

Inbreng Fietsersbond overleg Verkeersveiligheid naar Tweede Kamer dd. 2 december 2021

Geachte dames en heren,

In uw commissieoverleg bespreekt u aanstaande donderdag allerlei zaken rond de verkeersveiligheid. Namens de Fietsersbond geef ik u graag de volgende aandachtspunten mee.

1. **Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers.**

Uit de vrijdag gepubliceerde cijfers blijkt dat het aantal ernstig verkeersgewonden door de Covid-omstandigheden gedaald is, maar dat er geen sprake is van een trendbreuk. Extra inspanningen en substantieel meer budget om ambitieuze doelstellingen te kunnen halen zijn dan ook nodig. Dat bepleit ook de Verkeersveiligheidscoalitie, waarvan de Fietsersbond deel uitmaakt: <https://verkeersveiligheidscoalitie.nl/verkeersveiligheidsdebat-2-december-maak-geld-vrij-verkeershandhaving/>.

Fietsers en vooral oudere fietsers maken een belangrijk deel uit van de ernstig verkeersgewonden. Daarom vraagt de Fietsersbond om meer actie: <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/aantal-verkeersgewonden-is-topje-van-de-ijsberg/>. Actie is en blijft nodig om de registratie van verkeersongevallen sterk te verbeteren. En maatregelen zijn nodig om de fietsveiligheid drastisch te kunnen verbeteren. Daarvoor heeft de Fietsersbond een Top 10 opgesteld, die we graag onder uw aandacht brengen: <https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/top-10-maatregelen-verkeersveiligheid/>. Wij zullen ons de komende jaren met kracht inzetten voor realiseren van deze maatregelen en hopen uiteraard op uw steun.

Het eerste punt uit onze Top 10 is lagere snelheid van het autoverkeer. De Fietsersbond was dan ook blij met de motie die uw Kamer aannam over een maximumsnelheid van 30 kilometer binnen de bebouwde kom. Daarmee kan de menselijke maat terugkomen in onze straten. Voor het verlagen naar 30 kilometer is nu een afwegingskader vastgesteld en wij pleiten voor een snelle toepassing daarvan.

Een bijzonder punt in de Top 10 is ook de veilige schoolomgeving. We willen u erop wijzen dat uit onderzoek van RTL en Sweco eerder dit jaar bleek dat schoolroutedelen op wegen met gemengd verkeer 50 en 60 km/h (bijna 10% van alle routedelen) **2 tot bijna 3 keer gevaarlijker** zijn dan routes over (vrijliggende) fietspaden.

2. **Het LEV-toelatingskader**

Het LEV-toelatingskader heeft aanzienlijke gevolgen voor de fietsveiligheid. De minister betoogt dat de Light Electric Vehicles in beginsel een plek moeten vinden op het fietspad, omdat een plek op de rijbaan niet veilig is. De Fietsersbond plaatst grote vraagtekens bij de veiligheid op het fietspad wanneer daar alle LEV's bij komen. De minister zegt in navolging van de Swov terecht dat niet alleen gekeken moet worden naar de veiligheid van het

voertuig, maar ook naar het effect op de veiligheid van het totale verkeerssysteem. Het effect op de veiligheid op de nu al vaak overvolle fietspaden van nieuwe voertuigen die breder/zwaarder/snelser zijn dan wel zich anders voortbewegen zal in onze ogen negatief zijn. Het fietspad wordt zo de facto het afvoerputje van ons verkeerssysteem. De angst hiervoor leeft nadrukkelijk ook bij de G4. Bovendien wordt met het aangekondigde "maatwerk" het probleem bij de gemeenten over de schutting gegooid.

Het voorliggende LEV-kader straalt de verwachting uit dat LEV's zich door technische eisen fietsachtig zullen gedragen. Wij hebben echter grote twijfels hierover. Daar waar de reguliere fietser op eigen kracht vooruitkomt en de e-bike de fietser bij het trappen ondersteunt, zullen de nieuwe LEV's over een aan/uit-knop beschikken waardoor er geen enkele fysieke inspanning nodig is om het voertuig op snelheid te krijgen en te houden. Daarmee zijn de nieuwe LEV's met aan/uit-knop vergelijkbaar met snorfietzen. Waarom wordt er in het LEV-kader hier geen onderscheid in gemaakt?

De implementatie van het LEV-kader zet 'de poort' wijd open voor veel verschillende soorten LEV's en de verwachting is dat het aantal LEV-gebruikers fors zal toenemen.

Het is vrij eenvoudig om een LEV op te voeren waardoor de maximale constructiesnelheid (ruimschoots) wordt overschreden. Wij vragen het rijk met klem dit aspect, inclusief de implicaties voor handhaving, vóór implementatie van het LEV-kader verder te onderzoeken en te komen tot praktische (technische) oplossingen.

In het LEV-kader wordt als uitgangspunt gehanteerd dat LEV's een maximumconstructiesnelheid hebben van 25 km/uur en in principe gebruik maken van het fietspad, omdat hierdoor ten opzichte van de rijbaan de snelheidsverschillen zo beperkt mogelijk blijven. Deze stelling gaat uit van een rijbaan met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Bij motie heeft uw Kamer uitgesproken dat 30 kilometer per uur de norm binnen de bebouwde kom moet worden. De minister heeft in haar brief van vrijdag gemeld dat het afwegingskader daarvoor af is en verder wordt uitgewerkt. Bij drukke 30km/uur-wegen (GOW-30) zal aparte fietsinfrastructuur beschikbaar blijven. Veel van de LEV's zullen dan wat ons betreft van de rijbaan gebruik gaan maken. De daadwerkelijke implementatie van het 30 kilometer-regiem in de bebouwde kom is volgens ons zeer urgent.

Ten aanzien van de toelating van de e-steps meent de Fietzersbond dat deze niet wenselijk is zolang de bredere veiligheidsaspecten niet zijn onderzocht. In zijn algemeenheid geldt dat de maatschappelijke baten waarschijnlijk niet groter zijn dan de lasten ervan (vervanging van met name lopen en fietsen door een vorm van niet-actieve mobiliteit; geen duurzaam karakter van het voertuig zelf).

Speciale aandacht vragen we voor het groeiende aantal zogenaamde fat bikes: elektrische fietsen die eenvoudig op een snelle stand kunnen worden gezet en waarbij zelf meefietsen nauwelijks nodig is: meer handhaving en aanvullende regelgeving zijn hier noodzakelijk. Nu kunnen deze "bijna-scooters" als zogenaamde e-bikes zonder toets toegelaten worden.

Als we kijken naar de technische eisen zoals deze momenteel verwoord zijn dan is het maximum van twee passagiers in een bakfiets categorie 1a zeer onwenselijk. Een ouder van een drieling zal op deze manier nog sneller op de auto aangewezen zijn, maar ook in vele andere gevallen is het meenemen van drie passagiers goed en veilig mogelijk. Wij vragen ons ook af waarom in een dergelijke fiets het vervoeren van 3 of 4 kinderen (met wel een maximale beladen massa van de fiets) minder veilig zou zijn dan het vervoeren van twee kinderen. Wij zijn ook benieuwd naar de onderbouwing van de maximum zwaarte van 200 KG, die ons aan de lage kant lijkt. Gelukkig is de minister bereid hier nader naar te kijken, zo blijkt uit haar brief en de antwoorden op de Kamervragen.

Soortgelijke vragen hebben we bij categorie 2b. Wij zien toepassing van dergelijke fietsen vooral bij de buitenschoolse opvang. Hier is de wettelijke verhouding bij kinderen tussen de 4 en 7 jaar tussen leiding en kinderen 1:10, een maximum van 10 kinderen. Het is naar onze stellige overtuiging dan ook logischer om hier een maximum van 10 kinderen te hanteren, wat zeker veilig kan. Wel missen wij ook hier de onderbouwing van de maximum zwaarte.

3. Steun aan voorstel voor maximumsnelheid 15 kilometer in woonstraten zonder stoep

Organisaties die zich hard maken voor voetgangers en leefbare straten stuurden u een voorstel voor het verlagen van de maximumsnelheid van het verkeer naar 15 kilometer per uur in woonstraten waar geen stoep is. De Fietsersbond steunt dit initiatief, dat deze straten veiliger, prettiger en leefbaarder maakt, in het bijzonder voor kinderen. Het sluit naadloos aan bij onze actie Geef de straat terug.

Uiteraard zijn wij te allen tijde bereid vragen van uw kant te beantwoorden of nadere informatie te verstrekken.

Vriendelijke groet,

Wim Bot

medewerker nationale en internationale beleidsbeïnvloeding/policy officer national and international public affairs