

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

300

Vragen van het lid **Eppink** (JA21) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Steeds meer 70-plussers onder verkeersdoden op de fiets»* (ingezonden 23 september 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 13 oktober 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Steeds meer 70-plussers onder verkeersdoden op de fiets»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 2

De cijfers onderstrepen de noodzaak om ons te blijven inzetten voor het veilig maken van het verkeer voor fietsende 70-plussers. Het Ministerie van IenW zet daarom in op het programma Doortrappen en het verbeteren van de fietsinfrastructuur via het kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid. In het antwoord op vraag 7 worden deze initiatieven verder toegelicht.

Vraag 3

Onderschrijft u de stelling dat de stijgende trend van verkeersdoden onder fietsende 70-plussers zou kunnen worden toegeschreven aan een toenemende mate van elektrische fietsen binnen het verkeer?

Antwoord 3

Uit diverse onderzoeken blijkt dat het risico op een ongeval bij een elektrische fiets even groot is als het risico op een ongeval bij een gewone fiets.² Op basis van die onderzoeken kan ik de stelling dus niet onderschrijven. Wel weten we dat de elektrische fiets een groot aantal 70-plussers in staat stelt om op latere leeftijd te blijven fietsen en langere afstanden te fietsen.

¹ Website De Telegraaf, 16 september 2022 (<https://www.telegraaf.nl/nieuws/425398006/steeds-meer-70-plussers-onder-verkeersdoden-op-de-fiets>).

Deze trend, in combinatie met de vergrijzing, zorgt ervoor dat het aantal fietsende 70-plussers én het aantal afgelegde fietskilometers door deze fietsers is toegenomen. Doordat meer 70-plussers deelnemen aan het verkeer, is het aantal verkeersdoden in deze groep ook toegenomen.

Vraag 4

Onderschrijft u de noodzaak van een betere registratie van elektrische fietsen, indien deze bij een ongeval betrokken zijn?

Antwoord 4

Verkeersslachtoffers worden door de politie geregistreerd in het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON). In deze registraties wordt onderscheid gemaakt tussen een elektrische fiets en een «gewone» fiets. Aangezien de politie niet altijd ter plaatse is bij fietsongevallen zonder gemotoriseerd verkeer maar wel vaak de ambulancediensten, is het Ministerie van IenW met deze partijen in gesprek om ook hun registraties toe te voegen aan het BRON.²

Vraag 5

Wat zijn volgens u de mogelijkheden om een elektrische fiets in het geval van ongevallen eenvoudig te identificeren, wanneer een zichtbare batterij onder de bagagedrager ontbreekt?

Antwoord 5

Een elektrische fiets is in dat geval te identificeren aan andere uiterlijke kenmerken zoals de ondersteuningsmotor of aansluitingen om een batterij op te laden. De politie heeft aangegeven dat ze de meeste elektrische fietsen herkennen. Wel is bepaalde kennis van zaken nodig als deze duidelijke uiterlijke kenmerken ontbreken.

Vraag 6

Bent u bereid om op korte termijn stappen te ondernemen om identificatie van elektrische fietsen te simplificeren, zodat cijfers omtrent dodelijke verkeersongelukken met fietsers beter geanalyseerd kunnen worden?

Antwoord 6

Dat is niet nodig, want de politie heeft aangegeven dat ze de meeste elektrische fietsen herkennen.

Vraag 7

Zijn, gelet op het feit dat in het eindrapport vooronderzoek «Doortrappen»³ is te lezen dat dit initiatief geen effect zal hebben op de ongevallencijfers onder oudere fietsers, volgens u nadere aanvullende initiatieven noodzakelijk? Zo ja, welke lopende initiatieven zullen volgens u wel een aantoonbaar effect hebben op de ongevallencijfers onder oudere fietsers? Zo nee, waarom zijn volgens u aanvullende initiatieven niet noodzakelijk?

Antwoord 7

In het rapport staat dat het aannemelijk is dat (blijvende) gedragsveranderingen op de langere termijn wél positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Het Ministerie van IenW zet daarom in op blijvende ontwikkeling van het programma Doortrappen. 220 gemeenten doen actief mee en het aantal interventies wordt nog steeds uitgebreid. Een voorbeeld van een van de nieuwe interventies zijn de DoortrapRoutes. Dit zijn routes van 20–25 km, mooi, groen, over redelijk ruime paden met weinig obstakels en relatief veilige kruisingen.

Daarnaast wordt via het kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de investeringsimpuls verkeersveiligheid andere wegbeheerders ondersteund om de veiligheid van onder andere de fietsinfrastructuur te verbeteren.

² Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025.

³ Mulier Instituut, februari 2020 (https://open.overheid.nl/repository/ronl-84374512-ad9f-4d83-91f3-a04c8cf6345a/1/pdf/Eindrapport_Doortrappen%20fase1.pdf).

Eerder dit jaar zijn rapporten aan uw Kamer gestuurd over de oorzaken van fietsongevallen waarin ook suggesties zijn gedaan om de fietsveiligheid te verbeteren met daarbij de toezegging uw Kamer voor het eind van dit jaar te informeren over de vervolgstappen.⁴

Vraag 8

Kunt u elke vraag afzonderlijk en binnen de gebruikelijke termijn van drie weken beantwoorden?

Antwoord 8

Ja.

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 998.