

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/84851

Uw kenmerk

2022Z07339
2022Z07461

Datum 19 april 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen over ongelukken met e-
bikes

Geachte voorzitter,

Bijgevoegd stuur ik u de antwoorden op de Kamervragen van de leden Koerhuis en Haverkort (beiden VVD) over ongelukken met e-bikes en drukte op fietspaden (2022Z07339) en de antwoorden op de Kamervragen van het lid Eppink (JA21) over dat jongeren vaker betrokken zijn bij ongelukken met e-bikes (2022Z07461).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Beantwoording Kamervragen van de leden Koerhuis en Haverkort (beiden VVD) over ongelukken met e-bikes en drukte op fietspaden (2022Z07339).

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 1

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

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/84851

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 Fietsersbond, fietsleveranciers en andere stakeholders te onderzoeken welke invloed andere weggebruikers hebben op de veiligheid van fietsers in het algemeen en e-bikers in het 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

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.

³ Kamerstuk 29 398, nr. 949 vergaderjaar 2020–2021

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 Fietzersbond, 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?

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

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

wat vaker ongevallen door remfouten. Het is niet bekend welke aandeel de e-bike hier in heeft.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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?

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/84851

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?

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

⁵ Ontwerpwijzer Fietsverkeer. CROW, Ede 2016.

⁶ [Wanneer zijn wegen en fietspaden voldoende veilig? - Kennisnetwerk verkeersveiligheid \(kennisnetwerkspv.nl\)](https://kennisnetwerkspv.nl)

nieuwe Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 zijn maatregelen opgenomen om medeoverheden te ondersteunen bij de actielijn ter verbetering van de infrastructuur voor langzaam verkeer⁷.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/84851

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 snorfietsers 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

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.

situaties, ongevallen of een verminderde doorstroming van het verkeer als gevolg van de maatregel.⁹

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Voor zover bekend zijn er geen andere gemeenten die voornemens zijn om deze verkeersmaatregel in te voeren.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/84851

⁹ Raadsbrief 'Eerste ervaringen startperiode Snorfiets naar de rijbaan', 19-11-2021: [Raadsbrief Eerste ervaringen startperiode Snorfiets naar de rijbaan Utrecht - iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

Beantwoording Kamervragen van het lid Eppink (JA21) over dat jongeren vaker betrokken zijn bij ongelukken met e-bikes (2022Z07461).

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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'?¹⁰

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/84851

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 2021¹¹, waarin u pleit voor een homogener snelheidsbeeld stappen ondernomen om het zeer uiteenlopende snelheidsbeeld op fietspaden te verkleinen? Zo ja, welke stappen zijn ondernomen?

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.

¹⁰ Website Volkskrant 12 april 2022 - [Jongeren vaker betrokken bij ongelukken met e-bikes: 'Auto's verwachten vaak niet dat ik zo snel zal gaan' \(volkskrant.nl\)](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~d6610001/)

¹¹ Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2021-2022, nr. 3700

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?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IE NW/BSK-2022/84851

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 kinderen¹².

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 ongevallencijfers. 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.

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.

¹² Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland. VeiligheidNL. Amsterdam, april 2022.

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?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/84851

Antwoord 8

In vergelijking met andere landen hebben we een unieke fietsinfrastructuur waarbij het Rijk de medeoverheden ondersteunt om deze veilig in te richten. Vanuit het ministerie van IenW wordt bijgedragen aan de ontwikkeling van praktische handvatten voor wegbeheerders. Zo heeft CROW-Fietsberaad de notitie "Kennis en ontwikkelingen rond drukte op fietspaden" opgesteld. Deze kennis biedt de wegbeheerder inspiratie om in te spelen op de drukte op fietspaden en die maatregelen toe te passen die het beste aansluiten op een specifieke situatie. Daarnaast hebben de Tour de Force, het Platform Ruimte Voor Lopen en CROW-fietsberaad verschillende activiteiten uitgevoerd in het kader van de kennisvraag: "Hoe kunnen we gemeenten helpen bij herverdeling openbare ruimte ten gunste van actieve mobiliteit (lopen en fietsen)?" De lessen die in de rapportage zijn gedeeld, bieden ook handelingsperspectief voor wegbeheerders.