

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland**Datum ingekomen vragen** : 13 augustus 2020**Datum GS-besluit** : 8 september 2020**Vragen nr. 95**

Vragen van mevrouw drs. **G.H. van Geffen** (VVD) over provinciaal beleid vanwege het toenemend aantal 70-plussers dat op de fiets om het leven komt

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 13 augustus 2020 door het lid van Provinciale Staten, mevrouw drs. **G.H. van Geffen** (VVD), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Telegraaf, Volkskrant en Trouw meldden op 28 juli jl. dat er een stijging is van het aantal 70-plussers dat op de fiets om het leven komt. In alle andere leeftijdsgroepen daalt het aantal verkeersdoden onder fietsers en automobilisten juist. Vooral onder jongeren onder 30 jaar komen minder dodelijke verkeersongevallen voor. Dat blijkt uit onderzoek van het Centraal Bureau voor Statistiek (CBS), dat de verkeersdoden tussen 1999 en 2019 heeft onderzocht.

In 20 jaar tijd is het percentage oudere dodelijke slachtoffers met 68% gestegen tot 119 doden vorig jaar. Eenzelfde beeld kwam al naar voren uit provinciale informatie (beantwoording technische vragen 20 januari 2020) voor Noord-Holland: 'In 2018 was ruim de helft van de verkeersdoden (52%) en ruim twee vijfde van de ernstig verkeersgewonden (43%) 60 jaar of ouder. Ruim één op de vijf verkeersdoden en één op de tien ernstig verkeersgewonden was zelfs 80 jaar of ouder'.

Als mogelijke oorzaken worden hiervoor genoemd in bovengenoemde kranten:

- E-bikes zorgen ervoor dat ouderen langer kunnen blijven fietsen, waardoor het steeds drukker wordt op de paden. Ouderen zijn bij ongevallen fysiek kwetsbaarder.
- Ouderen zouden gebrek aan ervaring hebben met de e-bike en deze daardoor onvoldoende kunnen hanteren.
- Er staan meer objecten op fietspaden waarmee je in botsing kunt komen, zoals paaltjes om auto's te weren.
- Automobilisten tonen onveilig rijgedrag zoals te hard rijden of sneller afgeleid zijn.

In de beantwoording van de technische vragen 20 januari 2020 is nog deze aanvullende informatie te vinden: 'Van de ernstig verkeersgewonden valt ruim de helft (51%) onder fietsers bij ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig'.

Bij de behandeling van het Bestedingsplan Verkeersveiligheid 2020–2023 op 20 januari jl. is door de VVD reeds opgemerkt dat in het licht van de toen al bekende cijfers, het niet in balans is dat voor werken aan veiligheid gericht op kinderen en jongeren ruim € 5.000.000 is uitgetrokken en voor ouderen maar € 400.000. GS heeft aangegeven dat het voor ouderen nog om pilots ging en dat na een jaar teruggekomen zou worden met eerste resultaten, om daarna middelen in te zetten met effect.

De VVD Noord–Holland is van mening dat, in het licht van het onderzoek van het CBS, er grotere spoed is bij het adresseren van het probleem dat een toenemend aantal 70-plussers om het leven komt op de fiets en heeft daarom de volgende vragen:

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:

Deelt GS de toenemende zorg dat juist oudere fietsers vaker dodelijk slachtoffer of ernstig verkeersgewonde zijn en dat een grotere spoed betracht moet worden bij het vinden van oplossingen? Kan GS een tussenrapportage geven van bovengenoemde pilots?

Antwoord 1:

Mede doordat ouderen flink meer zijn gaan fietsen, zijn zij sociaal en fysiek vitaler dan vroeger. De keerzijde is dat het aantal ongevallen binnen deze groep groeit, en uw zorgen daarover delen wij. De pilots waarop u doelt gaan over de subsidieregeling Doortrappen. Deze nieuwe subsidieregeling is gestart om gemeenten te faciliteren bij initiatieven om oudere fietsers beter te ondersteunen op de fiets. Inmiddels nemen zeven gemeenten deel. Daarnaast hebben wij voor iedere regio een [risicoanalyse](#) uitgevoerd, en werken wij met de regio's aan Uitvoeringsprogramma's Verkeersveiligheid. Kwetsbare weggebruikers (waaronder oudere fietsers) staan bij alle regio's in de top-3 van prioriteiten. Ook vertalen wij het aangescherpte beleid uit het *Perspectief Fiets* momenteel naar nieuwe richtlijnen voor veiligere fietspaden.

Vraag 2:

Heeft GS inzicht in de oorzaken waarom oudere fietsers in Noord–Holland vaker dodelijk slachtoffer of ernstige verkeersgewonde zijn bij ongevallen? Zo ja, heeft GS ideeën welke maatregelen effectief kunnen zijn in de preventie van deze ongevallen? Zo nee, wil GS werken aan het verkrijgen van meer inzicht, en op welke termijn zou dit tot eerste resultaten kunnen leiden?

Antwoord 2:

Ja, we hebben inzicht in de [oorzaken achter deze trend](#) en we werken landelijk samen aan verbetering van de gegevens. De gegevens over Noord–Holland geven geen afwijkend beeld ten opzichte van dit landelijke beeld. In de aanpak van dit probleem zetten we in op een veiliger inrichting van eigen fietspaden, en in de regionale uitvoeringsprogramma's komen we met gemeenten tot passende maatregelen op plekken waar het ongevalsrisico voor deze groep hoog blijkt. Op korte termijn stellen wij hiervoor locatie–specifieke data beschikbaar aan gemeenten.

Ook ondersteunen we oudere fietsers middels de nieuwe subsidieregeling [Doortrappen](#) om veilig te kunnen blijven fietsen.

Vraag 3:

Ziet GS in de nieuwe cijfers aanleiding om tussentijds – na het eerste jaar – te kijken naar het Bestedingsplan Verkeersveiligheid 2020–2023 en de bestedingen meer in balans te brengen met de percentages over risicogroepen in het verkeer?

Antwoord 3:

Op dit moment is de uitvoering van het pilotjaar Doortrappen in volle gang, maar in het najaar zal de nieuwe regeling worden geëvalueerd. Vanwege de gezamenlijke ambitie bij onze regionale partners en de eerste positieve signalen van de gemeenten onderzoeken wij of het budget kan worden verhoogd.