisio (2025). Kwantificering van de effecten van fietsstimuleringsprojecten 'City Deal Fietsen voor Iedereen'

⁵ KIM (2024). Betaalbare mobiliteit?

⁶ Decisio (2025). Kwantificering van de effecten van fietsstimuleringsprojecten 'City Deal Fietsen voor Iedereen'

⁷ Dit is gebaseerd op drie fietsstimuleringsprojecten in Zwolle, Rotterdam en Den Haag. Bron: Decisio (2025). Kwantificering van de effecten van fietsstimuleringsprojecten 'City Deal Fietsen voor Iedereen'

① Fietsen inzamelen



Fietsen inzamelen

Het inzamelen van gebruikte fietsen voor mensen die zelf geen fiets kunnen betalen, geeft mensen toegang tot een fiets (sociale impact) en zorgt dat materialen goed hergebruikt worden (circulaire impact).

Concrete beleidsuitgangspunten die beleidsmakers kunnen hanteren:

- **Fietsen uit het fietsdepot die niet door hun eigenaar worden opgehaald en die van goede kwaliteit zijn, opknappen en ter beschikking stellen aan mensen die zelf geen fiets kunnen betalen.** In de openbare ruimte staan duizenden fietsen weesfietsen – fietsen zonder eigenaar – en verkeerd geparkeerde fietsen. Deze fietsen worden door fietsdepots opgehaald. Eigenaren kunnen de fiets vervolgens bij het fietsdepot ophalen. Jaarlijks belanden er 350.000 fietsen in een fietsdepot, waarvan er ruim 100.000 bruikbare fietsen niet worden opgehaald. Een groot deel van deze fietsen gaat naar opkopers en oud ijzerhandelaren. Dat is zonde: veel

fietsen kunnen met een goede opknap- of reparatiebeurt geschikt gemaakt worden voor een tweede leven bij iemand die een fiets goed kan gebruiken.

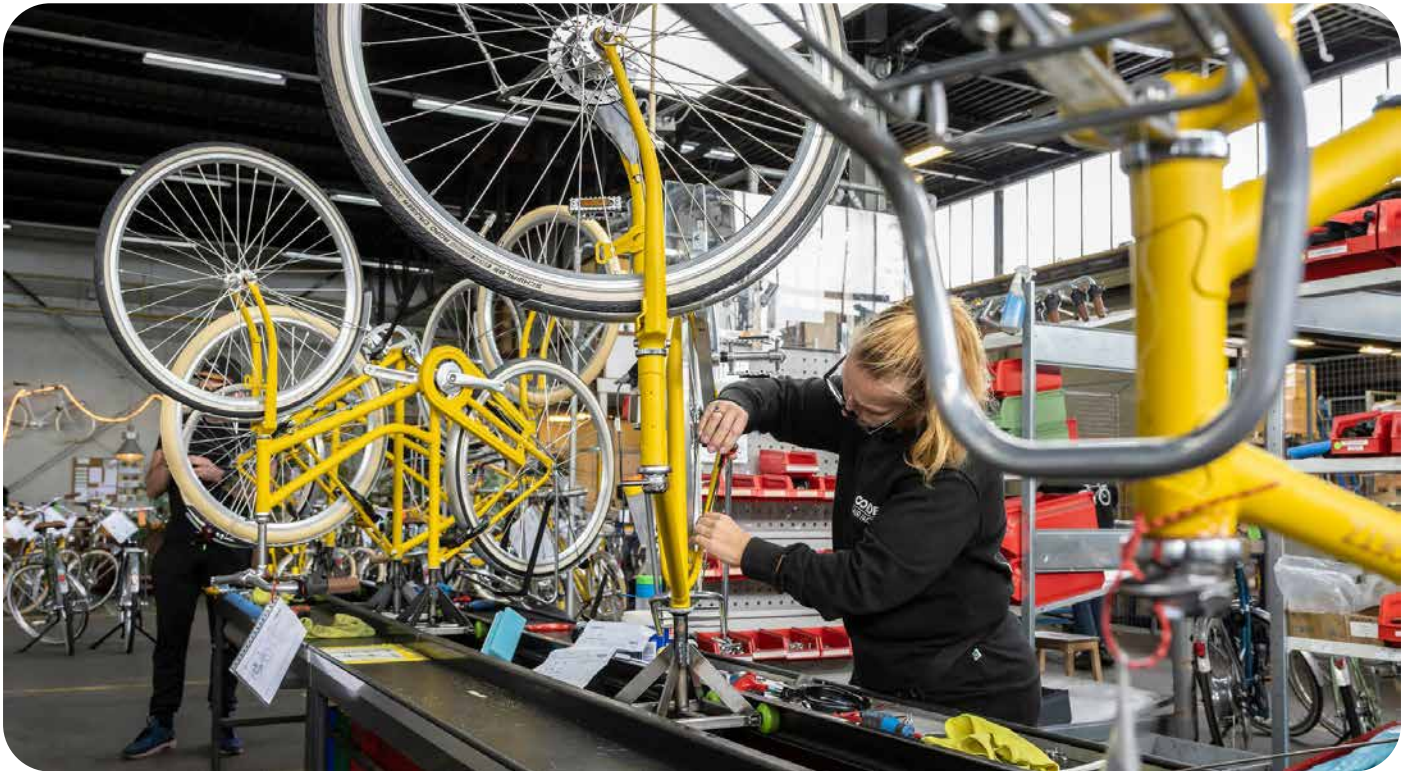
- **Inwoners stimuleren ongebruikte fietsen te doneren ten behoeve van mensen die zelf geen fiets kunnen betalen.** Er staan naar schatting zo'n 4 miljoen ongebruikte fietsen⁸ in schuurtjes en op zolders. Ook die fietsen kunnen ingezameld worden ten behoeve van mensen die wel een fiets willen hebben, maar die niet kunnen betalen.

VOORBEELDEN VAN BELEIDSAMBITIES:

- X% van de niet-opgehaalde fietsen uit het fietsdepot krijgen een tweede leven bij inwoners die zelf geen fiets kunnen betalen.
- Voor onze inwoners is het doneren van een ongebruikte fiets net zo vanzelfsprekend als – bijvoorbeeld – het inleveren van lege flessen.



② Fietsen maken & onderhouden



Fietsen maken & onderhouden

Meer kennis over en vakmensen voor het opknappen en onderhouden van fietsen is belangrijk om onderhoud betaalbaar en toegankelijk te maken. Bovendien liggen hier sociaal en economisch kansen voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Concrete beleidsuitgangspunten die beleidsmakers kunnen hanteren:

- **Stimuleren dat iedereen die dat wil op een laagdrempelige manier kan leren zelf zijn / haar fiets te onderhouden.** Steeds minder mensen weten nog hoe ze hun eigen fiets moeten onderhouden, of hoe ze een band plakken. Daardoor raken mensen meer aangewezen op fietsenmakers. Voor veel mensen met een laag inkomen is een fietsenmaker te duur. Als hun fiets kapot gaat en ze hem niet zelf kunnen repareren, verliezen ze feitelijk hun vervoersmiddel.
- **Ernaar streven in elke buurt een toegankelijke locatie te hebben waar mensen zelf hun fiets kunnen repareren.** Om hun fiets te kunnen onderhouden en repareren hebben mensen niet alleen kennis nodig, maar ook gereedschap. Niet iedereen beschikt over dat gereedschap, of kan dat gereedschap betalen.

- **Investeren in de opleiding van fietsenmakers en het beschikbaar stellen van leer-werkplekken voor fietsenmakers.** Ook voor mensen die een fietsenmaker kunnen betalen, is het niet vanzelfsprekend dat hun kapotte fiets snel gerepareerd wordt: door een afname van het aantal fietsenmakers lopen de wachttijden voor reparatie fors op. Voor mensen die afhankelijk zijn van hun kapotte fiets, betekent die wachttijd dat ze zich een tijdje niet makkelijk kunnen verplaatsen. Ondertussen is de opleiding tot fietsenmaker bij uitstek geschikt voor een leer-werkconstructie, ook voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

VOORBEELDEN VAN BELEIDSAMBITIES:

- In elke wijk is in jaar x een laagdrempelige plek beschikbaar waar inwoners hun fiets kunnen (laten) repareren of dat kunnen leren.
- In jaar x weet elke inwoner in onze gemeente hoe je een band plakt - via workshops, buurthuizen of schoollessen.
- We leiden jaarlijks x nieuwe fietsenmakers op via leerwerktrajecten, met een focus op mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.



③ Fietsen uitgeven



Fietsen uitgeven

Toegang tot een fiets hebben is randvoorwaardelijk om te gaan fietsen.

Concrete beleidsuitgangspunten die beleidsmakers kunnen hanteren:

- Iedere inwoner die een fiets nodig heeft maar dat niet zelf kan betalen, voor een kleine vergoeding een fiets geven. Meer dan twee miljoen Nederlanders hebben geen fiets. Een deel van deze groep kan zelf geen fiets betalen.
- Bij het uitdelen van fietsen aan mensen met een laag inkomen: mensen leren hoe ze die fiets zelf kunnen onderhouden en hen korting geven op reparatie door een fietsenmaker als zij een reparatie niet zelf uit kunnen voeren. De ervaring leert dat als mensen een fiets ontvangen en die fiets kapot gaat, ze die fiets niet kunnen (laten) repareren. Een kapotte fiets betekent dan hetzelfde als geen fiets.

- Samenwerken met sociale partners zoals voedselbanken, scholen en Stichting Leergeld om de doelgroep te bereiken. Niet iedereen die een fiets goed kan gebruiken maar zelf niet kan betalen, is bekend bij de gemeente. Juist sociale partners die diep in de wijk en achter de voordeur komen, weten wie er baat zou hebben bij een fiets.

VOORBEELDEN VAN BELEIDSAMBITIE:

- Iedere inwoner zonder fiets én zonder financiële ruimte krijgt via ons fietsplan toegang tot een passende, opgeknapte fiets.



④ Leren fietsen



Leren fietsen

Door mensen te leren fietsen, stellen we hen in staat om makkelijker deel te nemen aan de maatschappij. Bijvoorbeeld om werk en school te bereiken of om bij vrienden of de voetbalclub te komen.

Concrete beleidsuitgangspunten die beleidsmakers kunnen hanteren:

- **Fietslessen aanbieden voor kinderen en volwassenen.** Waar het vroeger als kind gebruikelijk was dat je van je ouders leerde fietsen, is dat het niet meer. Want lang niet alle volwassenen – en dus ouders – kunnen zelf fietsen.
- **Alle kinderen op school in staat stellen om deel te nemen aan het fietsexamen én les te krijgen in fietsonderhoud.** Met name in kwetsbare wijken zijn er veel kinderen die geen fiets hebben en niet kunnen fietsen.
- **Kinderen die gebruik maken van het leerlingenvervoer maar die met wat hulp zelf naar school kunnen fietsen, leren om zelfstandig naar school te fietsen.** Het gaat hierbij vooral om kinderen met een licht

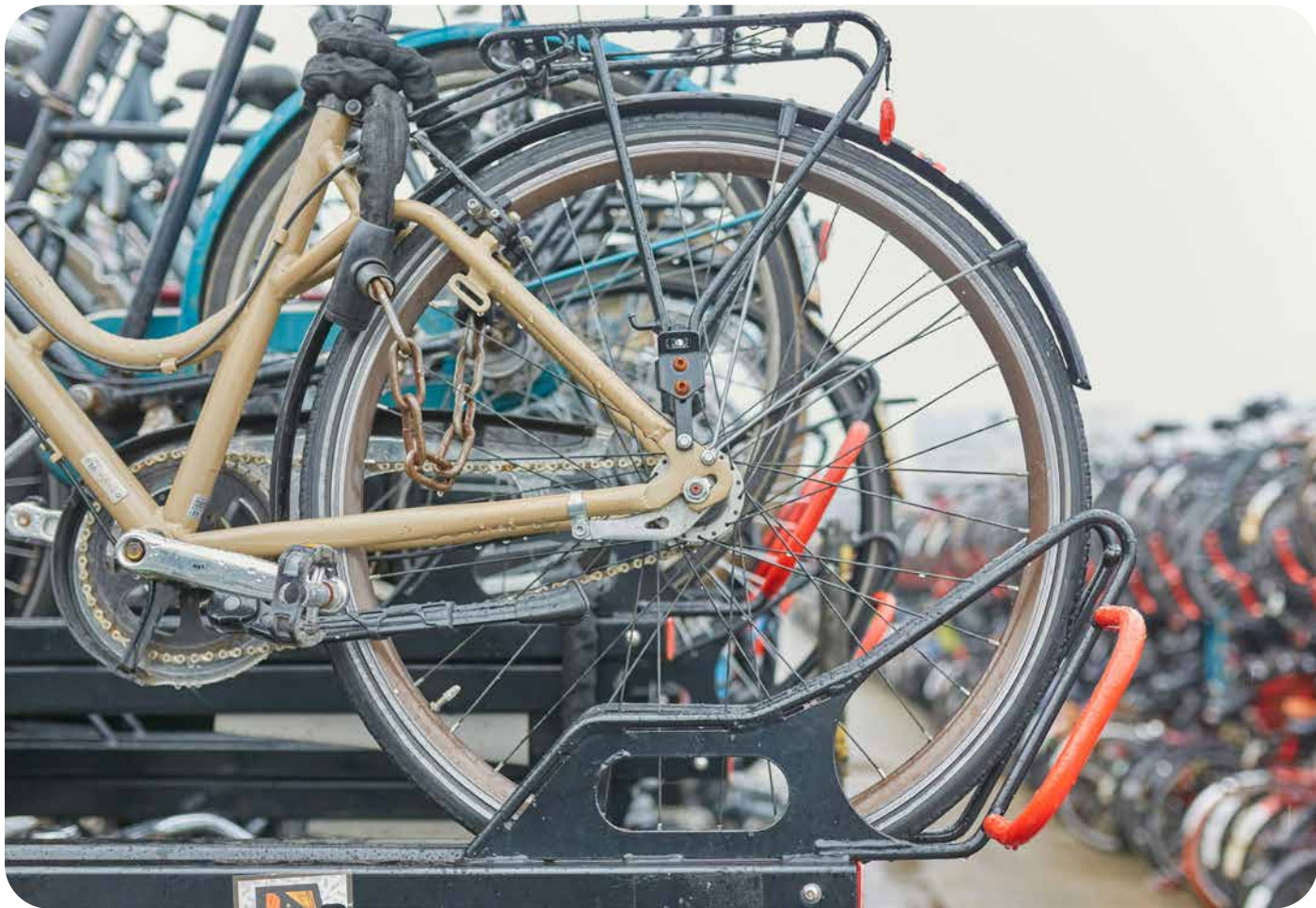
verstandelijke beperking of bijvoorbeeld autisme. Als zij zelfstandig of onder begeleiding naar school leren fietsen, draagt dat bij aan hun zelfstandigheid. Daar hebben ze ook na hun schoolcarrière profijt van. Bovendien worden op deze manier op de lange termijn kosten voor leerlingenvervoer beperkt.

VOORBEELDEN VAN BELEIDSAMBITIES:

- Ieder kind kan veilig op de fiets naar school.
- Iedereen – jong én oud – krijgt de kans om te leren fietsen, ongeacht achtergrond of leeftijd.
- Ieder kind groeit op met de kennis en het vertrouwen om zelfstandig en veilig te fietsen.
- We streven ernaar dat kinderen met een beperking of extra ondersteuningsbehoefte, net als hun leeftijdsgenoten, leren om zelfstandig en veilig te fietsen – als dat binnen hun mogelijkheden ligt.



⑤ Gaan en blijven fietsen



Gaan en blijven fietsen

De effecten van een fiets hebben en kunnen fietsen – mee kunnen doen aan de maatschappij, een betere gezondheid – worden alleen verzilverd als mensen ook daadwerkelijk gaan én blijven fietsen.

Concrete beleidsuitgangspunten die beleidsmakers kunnen hanteren:

- **Investeren in veilige fietsinfrastructuur.** Soms gaan mensen die een fiets hebben en kunnen fietsen in de praktijk toch niet fietsen. Vaak heeft dat te maken met een onveiligheidsgevoel: mensen zijn bang te vallen of aangereden te worden. Het is daarom belangrijk te investeren in veilige fietsinfrastructuur. Denk bijvoorbeeld aan het realiseren van schoolstraten, aanleggen van vrijliggende fietspaden langs 50 km/u-wegen.
- **Fietsdiefstal tegengaan en buurtstallingen ter beschikking stellen.** Jaarlijks worden er in Nederland honderdduizenden fietsen gestolen.⁹

Met het verlies van hun fiets, verliezen mensen vaak (een deel van) hun mobiliteit. Afgesloten plekken om de fiets te stallen, verminderen het risico op diefstal. Denk aan buurtstallingen of bewaakte fietsenstallingen. Ook kettingsloten verminderen het diefstalrisico. De gemeente kan deze sloten aanbieden bij het uitdelen van opgeknapte fietsen.

VOORBEELDEN VAN BELEIDSAMBITIES:

- Iedere inwoner kan binnen een straal van x meter van de woning diens fiets veilig stallen.
- In jaar x liggen alle scholen in onze gemeenten aan een straat die is ingericht als schoolstraat.
- In jaar x is het aantal fietsdiefstallen in onze gemeente gedaald met x%.





Overkoepelend

Naast de hiervoor genoemde beleidsuitgangspunten die specifiek relevant zijn voor één onderdeel van het fietsecosysteem, zijn er ook een aantal uitgangspunten die systeem-overkoepelend zijn:

Concrete beleidsuitgangspunten die beleidsmakers kunnen hanteren:

- Mensen zonder fiets of fietservaring actief betrekken bij het maken en uitvoeren van het fietsbeleid. De mensen over wie het gaat weten immers het beste waar zij tegenaan lopen en wat zij nodig hebben. Zie ook [hier](#) voor een aantal verhalen van ervaringsdeskundigen.
- Partijen die in het fietsecosysteem actief zijn met elkaar verbinden. In het fietsecosysteem zijn vele partijen actief. Denk aan fietsenmakers, fietslesaanbieders, fietsdepots, scholen, gymdocenten, sociale partijen die in de wijk

actief zijn, etc. Als die partijen samenwerken om te zorgen dat iedereen een fiets heeft, kan fietsen en gaat en blijft fietsen, ontstaat er een enorm waardevol en (in potentie) grotendeels zelfbedruipend systeem. In de praktijk zien we echter dat die partijen elkaar vaak nog niet vinden. De gemeente kan hierin een verbindende en faciliterende rol spelen.

VOORBEELDEN VAN BELEIDSAMBITIES:

- In jaar x hebben we een klankbordgroep van ervaringsdeskundigen die we actief raadplegen op het gebied van fietsstimulering.
- Partijen uit het fietsecosysteem kennen elkaar en zoeken actief elkaar op.



Over City Deal Fietsen voor Iedereen

Met de City Deal Fietsen voor Iedereen bundelen overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven hun krachten. Samen willen ze ervoor zorgen dat meer mensen gaan fietsen, juist diegenen die dat nu nog niet kunnen of durven. De focus ligt op twee dingen: mensen moeten een fiets hebben én ze moeten ermee kunnen fietsen. De City Deal helpt om de randvoorwaarden daarvoor te verbeteren, zodat gemeenten en andere partners hiermee aan de slag kunnen. In totaal werken 17 gemeenten, 2 provincies, 7 maatschappelijke organisaties, 3 bedrijven en 3 ministeries de komende vier jaar samen aan dit doel.

Meer informatie: citydealfietsenvooriedereen.nl



Contactgegevens:

City Deal Fietsen voor Iedereen
info@citydealfietsenvooriedereen.nl
www.citydealfietsenvooriedereen.nl



Agenda
Stad