

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2470

Vragen van de leden **Koerhuis** en **Haverkort** (beiden VVD) aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat er meer ongelukken zijn door snelle stekkerfietsen en drukte op de fietspaden* (ingezonden 13 april 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 19 april 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Meer ongelukken door snelle stekkerfietsen en drukte op de fietspaden»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 2

De cijfers onderstrepen de noodzaak om ons in te blijven zetten op het veiliger maken van verkeer.

Vraag 3

Welke rol heeft de e-bike bij de enorme stijging van de aantallen fietsongevallen bij zowel jongeren als ouderen?

Antwoord 3

Dat is nog niet bekend. Mede op basis van het recente rapport van VeiligheidNL over fietsongevallen wordt verder uitgezocht welke rol de e-bike heeft². Hierbij wordt ook de motie De Groot (VVD) betrokken, waarin de regering wordt verzocht om samen met de Fietzersbond, fietsleveranciers en andere stakeholders te onderzoeken welke invloed andere weggebruikers hebben op de veiligheid van fietsers in het algemeen en e-bikers in het

¹ Website NRC, 11 april 2022 (Meer ongelukken door snelle stekkerfietsen en drukte op de fietspaden – NRC).

² Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland. VeiligheidNL. Amsterdam, april 2022.

bijzonder³. Uiterlijk eind 2022 wordt uw Kamer geïnformeerd over de resultaten.

Vraag 4

Welke gerichte acties zijn of worden er ondernomen ter voorkoming van fietsongevallen bij beide leeftijdscategorieën?

Antwoord 4

Naast alle infrastructurele maatregelen die positief uitwerken voor de veiligheid van fietsers in alle leeftijdscategorieën, zoals het verbreden van fietspaden, zijn ook gerichte educatieve maatregelen ontwikkeld. Voor ouders, kinderen en scholen zijn diverse verkeerseducatieprogramma's ontwikkeld door organisaties zoals ANWB, Fietsersbond, TeamAlert, Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) en Veilig Verkeer Nederland (VVN). Een recent voorbeeld is een speciale versie van de populaire game Minecraft, ontwikkeld als verkeersveiligheidsles door VVN. Een ander voorbeeld is het programma SCHOOL op SEEF, een initiatief van het ROV-ZH. Dit programma bevat allerlei soorten lessen: van leerzame filmpjes tot uitdagende verkeersplaten, en van uitleg in de klas tot speelse oefeningen in de praktijk.

Voor senioren is het programma Doortrappen: veilig fietsen tot je 100^{ste} op initiatief van het Ministerie van IenW ontwikkeld. Dit programma zorgt ervoor dat senioren op diverse logische momenten door logische partijen het gesprek voeren over veilig fietsen en concrete handvatten aangeboden krijgen. Bijvoorbeeld tijdens beweeglessen van de buurtsportcoaches. Daar is dan aandacht voor veilig op- en afstappen van de fiets. Niet alleen via offline kanalen worden senioren bereikt, ook online zijn fietstips te vinden over bijvoorbeeld het gebruik van een fietshelm en de keuzewijzer (elektrische) fiets. Hierin werkt het Rijk samen met 12 provincies, 1 vervoerregio en 170 gemeenten.

En de campagnes «niet appen op de fiets» en «fietsverlichting» richten zich op alle fietsers.

Vraag 5

In hoeverre worden kopers door fabrikanten en verkopers geïnformeerd over verkeersveiligheid bij de aankoop van een nieuwe e-bike?

Antwoord 5

Via diverse kanalen van fabrikanten en verkopers, maar ook via andere organisaties zoals de Fietsersbond, VVN, ANWB, programma Doortrappen, krijgen kopers verkeersveiligheidstips waar je rekening mee kunt houden bij de aanschaf van een e-bike. Naast tips wordt ook sterk geadviseerd een proefrit te maken.

Vraag 6

Op welke manieren kan de snelheid van de e-bike worden opgevoerd? In hoeverre klopt het dat het opvoeren van de e-bike een risico is voor de verkeersveiligheid?

Antwoord 6

Er wordt in opdracht van Rijkswaterstaat WVL voor de zomer van 2022 een kwalitatief onderzoek gestart naar de mogelijkheden die er zijn om e-bikes op te voeren. Ook wordt in opdracht van Rijkswaterstaat WVL dit jaar door middel van metingen op fietspaden onderzocht hoe snel e-bikes en andere gebruikers van het fietspad rijden in de praktijk. De resultaten van het onderzoek worden eind 2022 verwacht. Als er door het opvoeren van de e-bike harder wordt gereden dan is toegestaan, dan vergroot dat de kans op ongevallen en ernstig letsel bij ongevallen.

Vraag 7

Welke gerichte acties zijn of worden er ondernomen tegen het opvoeren van de snelheid van e-bikes?

³ Kamerstuk 29 398, nr. 949.

Antwoord 7

In hoeverre gerichte acties nodig zijn, wordt bepaald aan de hand van de uitkomsten van de onderzoeken, zoals genoemd in het antwoord op vraag 6.

Vraag 8

In hoeverre klopt het dat het abrupt remmen van de e-bike bij hard rijden een risico is voor de verkeersveiligheid?

Antwoord 8

Uit het onderzoek van VeiligheidNL naar fietsongevallen blijkt dat 1% van alle fietsongevallen door een remfout is veroorzaakt⁴. Met mountainbikes gebeuren wat vaker ongevallen door remfouten. Het is niet bekend welke aandeel de e-bike hier in heeft.

Vraag 9

Welke gesprekken heeft u met fabrikanten en verkopers over de verkeersveiligheid van e-bikes? Neemt u hierin mee dat er iets moet worden gedaan tegen het opvoeren en het abrupt remmen van e-bikes?

Antwoord 9

Met deze sectoren wordt gesproken over het verbeteren van de verkeersveiligheid en dus ook over de veiligheid van e-bikes. Dit komt onder andere aan de orde in gesprekken over het nieuwe beleidskader voor lichte elektrische voertuigen. En eind vorig jaar is vanuit het Ministerie IenW met de sectoren gesproken over hun mogelijkheden om het gebruik van een fietshelm te stimuleren bij de verkoop van elektrische fietsen. Zij hebben aangegeven als eerste stap te gaan verkennen hoe zij hier gezamenlijk in kunnen optrekken en inzicht te krijgen in welke initiatieven al lopen bij hun leden en welke vragen leden hebben. Zij hebben al goede ervaring in het samen optrekken om retailers en consumenten te informeren over veilige fietsverlichting en veilige accu's. Dit gesprek wordt dit voorjaar voortgezet.

Vraag 10

Bent u bereid om een verkeerscampagne te starten om de verkeersveiligheid van e-bikes te vergroten?

Antwoord 10

Hiervoor wil ik eerst het rapport van VeiligheidNL goed bestuderen en op basis daarvan wordt gezien welke aanvullende maatregelen nodig zijn ter verbetering van de fietsveiligheid. Hierover wordt uw Kamer uiterlijk voor het eind van het jaar geïnformeerd.

Vraag 11

In hoeverre klopt het dat de inrichting van (snel)fietspaden voor e-bikes een risico voor de verkeersveiligheid is?

Antwoord 11

De mate waarin fietspaden voldoen aan de richtlijnen van CROW is mede bepalend voor de verkeersveiligheid van alle fietsers⁵. Daarnaast heeft het Kennisnetwerk SPV de publicatie «Wanneer zijn wegen en fietspaden voldoende veilig?» beschikbaar gesteld⁶. De breedte van een fietspad heeft een significante relatie met de verkeersveiligheid: hoe breder het fietspad, hoe minder ongevallen. Daarnaast moeten fietspaden bijvoorbeeld vrij zijn van obstakels op of naast het fietspad. Niet alle fietspaden voldoen daaraan.

Vraag 12

Welke acties zijn of worden er ondernomen om de inrichting van (snel)fietspaden te verbeteren?

⁴ Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland. VeiligheidNL. Amsterdam, april 2022.

⁵ Ontwerpwijzer Fietsverkeer. CROW, Ede 2016.

⁶ Wanneer zijn wegen en fietspaden voldoende veilig? – Kennisnetwerk verkeersveiligheid (kennisnetwerkspv.nl).

Antwoord 12

Via het Kennisnetwerk SPV wordt praktische kennis beschikbaar gesteld om wegbeheerders te ondersteunen bij de risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid om onder andere de veiligheid van de fietsinfrastructuur te verbeteren. Ook in het nieuwe Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025 zijn maatregelen opgenomen om medeoverheden te ondersteunen bij de actielijn ter verbetering van de infrastructuur voor langzaam verkeer⁷. Daarnaast wordt via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid middelen beschikbaar gesteld voor maatregelen om onder andere de fietsinfrastructuur te verbeteren. Denk hierbij aan het verbreden van fietspaden en het verwijderen van paaltjes op fietspaden. De beschikbare middelen worden op basis van 50% cofinanciering in verschillende tranches uitgekeerd aan de provincies, gemeenten en waterschappen. Het streven is om de tweede tranche op 1 juli open te stellen voor aanvragen van de medeoverheden. Voor de tweede tranche is € 100 mln. beschikbaar.

Vraag 13

Welke gesprekken heeft u met provincies en gemeenten over de verkeersveiligheid van e-bikes? Neemt u hierin mee dat er iets moet worden gedaan om de inrichting van (snel)fietspaden te verbeteren?

Antwoord 13

Er vindt regelmatig overleg plaats met provincies en gemeenten over de verkeersveiligheid (waaronder voor fietsers), bijvoorbeeld over de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), het vormgeven van het kader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs) en het programma Doortrappen: veilig fietsen tot je 100ste.

In het najaar vindt een Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid plaats met de bewindspersonen van IenW en JenV en vertegenwoordigers van IPO, VNG, Vervoerregio's en de Unie van Waterschappen.

Vraag 14

Bent u bekend met de verkeersmaatregel van de gemeente Amsterdam waardoor snorfietsen niet langer op het fietspad mogen rijden, maar moeten uitwijken naar de rijbaan? Wat zijn de resultaten van deze verkeersmaatregel voor de verkeersveiligheid van snorfietsen? In hoeverre worden deze verkeersmaatregelen overgenomen door andere gemeenten?

Antwoord 14

Ik ben hiermee bekend. Uit de «Evaluatierapportage Snorfiets naar de rijbaan» van de gemeente Amsterdam, opgesteld op basis van verschillende onderzoeken, blijkt dat de verplaatsing een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, de doorstroming en de drukte op de fietspaden.⁸ Sinds 30 september 2021 rijden ook in de gemeente Utrecht de snorfietzers op een aantal wegen in Utrecht op de rijbaan. In november 2021 heeft een extern bureau onderzocht of de maatregel uitwerkt zoals bedacht. Het bureau heeft geen verkeersonveilige situaties zoals bumperkleven, plotseling remmen of inhalen door autoverkeer waargenomen. Bij politie, brandweer, provincie, bus- en taxichauffeurs zijn er geen meldingen binnengekomen over verkeersonveilige situaties, ongevallen of een verminderde doorstroming van het verkeer als gevolg van de maatregel.⁹ Voor zover bekend zijn er geen andere gemeenten die voornemens zijn om deze verkeersmaatregel in te voeren.

⁷ Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025.

⁸ De resultaten zijn in de verzamelbrief verkeersveiligheid van 16 december 2019 (Kamerstuk 29 398, nr. 783) met uw Kamer gedeeld.

⁹ Raadsbrief «Eerste ervaringen startperiode Snorfiets naar de rijbaan», 19-11-2021: Raadsbrief Eerste ervaringen startperiode Snorfiets naar de rijbaan Utrecht – iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl).