

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

3700

Vragen van het lid **Eppink** (JA21) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Fietspad «wordt gevaarlijk» door nieuwe elektrische voertuigen»* (ingezonden 28 juli 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 11 augustus 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met de reacties van Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Fietsersbond in De Telegraaf van vandaag op uw plannen omtrent het toelaten van allerlei hippe lichte elektrische voertuigen (LEV's)?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3

Wat is uw reactie op dit bericht?¹

Snapt u de zorgen die bij deze organisaties leven over de veiligheid van «traditionele» fietsers door de explosieve toename van snelle en vaak amper hoorbare LEV's op fietspaden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2, 3

Ja, zij hebben deze zorgen ook geuit tijdens het consultatietraject met stakeholders bij de totstandkoming van het nieuwe nationaal toelatingskader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEV-kader).

Vraag 4

Deelt u de zorgen dat uw besluit onze fietspaden vooral voor kwetsbare traditionele fietsers, zoals kinderen en ouderen, onveilig maakt? Zo nee, waar baseert u dit op? Zo ja, vanwaar dan toch uw besluit?

¹ De Telegraaf, 27 juli 2021, Fietspad «wordt gevaarlijk» door nieuwe elektrische voertuigen <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1898804369/fietspad-wordt-gevaarlijk-door-nieuwe-elektrische-voertuigen>

Antwoord 4

Bij de uitwerking van het LEV-kader is de verkeersveiligheid voorop gesteld en goed gekeken naar maatregelen die verkeersveiligheidsrisico's kunnen beperken, zoals de wijze van toelating en de gebruikseisen. Het LEV-kader heeft als doel dat LEVs die zijn toegelaten technisch veilig zijn en veilig gebruikt kunnen worden binnen het bestaande verkeer. Het LEV-kader gaat niet alleen over nieuwe voertuigen, maar ook over bestaande voertuigen zoals e-bakfietsen. Het kader biedt spelregels welke voertuigen met welke massa, afmetingen en snelheid op welke plaats op de weg horen. Als uitgangspunt in het LEV-kader wordt gehanteerd dat LEVs (max. 25 km/uur, maximale breedte van 1,0 meter) gebruik maken van het fietspad. Er worden specifieke eisen aan het vermogen en de versnelling van LEVs gesteld waarbij het uitgangspunt is: zoveel mogelijk gelijkenis met een fiets. Hierdoor ontstaat een homogener snelheidsbeeld op het fietspad en dat draagt bij aan de verkeersveiligheid.

Vraag 5

Kunt u concreet aangeven (en dus niet volstaan met de reactie dat de Fietzersbond als stakeholder is «geïnterviewd» voor het rapport over het LEV-kader van DTV Consultants dat u onlangs naar de Kamer stuurde) in hoeverre aan de voorkant is gesproken met belangengroepen als VVN en de Fietzersbond, maar ook bijvoorbeeld seniorenorganisaties, over de wenselijkheid van uw plannen en de gevolgen voor de veiligheid op fietspaden?

Antwoord 5

In het najaar van 2019 is gestart met de ontwikkeling van het LEV-kader. Hiervoor zijn diverse onderzoeken en intensieve consultatietrajecten met een brede groep stakeholders uitgevoerd. In het voorjaar van 2020 is o.a. een online consultatie uitgevoerd, waar meer dan 60 organisaties voor waren uitgenodigd (waaronder seniorenorganisaties, zoals ANBO), die door uiteindelijk 47 stakeholders is ingevuld². Verder zijn gedurende 2020 en 2021 diverse bijeenkomsten georganiseerd waar stakeholders hun kennis, expertise en standpunten konden inbrengen. Specifiek voor de plaats op de weg van LEVs is in het najaar van 2020 een vervolgttraject gestart met verdiepende sessies, waarover ik uw Kamer heb geïnformeerd bij het versturen van de outline van het LEV-kader³. Daarnaast heeft gedurende de uitwerking van het nieuwe toelatingskader periodiek (circa drie keer per jaar) een directeurenoverleg plaatsgevonden. VVN en de Fietzersbond namen deel aan het directeurenoverleg, maar o.a. ook de ANWB, SWOV, de VNG en de RDW.

Vraag 6

Heeft u naar aanleiding hiervan concrete stappen gezet? Zo ja, welke en waarom hebben deze blijkens het bericht van vandaag de zorgen van de betrokken organisaties allerm minst weggenomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Mede op basis van diverse onderzoeken en input van diverse stakeholders is het nieuwe LEV-kader opgesteld dat op 13 juli jongstleden met uw Kamer is gedeeld.⁴ Er wordt nog nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en eventuele noodzaak voor lokaal maatwerk ten aanzien van de plaats op de weg. Zoals gemeld in de Kamerbrief over het LEV-kader streef ik er naar begin volgend jaar de uitkomsten van dat onderzoek met uw Kamer te delen.

Vraag 7

Vindt u niet dat het fietspad overvol raakt? Zo nee, waar ligt voor u de grens?

Antwoord 7

Ik ben mij bewust van de grote verschillen met betrekking tot de drukte op het fietspad in Nederland. In de grote steden is het bijvoorbeeld op sommige fietspaden erg druk, terwijl de situatie op het platteland er soms heel anders

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/07/16/bijlage-5-samenvatting-stakeholdertraject-lev-mei-2020>

³ Kamerstukken 29 398, nr. 886

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/07/13/kader-lichte-elektrische-voertuigen>

uitziet. Mede door het toenemende fietsgebruik in de afgelopen jaren is drukte op het fietspad meer en meer in de maatschappelijke belangstelling komen te staan. Naast de toename van het aantal fietsers zijn er diverse andere factoren, zoals het gedrag van de gebruikers op het fietspad en de capaciteit van de fietsinfrastructuur, die bijdragen aan de drukte op het fietspad. Naast veiligheid op het fietspad is ook de veiligheid van de voetganger van belang. Deze dient niet in het gedrang te komen door LEVs. LEVs zijn dan ook niet toegestaan op voetpaden en in voetgangersgebieden. Dit maakt het een gezamenlijke opgave van Rijk, medeoverheden en maatschappelijke organisaties. Ik neem daarom drukte op het fietspad en mogelijke oplossingen voor de LEVs expliciet mee in het overleg met deze partijen over het eerdergenoemde onderzoek (zie ook het antwoord op vraag 6).