



FIETSDATA VOOR

DUMMIES

Fietsbeleidsprofessionals

De route naar sterker
onderbouwd fietsbeleid

December 2025

ALLES START MET AMBITIE

Ambitie is de drijvende kracht achter het stellen van doelen, het initiëren van actie en het nastreven van succes in het leven. Als het gaat om fietsbeleid hebben de samenwerkende overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland, het doel gesteld om een groei van 40% in het aantal fietskilometers te realiseren in de periode 2017 tot en met 2040. Meer fietsgebruik heeft een positieve impact op:

- Bereikbare & aantrekkelijke steden
- Bereikbaarheid landelijk gebied
- Versnellen van de woningbouw
- Gezondheid & geluk
- Beperken klimaatverandering & stikstofarme omgeving
- Een inclusieve samenleving

Om het fietsgebruik te vergroten wordt met het **Nationaal Toekomstbeeld Fiets** ingezet op het versterken van de fietsnetwerken, het verbeteren van stallingsmogelijkheden en het stimuleren van het fietsgebruik. Om de effectiviteit van het fietsbeleid te toetsen is data-, inzicht en handelingsperspectief nodig. Wat het complex maakt is dat we in Nederland een data- en een beleidsmatig-ecosysteem hebben georganiseerd. De meeste fietsbeleidsmedewerkers zijn wel bekend met de Tour de Force (fietsbeleid), waar de bekendheid van het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM) stijgende is. Om samen te kunnen versnellen geeft deze brochure inzicht in de achtergrond van fietsdata, samenwerking tussen beleid en data en de opzet van data-gedreven fietsbeleidsinnovatie. Na het lezen van deze brochure ben je op de hoogte van de meest recente ontwikkelingen op het gebied van data-gedreven fietsbeleidsinnovatie en heeft u kennis van de vele afkortingen.

Inhoud van deze brochure:

- **Fietsdata is stevig ingebed in het DSM.**
- **Een actieve Tactische Tafel Fiets**
- **Grip databronnen: fietstellingen, fietsverplaatsingen, netwerk, parkeerdata en ODIN**
- **Resultaten: uitgewerkte dataketens, handreikingen (o.a. tel- en parkeerdata) en gezamenlijke aanbesteding van de fietsverplaatsingsapp 'Da's zo gefietst'**

Als iemand met fietsdata aan de slag wil in Nederland, zijn er diverse initiatieven, organisaties en platforms betrokken en is het landschap breed georganiseerd. Fietsdata worden gebruikt door overheden, kennisinstellingen, bedrijven en belangenorganisaties om mobiliteitsbeleid te ondersteunen en innovatie te stimuleren. Wie als nieuwkomer een stap in de wondere wereld van fietsdata zet, raakt al snel de weg kwijt in de vele afkortingen. Daarom nemen we u mee in de organisatie van het data ecosysteem.

Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM)

Het DSM is een samenwerkingsverband tussen overheden, bedrijven en dataknooppunten¹ met als doel het digitaliseren en uitwisselen van mobiliteitsdata in Nederland. Door het bundelen van gegevens uit diverse bronnen, zoals wegbeheerders, openbaar vervoerders en navigatiediensten, ontstaat een geïntegreerd systeem dat bijdraagt aan efficiëntere, veiligere en duurzamere mobiliteit. Het DSM werkt aan het structureel op orde brengen en houden van mobiliteitsdata. DSM richt zich op:

- Afstemming en samenwerking tussen overheden, marktpartijen en kennisinstellingen.
- Standaarden en afspraken over hoe data gedeeld wordt.
- Toegang tot actuele, betrouwbare en bruikbare mobiliteitsdata, over alle vervoersvormen heen.

Wegen en sporen houden niet op bij de grens, dus is afstemming tussen de verschillende lidstaten belangrijk. Daarom worden er op Europees niveau (wettelijke) afspraken gemaakt. Deze worden in Nederland vertaald naar nationale wetgeving. Deze wetgeving helpt bij het realiseren van onze DSM-ambities. Voor meer gedetailleerde informatie en updates kun je terecht op de officiële website van het DSM:



www.digitaalstelselmobiliteitsdata.nl/wat-is-het-dsm

Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM)

Het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) is een onderdeel van het DSM en helpt bij de uitvoering daarvan. Het NTM is ontstaan vanuit een Europese verplichting waarbij iedere lidstaat een *national access point* moet hebben voor het vinden van mobiliteitsdata. Het NTM heeft dan ook als doel om alle (multimodale) mobiliteitsdata in Nederland op 1 plek bekend, beschikbaar, bruikbaar en betrouwbaar te maken. Concreet is het:



Nationaal
Toegangspunt
Mobiliteitsdata

- De plek waar overheden en marktpartijen mobiliteitsdata kunnen publiceren, vinden en gebruiken. Deze data zijn vindbaar in het Register Mobiliteitsdata.
- NTM maakt de kwaliteit van mobiliteitsdata inzichtelijk en adviseert hierover.
- NTM werkt aan een actieve community tussen aanbieders en vragers van mobiliteitsdata
- Neutraal binnen het mobiliteitsstelsel: NTM faciliteert en verbindt, zonder daarbij stelling te nemen. Wanneer inzicht wordt gegeven in de kwaliteit van een dataset, dan is dat op basis van feitelijke gegevens. NTM maakt geen beleid, maar faciliteert andere partijen met data, zodat zij beleid, beslissingen of toepassingen kunnen maken.

¹ Een dataknooppunt is een organisatie, zoals bijvoorbeeld NDW of RDW, die data op één plek verzameld van verschillende overheden en/of organisaties om samen te voegen en verder te delen.

Europese dimensie Onder de MMTIS-regelgeving moeten landen onder andere fietsdata ontsluiten voor multimodale reisplanners (statistische en dynamische data zoals netwerken, stallingen, reistijden en beschikbaarheid deelfietsen/parkeren). Via NAPCORE ((National Access Point Coordination Organisation for Europe) trekken Nederland en Frankrijk samen aan de standaardisatie van fietsdata. NTM is de Nederlandse vertegenwoordiging binnen de Europese samenwerking.

www.toegangspuntmobiliteit.nl/themas/fiets

Samenhang DSM en NTM

Het NTM geeft mede vorm aan de uitvoering van het DSM en is het centrale, door Europa verplicht gestelde, toegangspunt waar mobiliteitsdata vindbaar is en beschikbaar gesteld voor gebruik. Of in andere woorden:

- Het DSM is het systeem en de afspraken.
- Het NTM geeft mede vorm aan de uitvoering van die afspraken in praktijk en zorgt ervoor dat alle mobiliteitsdata beschikbaar, vindbaar en bruikbaar zijn.

DSM en NTM zijn dus onlosmakelijk met elkaar verbonden: zonder het NTM zou het DSM een papieren tijger zijn, en zonder het DSM zou het NTM geen duidelijke richting of standaard hebben.

Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW)

Het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) verzamelt en gebruikt informatie over wegverkeer en dus ook over fietsen om gemeentes en andere beleidsmakers te helpen bij het verbeteren van fietspaden en fietsvoorzieningen. Hier is wat het NDW doet in eenvoudige woorden:

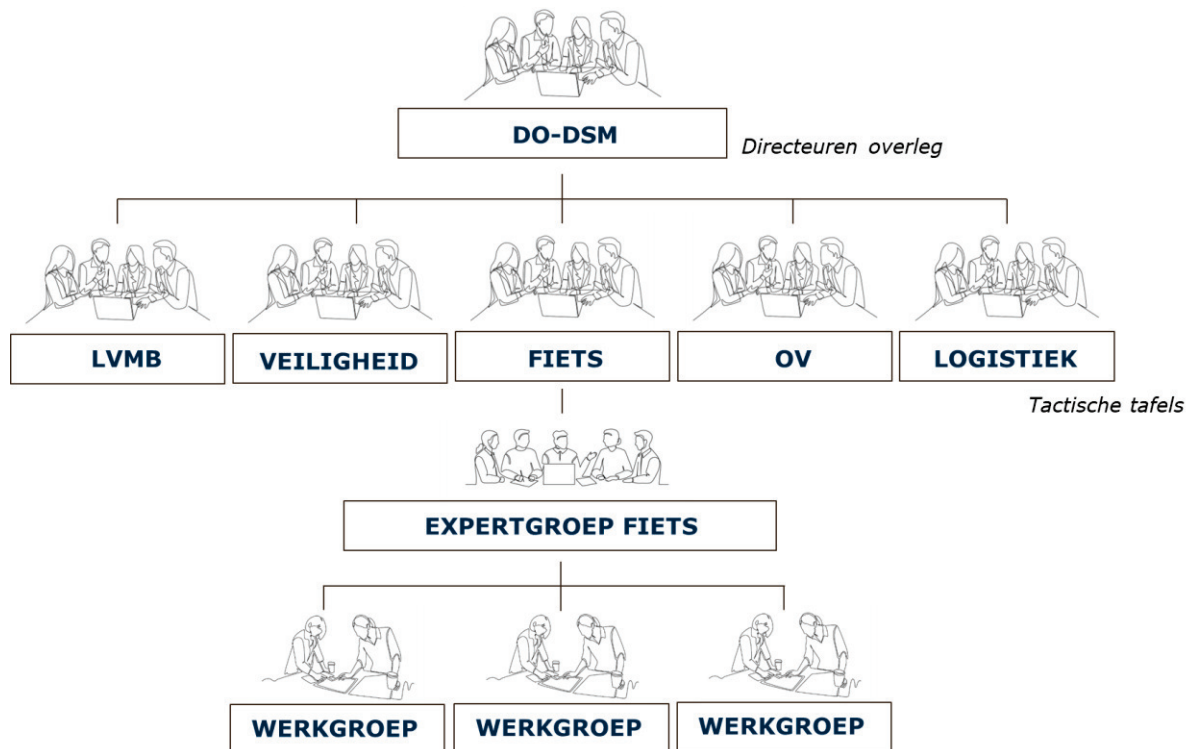


- Het NDW verzamelt informatie over hoe vaak en waar mensen fietsen op basis van tellingen en verkeerslichten informatie, ontwikkelt het fietsnetwerk tot een volwaardige modaliteit binnen het Nationale Wegenbestand (NWB), ontwikkelt de gestandaardiseerde opslag van GPS-data uit fietsstimuleringsapps.
- Deze informatie wordt op een gestandaardiseerde manier opgeslagen zodat iedereen dezelfde informatie kan gebruiken.

Kortom, het NDW verzamelt en gebruikt informatie over fietsen om gemeentes te helpen inzicht te krijgen in het gebruik van fietspaden en fietsinfrastructuur te verbeteren om zo meer mensen aan het fietsen te krijgen.

SAMENHANG

In het najaar 2025 is aan het directeurenoverleg (DO) van het DSM het plan van aanpak over fietsdata gepresenteerd en goedgekeurd. Binnen het DO-DSM vertegenwoordigt het team actieve mobiliteit van het ministerie van I&W het thema fiets. Dit plan van aanpak is opgesteld vanuit de **tactische tafel Fiets** (zie 'Centrale rol tactische tafel'). Onder deze tactische tafel is de **expertgroep fiets** georganiseerd met het NTM als voorzitter, waarin diverse overheden vertegenwoordigd zijn op zowel fietsdata als -beleid. Omdat er verschillende fietsdata soorten zijn (waarover later meer) worden specifieke werkgroepen georganiseerd. Zo bestaat de **werkgroep fiets** van het NDW al langere tijd en houdt zich specifiek bezig met de fietsdata bij het NDW.



Centrale rol tactische tafel

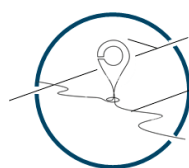
De tactische tafel stimuleert het gebruik en de (verbetering van de) kwaliteit van fietsdata, zorgt voor inzicht in dataketens, bevordert samenwerking tussen dataportalen en koppelt fietsdata aan bredere beleidsopgaven (mobiliteit, duurzaamheid, woningbouw). Jaarlijks stelt de tafel een gezamenlijke roadmap op, afgestemd met betrokken organisaties. Op de tactische tafel wordt samengewerkt door Tour de Force, NTM, NDW, CROW en het ministerie van I&W.

AAN DE SLAG MET FIETSDATA

Om het fietsgebruik te verhogen wordt ingezet op het versterken van de infrastructuur, het verbeteren van fietsparkeermogelijkheden en het stimuleren van fietsgebruik. Op veel beleidsagenda's staat bijvoorbeeld de verbetering van verkeersveiligheid als prioriteit. De roep om meer en betere fiets gerelateerde data is dan ook niet nieuw. Om de effectiviteit van het fietsbeleid te verhogen zijn echter meer en betere inzichten gewenst. Waar tot op heden de vraag naar fietsdata centraal stond, moeten we de transitie maken naar denken in het genereren van waardevolle inzichten en handelingsperspectief.

FIETSDATA TYPEN

Binnen de uitwerking van het programma Digitalisering Overheden zijn in de periode 2019 tot en met 2023 gemeenten, provincies en vervoerregio's aan de slag gegaan met het versneld digitaliseren van 15 data items, waaronder fietsdata. Als we een slag beter kijken, zien we echter dat **de** fietsdata uit meer onderdelen bestaat. Vanuit het DSM worden 10 fietsdata typen onderscheiden:



Fietsnetwerk



Verplaatsingsdata



Fietsteldata



Routebelevingsdata



Verkeerslichten



Parkeerdata



Asset data



Verkeersveiligheid



Fiets | Fietser



Deelfietsdata

Waar voorheen veel losse initiatieven waren op het gebied van mobiliteitsdata, wordt met het DSM gewerkt aan betere samenwerking, borging van data en het maken van duurzame afspraken. In het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM) werken partijen binnen het mobiliteitsdomein samen om de kracht van mobiliteitsdata beter te benutten. Denk aan gemeenten, ov-bedrijven en navigatiediensten. Het professionaliseren van mobiliteitsdata heeft de volgende doelen:

- Informeren van de reiziger
- Onderhoud en beheer van de infrastructuur
- Beleidskeuzen maken.



VRAGEN OVER FIETSDATA?

www.toegangspuntmobiliteit.nl/personen/personen/mirelle-peters

FIETS DATAKETENS

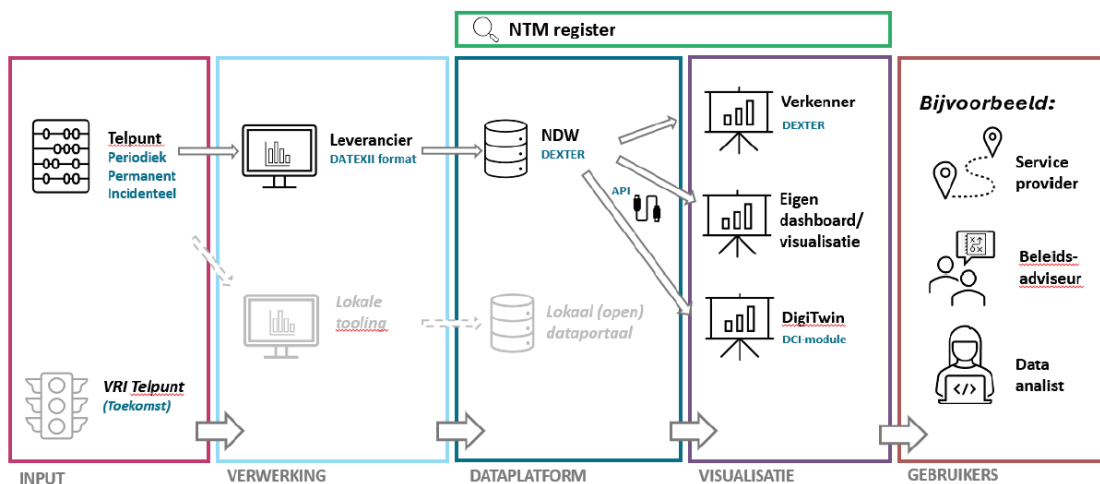
De dataketen geeft inzicht in de inputdata, verwerking, het dataplatform, de visualisatie en de eindgebruiker(s). Om de relatie tussen fietsdata en de daadwerkelijke vraag inzichtelijk te maken, heeft de tactische tafel regie genomen op de ontwikkeling van **handreikingen** en **dataketens** per datatype.

Inmiddels staan de twee handreikingen voor fietsparkeerdata (stallingen) en fietsteldata op de website van het NTM.

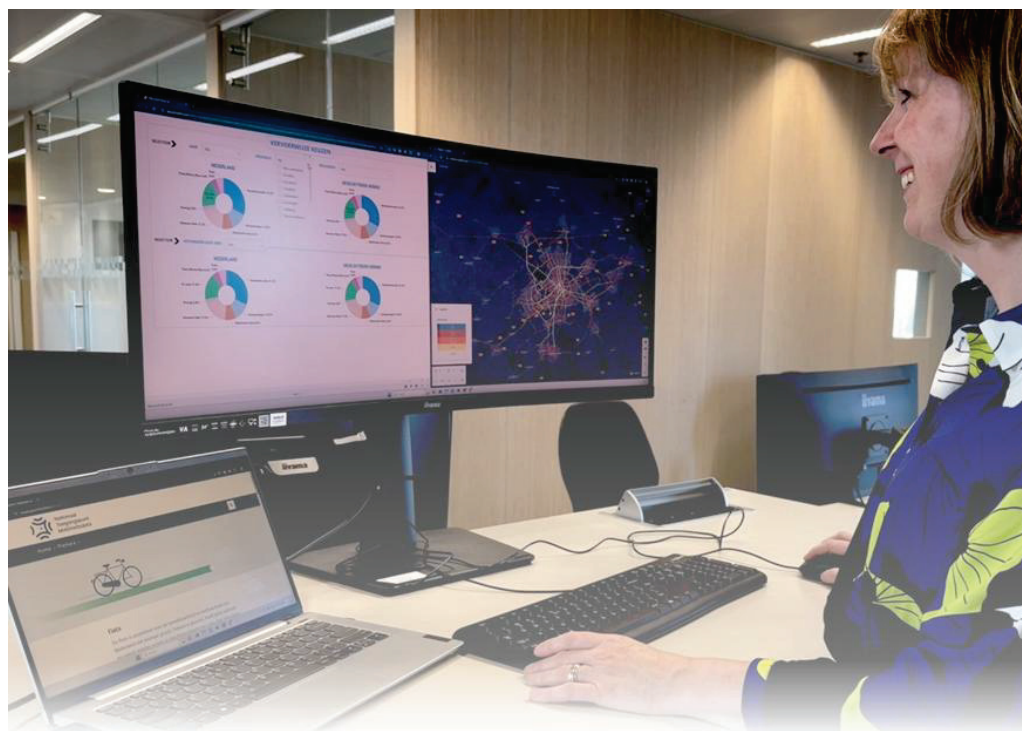


[www. https://www.toegangspuntmobiliteit.nl/themas/fiets](https://www.toegangspuntmobiliteit.nl/themas/fiets)

Daarnaast zijn in samenwerking met de expertgroep fiets de schematische weergaven van de dataketens voor netwerkdata (infrastructuur), fietsteldata en fietsparkeerdata (permanent) ontwikkeld

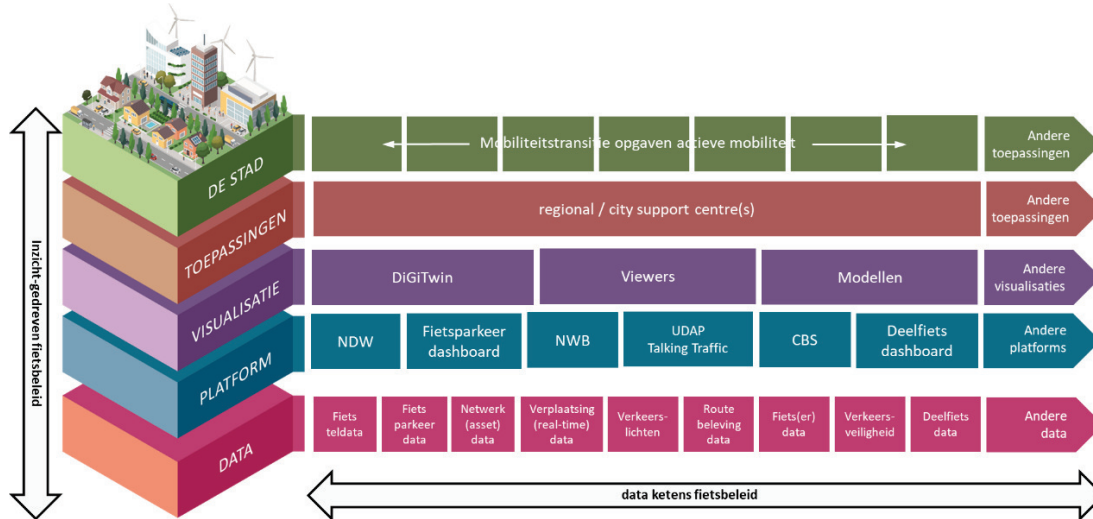


Ter illustratie: dataketen fietsteldata



DMI-ECOSYSTEEM

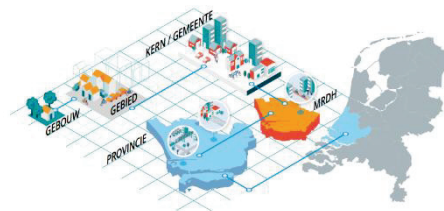
Om de innovatie en samenwerking op gebied van data te versnellen, is een publiek-privaat platform opgericht: het Dutch Metropolitan Innovations ecosysteem (DMI). Het doel is steden versneld duurzaam te verdichten en mobiliteit te vernieuwen (DMI-ecosysteem.nl/). Hiervoor is een mobiliteitstransitie nodig naar duurzamere vormen van mobiliteit. Om de koppeling te leggen tussen de fietsdatatypen en de beleidsmobiliteitstransitie, is voor het thema fiets de vertaling gemaakt naar het DMI-lagenmodel.



Binnen het DMI-ecosysteem wordt ingezet op tastbaar resultaat in inzicht en handelingsperspectief wat overheden en haar maatschappelijke partners verder helpt in effectieve beleidsvorming. Het DMI-fietsprogramma richt zich op het bevorderen van innovatie en samenwerking in fietsbeleid en infrastructuur. Dit programma streeft naar een verbetering van het fietsgebruik door middel van een data-gedreven aanpak en samenwerking tussen verschillende belanghebbenden. In de ontwikkeling worden drie sporen onderscheiden:

Verbinden:

Het Nederlandse ecosysteem bestaat uit verschillende lagen van overheid, private partijen, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen. Het doel is om deze partijen samen te brengen om gezamenlijke innovaties te ontwikkelen die het fietsbeleid versterken.



Versnellen:

Het programma stimuleert de ontwikkeling van fietsbeleid door gebruik te maken van beschikbare data zoals fietstellingen, verplaatsingsdata en fietsparkeerdata. Dit helpt bij het inzichtelijk maken van de impact van beleidsinterventies en het verbeteren van de fietsnetwerken.

Verdiepen:

Door het combineren van databronnen zoals GPS-verplaatsingsdata en VRI-data (verkeersregelinstanties), wordt een breder inzicht verkregen in de prestaties van het fietsnetwerk. Dit draagt bij aan een beter begrip van het huidige en toekomstige fietsgebruik.



<https://dmi-ecosysteem.nl/over-dmi>

PRAKTISCHE SAMENWERKING

Als praktisch voorbeeld van de samenwerking op data is vanuit de expertgroep fiets een overzicht gemaakt van de mogelijke use-cases voor de toepassing van GPS-fietsverplaatsingsdata.

De aanleiding voor deze actie is de introductie van een nieuwe landelijke fietsstimuleringsapp. Omdat er nog geen landelijke standaard is voor de opslag van GPS-fietsverplaatsingsdata bij het NDW, fungeert dit project ook als richtinggevend voor vergelijkbare databronnen. Tot op heden was er ook nog geen totaaloverzicht van relevante inzichten op basis van fietsverplaatsingsdata ten behoeve van:

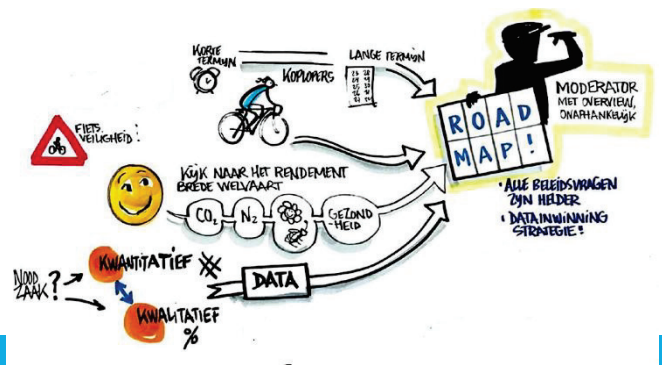
- Real-time verkeersmanagement
- Multimodaal “gebiedsgericht benutten”
- Transport planning
- Netwerkontwerp en -prestatie
- Beleidsmonitoring en -evaluatie

Uiteindelijk moet het ertoe leiden dat we bijvoorbeeld inzicht krijgen in de fietsintensiteiten, (on)logica van fietsroutekeuzen, snelheid & vertraging, barrières en zogenaamde spookfietsers.



LEREN VAN HET VERLEDEN

De komst van het NTM en de installatie van de Tactische Tafel Fiets binnen het DSM vervult de behoefte aan een regisseur in, die door overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen is geuit tijdens een LEF-sessie in 2022. Met deze ontwikkeling nemen we dan ook afscheid van een tijdperk.



Een reflectie Rick Lindeman - voormalig Tour de Force wegkapitein Fietsdata

De start van de reis

In 2017 leek het nationale fietsbeleid nog vast te zitten in de jaren '90. De overheid reageerde meer dan dat ze anticipeerde. Ook het fietsbeleid was versnipperd. Twee belangrijke ontwikkelingen: de e-fiets maakte investeringen in regionale doorfietsroutes (voorheen snelfietsroutes) relevant, en data bood nieuwe inzichten, zoals bleek tijdens de nationale fietstelweek. Dat jaar kreeg ik de rol van wegkapitein data. Bij mijn eerste inspectie werd het snel duidelijk: iedereen sprak over data, maar niemand bedoelde hetzelfde. Data lag verspreid – bij leveranciers, op gemeentekantoren, elk in hun eigen formaten.

De eerste doorbraken

Tijdens het fietscongres van 2018 tekenden partijen waaronder CROW, NDW, het Ministerie van I&M en tientallen marktpartijen een intentieverklaring. Het was een magisch moment: voor het eerst was er een gezamenlijke basis. Uit deze samenwerking ontstonden de tien datatypen, die we vandaag de dag nog steeds gebruiken.

Harde lessen

Ook werd de samenwerking opgezet met **Talking Traffic**, gericht op slimme verkeerssystemen. Samen verkenden we de mogelijkheid om fietsapps te koppelen aan slimme verkeerslichten (iVRI's), zodat fietsers sneller groen licht konden aanvragen. Fietsdata was in dat proces een bijproduct, maar voor de fietsbeleidswereld een potentiële goudmijn. Helaas liep het proces anders dan gehoopt en hebben we vooral waardevolle lessen geleerd.

De eerste top

In 2020 bereikten we een eerste top. Dankzij financiering van de NDW konden we een platform bouwen waar alle data van fietstelpunten samenkwam. Dit fietsteldata platform (DEXTER), gelanceerd in april 2020, is inmiddels een spil voor onderzoekers en beleidsmakers.

Nog veel uitdagingen

Zo bleek het dossier fietsparkeren ook een serieuze uitdaging. Gemeenten en partijen zoals ProRail telden soms dezelfde fietsen, maar hanteerden andere definities. Door samenwerking binnen CROW-fietsberaad werden afspraken gemaakt, standaarden ontwikkeld en stallingsplekken online beschikbaar gesteld.

Nieuwe Hoogten

Werken met fietsdata blijft lastig. Het aantal mensen dat echt begrijpt hoe je met data omgaat, is klein. Toch zien we in 2025 een nieuwe horizon met het NTM en de ontwikkelde overlegstructuur. De volgende stap is om meer mensen met de fietsdata te laten werken, het creëren van relevante beleidsinzichten en handelingsperspectief, en de basis versterken en professionaliseren, door per data-keten de bruikbaarheid te verbeteren. Daarbij komen zeker nog nieuwe uitdagingen en kansen!

Wil je na het lezen van de brochure met fietsdata aan de slag?

Op **Fiets | Nationaal toegangspunt mobiliteitsdata** vind je beschikbare fietsdata, handreikingen en uitleg over het gebruik ervan. Het NTM helpt je graag op weg!



Nationaal
Toegangspunt
Mobiliteitsdata

Mirelle Peters | Community manager Fiets

Meer weten? Kijk het CROW kenniscafé over fietsdata hier terug!



Brochure door

Joost de Kruijf | Dutch Cycling Intelligence B.V.

In samenwerking met :



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Nationaal
Toegangspunt
Mobiliteitsdata



DMI ECOSYSTEM

kennisplatform
CROW

ndw

This is Dutch Cycling Intelligence!

AFKORTINGEN

DSM	Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata
DMI	Dutch Metropolitan Innovations
NAPCORE	National Access Point Coordination Organisation for Europe
NTM	Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata
NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeer
MMTIS	Multi Modal Travel Information Services
NWB	Nationaal wegenbestand
FBD	Floating Bike Data
(i)VRI	(intelligente) Verkeersregelinstantie
GPS	Global Positioning System
(C-)ITS	(Connected) Intelligent Transport Systems/ Intelligente vervoerssystemen

“Fietsdata en innovatie is geen doel op zich.

Het is een middel om inzicht te krijgen in het oplossend vermogen van de fiets binnen de mobiliteitstransitie, om zo effectief te kunnen investeren en het fietsgebruik te verhogen. “

Ronald de Haas | programma manager Tour de Force

