

Groningen, 11 april 2024

Aan de voorzitter van het College van Gedeputeerde Staten

Betreft: Schriftelijke vragen fietsveiligheid en fietshelmen

Geachte voorzitter,

Op 10 april 2024 publiceerde het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) nieuwe statistieken aangaande het aantal verkeersdoden over het jaar 2023.¹ Hoewel landelijk het totale aantal dodelijke verkeersslachtoffers gelukkig afgenomen is ten opzichte van 2022, is in de provincie Groningen is het aantal dodelijke slachtoffers helaas toegenomen tot 36.² Dit het hoogste aantal in ruim 15 jaar en significant hoger dan de gestelde streefgetal van 25.³ Een andere merkbare trend is dat het aantal dodelijke fietsslachtoffers toeneemt. Al enkele jaren is het aantal fietsslachtoffers groter dan het aantal automobilisten dat verongelukt, terwijl het verschil tussen beide statistieken steeds verder toeneemt.⁴ In beantwoording op schriftelijke vragen van 2 mei 2023 over de cijfers van vorig jaar gaf het college aan dat er geen uitspraken over een causaal verband tussen toename in fietsdoden en botsingen met automobilisten gedaan kunnen worden, omdat de aantallen in verhouding met landelijke cijfers dusdanig laag zijn dat er statistisch geen conclusie gemaakt kan worden.⁵ Het CBS trekt deze conclusie wel: 4 op de 10 dodelijke ongevallen van fietsers vinden plaats als gevolg van een aanrijding met een automobilist. Het is verreweg de meest voorkomende oorzaak van verkeersdoden in de periode 2019-2023.⁶

1. Hoe reageert het college op het feit dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de provincie Groningen dit jaar gestegen is tot het hoogste niveau in 15 jaar en dat het aantal ver boven het streefgetal van 25 ligt?
2. Gezien het stijgende aantal verkeersdoden in de afgelopen jaren, in hoeverre is het het college van mening dat Groningen op schema ligt om de gestelde doelen van 50% minder dodelijke verkeersslachtoffers in 2030 ten opzichte van 2019, en 0 dodelijke verkeersslachtoffers in 2050, te halen?
3. Deelt het college de zorgen van GroenLinks over het hoge aantal fietsdoden als gevolg van botsingen met automobilisten? Zo ja, welke maatregelen neemt het college om het risico op botsingen tussen fietsers en automobilisten te verkleinen? Zo nee, waarom niet?

In beantwoording van schriftelijke vragen van 16 april 2021 stelde het college dat 'op basis van de cijfers niet direct aanleiding is' om over te gaan tot het oproepen tot een helmplicht voor fietsers.⁷ Daarom is het opmerkelijk om te zien dat de Provincie Groningen op 10 april de campagne 'Groningen, zet 'm op!' lanceerde. Hierbij krijgen Groningers korting op de aanschaf van een fietshelm. In zijn toelichting hierbij stelt gedeputeerde Hamster: "Met deze actie willen we het helmgebruik op de fiets normaliseren in alle lagen van de Groninger bevolking. Fietsen is gezond en dat willen we zo veilig en lang mogelijk blijven doen." De fractie van GroenLinks schrikt van dit signaal. Uit onderzoek van de Fietsersbond blijkt dat het verplichten van een fietshelm mensen juist afschrikt van het fietsgebruik, omdat daarmee het gevoel ontstaat dat men onveilig is op de fiets. Ook bevordert het ongemak. Daarnaast is het (zeker gezien de cijfers van het CBS) niet de meest effectieve manier om fietsveiligheid te bevorderen. Hoewel een helm zeker helpt tegen hoofdletsel bij een val of botsingen op lage snelheid, biedt het onvoldoende bescherming bij aanrijdingen door automobilisten. Effectievere maatregelen zijn hier onder andere veiligere fietsinfrastructuur, lagere snelheden voor autoverkeer,

¹ '684 verkeersdoden in 2023', CBS 10 april 2024, <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2024/15/684-verkeersdoden-in-2023>.

² 'Overledenen; doden als gevolg van verkeersongeval in Nederland, provincie', CBS 10 april 2024, <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/71426NED>.

³ 'Wat Groningers Beweegt: Programma Mobiliteit Groningen', Provincie Groningen 2022, p. 15.

⁴ 'Weer meer fietsers omgekomen, organisaties willen meer helmen zien', NOS 10 april 2024, <https://nos.nl/artikel/2516186-weer-meer-fietsers-omgekomen-organisaties-willen-meer-helmen-zien>.

⁵ 'Beantwoording Statenvragen van GroenLinks over fietsveiligheid', 30 mei 2023.

⁶ '684 verkeersdoden in 2023', CBS 10 april 2024, <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2024/15/684-verkeersdoden-in-2023>.

⁷ 'Beantwoording Statenvragen van GroenLinks over verkeersveiligheid fietsers', 3 juni 2021.

en betere fietseducatie voor jong en oud.⁸ GroenLinks ziet het stimuleren van helmgebruik vooral als effectief middel onder oudere fietsers, die in 40% van de gevallen het slachtoffer zijn van een van een dodelijk ongeval zonder botsing, en als verplichting bij vervoersmiddelen die sneller gaan dan 30 km per uur. Het streven om het gebruik van fietshelmen te normaliseren onder alle fietsers zien we als vorm van *victim blaming*, waarbij de daadwerkelijke oorzaak van de onveiligheid niet aangepakt wordt en juist een negatief effect heeft op het fietsgebruik.

4. Is het college het met GroenLinks eens dat het ‘normaal’ zou moeten zijn om zonder helm op veilig te kunnen fietsen in de hele provincie Groningen? Zo nee, waarom niet?
5. Is het college het met GroenLinks eens dat het verplichten van een fietshelm een negatief effect zal hebben op het fietsgebruik? Zo ja, waarom ziet het college, in tegenstelling tot in de beantwoording van eerdere schriftelijke vragen, nu ineens wél aanleiding om het gebruik van fietshelmen te normaliseren? Zo nee, waarom niet?
6. Hoe verhoudt het normaliseren van fietshelmgebruik zich gezien de bewezen negatieve effecten tot de ambitie uit het Programma Mobiliteit om in 2027 20% meer fietsgebruik in de provincie Groningen te hebben?
7. Waarom kiest het college bij het tegengaan van verkeersslachtoffers voor een maatregel die gericht is op (het gedrag van) fietsgebruikers, in plaats van de focus te leggen op de grootste oorzaak voor dodelijke ongevallen van fietsers: aanrijdingen met automobilisten?
8. Waarom kiest het college ervoor om helmgebruik op de fiets te normaliseren ‘onder alle lagen van de Groninger bevolking’, in plaats de focus te leggen op de groep die het meest kwetsbaar is voor een dodelijk ongeval zonder botsing: fietsers van 75 jaar en ouder?

Uw antwoorden zien wij met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groeten,

Bas de Boer (GroenLinks)

⁸ ‘Waarom de Fietsersbond tegen een helmplicht voor fietsers is’, *Fietsersbond*, <https://www.fietsersbond.nl/de-fiets/accessoires/fietshelmen/waarom-de-fietsersbond-tegen-een-helmplicht-is/>.

‘Onderzoek helmplicht: attitudes en verwachte gedragseffecten bij fietsers’, *I&O Research* maart 2021, <https://files.fietsersbond.nl/app/uploads/2021/05/28164919/Rapportage-Onderzoek-helmplicht.pdf>.