

Vergaderjaar 2023–2024

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1107

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 mei 2024

De vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft tijdens de procedurevergadering van 10 april 2024 gevraagd om geïnformeerd te worden over de toename van het aantal dodelijke ongevallen waarbij elektrische fietsen zijn betrokken. Aanleiding voor dit verzoek zijn de recent verschenen cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over het aantal verkeersdoden in 2023. Via deze brief ga ik in op dit verzoek.

Naast de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden, is in deze brief uiteen gezet welke relevante kennis er beschikbaar is over het gebruik van elektrische fietsen en of gebruikers van elektrische fietsen een grotere kans hebben op een ongeval.

Ontwikkeling van het aantal dodelijke ongevallen onder elektrische fietsers

Op 10 april 2024 publiceerde het CBS het aantal verkeersdoden van 2023. In 2023 kwamen er 270 fietsers in Nederland om door een verkeersongeval. Er is weliswaar sprake van een lichte daling ten opzichte van 2022, maar er waren in 2023 meer verkeersdoden te betreuren dan in de jaren tussen 2010 en 2021. In het najaar van 2024 publiceert Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) «De staat van de verkeersveiligheid 2023» waarin een nadere duiding van de cijfers van 2023 wordt gegeven.

In tabel 1 is het aantal verkeersdoden onder fietsers opgenomen. In deze tabel is onderscheid gemaakt in alle fietsen en elektrische fietsen. Ten opzichte van 2022 is er een kleine daling te zien in het aantal verkeersdoden onder fietsers, mét en zonder trapondersteuning. Over de jaren heen is er echter sprake van een stijging van het aantal verkeersdoden waarbij een elektrische fiets is betrokken.

Tabel 1. Aantal verkeersdoden onder fietsers (CBS)

	2019	2020	2021	2022	2023
Alle fietsen	203	229	207	290	270
Elektrische fietsen	65	74	80	119	116
Aandeel elektrische fietsen (%)	32	32	39	41	43

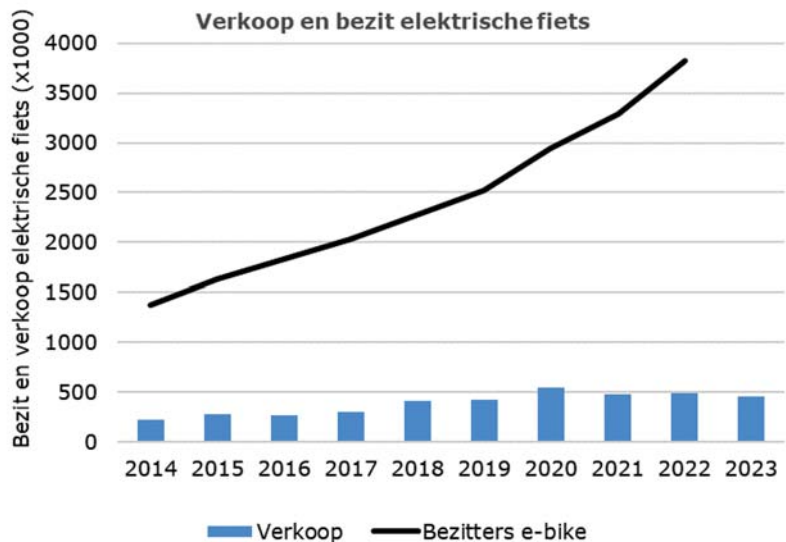
Het is belangrijk te vermelden dat het CBS moet afgaan op het type fiets dat op het proces-verbaal bij het Openbaar Ministerie of op het doodsoorzaakformulier is ingevuld. Hier wordt niet altijd onderscheid gemaakt tussen een gewone fiets en een elektrische fiets. In dat geval worden deze fietsslachtoffers bij de categorie gewone fiets geteld. Het aantal in de tabel genoemde doden op een elektrische fiets is daarom een ondergrens.

Om te kunnen bepalen in hoeverre er sprake is van een verhoogd risico onder gebruikers van een elektrische fiets, is het van belang om ook naar de ontwikkelingen in het bezit en gebruik van de elektrisch fiets te kijken.

Ontwikkeling aantal elektrische fietsen in Nederland

Figuur 1 laat zien dat het aantal bezitters van een elektrische fiets al jaren stijgt. Voor 2023 zijn er nog geen cijfers over het bezit, maar op basis van de verkoop van elektrische fietsen valt te verwachten dat deze groei zich heeft doorgezet.

Figuur 1: Aantal bezitters en verkoop van elektrische fietsen (SWOV/Onderweg in Nederland (ODiN), 2024; RAI Vereniging, 2024)



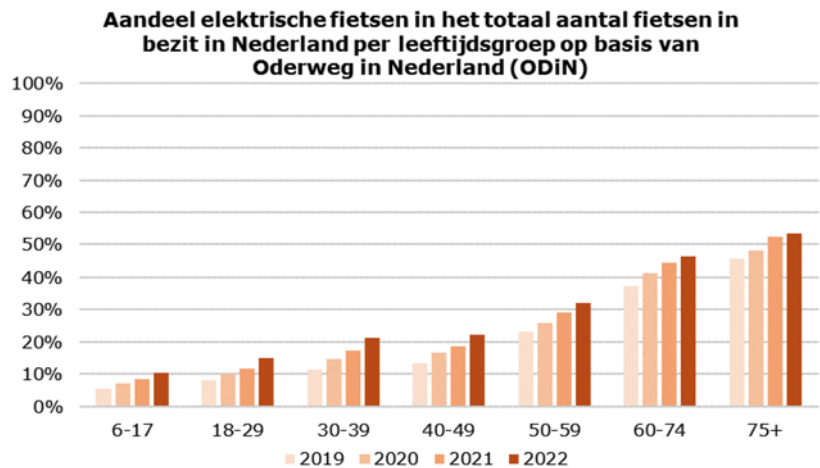
Risico elektrische fiets versus conventionele fiets

In 2023 heeft de Rijksuniversiteit Groningen (RuG) in opdracht van het Ministerie van IenW onderzoek gedaan naar de veiligheid van fietsers op een elektrische fiets¹. In dat onderzoek is voor het inschatten van de risico's ook gekeken naar het aantal afgelegde kilometers per type fiets en naar de leeftijd van de gebruikers. Uit het onderzoek blijkt dat er in de periode 2019 – 2021 in absolute zin meer verkeersdoden waren te betreuren onder fietsers op een conventionele fiets dan onder fietsers met een elektrische fiets. Ook gecorrigeerd voor het aantal afgelegde

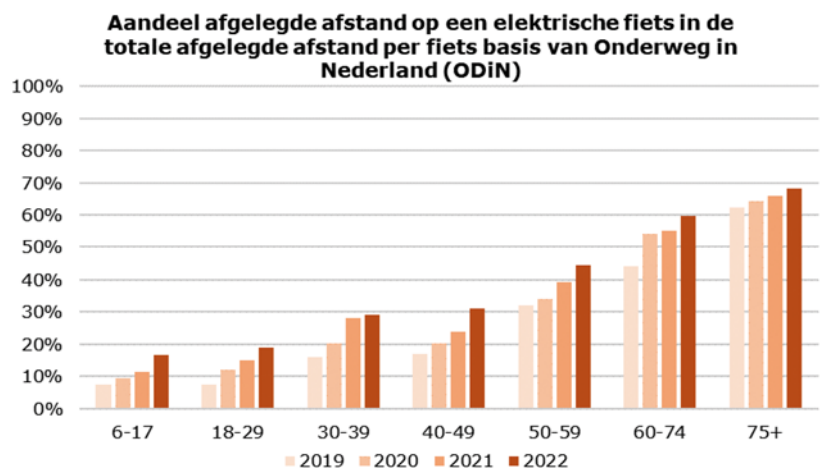
¹ Bijlage bij Kamerstukken 29 398, nr. 1059.

kilometers en de leeftijd, is er geen verhoogd risico voor elektrische fietsers te zien. Ouderen bezitten het vaakst een elektrische fiets en leggen de meeste kilometers op een elektrische fiets af. Zie figuren 2 en 3. Door leeftijdgerelateerde achteruitgang hebben zij een hoger risico om (ernstig) gewond te raken bij een ongeval, maar dat geldt zowel op een gewone als op een elektrische fiets. Omdat bij de registratie van het type fiets onbekend is in hoeverre e-fietsen mogelijk ten onrechte als conventionele fietsen worden aangemerkt, is het volgens de RuG nog te vroeg om uitspraken te doen over de exacte verhouding dodelijke ongevallen elektrische versus conventionele fietsen.

Figuur 2: Het aandeel elektrische fietsen van het totale aantal van fietsen in bezit in Nederland (conventioneel en elektrisch) is de afgelopen vier jaar gestegen voor alle leeftijdsgroepen (SWOV/ODiN 2024).



Figuur 3: Het aandeel gereden kilometers op een elektrische fiets in het totaal aantal gereden fietskilometers in Nederland (conventioneel en elektrisch gesommeerd) is de afgelopen vier jaar gestegen voor alle leeftijdsgroepen (SWOV/ODiN, 2024).



De RuG heeft ook gekeken naar studies over niet-dodelijke ongevallen. Er is nog geen consensus over de exacte verhouding van het risico van elektrische fietsen (ongevallen per afgelegde afstand), maar de meeste onderzoeken concluderen dat ongevallen met een elektrische fiets niet leiden tot ernstiger letsel dan ongevallen met een conventionele fiets.

Toekomstige ontwikkeling van het gebruik van elektrische fietsen

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) analyseerde in 2023 de mobiliteitscijfers van de afgelopen tien jaar en gaf een inschatting van de ontwikkeling voor de komende vijf jaar². Het aandeel van de elektrische fiets in het totaal aantal ritten is tussen 2012 en 2022 toegenomen van 1% naar 7%, met name ten koste van het aandeel van de conventionele fiets. Voor de ontwikkeling naar 2028 verwacht het KiM dat het aantal fietskilometers dan 20% hoger is dan in 2019. Deze groei wordt vooral verwacht vanwege de elektrische fiets. De afgelegde afstand met de elektrische fiets stijgt namelijk naar verwachting tussen 2019 en 2028 met 132%. Het gebruik van de gewone fiets is in 2028 naar verwachting 15% lager dan in 2019.

In deze brief is conform verzoek ingezoomd op het aantal verkeersdoden waarbij elektrische fietsen zijn betrokken. Over de jaren heen is er sprake van een stijgend aantal verkeersdoden waarbij elektrische fietsen betrokken zijn, maar het is te vroeg om te concluderen dat er ook daadwerkelijk sprake is van een verhoogd risico. Het Ministerie van IenW maakt zich vooral zorgen over de negatieve ontwikkeling van het totaal aantal fietsslachtoffers, op fietsen mét en zonder trapondersteuning. Zoals toegezegd aan de Kamer werkt het ministerie daarom aan een Meerjarenplan Fietsveiligheid³. Dit plan hoop ik zo spoedig mogelijk aan de Kamer toe te kunnen sturen. Het Ministerie van IenW zal de ontwikkeling van de elektrische fiets op de voet volgen en het beleid bijstellen als daar aanleiding toe is.

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

² Mobiliteitsbeeld 2023 (KiM). Bijlage bij Kamerstukken 31 305, nr. 434.

³ Kamerstukken 29 398, nr. 1084.