

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland**Datum ingekomen vragen** : 17 december 2021**Datum GS-besluit** : 1 februari 2022**Vragen nr. 131**

Vragen van **mw. drs. G.H. van Geffen** (Liberaal Noord-Holland) over Subsidies fietsveiligheid bij ouderen

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 17 december 2021 door het lid van Provinciale Staten, **mw. drs. G.H. van Geffen** (Liberaal Noord-Holland), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Op 15 december jl. maakt RTV Zaanstreek melding van de beschikbare subsidies 2022 voor verkeersveiligheid van de provincie Noord-Holland: 1,6 miljoen voor verkeerseducatie op scholen en 110.000 voor fietsveiligheid bij ouderen.

In de commissie M&B van 21 januari 2020 wees indiener dezes er al op dat 52% van de doden en 43% van de ernstig gewonden in het fietsverkeer 60 jaar en ouder zijn.

Voor kinderen en jongeren tot 20 jaar bedragen deze aantallen 8% van de doden resp. 11% van de ernstig gewonden.

De percentages voor kinderen en jongeren tot 20 jaar zijn stabiel. Voor ouderen stijgen deze cijfers met 2-3% per jaar. Daarnaast stijgen de cijfers voor verkeersslachtoffers in een scootmobiel, die grotendeels door ouderen wordt gebruikt, met maar liefst 7%.

(bron van de cijfers: De staat van de verkeersveiligheid 2020 SWOV)

Statenlid Grethe van Geffen (Liberaal Noord-Holland) heeft hierover de volgende vragen.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN**Vraag 1:**

Is GS van mening dat de cijfers betreffende slachtoffers van verschillende leeftijd in het fietsverkeer enerzijds en de cijfers van de subsidiebedragen die hiervoor worden uitgegeven anderzijds voldoende in balans zijn? Graag een toelichting op uw weging.

Antwoord 1:

Ja, deze bedragen zijn voldoende in balans. Hoewel verkeerseducatie op school ook gericht is op het voorkomen van jonge verkeersslachtoffers, nemen kinderen deze verkeerslessen ook mee in hun latere leven. Door goede verkeerslessen al op jonge leeftijd aan te bieden, leggen we dus een goede basis voor iedereen. En anders dan voor kinderen zijn er voor ouderen op dit moment nog

minder bewezen effectieve gedragsmaatregelen beschikbaar. Ook de effectiviteit van het programma Doortrappen moet (ook landelijk) nog goed worden onderzocht. Als we daar meer over weten kunnen we dit programma (en eventueel andere gedragsmaatregelen voor deze doelgroep) verder gaan opschalen. Het programma Doortrappen is wel volop in ontwikkeling, en dat stimuleren we ook. Zo geven we binnen het programma volop ruimte aan innovatie en kennisuitwisseling tussen Noord-Hollandse gemeenten onderling en met andere partijen.

De twee budgetten waarnaar u verwijst zijn beide bedoeld voor gedragsmaatregelen. Ook is het goed om het belang van een veilig ingerichte openbare ruimte voor ouderen hier te onderstrepen. Ouderen struikelen of botsen bijvoorbeeld sneller tegen obstakels, en houden daar ook veel vaker ernstig letsel aan over. Het verbreden van fietspaden, het verwijderen van obstakels en andere infrastructurele maatregelen zijn bewezen effectief voor de verkeersveiligheid en van vitaal belang voor oudere verkeersdeelnemers. Aan deze maatregelen besteden wij veruit de meeste middelen. Dergelijke maatregelen treffen we op onze eigen infrastructuur, en subsidiëren we via onze regeling Kleine infrastructuur voor lokale wegen, fietspaden en voetpaden.

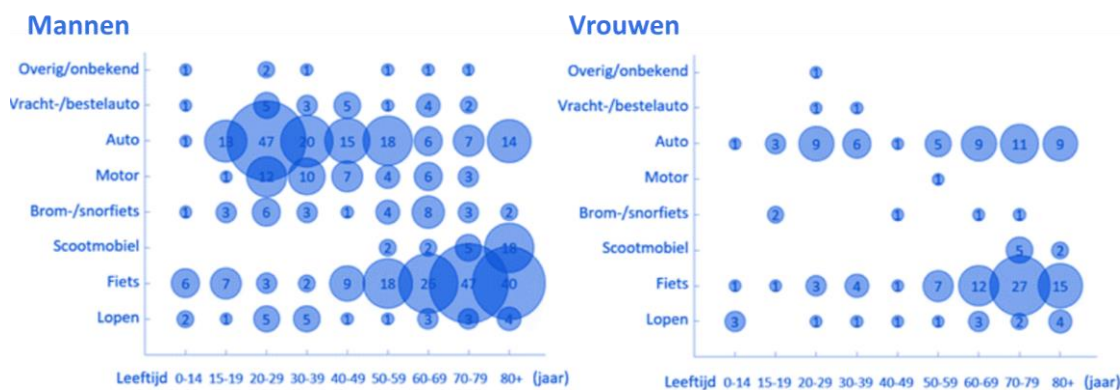
Vraag 2:

Zijn er volgens GS argumenten om de investering in fietsveiligheid voor ouderen te vergroten? Ook hier graag een toelichting op uw visie.

Antwoord 2:

Ja, we zien dat oudere fietsers een grote kans lopen om slachtoffer te worden van een verkeersongeval (zie ook figuur 1). Ook weten we dat het aantal verkeersongevallen waarbij personen op een elektrische fiets het slachtoffer zijn de laatste jaren groeit, en dat ouderen meer gebruik zijn gaan maken van de elektrische fiets. Dit jaar gaan we daarom ook extra budget inzetten voor oudere verkeersdeelnemers. Daarover meer in het antwoord op de vragen 4 en 5. Daarnaast zijn ouderen in het verkeer aangemerkt als prioritair risico binnen alle regionale uitvoeringsprogramma's verkeersveiligheid 2022, die in het voorjaar met uw Staten worden gedeeld. Daarin worden specifieke maatregelen benoemd, bedoeld om ouderen in het verkeer extra te beschermen, met name ouderen op de fiets. Vanuit de regionale uitvoeringsprogramma's gaan we ook bekijken of er [rijksfinanciering](#) mogelijk is voor seniorproof maatregelen op de infrastructuur. Dergelijke maatregelen zijn ook voor gemeenten subsidiabel binnen Kleine infrastructuur.

Dit jaar gaan we de uitvoeringsprogramma's 2022 verder concretiseren tot tot uitvoeringsprogramma's 2030. Daarin benoemen we de maatregelen die we de komende jaren prioriteit geven en wie die gaan uitvoeren. Eind dit jaar delen we ook de uitvoeringsprogramma's 2030 met uw Staten. Op basis daarvan bekijken we hoe we onze eigen middelen voor 2023 over de diverse prioriteiten gaan verdelen.



Figuur 1. Aantal verkeersdoden in 2020 naar vervoerswijze, geslacht en leeftijd. Bron: CBS, bewerking SWOV.

Vraag 3:

Ziet GS aanleiding om ook in de veiligheid van scootmobielrijders te gaan investeren? Zo ja, welke bestuurslaag zou daarvoor aan de lat moeten of kunnen staan? Wat zijn de eventuele voordelen of nadelen bij een dergelijke investering?

Antwoord 3:

Het landelijk aantal verkeersslachtoffers onder bestuurders van scootmobielen is in de afgelopen jaren inderdaad gestegen (zie o.a. tabel 1). Sinds 2000 is het gebruik van de scootmobiel sterk gegroeid. Over de rol van dit onderwerp binnen de regionale aanpak geldt hetzelfde als beschreven in het antwoord op vraag 2. Binnen het regiorisico over oudere verkeersdeelnemers zullen we dan ook specifiek maatregelen benoemen voor bestuurders van scootmobielen. Er ligt een taak bij het Rijk als het gaat om het stellen van veiligheidseisen aan scootmobielen en het stimuleren van innovaties op dit vlak bij producenten. Op het gebied van gedrag, infrastructuur en handhaving ligt ook een belangrijke rol bij de provincie en gemeenten, die we in de uitvoeringsprogramma's verder gaan uitwerken.

Tabel 1. Landelijke ontwikkeling aantal verkeersdoden, voor 70-plussers uitgesplitst naar vervoerswijze. Bron: CBS.

Jaartal	Alle leeftijden	70-plussers		
		Fiets	Scootmobiel	Ander voertuig
2000	1.166	134	51	81
2010	640	83	10	31
2019	661	123	38	20
2020	610	117	30	13

Vraag 4:

Is GS van mening dat voldoende snel wordt gereageerd op trends in de ontwikkeling van verkeersslachtoffers? Dit omdat de investering in provinciale subsidies voor verkeersveiligheid zich niet lijkt te ontwikkelen in lijn met bovengeschilderde cijfermatige trends die door SWOV over de afgelopen 10 jaar in kaart zijn gebracht.

Antwoord 4:

Ja. Binnen de budgetten die zijn gereserveerd in [Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2020-2024](#) is speelruimte om bij te sturen in onze prioriteiten. We ontwikkelen en verzamelen steeds betere verkeersveiligheidsdata. Daardoor hebben we een steeds scherper en actueler beeld van de risico's in de diverse regio's. Met die informatie kunnen we scherpere keuzes maken, en onze prioriteiten en investeringen tussentijds bijsturen. Een voorbeeld daarvan is dat we dit jaar 50 duizend euro extra reserveren vanuit voorlichtingscampagnes ter bevordering van het

gebruik van beschermingsmiddelen door oudere fietsers (specifiek de fietshelm), juist omdat de actuele [\(kennis\)ontwikkelingen](#) deze maatregelen urgent maken.

Vraag 5:

Heeft GS ideeën of plannen om meer te investeren in de fietsveiligheid voor ouderen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe en op welke termijn?

Antwoord 5:

Ja, zoals in antwoord op de vorige vraag beschreven gaan we dit jaar 50 duizend euro uit het communicatiebudget inzetten voor het bevorderen van de fietsveiligheid onder ouderen, waarbij het promoten van de fietshelm een prominente rol krijgt. Het dragen van een fietshelm is namelijk belangrijk om hersenletsel bij oudere fietsers te voorkomen. Andere maatregelen volgen uit de uitvoeringsprogramma's 2030, later dit jaar.