

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/116538

Uw kenmerk

2021Z06131

Datum 10 mei 2021
Betreft Beantwoording Kamervragen over omgekomen
fietsers in coronajaar

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u de beantwoording aan van de vragen van het lid Peter de Groot (VVD) over het bericht dat er meer fietsers zijn omgekomen in het coronajaar.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel 'Meer fietsers omgekomen in coronajaar', naar aanleiding van de publicatie van cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over het aantal verkeersslachtoffers? [^{1,2}]

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u het met er mee eens dat ondanks de toegenomen activiteit van fietsers in 2020 deze trend ongewenst is en er gekeken moet worden naar de oorzaak van deze stijging?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Hoe valt bijvoorbeeld te verklaren dat ondanks dat het rustiger was op de weg, er relatief veel dodelijke ongevallen plaatsvonden? Welke rol speelt het toegenomen aantal sportfietsers en fietsers op een e-bike (snelheid)? Welke rol speelt hier de door de coronacrisis gegroeide behoefte aan individueel vervoer? Zijn er naar aanleiding van de cijfers uit 2020, kijkend naar de intensiteit van het fietsverkeer, andere trends dan gemeld in eerdere brieven waarmee de komende jaren rekening gehouden moet worden in de aanpak van verkeersveiligheid voor fietsers? Bent u bereid deze vragen mee te nemen in de jaarlijkse analyse van de

¹ NRC, 13 april 2021 ([Meer fietsers omgekomen in coronajaar - NRC](#))

² CBS, 14 april 2021 ([610 verkeersdoden in 2020 \(cbs.nl\)](#))

ongevallencijfers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 3

Een eenduidige verklaring is nu nog niet te geven. De SWOV heb ik benaderd over uw vragen. Zij nemen deze mee in hun jaarlijkse analyses van verkeersslachtoffers en andere verkeersveiligheidsontwikkelingen waarover zij rapporteren in 'De Staat van de Verkeersveiligheid'. Hierin wordt onder andere onderzocht welke rol de mobiliteit in 2020 heeft gehad op het risico om betrokken te raken bij een verkeersongeval met ernstige afloop. Specifiek wordt daarbij ingezoomd op het toegenomen aantal fiets-slachtoffers en de mogelijke oorzaken daarvan. De Staat van de Verkeersveiligheid over 2020 wordt eind dit jaar aan uw Kamer aangeboden.

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/116538

Vraag 4

In hoeverre zijn gemeenten en provincies reeds aan de slag met de uitvoering van verkeersmaatregelen die voortvloeien uit de eerste tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid? Hoeveel van deze projecten, met acties uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), zien op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers?

Antwoord 4

Iets meer dan 200 provincies, gemeenten en waterschappen hebben een rijksbijdrage van maximaal 50% ontvangen voor het uitvoeren van infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen, waaronder maatregelen die de fietsinfrastructuur verkeersveiliger maken. Ongeveer tweederde van de maatregelen wordt binnen een jaar uitgevoerd. De overige maatregelen dienen uiterlijk eind 2025 gereed te zijn.

Het oorspronkelijke plafond van de eerste tranche betrof € 100 mln. Mede vanwege het feit dat veel maatregelen op korte termijn bijdragen aan de veiligheid van fietsers en voetgangers heb ik het plafond van de regeling opgehoogd. In totaal is voor circa € 165 mln. rijksbijdrage verleend (Kamerbrief 29 398 nr. 887). Hiervan is circa € 42,5 mln. bestemd specifiek voor maatregelen die de fietsinfrastructuur verkeersveiliger maken, bijvoorbeeld de aanleg en het verbreden van fietspaden, het aanbrengen van kant- en asmarkering, het verwijderen van onnodige paaltjes, veilige oversteekplaatsen voor fietsers en fietsonderdoorgangen. Andere maatregelen die niet primair bestemd zijn voor het verkeersveiliger maken van de fietsinfrastructuur, zoals de aanleg van kruispuntplateaus of goed ingerichte rotondes, dragen ook bij aan het verbeteren van de veiligheid van fietsers.

Vraag 5

Welke extra maatregelen zijn/worden er tijdens de coronacrisis getroffen om langzaam verkeer voldoende ruimte te geven, nu meer gebruik gemaakt werd/wordt van individuele vervoersmiddelen zoals de fiets? Wat is de ervaring met deze extra maatregelen? Welke lessen kunnen uit de resultaten worden getrokken?

Antwoord 5

Samen met de andere wegbeheerders, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten heb ik het initiatief genomen een protocol stedelijke mobiliteit, inclusief concrete handreikingen, op te stellen voor wegbeheerders om de stedelijke mobiliteit in de 1,5 meter samenleving zo veilig, snel en uniform mogelijk vorm te kunnen geven [^{3,4}]. Hierin staat bijvoorbeeld een handvat voor halen en brengen rondom school. In oktober 2020 is een rapportage verschenen waarin lessen zijn gedefinieerd uit de eerste periode van de COVID-19 crisis [⁵] zoals het instellen van tijdelijke verkeersmaatregelen. Dat is een goed middel gebleken om maatregelen snel in te voeren en te testen en het kan daarmee als vliegwiel dienen voor reeds gepland beleid.

Daarnaast ondersteun ik het initiatief van Maak Samen Ruimte [⁶], een samenwerking van CROW, VNG, Stadsrijk en Rijk. Dit platform deelt kennis en innovaties over maatregelen bij de inrichting van de openbare ruimte in de 1,5 meter samenleving.

Vraag 6

Welke (andere) maatregelen kunnen er naast infrastructurele maatregelen getroffen worden om te voorkomen dat, ondanks de groeiende verkoop van e-bikes (onder ouderen), het aantal slachtoffers op de e-bike de komende jaren stijgt?

Antwoord 6

Zoals blijkt uit het verdiepend onderzoek van SWOV naar oudere fietsers⁷ kunnen naast infrastructurele maatregelen oplossingen voor ongevallen met de e-bike gevonden worden in gedragsinterventies alsook in ontwikkelingen aan de fiets zelf.

Onder het motto 'niet afstappen, maar doortrappen' zetten provincies en gemeenten met het programma 'Doortrappen: veilig fietsen tot je 100^{ste}' in op interventies om ouderen bewust te maken van veilig fietsen, zoals Fiets Fit Oefeningen en de Keuzewijzer Fiets. Binnenkort wordt een nieuwe Doortrappeninterventie gelanceerd: Doortraproutes. Dit is een praktische handleiding om mooie, rustige en veilige fietsroutes uit te kunnen zetten, rekening houdend met de veranderende capaciteiten van de oudere fietsers. Inmiddels doen zo'n 150 gemeenten, een vervoerregio en 12 provincies mee met Doortrappen. Een landelijke dekking is voorzien in 2022.

Ik stimuleer en ondersteun verschillende initiatieven op het gebied van educatie van Veilig Verkeer Nederland (VVN). VVN is gestart met de communicatiecampagne "een ervaren rijder, kan risico's mijden". Dit voorjaar wordt onder dit motto de fietshelm gepromoot met de tekst "Met een helm op de e-bike? Dat spreekt voor zich". Doel van deze campagne is senioren bewust te maken van de risico's van een eventuele val en wat zij zelf aan bescherming

³ [Protocol - Stedelijke Mobiliteit in een 1,5 meter samenleving | Publicatie | Rijksoverheid.nl](#)

⁴ [Notitie - Stedelijke Mobiliteit ten tijde van COVID-19 - Fietsberaad](#)

⁵ [Zeven lessen uit de Stedelijke Mobiliteit - COVID-19 - Fietsberaad](#)

⁶ [Maak samen ruimte](#)

⁷ Naar meer veiligheid voor oudere fietsers Ongevallen, omstandigheden en mogelijke oplossingen, SWOV/R-2020-22

kunnen doen. VVN blijft de workshops Het Nieuwe Fietsen geven. Nu digitaal, maar zodra het weer kan, op locatie.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/116538

Bij maatregelen aan de fiets gaat het vooral om aanpassingen die het op- en afstappen veiliger moeten maken en die de stabiliteit van het voertuig moeten verbeteren, zoals de fiets met stuurondersteuning van de TU Delft⁸. Ook zijn er verschillende ondersteuningssystemen voor oudere fietsers in ontwikkeling bv. voor het detecteren van inhalende achterliggers (de 'achteruitkijk-assistent') of bij het anticiperen op veranderingen in de infrastructuur (de vooruitkijk-assistent). Ondersteunende systemen zouden ook van nut kunnen zijn bij de interactie met andere weggebruikers.

Vraag 7

Ziet u naar aanleiding van de cijfers aanleiding/kans om op korte termijn extra acties te ondernemen om de verkeersveiligheid voor de fietser te verbeteren? Zo ja, bent u bereid om op korte termijn met decentrale overheden te bekijken welke mogelijkheden er zijn?

Antwoord 7

Via o.a. het programma Doortrappen heb ik regelmatig overleg met decentrale overheden om te kijken welke aanvullende acties er mogelijk zijn om de verkeersveiligheid voor de fietser te verbeteren. Voor de wat langere termijn werk ik aan een nieuw Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid. Hierin zal ook gekeken worden naar kwetsbare verkeersdeelnemers, waaronder fietsers. Bij het inventariseren van mogelijke maatregelen, worden medeoverheden betrokken.

Vraag 8

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 8

Ja.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

⁸ <https://www.tudelft.nl/2019/tu-delft/slimme-motor-in-stuur-voorkomt-vallen-met-fiets/>