

Vergaderjaar 2021–2022

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1015

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2022

Middels de Kamerbrief van 13 juli 2021 is uw Kamer geïnformeerd over het kader voor lichte elektrische voertuigen (LEV-kader)¹. Als onderdeel van de verdere uitwerking van het LEV-kader, is toegezegd onderzoek te doen naar de plaats op de weg. Rijkswaterstaat heeft hier onderzoek naar gedaan. Conform de toezegging aan uw Kamer zijn de onderzoeksresultaten van het onderzoek over de plaats op de weg van zware e-bakfietsen bijgevoegd. De resultaten van het onderzoek zijn verwerkt in een samenvattende notitie (bijlage 1) en een uitgebreid achtergrondrapport van het onderzoek (bijlage 2).

De focus in het onderzoek lag op de zware e-bakfietsen (massa rijklaar > 75kg, maximumconstructiesnelheid 25 km/uur, maximaal 1,0 m breed en kentekenplichtig). In de voorbereiding op het LEV-kader bleek namelijk dat sommige wegbeheerders zich zorgen maakten over zware e-bakfietsen op fietspaden vanwege hun omvang en het massaverschil met fietsers². Om die reden is onderzocht wat de meest geschikte verkeersregels zijn voor de plaats op de weg van zware e-bakfietsen: het fietspad, de rijbaan (30 en 50 km/uur), of afhankelijk van de verkeerssituatie een maatwerkoplossing hiertussen. De aanpak omvatte onder meer een literatuurstudie en expert- en werksessies met stakeholders, waaronder gemeenten, kennisinstellingen en belangenverenigingen.

De hoofdconclusies van het onderzoek zijn als volgt:

- De belangrijkste randvoorwaarden voor verkeersregels zijn dat ze begrijpelijk en handhaafbaar zijn voor alle weggebruikers. Deze randvoorwaarden komen in de knel op het moment dat zware e-bakfietsen niet langer op het fietspad mogen, omdat het aantal zware

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 954.

² Kamerstuk 29 398, nr. 954 – Bijlage: Lichte Elektrische Voertuigen (LEV) door de ogen van de wegbeheerder.

- e-bakfietsen vooralsnog klein is (anno 2022 ca. 10.000 voertuigen) en ze visueel moeilijk te onderscheiden zijn van lichte e-bakfietsen.
- Veilig gebruik is een belangrijke aanleiding voor het LEV-kader. De zware e-bakfiets op het fietspad (conform de huidige regelgeving) is in zijn totaliteit het meest gunstig voor de verkeersveiligheid. Bij snelheden tot ca. 30 km/uur kunnen voertuigen met grote massaverschillen veilig worden gemengd. Met snelheden tot 25 km/uur van de e-bakfiets is het snelheidsverschil met het gemotoriseerd verkeer op een 50 km/uur rijbaan te groot.
 - Op 30 km/uur wegen met vrijliggend fietspad waar de limiet goed wordt nageleefd, zou de zware e-bakfiets veilig op de rijbaan kunnen rijden. Zoals aangegeven bij de eerste conclusie zou dit niet begrijpelijk en handhaafbaar zijn. Bovendien is het areaal klein en blijkt dat de limiet op deze wegen veelvuldig wordt overschreden.

De conclusies van het onderzoek worden meegenomen in de vervolgsprekken met stakeholders. In het najaar 2022 zal ik uw Kamer informeren over de uitkomsten van deze gesprekken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers