



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Beleidspijlers Fietsveiligheid

Fietsveiligheid een prioriteit

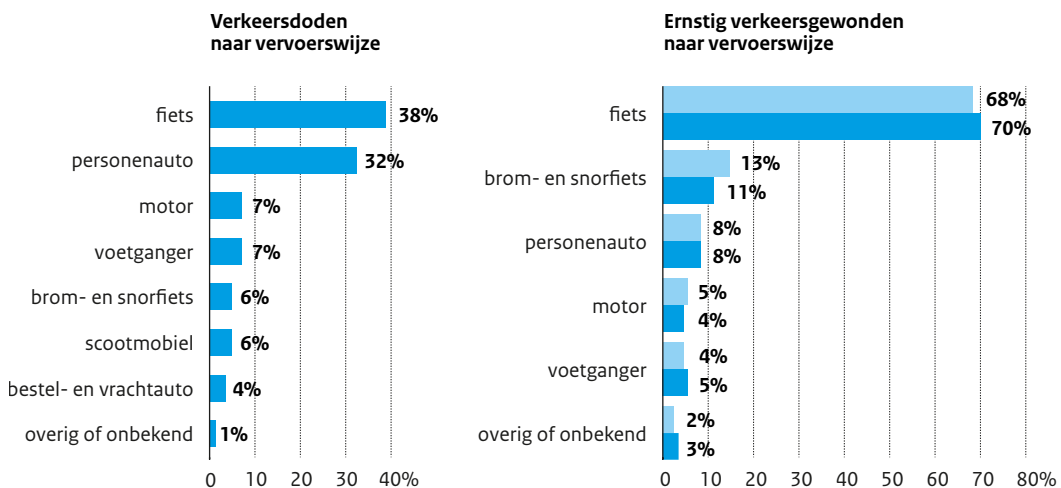


Fietsveiligheid een prioriteit

Stijging van het aantal fietsongevallen

Nederland is een fietsland bij uitstek. We fietsen vaak en veel. Over de periode 2010-2019 nam het aantal fietskilometers met 10% toe. Dat we meer fietsen kent vele voordelen. Het is goed voor de gezondheid en draagt bij aan vele maatschappelijke doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, woningbouw, klimaat en leefbaarheid.

Keerzijde van de toename van het fietsgebruik, in combinatie met de toenemende vergrijzing, is de ongewenste ontwikkeling van een toename van het aantal verkeersslachtoffers. In 2020 kwamen 229 fietsers om het leven en raakten circa 14.000 fietsers ernstig gewond. Zoals te zien in Figuur 1, waren in 2020 verreweg de meeste verkeersslachtoffers fietsers¹.



Figuur 1: Verkeersdoden en ernstig gewonden naar vervoerswijze (SWOV, 2021)

Met name onder oudere fietsers is een zorgelijke ontwikkeling gaande. Het aantal ongevallen is onder deze doelgroep aanzienlijk gestegen over de afgelopen jaren. Naast een verandering in de leeftijdsverdeling van de verkeersdoden, is er ook een verschuiving in het type ongeval waarbij de slachtoffers betrokken waren. Het aantal enkelvoudige ongevallen onder fietsers is met 26% gestegen in de periode 2012-2021. In 2019 was er bij ruim 80% van de ernstige fietsongevallen geen motorvoertuig betrokken (Aarts et al., 2020).

Nationaal en lokaal wordt breed ingezet op het verbeteren van de fietsveiligheid, door te werken aan infrastructuur, voertuig en gedrag. Desondanks is het de verwachting dat het aantal fietsongevallen steeds verder toeneemt, doordat meer mensen gaan fietsen. Het aantal afgelegde kilometers per fiets groeit naar verwachting met 6-10% in 2040 (Integrale Mobiliteits-analyse, 2021). In de stedelijke agglomeraties vindt de grootste groei plaats van het fietsgebruik, tot ongeveer 20% meer fietsgebruik in de vijf grootste gemeenten. En er wordt een stijging verwacht van het aantal ernstige fietsongevallen met 80-100%. Er is daarom meer nodig om deze trend te stoppen. Dit vraagt om een versterking van het beleid gericht op het verbeteren van de fietsveiligheid.

¹ Ernstig verkeersgewonden zijn in Nederland gedefinieerd als personen die zijn opgenomen in een ziekenhuis voor de behandeling van verwondingen opgelopen in een verkeersongeval, waarbij een maximale letselerst is vastgesteld van 2 of meer op de medische letselscoreschaal AIS (MAIS 2+), en die niet binnen dertig dagen zijn overleden. Internationaal wordt een soortgelijke definitie aangehouden, maar met een maximale letselerst van 3 of meer (MAIS3+).

Visie

Verkeersveiligheid raakt ons allemaal, elke dag. Bijna iedereen neemt deel aan het verkeer, wil zich op een prettige en veilige manier verplaatsen en verwacht weer veilig thuis te komen. Verkeersveiligheid is daarmee een belangrijk maatschappelijk thema. Juist omdat in de toekomst een verdere toename van het aantal fietsongevallen wordt verwacht, is het van belang nu extra in te zetten op het verbeteren van de fietsverkeersveiligheid. Dit is de eerste stap naar nieuw landelijk fietsveiligheidsbeleid.

Integraal gedragen aanpak

Er zijn veel lokale, regionale en nationale initiatieven voor het verbeteren van de fietsveiligheid. Hier willen we de komende jaren op doorpakken. De beschikbare kennis, activiteiten en netwerken zijn hiervoor zeer waardevol. De afgelopen jaren zijn diverse studies van onder meer KiM, SWOV en VeiligheidNL (zie bronvermelding, pag 18) uitgevoerd naar de ontwikkelingen en oorzaken van fietsongevallen. Deze kennis is bij elkaar gebracht op het platform Veilig Fietsen². We weten nu beter welke doelgroepen, motivaties en omstandigheden ten grondslag liggen aan het stijgend aantal fietsongevallen. Dit heeft gezorgd voor nieuw nationaal en lokaal beleid en voor nieuwe programma's. De ambitie is om dit verder te verstevigen en uit te breiden om te komen tot een trendbreuk in het aantal fietsongevallen.

Op korte termijn gaan we deze trend niet keren, dit vergt een structurele inzet. We werken daarom toe naar een breed gedragen meerjarenplan. Waarbinnen wij met partners optrekken om de fietsveiligheid de komende jaren te verbeteren.

De aanpak is gebaseerd op het identificeren van beleidspijlers die nog niet of onvoldoende worden opgepakt. Dit vraagt om een integrale kijk op de problematiek, waarbij alle invloedfactoren zoveel als mogelijk worden meegenomen. Hierbij kijken we altijd naar het samenspel tussen infrastructuur, voertuig en gedrag. Daaromheen spelen governance, monitoring en data, en kennis en innovatie een belangrijke rol bij de totstandkoming en uitvoering van fietsveiligheidsbeleid. Bestaande activiteiten spelen hier in meer of mindere mate op in. Samen met onze partners verkennen we de additionele kansen voor het verbeteren van de fietsveiligheid. De uitkomsten uit de eerste inventarisatieronde zijn opgenomen bij de beleidspijlers in dit document. Deze inventarisatie is nog niet compleet en niet alle kansen zijn even concreet. Dit vergt een nadere uitwerking. Begin 2023 worden de beleidspijlers verder geconcretiseerd en in de tijd uitgezet. Het is de ambitie om medio 2023 een meerjarenplan gereed te hebben met concrete doelstellingen en maatregelen. Parallel werken wij aan een monitoringsplan.



² <https://www.fietsberaad.nl/Platform-Veilig-fietsen/Home>





Focus met vier beleidspijlers

Als belangrijkste beleidspijlers voor de komende jaren hebben we de volgende vier geïdentificeerd (zie Figuur 2):

- Ouderen
- Enkelvoudige ongevallen
- Veilige school- en sportomgeving
- Drukke op het fietspad

Door de verwachte toename van fietsongevallen onder ouderen en enkelvoudige fietsongevallen, verdienen deze pijlers de hoogste prioriteit. Daarnaast willen we meer grip krijgen op een veilige school- en sportomgeving en op de drukte op het fietspad. Voor alle beleidspijlers van belang dat ongevalsgegevens met fietsers beter ontsloten worden, om meer inzicht te krijgen in de risicofactoren bij deze ongevallen.

In de volgende hoofdstukken wordt op hoofdlijnen per beleidspijler omschreven waarom we hierop in willen zetten, waar we vanuit het Rijk nu op in zetten en welke kansen wij zien om nog meer te doen.

Beleidsbijlers Fietsveiligheid							
Ouderen 		Enkelvoudige ongevallen 		Veilige school- en sportomgeving 		Drukke op het fietspad 	
Huidge acties	Kansen	Huidge acties	Kansen	Huidge acties	Kansen	Huidge acties	Kansen
Doortrappen	Doortrappen versterken	SPV investeringsimpuls	Fietsmaatregelen via SPV	SPV investeringsimpuls	Sportverenigingen en -accommodaties	Stimuleren verbreding fietspaden via investeringsimpuls SPV	Niet bewezen infrastructurele maatregelen evalueren
Langer Veilig Onderweg	Fietsinnovatie	Landelijk beschikbaar maken aanvullende ongevalsgegevens	Beheer en onderhoud	Kennisborging schoolomgeving	School- en sportroutes	Onderzoek naar opvoeren e-bike	Praktijk kennis op doen rond plaats op de weg
NVVC Innovatieprijs	Fietshelmgebruik bevorderen onder ouderen	Stimuleren innovatieve onderzoeksmethoden	Urgentiebesef	Ondersteunen activiteiten partners	Gedrag van jongeren	Invoel van weggebruikers op de verkeersveiligheid van (e)-bikes	Onderzoek naar fietsongevallen met wielrenners
	...	Verbod telefoongebruik op de fiets	Fietshelmgebruik stimuleren	Verkeersveiligheid in VO gids	...	Onderzoek naar plaats op de weg zware e-bakfiets	...
			...			Inzicht krijgen in het gebruik van fietspaden	

Figuur 2: Beleidsbijlers fietsveiligheid

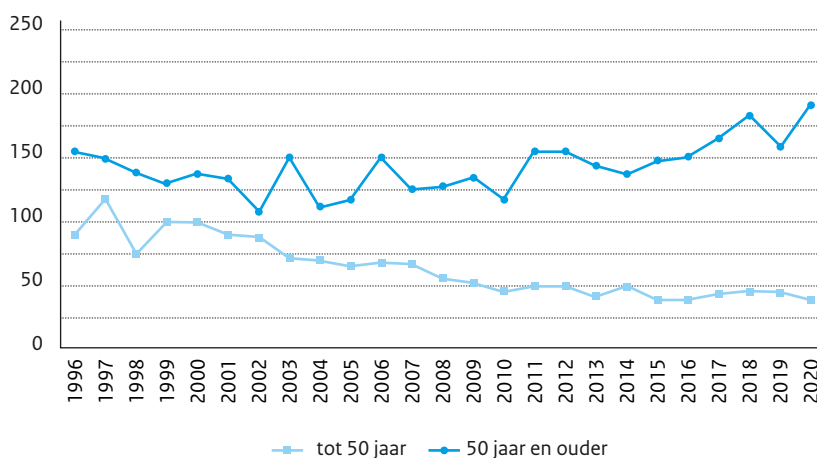


Beleidspijler 1	
Ouderen	
Huidge acties	Kansen
Doortrappen	Doortrappen versterken
Langer Veilig Onderweg	Fiets-innovatie
NVVC Innovatieprijs	Fietshelmgebruik bevorderen onder ouderen
	...

Ouderen

Waarom inzetten op ouderen?

Ouderen zijn bovenmatig vertegenwoordigd in de ongevals cijfers. In 2020 waren er 192 fietsdoden onder 50-plussers, ten opzichte van 37 doden onder fietsers tot 50 jaar. Terwijl het aantal doden onder fietsers tot 50 jaar al sinds 1996 daalt, stijgt het aantal doden onder de 50-plussers (zie Figuur 3). 83% van de dodelijke fietsslachtoffers is ouder dan 55 jaar en ruim de helft van de fietsdoden zijn 70-plusser. Kijken we naar de leeftijd van ernstig gewonde fietsers, dan zien we dat het aandeel ouderen vanaf 60 jaar is toegenomen van 40% in 2010 tot 53% in 2019. Dit is deels te verklaren doordat ouderen meer en langer zijn gaan fietsen. Enerzijds omdat hun gezondheidssituatie gemiddeld genomen is verbeterd, anderzijds omdat de beschikbaarheid van een elektrische fiets het fietsgebruik onder ouderen heeft bevorderd. Het fietsgebruik onder ouderen is bijna verdubbeld in het afgelopen decennium. Coördinatie, balans, spierkracht en reactievermogen nemen af als je ouder wordt. Meestal zijn de functiebeperkingen onderdeel van het natuurlijke verouderingsproces, wat langzaam (en vaak ongemerkt) verloopt. Ondanks ruime ervaring op de fiets, krijgen ouderen hierdoor toch moeite met de rijtaak. 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 blijven doorfietsen.



Figuur 3: Ontwikkeling aantal fietsdoden naar leeftijd (CBS, 2021)

Waar zetten we nu al op in?

Doortrappen

Doortrappen is een programma dat op initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is ontwikkeld in de jaren 2015-2017 en is uitgerold vanaf 2018. Het doel van dit innovatieve programma is dat ouderen zolang mogelijk veilig fietsen. Doortrappen, veiliger fietsen tot je 100ste wordt gecoördineerd door een compact landelijk bureau bij IenW. Uitvoering geschiedt door provincies, gemeenten, landelijke maatschappelijke partners en diverse lokale partners. Integrale en domein-overstijgende samenwerking staat centraal. Het programma biedt ouderen concrete handvatten via lokale organisaties zoals buurtsportcoaches, fietswinkels en fysiotherapeuten. Inmiddels zijn alle 12 provincies aangehaakt, 1 vervoerregio en 220 gemeenten betrokken bij Doortrappen. In het Landelijke Actieplan Verkeersveiligheid is opgenomen het programma verder uit te breiden en te intensiveren in samenwerking met het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) en de decentrale overheden.

Langer Veilig Onderweg Plan 2021-2025

Langer Veilig Onderweg 2021-2025 is een samenhangende aanpak, van overheden, ouderenorganisaties en andere partijen, gericht op de veilige mobiliteit van ouderen. Diverse partijen spelen hierbij een rol. Het plan beoogt om inzichten aan elkaar door te geven en om activiteiten, plannen en ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen en te versterken. Er is specifiek aandacht voor het toepassen van leeftijdsvriendelijke ontwerpelementen in de fietsinfrastructuur³, e-learning Het Nieuwe Fietsen en de ontwikkeling van een communicatiestrategie om ouderen meer bewust te maken van verkeersveiligheid en hen te adviseren over alternatieve vervoerswijzen als het vertrouwde vervoersmiddel voor de oudere geen veilige optie meer is. De fietshelm en verschillende typen fietsairbags worden gezien als de belangrijke letselbeperkende maatregelen voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Gekeken wordt hoe deze beter kunnen worden ontsloten voor ouderen. Het plan is het startpunt om de komende jaren samen met betrokken maatschappelijke partijen, ouderenbonden en medeoverheden verder te bouwen aan een gezamenlijke aanpak om de kwetsbaarheid van ouderen in het verkeer zoveel mogelijk te verkleinen.

Innovatieprijs NVVC

Het ministerie van IenW steunt de Nationale Verkeersveiligheidsprijs van het NVVC. Afgelopen jaar ging die naar de kantelfiets van Piet Noordzij: een fiets met verlaagd zadel en twee voorwielen, die in bochten kantelen als een gewone fiets. Dit voelt meer natuurlijk en voorkomt vallen. Het is een fiets waar je als

³ Specifiek voor fietsers zijn er: Seniorenproof Wegontwerp voor Fietsers (Blijf Veilig Mobiel, 2014) en de CROW Fietsberaad publicatie Bouwstenen voor een comfortabel en vergevingsgezind fietspad (den Brinker & Schepers, 2018). Specifiek voor provinciale wegen is de handleiding 'Seniorvriendelijk wegontwerp provinciale wegen' (Jong, Ligtermoet, & Ligtermoet, 2018) verschenen.

oudere, zittend op je zadel kunt wegrijden en stoppen. Volgens de jury lijkt deze fiets daarom een belangrijke toepassing voor de verkeersveiligheid. De kantelfiets heeft om deze reden de NVVC prijs gewonnen.

Welke kansen zien we?

Op basis van de eerste inventarisatieronde zien we vooral kansen, voor het verminderen van het aantal fietsongevallen onder ouderen, in:

- Het versterken van het programma Doortrappen, om de bewustwording en gedragsverandering onder ouderen verder te stimuleren.
- De ontwikkeling van innovatieve fietsen die compenseren voor balans- en op en afstapproblemen, zodat ouderen minder snel vallen.
- Het gebruik van de fietshelm, zodat de gevolgen van een ongeval minder ernstig zijn.

Doortrappen

Voor het vergroten van de bewustwording onder ouderen is het van belang dat we het programma Doortrappen versterken en lokaal borgen (LAP 2022-2025). We willen ervoor zorgen dat het structureel wordt opgenomen in lokaal beleid, organisatie- en activiteitenprogramma's, met de juiste samenwerkingspartners, met een bevlogen voortrekker en in de hoofden van de oudere fietsers. Op basis van wensen en behoeften uit ons netwerk worden jaarlijks 2-3 nieuwe interventies en middelen ontwikkeld. In 2022-2023 richten we ons op een verkorte handleiding voor gemeenten, een training fietsvalpreventie en een waarderingspakket voor Doortrappen ambassadeurs.

Ook is er de ambitie om allianties op te zetten om landelijke partners te binden en zodat Doortrappen actief wordt uitgedragen. Steeds meer landelijke partners zijn namelijk geïnteresseerd in Doortrappen, communiceren over Doortrappen of voeren werk en interventies uit onder de vlag van het programma. Met een model voor alliantie management brengen we in kaart welke vormen van allianties er mogelijk zijn. De intentie is om voor 2023-2025 een vervolprogramma op te zetten. Middels monitoring en evaluatie blijven we de ontwikkeling van het programma volgen, blijven we leren van alle ervaringen en kunnen we bijsturen als dat nodig is.

Fietsinnovaties

Veilig blijven doorfietsen betekent ook tijdig de overstap maken naar een driewielers of andere vorm van balansfiets. De driewielers biedt meer stabiliteit zodat vallen wordt voorkomen. Het verkleint het ongevalsrisico onder oudere fietsers, maar het wordt nog niet veel gebruikt. In het Programma Doortrappen is er aandacht voor het gebruik van de driewielers, zo is er de Keuzewijzer Fiets en driewielers-ontdekdagen in een aantal provincies. Maar er is meer kennis nodig over beweegredenen en problematiek van ouderen bij de overstap naar een vorm van balansfiets die helpt met balans houden. Inzichten zijn relevant voor de doorontwikkeling van gerichte interventies voor het programma Doortrappen en de doorontwikkeling van de communicatiestrategie uit Langer Veilig Onderweg en leiden tot aanvullende maatregelen om de balansfiets te stimuleren.

Het vraagt ook om de doorontwikkeling van de driewielers om het comfort te optimaliseren en het beter te laten aansluiten bij de wensen van ouderen. Vanuit de industrie ligt er de wens om publiek-private samenwerking rondom innovatie in fietsveiligheid te verkennen. We gaan kijken hoe we deze ontwikkeling kunnen steunen door verschillende belangen partijen (industrie, kennis en onderzoeksinstellingen en overheden) bij elkaar te brengen en het initiatief te faciliteren.

Fietshelmgebruik

Ouderen zijn kwetsbaar en hebben een verhoogd risico op een ziekenhuisopname na een fietsongeval. Dit gaat vaak gepaard met hoofd/hersensletsel. Het dragen van een fietshelm vermindert de kans op dodelijk en ernstig hersensletsel significant. In het programma Doortrappen wordt daarom aandacht besteed aan fietshelmgebruik. Ook bevat de website tips voor helmgebruik en bevat de beeldbank foto's van oudere fietsers met een helm. Dit willen we verder uitbreiden. Daarnaast moet in de te ontwikkelen strategie voor het stimuleren van de fietshelm (zie Beleidspijler 2: Enkelvoudige ongevallen) speciaal aandacht zijn voor ouderen.



Beleidspijler 2

Enkelvoudige fietsongevallen

Huidige acties	Kansen
SPV investeringsimpuls	Fietsmaatregelen via SPV
Landelijk beschikbaar maken aanvullende ongevalsgegevens	Beheer en onderhoud
Stimuleren innovatieve onderzoeksmethoden	Urgentiebesef
Verbod telefoongebruik op de fiets	Fietshelmgebruik stimuleren
	...

Enkelvoudige fietsongevallen

Waarom inzetten op enkelvoudige fietsongevallen?

Sinds 2011 stijgt het aantal enkelvoudige fietsongevallen significant, zowel de eenzijdige fietsongevallen (+16%) als de overige enkelvoudige fietsongevallen (+65%). Bij enkelvoudige fietsongevallen is er sprake van een val zonder botsing met een andere verkeersdeelnemer, zoals uitglijden of een ongeval tijdens op- en afstappen. Er is sprake van een eenzijdig fietsongeval als er een botsing is met een object (zoals een paaltje of een geparkeerde auto). In 2019 was erbij ruim 80% van de ernstige fietsongevallen geen motorvoertuig betrokken (Rijkswaterstaat, 2021). De prognose is ook dat het aantal verkeersdoden of ernstige verkeersgewonden vooral gaat toenemen bij fietsongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig (SWOV, 2021). Het terugdringen van het aantal en de ernst van enkelvoudige fietsongevallen is daarom van groot belang in het verbeteren van de fietsveiligheid.

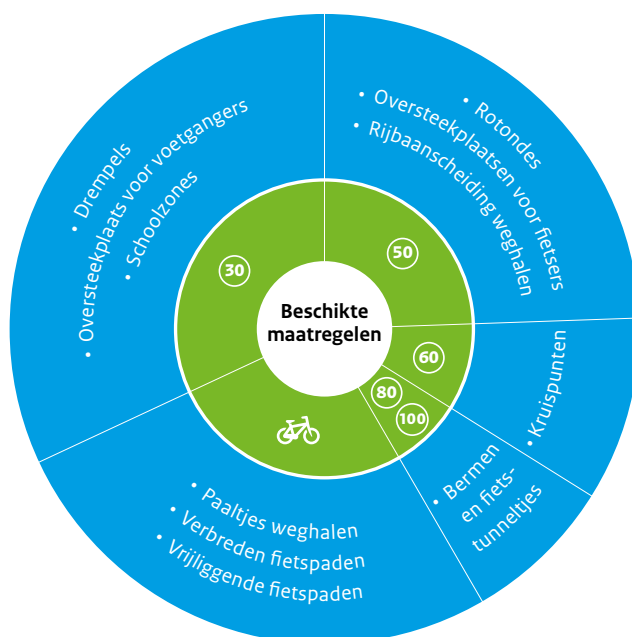
Enkelvoudige fietsongevallen kennen meerdere oorzaken. Vaak speelde (een combinatie van) eigen gedrag, de toestand van de weg en de weersomstandigheden een grote rol. Dit heeft onder andere te maken met een niet vergevingsgezinde infrastructuur (te smalle weg, paaltjes en richels),

slecht wegonderhoud (hobbels en kuilen) en gladheid (door neerslag, blad of andere losliggende materialen). Hier heeft de overheid als wegbeheerder een grote eigen verantwoordelijkheid. Uit onderzoek (Oud & Ligtermoet, 2019) bleek dat Nederlandse gemeenten een gebrek aan kennis hebben over de problematiek van enkelvoudige fietsongevallen. Het ontbreekt ze aan inzicht in aantallen, aard en locaties van enkelvoudige ongevallen in hun eigen gemeente. Daarbij kent het verbeteren van de fietsinfrastructuur weinig urgentie. Fietsveiligheid wordt vaak ad-hoc opgepakt of loopt mee in geplande herinrichtingen (Rijkswaterstaat, 2021). Gekeken naar eigen gedrag zien we dat het vooral gaat over afleiding door niet opletten, het gebruik van koptelefoons om muziek te luisteren, praten met anderen of in gedachten verzonken zijn.

Waar zetten we al op in?

Strategisch Plan Verkeersveiligheid – investeringsimpuls verkeersveiligheid

Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's werken samen met maatschappelijke partijen aan een nieuwe risicogestuurde aanpak om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Door samen te werken wordt de veiligheid in het verkeer verbeterd, waarbij eenieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kennis een bijdrage levert. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid, waaronder de kwetsbare verkeerdeelnemers, waar de fiets onder valt. Het Rijk heeft tot 2030 € 500 miljoen gereserveerd om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen. Het Rijk draagt voor maximaal 50% bij aan de maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren, zoals het verbreden van fietspaden en verwijderen van paaltjes. In de eerste tranche ging er circa 42 miljoen naar fietsinfrastructuur. Dat is circa een kwart van de totale omvang van de eerste tranche. De tweede tranche sloot op 1 oktober 2022. Wederom zijn er veel aanvragen gedaan om de veiligheid van fietsinfrastructuur te verbeteren. Eind dit jaar wordt duidelijk of gemeenten blijven investeren in fietsveiligheid. De verwachting is dat in 2024 de derde tranche beschikbaar komt. Daarnaast wordt er in het kennisnetwerk SPV ook specifiek aandacht voor fietsongevallen.



Figuur 4: Indicatie van verdeling gelden 1e tranche investeringsimpuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid. De genoemde maatregelen zijn een paar voorbeelden uit de gehele menukaart van maatregelen die konden worden aangevraagd.

Landelijk beschikbaar maken van aanvullende ongevalsgegevens

Gebleken is dat er een onderregistratie is van eenzijdige fietsongevallen (zonder betrokkenheid van een ander voertuig). Met de ongevalgegevens van ambulances kan tot wel acht keer meer informatie over (eenzijdige) ongevallen met fietsers in beeld komen. In het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 wordt er naar gestreefd dat begin 2023 ongevalgegevens uit ambulances (ambulancedata) beschikbaar komen van een aantal regio's en dat dit in 2025 landelijk wordt uitgerold. Voor een bredere uitlevering van data aan medeoverheden is medewerking van Ambulance Zorg Nederland nodig en een wettelijke grondslag vereist. Hier wordt aan gewerkt.

Stimuleren van gebruik van simulaties en innovatieve onderzoeksmethoden

Door nieuwe onderzoeksmethoden te ontwikkelen, kan meer inzicht worden verkregen in de verkeersveiligheid van langzame verkeersdeelnemers. In het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 is opgenomen dat we gaan onderzoeken hoe we een impuls kunnen geven aan fietsveiligheidsinnovaties en innovatieve onderzoeksmethoden, zoals de fietssimulator.

Verbod telefoongebruik op de fiets

Afleiding in het verkeer is gevaarlijk, ook op de fiets. Fietsers die bezig zijn met hun telefoon, fietsen langzamer, zijn minder alert en vertonen vaker onveilig gedrag. Vanaf 1 juli 2019 mag niet meer met een telefoon in de hand worden gefietst. Zo blijft de aandacht op de weg.

Welke kansen zien we?

Als we kijken naar de kansen voor het verminderen van het aantal enkelvoudige ongevallen dan komen uit de eerste inventarisatieronde de volgende mogelijkheden naar voren:

- Fietsmaatregelen blijven stimuleren via de investeringsimpuls verkeersveiligheid om de vergevingsgezindheid van fietsinfrastructuur te vergroten.
- Het belang van beheer en onderhoud onder wegbeheerders vergroten, zodat de toestand van de weg verbetert.
- Bewustwording en urgentiebesef over enkelvoudige ongevallen onder gemeentebesturen vergroten, zodat dit probleem breed wordt opgepakt.
- Fietshelmgebruik stimuleren, zodat er een kleinere kans is op (ernstig) hersenletsel bij fietsongevallen.

Fietsmaatregelen blijven stimuleren via het SPV en de investeringsimpuls verkeersveiligheid

Via het Strategisch Plan Verkeersveiligheid blijven we aandacht besteden aan fietsveiligheid en fietsvriendelijke infrastructuur. De tweede tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid is in oktober 2022 gesloten. Op het moment van schrijven is nog onduidelijk hoeveel gelden er dit jaar naar fietsinfrastructuur gaan. Te zijner tijd is het goed om na te gaan welke afwegingen lokale overheden hebben gemaakt bij het indienen van aanvragen, om inzicht te krijgen in hun prioriteiten. Hier kunnen we van leren. Binnen de investeringsimpuls verkeersveiligheid is daarnaast geld beschikbaar (€ 50 mln.) om vernieuwende maatregelen te stimuleren, zoals bijv. gedragsmaatregelen of technologische ontwikkelingen. Op dit moment worden de kaders uitgewerkt voor deze middelen. Fietsveiligheid is daarbij, gezien de huidige cijfers en de prognoses, een aandachtspunt.

Beheer en onderhoud

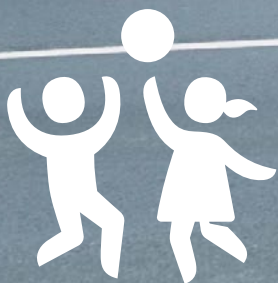
De toestand van de weg is een belangrijke factor in de totstandkoming van enkelvoudige fietsongevallen. Hier hebben wegbeheerders een grote eigen verantwoordelijkheid, maar er zijn grote verschillen tussen gemeenten in het bestrijden van gladheid en het op orde houden van fietspaden. In de CROW-publicatie 'Gladheidsbestrijding voor fietsers en voetgangers' wordt uitgebreid ingegaan op de aspecten die van belang zijn bij het opstellen van een beleid- en uitvoeringsplan voor gladheidsbestrijding op fietspaden. Hier ligt een kans voor het verbeteren van de fietsveiligheid door de bewustwording en het urgentiebesef bij wegbeheerders te vergroten.

Urgentiebesef enkelvoudige ongevallen

We weten inmiddels meer over het aanpakken van enkelvoudige ongevallen middels vergevingsgezinde fietspaden. Denk hierbij aan het toepassen van visuele geleiding, vergevingsgezinde randen, voldoende fietspadbreedte en het verwijderen van objecten als paaltjes. Uit onderzoek bleek echter dat gemeenten zich weinig bewust zijn van het risico op enkelvoudige ongevallen (Oud & Ligtermoet, 2019). Om een aanvraag te kunnen doen voor de tweede tranche van de investeringsimpuls verkeerveiligheid dienden de gemeenten, provincies en waterschappen te beschikken over een risico-inventarisatie. De verwachting is dat een groot deel van de wegbeheerders hierdoor meer inzicht hebben gekregen in lokale en regionale risico's, inclusief fietsknelpunten. Alleen zijn specifiek enkelvoudige ongevallen niet altijd goed in beeld door onderregistratie. De uitdaging is nu om bestuurders van lokale overheden meer bewust te maken van de noodzaak om proactief beleid te voeren om deze ongevallen te verminderen.

Fietshelmgebruik

Van alle slachtoffers op de Spoedeisende Eerste Hulp als gevolg van een fietsongeval, liep 1 op de 5 hersenletsel op. Onder slachtoffers op een elektrische fiets was dit zelfs 1 op 4. Het dragen van een fietshelm vermindert de kans op ernstig hersenletsel met 60% en op dodelijk hersenletsel met 71%. De SWOV (2022) heeft doorgerekend dat als 50% van de fietsers een fietshelm zou dragen, 50 verkeersdoden en 800-900 ernstig verkeersgewonden voorkomen kunnen worden. Desondanks wordt in Nederland de helm op gewone fietsen en elektrische fietsen nauwelijks gedragen. Het dragen van een fietshelm vergt een grote aanpassing in het huidige gewoontegedrag van de doorsnee fietser. Op dit moment zijn veel fietsers nog niet bereid de fietshelm te dragen. We zijn dan ook niet voor een helmplicht, maar we zien inmiddels wel draagvlak voor het vrijwillig promoten van de fietshelm, zeker bij kwetsbare fietsers zoals ouderen en kinderen. In het voorjaar van 2023 starten we met de ontwikkeling van een bredere strategie voor het stimuleren van het gebruik van de fietshelm.



Beleidspijler 3

Veilige school- en sportomgeving

Huidge acties

Kansen

SPV investerings-impuls

Sportverenigingen en -accomodaties

Kennisborging schoolomgeving

School- en sportroutes

Ondersteunen activiteiten partners

Gedrag van jongeren

Verkeersveiligheid in VO gids

...

Veilige school- en sportomgeving

Waarom inzetten op een veilige school- en sportomgeving?

Het is belangrijk dat kinderen goed en veilig leren fietsen. Via Veilig Verkeer Nederland en Team-Alert 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 (VeiligheidNL, 2022): 10% was jonger dan 12 jaar en 12% waren 12-17 jarigen. Afgezet tegen het aantal gefietste kilometers, hadden 6-11 jarigen een iets hoger risico dan 12-17 jarigen. Het blijft dus van belang om ons op deze doelgroep te richten.

Ongevallen met 0-17 jarigen vinden veel plaats op weg naar school of recreatieve bestemmingen, zoals sportverenigingen. Onder de 12-17 jarigen fietsten meer slachtoffers op een elektrische fiets ten opzichte van 2016 (22% versus 4%) (VeiligheidNL, 2022). Daarbij speelt dat jongeren vaker betrokken zijn bij meervoudige ongevallen dan gemiddeld en dat de helft aangaf dat het ongeval was ontstaan door eigen gedrag. Hierbij gaat het vooral om te hard rijden, muziek luisteren en met anderen praten. (VeiligheidNL, 2022)

Waar zetten we al op in?

Investeringsimpuls SPV

Gemeenten kunnen een rijksbijdrage krijgen voor het inrichten van een schoolzone via de investeringsimpuls van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Bij de eerste tranche is dit voor ruim 100 schoolzones gebeurd. Het gaat hierbij om het inrichten van een schoolzone met snelheid beïnvloedende maatregelen, zoals drempels, wegversmallingen en as-verspringingen. Ook het aanbrengen van markeringen en bebording valt hieronder.

Kennisontwikkeling en kennisborging schoolomgeving

In opdracht van het ministerie van IenW stelt het CROW een notitie over hoe Schoolstraten op een veilige wijze kunnen worden ingericht. Hiermee kunnen wegbeheerders mee aan de slag kunnen. Deze notitie is eind 2022 beschikbaar. Hiermee kunnen wegbeheerders aan de slag om zo te zorgen voor een veilige schoolomgeving. Ook delen wij kennis voor het inrichten van een veilige schoolomgeving, via bijvoorbeeld het Kennisnetwerk SPV of het Platform Veilig Fietsen.

Ondersteunen activiteiten partners

Wij steunen partners bij de ontwikkeling van activiteiten gericht op de verkeersveiligheid onder jongeren, zoals Veilig Verkeer Nederland en TeamAlert. Met hun interventies en campagnes bereiken zij jongeren zowel op scholen, op straat, als online. Acties richten zich niet alleen op jongeren, maar ook op ouders en brede publiekcommunicatie. Daarnaast wordt kennis opgedaan en ontsloten om bestaande campagnes te verbeteren en tot nieuwe interventies te komen.

Verkeersveiligheid in VO gids

De overgang van de basisschool naar het voortgezet onderwijs is een cruciaal moment om aandacht te vragen voor veilig verkeersgedrag op de schoolroute naar het voortgezet onderwijs. Dit jaar is – met financiering van het ministerie van IenW – in de VO gids voor het eerst ook aandacht voor verkeersveiligheid.

Welke kansen zien we?

Op basis van de eerste inventarisatieronde vooral kansen in:

- Het inzetten op sportverenigingen en -accommodaties, om hier de fietsveiligheid onder de aandacht te brengen.
- Het inzetten op school- en sportroutes, zodat belangrijke fietsroutes van scholieren veilig worden ingericht.
- Verdiepend inzicht verkrijgen in het gedrag van jongeren, hoe deze zijn te bereiken zodat we kunnen identificeren waar kansen liggen voor aanvullende maatregelen.

Sportverenigingen en -accommodaties

Activiteiten om de fietsveiligheid te verbeteren, richten zich vooral op de omgeving van scholen. De sportomgeving wordt hierin nog weinig betrokken. Bestaande activiteiten kunnen mogelijk aangepast en uitgebreid worden naar sportomgevingen. We zien op dit gebied de eerste initiatieven ontstaan. Zo is de ANWB in gesprek met sportverenigingen en de KNVB wil stimuleren dat teams meer fietsen naar sportclubs en (uit)wedstrijden.

School- en sportroutes

Met de kennisborging en, via de investeringsimpuls, de cofinanciering van inrichting van schoolzones, richten we ons op de directe schoolomgeving. De uitdaging is om meer aandacht te genereren onder wegbeheerders en gemeentebesturen voor de gehele fietsroutes van jongeren.

Gedrag van jongeren

Verdiepend inzicht in het gedrag en motivaties van jongeren is nodig om na te gaan hoe we deze doelgroep beter kunnen bereiken. Daarbij is het relevant om na te gaan hoe bestaande verkeers-educatieprogramma's hierop inspelen. Verdiepend inzicht leidt tot kansen voor aanvullende maatregelen gericht op bijvoorbeeld ouders of de school- en sportomgeving.



Beleidspijler 4

Drukke op het fietspad

Huidge acties	Kansen
Stimuleren verbreding fietspaden via investeringsimpuls SPV	Niet bewezen infrastructurele maatregelen evalueren
Onderzoek naar opvoeren e-bike	Praktijk kennis op doen rond plaats op de weg
Involed van weggebruikers op de verkeersveiligheid van (e)-bikes	Onderzoek naar fietsongevallen met wielrenners
Onderzoek naar plaats op de weg zware e-bakfiets	...
Inzicht krijgen in het gebruik van fietspaden	
Breedtelabels voor fietspaden stimuleren	

Drukke op het fietspad

Waarom aandacht voor drukke en snelheid op het fietspad?

De drukke en de samenstelling van het verkeer op het fietspad verandert. In veel steden loopt het aandeel fietsgebruik steeds verder en dat zal door de stedelijke verdichting en de groei van de steden alsmaar toenemen. Op specifieke locaties en tijdstippen is het in grote steden te druk voor de breedte van het fietspad, maar ongevallenstudies naar de relatie tussen drukke en veiligheid op fietspaden zijn nog niet beschikbaar. Zonder nieuw onderzoek is drukke vooralsnog vooral een subjectief begrip (SWOV, 2022). Buiten de bebouwde kom leiden ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van doorfietsroutes en de toename van recreatief fietsverkeer, ook tot drukkere fietspaden. Maar ook daar is sprake van regionale verschillen. Door het opkomen van nieuwe vervoersmiddelen neemt de diversiteit van gebruikers van fietspaden ook toe, waardoor fietsers met een heterogenere samenstelling van verkeers-deelnemers worden geconfronteerd. De snorfiets, scootmobiel, e-bike, speed-pedelec en e-bakfiets verschillen in meer of mindere mate qua massa, afmetingen en snelheid van een gewone stadsfiets. En door de toelating van nieuwe elektrische voertuigen kan de diversiteit verder toenemen. Het verplaatsen van de bromfiets van het fietspad naar de rijbaan in 1999 verbeterde de

fietsveiligheid. Dat suggereert dat heterogeniteit op het fietspad ongunstig is voor de verkeersveiligheid van fietsers (Van Loon, 2001), maar het is nog niet mogelijk om een algemene conclusie te trekken (SWOV, 2020).

Het ontbreken van wetenschappelijk bewijs voor effecten van heterogeniteit en drukte op fietspaden op de verkeersveiligheid, is geen reden om er geen beleidspijler van te maken. Dit maakt namelijk duidelijk dat er nog er nog veel kennisvragen onbeantwoord zijn op dat thema. En we moeten niet vergeten dat er wel degelijk sprake is van effecten op de subjectieve verkeersveiligheid (CROW-Fietsberaad, 2017). De afgelopen tijd is er ook veel aandacht geweest voor de wielrenner in het wegbeeld. Wielrenners krijgen, als kwetsbare verkeersdeelnemers op de openbare weg, relatief vaak meervoudige ongevallen. Ze botsen met andere wielrenners (in hun eigen groep) of fietsers, maar ook met gemotoriseerd verkeer. Als oorzaak van wielerongevallen wordt relatief vaak, in vergelijking met fietsers op andere fietstypen, het gedrag van andere verkeersdeelnemers genoemd.

Waar zetten we al op in?

Stimuleren verbreding fietspaden via de investeringsimpuls SPV

De risicoanalyses en de uitvoeringsagenda's die gemeenten maken in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, geven inzicht in de risico's rondom drukke fietsroutes. Via de investeringsimpuls van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt er subsidie verstrekt voor het verbreden van fietspaden. Zo helpen wij overheden om drukke knelpunten op te lossen.

Onderzoek naar opvoeren e-bikes

Een e-bike kan je opvoeren met een kleine technische ingreep, zodat deze ook boven de toegestane 25 km/u trapondersteuning biedt. Je mag je e-bike opvoeren, maar je mag er dan niet zomaar mee op de openbare weg fietsen. Dit gebeurt naar verwachting toch en dat baart zorgen. In het najaar van 2022 zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd om een beeld te krijgen van de aard en omvang van de problematiek. Op basis van deze resultaten wordt een vervolgaanpak uitgewerkt.

Onderzoek invloed weggebruikers op de verkeersveiligheid van de (elektrische) fiets

Het e-bike gebruik neemt toe. De e-bike kent een hogere snelheid in combinatie met weinig geluid. Dit vraagt dat overige verkeersdeelnemers meer alert moeten zijn op e-bikes. In het najaar 2022 is daarom de Rijksuniversiteit Groningen in opdracht van IenW gestart met een onderzoek naar de invloed van overige weggebruikers op de veiligheid van (elektrische) fietsers.

Plaats op de weg zware e-bakfiets

Voor het bepalen van de plaats op de weg van de zware e-bakfiets heeft Rijkswaterstaat onderzoek gedaan naar verschillende opties en de effecten op de verkeersveiligheid. Het eindrapport van deze studie is in juli 2022 verstuurd naar de Tweede Kamer (2022/149208). De conclusies van het onderzoek worden meegenomen in de vervolgesprekken met stakeholders die in het voorjaar 2023 worden afgerond.

Inzicht krijgen in het gebruik van fietspaden

Inzicht in het gebruik van het fietspad is van groot belang om gerichtere inzet van verkeersveiligheidsmaatregelen mogelijk te maken. We gaan daarom op verschillende locaties in het land (stad/buitengebied) onderzoeken van welke voertuigen met welke intensiteiten en snelheden gebruik wordt gemaakt op het fietspad (Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025). Daarnaast wordt het Nationaal Wegenbestand uitgebreid met de nu nog missende fietsinfrastructuur, zodat we beter inzicht krijgen in het fietsareaal in Nederland en geregistreerde ongevallen beter kunnen koppelen aan de juiste locatie op de weg.

Breedtelabels voor fietspaden stimuleren

In het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 is opgenomen dat verkend gaat worden hoe het gebruik van de breedtelabels voor fietspaden door wegbeheerders gestimuleerd kan worden, om de toepassing daarvan te bevorderen. Deze breedtelabels zijn ontwikkeld door CROW om wegbeheerders te helpen bij de aanpak van te smalle fietspaden. Breedtelabels kunnen worden gebruikt bij het ontwerpen en (de prioritering van het) herinrichten van fietspaden.

Welke kansen zien we?

De eerste inventarisatieronde laat de volgende kansen zien, om meer grip te krijgen op de problematiek rondom drukte op fietspaden:

- Niet bewezen infrastructurele maatregelen evalueren, om te leren uit de praktijk.
- Praktijkennis en -ervaring opdoen rondom plaats op de weg van de zware e-bakfiets in relatie tot fietsveiligheid.
- Vergroten inzicht in fietsongevallen met wielrenners.

Niet bewezen infrastructurele maatregelen

We zien een grote kennisbehoefte om nog niet bewezen infrastructurele maatregelen, die inwerken op drukte op fietsroutes, te evalueren en deze inzichten te delen. Denk hierbij aan concepten als de fietsstraat, het GOW30 profiel, instellen van eenrichtingsverkeer om ruimte te bieden aan de fiets of het ontvlechten van verkeersstromen waardoor fietsers en gemotoriseerd verkeer niet meer van dezelfde route gebruik maken. Bewezen effectieve en opschaalbare maatregelen kunnen mogelijk ook een plek krijgen in de 3e tranche van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Plaats op de weg

Uit het onderzoek naar de plaats op de weg van de zware e-bakfiets (Rijkswaterstaat, 2022), is het toepassen van een onverplicht fietspad naar voren gekomen als een interessante optie. Met een onverplicht fietspad kan in de huidige regelgeving voor alle fietspadgebruikers vrijwillig gebruik van de rijbaan toegestaan worden. Op 30 km/uur wegen waar de limiet goed wordt nageleefd kan het omzetten van verplichte naar onverplichte fietspaden verder worden beproefd, bijvoorbeeld in centra van grote steden om drukke fietspaden te ontlasten. Daarbij zou o.a. onderzocht kunnen worden of de (bestaande) regels begrepen worden, weggebruikers gebruik maken van de mogelijkheid om op de rijbaan te rijden en de veiligheid niet in het geding is.

Fietsongevallen met wielrenners

Het is zorgwekkend dat het aantal ongevallen met wielrenners toenemen, maar onduidelijk is wat precies de oorzaken en omstandigheden zijn. Mogelijk is het (vaker) in groepen fietsen de laatste jaren een van de redenen waarom meer wielrenners een ongeval krijgen (Veiligheid NL, 2022). Het is daarom nodig hier een beter beeld bij te krijgen. In het voorjaar 2023 werken we een voorstel uit om deze problematiek te onderzoeken.



Tot slot

De ambitie is om medio 2023 een meerjarenplan fietsveiligheid gereed te hebben met concrete doelstellingen en maatregelen. Voor het formuleren van doelstellingen en het evalueren van het fietsveiligheidsbeleid wordt in het voorjaar van 2023 ook een monitoringsplan opgesteld. Parallel aan dit proces werken we twee concrete kansen, die al op veel draagvlak kunnen rekenen, verder uit. De eerste kans is het verder promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm. Fietshelmgebruik kan doden en ernstig gewonden voorkomen. Nu wordt vooral ingezet op het onder de aandacht brengen van de fietshelm in campagnes, zoals in het programma Doortrappen: veilig fietsen tot je 100^{ste}. Begin 2023 wordt gestart met het ontwikkelen van een strategie om vrijwillig fietshelmgebruik verder te promoten. De tweede kans is het stimuleren van fietsinnovaties. Ouderen maken een groot deel uit van het totaal aantal fietsongevallen. Zij zijn gebaad bij innovatieve fietsoplossingen die zorgen dat ze lang veilig kunnen blijven fietsen, zoals de kantelfiets of zadellift voor lagere op- en afstap. De gedachte is dat hier een impuls aangegeven 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. Fietsveiligheid is en blijft een prioriteit. Met de Beleidspijlers Fietsveiligheid wordt een impuls gegeven om samen met partners de fietsveiligheid de komende jaren te verbeteren.

Bronvermelding

De beleidspijlers zijn gebaseerd op recent uitgevoerde studies naar fietsveiligheid:

- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2020). *Fietsfeiten: nieuwe inzichten*
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021). *Mobiliteitsbeeld 2021*
- SWOV (2022). *Doorrekening halvering aantal slachtoffers 2023*
- SWOV (2021). *De Staat van de Verkeersveiligheid 2021*
- SWOV (2020). *Naar meer veiligheid voor oudere fietsers*
- SWOV (2020). *Ongevallen met oudere fietsers en factoren die daarbij een rol spelen*
- VeiligheidNL (2022). *Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland*
- Ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat (2021). *Beleid voor fietsveiligheid in de afgelopen decennia*
- Ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat (2021). *QuickScan stand van zaken verkeerseducatie*
- CBS (2021). *Overledenen; doden door verkeersongeval in Nederland*
- Ideate (2022). *Eindrapportage beleidslijnen fietsveiligheid*

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Oktober 2022