

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

2476

Vragen van het lid **Eppink** (JA21) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat jongeren vaker betrokken zijn bij ongelukken met e-bikes* (ingezonden 14 april 2022).

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

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Jongeren vaker betrokken bij ongelukken met e-bikes: «Auto's verwachten vaak niet dat ik zo snel zal gaan»»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op het bericht dat jongeren vaker betrokken zijn bij ongelukken met e-bikes?

Antwoord 2

Het geeft aan dat ook de fietsveiligheid van jongeren aandacht verdient.

Vraag 3

Deelt u de zorgen van VeiligheidNL over het verhoogde risico op letsel voor jongeren op e-bikes in vergelijking met jongeren op «normale» fietsen?

Antwoord 3

Zie antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Zijn er naar aanleiding van de antwoorden op mijn eerdere Kamervragen van 28 juli 2021², waarin u pleit voor een homogener snelheidsbeeld stappen ondernomen om het zeer uiteenlopende snelheidsbeeld op fietspaden te verkleinen? Zo ja, welke stappen zijn ondernomen?

¹ Website de Volkskrant, 12 april 2022 (<https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/jongeren-vaker-betrokken-bij-ongelukken-met-e-bikes-auto-s-verwachten-vaak-niet-dat-ik-zo-snel-zal-gaan~b4e00306/>)

² Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2021–2022, nr. 3700.

Antwoord 4

Ja, in het kader Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs) zijn keuzes gemaakt over het maximale nominale vermogen en de maximale versnelling van deze voertuigen. Het uitgangspunt hierbij is het bevorderen van fietsachtig gedrag van LEVs. Hierover wordt uw Kamer geïnformeerd in de verzamelbrief verkeersveiligheid die voor het commissiedebat verkeersveiligheid van 20 april wordt verstuurd. Daarnaast wordt in samenwerking met wegbeheerders en andere stakeholders door Rijkswaterstaat WVL onderzoek gedaan naar mogelijkheden en noodzaak van maatwerk voor de plaats op de weg van LEVs, vooral voor de zware e-bakfiets. De resultaten van het onderzoek worden voor de zomer dit jaar verwacht.

Vraag 5

Hoe kijkt u aan tegen de invoering van een verplichte maximumsnelheid van 25 kilometer per uur voor elektrisch aangedreven fietsen? Indien positief, hoe wilt u dit gaan handhaven?

Antwoord 5

Op dit moment geldt al dat fietsen met trapondersteuning geen ondersteuning meer mogen leveren wanneer de snelheid van 25 km/h is bereikt. De bestuurder kan wel harder gaan, maar moet dan net als bij een gewone fiets, zelfstandig deze snelheid weten te bereiken en vast te houden.

Vraag 6

Ziet u iets in een verbod op e-bikes voor kinderen, om zo het risico op letsel te voorkomen?

Antwoord 6

Dit is een dilemma. Aan de ene kant wil je graag dat kinderen om verschillende redenen zo veel mogelijk fietsen. De e-bike kan een uitkomst bieden in het geval de school bijvoorbeeld op ruime afstand van huis is. Aan de andere kant wil je dat kinderen zo min mogelijk risico lopen in het verkeer. Het rapport van VeiligheidNL wordt nader bestudeerd om te bezien welke eventuele maatregelen effectief zijn ter verbetering van de fietsveiligheid onder kinderen³.

Vraag 7

Kunt u concreet aangeven welke mogelijkheden u ziet om de verkeersveiligheid op de fietspaden te verbeteren de komende jaren?

Antwoord 7

Via verschillende sporen wordt hier op ingezet. Het gaat dan om betere registratie van ongevallen en het verkrijgen van meer inzicht in de ongevalscijfers. Om meer informatie over bijvoorbeeld ongevalslocaties en vervoermiddelen van verkeersslachtoffers te krijgen, wordt gewerkt aan het beschikbaar maken van ambulancegegevens voor verkeersongevallenanalyses. Daarnaast werken wegbeheerders, in het kader van het SPV, aan risico-analyses en uitvoeringsprogramma's. Deze helpen wegbeheerders een risicogestuurde afweging van investeringskeuzes te maken. Het «vergevingsgezind» maken van fietsinfrastructuur is hiervan een goed voorbeeld en dit is ook gedaan met het geld van de eerste tranche investeringsimpuls en volgt binnenkort een tweede tranche. Verder wordt ingezet op gedragsprogramma's om fietsers te stimuleren tot veiliger fietsgedrag. Zo is het terugdringen van het gebruik van de mobiele telefoon op de fiets onderdeel van de MONO-campagne. Onder het motto «niet afstappen, maar doortrappen» zetten Rijk, provincies en gemeenten in op het programma «Doortrappen». Op logische momenten worden oudere fietsers aangesproken door logische gesprekspartners in hun eigen omgeving, zoals de fysiotherapeut, de fietsmaker of de sportvereniging om meer bewust te worden van hun fietsveiligheid en hoe zij die kunnen vergroten.

³ Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland. VeiligheidNL. Amsterdam, april 2022.

Mede op basis van het recente rapport van VeiligheidNL wordt bezien of aanvullende maatregelen nodig zijn. Uw Kamer wordt hier uiterlijk eind van dit jaar over geïnformeerd.

Vraag 8

Deelt u de zorgen van de Fietsersbond dat de huidige inrichting van de fietspaden achterhaald is en aan vernieuwing toe is? Zo ja, welke verbeteringen stelt u voor de komende jaren voor?

Vraag 8

Deelt u de zorgen van de Fietsersbond dat de huidige inrichting van de fietspaden achterhaald is en aan vernieuwing toe is? Zo ja, welke verbeteringen stelt u voor de komende jaren voor?