

Vergaderjaar 2022–2023

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1029

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 november 2022

De afgelopen jaren is het fietsgebruik in Nederland gestegen. Over de periode 2010–2019 nam het aantal fietskilometers met 10% toe. Dat is een positieve ontwikkeling, want meer fietsen draagt bij aan vele maatschappelijke doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, woningbouw, klimaat en leefbaarheid. De keerzijde is een ongewenste en zorgelijke ontwikkeling van het aantal slachtoffers onder fietsers. In 2020 kwamen 229 fietsers om het leven en raakten circa 14.000 fietsers ernstig gewond.^{1, 2} De verwachting is dat de komende jaren het aantal ernstige fietsongevallen met 80–100% toeneemt in 2040.³ Dit is deels te verklaren doordat meer (elektrisch) gefietst wordt en de bevolking vergrijst. Het aantal ongevallen is onder de oudere fietsers aanzienlijk gestegen over de afgelopen jaren.⁴ Zoals toegezegd in de Kamerbrief Stand van zaken verkeersveiligheid van 15 april jl. is in kaart gebracht op welke punten de beleidslijnen op de korte en lange termijn bijgesteld kunnen worden om de fietsveiligheid te verbeteren.⁵ Met deze brief wordt uw Kamer geïnformeerd over de beleidspijlers van het meerjarenplan fietsveiligheid zoals gepresenteerd in bijgevoegde brochure.

Beleidspijlers fietsveiligheid

Het Rijk, de medeoverheden en diverse partners zetten zich in om de fietsveiligheid te verbeteren. Er zijn vele lokale en regionale initiatieven. Er komt meer kennis beschikbaar om grip te krijgen op de aard en omvang van de fietsongevallen. Vanuit de Rijksoverheid wordt op verschillende sporen ingezet om de fietsveiligheid te verbeteren: het programma

¹ Overledenen; doden door verkeersongeval in Nederland (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2021).

² Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2020; De jaarlijkse monitor (SWOV, 2020).

³ Verkeersveiligheidsprognose voor de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (SWOV, 2021).

⁴ De Staat van de Verkeersveiligheid 2021 (SWOV, 2021).

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 998.

Doortrappen, het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid en het plan Langer Veilig Onderweg.

Gelet op de zorgelijke ontwikkeling onder het aantal fietsslachtoffers heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de ambitie een aanvullende en integrale aanpak neer te zetten. Een meerjarenplan is nodig om samen met partners nog meer in te zetten op een veilige toename van het fietsgebruik. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is daarom gestart met de uitwerking van een meerjarenplan fietsveiligheid met als eerste stap het vaststellen van de pijlers, de zogenaamde beleidspijlers fietsveiligheid. Deze beleidspijlers zijn gebaseerd op diverse onderzoeken⁶ en zijn getoetst op volledigheid en draagvlak bij stakeholders, bestaande uit mede overheden, belangenverenigingen, brancheverenigingen en kennisinstellingen.

De belangrijkste beleidspijlers voor de komende jaren zijn:

- *Ouderen*
Ouderen zijn bovenmatig vertegenwoordigd in de ongevalscijfers. Dit is deels te verklaren doordat ouderen meer en langer zijn gaan fietsen. Daarbij zijn ouderen fysiek kwetsbaarder en hebben een grotere kans om ernstig gewond te raken bij een ongeval. Het is daarom van belang dat we ouderen ondersteunen met veilig doorfietsen.
- *Enkelvoudige ongevallen*
Sinds 2011 stijgt het aantal enkelvoudige fietsongevallen significant. In 2019 was bij ruim 80% van de ernstige fietsongevallen geen motorvoertuig betrokken. Het terugdringen van het aantal en de ernst van enkelvoudige fietsongevallen is daarom van groot belang ter verbetering van de fietsveiligheid.
- *Veilige school- en sportomgeving*
Het is belangrijk dat kinderen goed en veilig leren fietsen. Via Veilig Verkeer Nederland en TeamAlert zetten wij ons al langer in voor deze doelgroep. Toch was circa 1 op 5 fietsers die na een ongeval een SEH bezochten jonger dan 17 jaar. Het blijft dus van belang om ons op deze doelgroep te richten.
- *Drukke op het fietspad*
De drukte en de samenstelling van het verkeer op het fietspad verandert. In veel steden loopt het aandeel fietsgebruik steeds verder op en dat zal door de stedelijke verdichting en de groei van de steden alsmear toenemen. Er zijn nog veel kennisvragen onbeantwoord op dit thema. Hier moeten we meer grip op krijgen.

Door de verwachte toename onder ouderen en enkelvoudige ongevallen, verdienen deze beleidspijlers de hoogste prioriteit. Daarnaast willen we meer grip krijgen op een veilige school- en sportomgeving en op de drukte op het fietspad.

De beleidspijlers geven richting aan het nieuwe beleid. In de bijgevoegde notitie zijn de beleidspijlers op hoofdlijnen uitgewerkt. De Beleidspijlers Fietsveiligheid maken inzichtelijk op welke aandachtsgebieden we ons de komende tijd moeten richten, wat we hierbinnen al doen en welke kansen wij zien om nog meer te doen. Waar mogelijk wordt verbinding gezocht met lopende trajecten, zoals de investeringsimpuls verkeersveiligheid, het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid en het Programma Doortrappen.

Vervolgproces

De ambitie is om medio 2023 een meerjarenplan fietsveiligheid gereed te hebben met concrete doelstellingen en maatregelen en deze met uw

⁶ Zie brochure «Beleidspijlers Fietsveiligheid» pag. 19.

Kamer te delen. Voor het formuleren van doelstellingen en het evalueren van het fietsveiligheidsbeleid wordt in het voorjaar van 2023 ook een monitoringsplan opgesteld. In het proces rond het opstellen van bijgaande notitie zijn reeds twee concrete kansen gesignaleerd die nu al op veel draagvlak kunnen rekenen en verder uitgewerkt kunnen worden. De eerste kans is het verder promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm. Fietshelmgebruik kan doden en ernstig gewonden voorkomen.⁷ Nu wordt vooral het dragen van een helm op de fiets onder de aandacht gebracht in campagnes, zoals in het programma Doortrappen: veilig fietsen tot je 100^{ste}.⁸ Begin 2023 wordt gestart met het ontwikkelen van een strategie om vrijwillig fietshelmgebruik verder te promoten. De tweede kans is het stimuleren van fietsinnovaties. We weten bijvoorbeeld dat ouderen, die een groot deel uitmaken van het totaal aantal fietsongevallen, gebaad zijn bij innovatieve fietsoplossingen die zorgen dat ze lang veilig kunnen blijven fietsen, zoals de driewiel-kantelfiets of zadellift voor lagere op- en afstap. De inzet is dat aan dergelijke fietsinnovaties een impuls gegeven kan worden door een publiek-private samenwerking op dit gebied te stimuleren en dat het Rijk hierin een regierol kan oppakken. Deze rol pakken we uiterlijk in het voorjaar van 2023 op.

Tot slot

Fietsveiligheid blijft een speerpunt in het verkeersveiligheidsbeleid. Met de Beleidspijlers Fietsveiligheid wordt een impuls gegeven om samen met partners de fietsveiligheid de komende jaren te verbeteren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

⁷ Doorrekening halvering aantal slachtoffers 2023 (SWOV, 2022).

⁸ Kamerstukken 29 398 en 26 643, nr. 1017.