

[illegible][illegible]

1	100%	100%	100%
2	100%	100%	100%
3	100%	100%	100%
4	100%	100%	100%
5	100%	100%	100%
6	100%	100%	100%
7	100%	100%	100%
8	100%	100%	100%
9	100%	100%	100%
10	100%	100%	100%
11	100%	100%	100%
12	100%	100%	100%
13	100%	100%	100%
14	100%	100%	100%
15	100%	100%	100%
16	100%	100%	100%
17	100%	100%	100%
18	100%	100%	100%
19	100%	100%	100%
20	100%	100%	100%
21	100%	100%	100%
22	100%	100%	100%
23	100%	100%	100%
24	100%	100%	100%
25	100%	100%	100%
26	100%	100%	100%
27	100%	100%	100%
28	100%	100%	100%
29	100%	100%	100%
30	100%	100%	100%
31	100%	100%	100%
32	100%	100%	100%
33	100%	100%	100%
34	100%	100%	100%
35	100%	100%	100%
36	100%	100%	100%
37	100%	100%	100%
38	100%	100%	100%
39	100%	100%	100%
40	100%	100%	100%
41	100%	100%	100%
42	100%	100%	100%
43	100%	100%	100%
44	100%	100%	100%
45	100%	100%	100%
46	100%	100%	100%
47	100%	100%	100%
48	100%	100%	100%
49	100%	100%	100%
50	100%	100%	100%
51	100%	100%	100%
52	100%	100%	100%
53	100%	100%	100%
54	100%	100%	100%
55	100%	100%	100%
56	100%	100%	100%
57	100%	100%	100%
58	100%	100%	100%
59	100%	100%	100%
60	100%	100%	100%
61	100%	100%	100%
62	100%	100%	100%
63	100%	100%	100%
64	100%	100%	100%
65	100%	100%	100%
66	100%	100%	100%
67	100%	100%	100%
68	100%	100%	100%
69	100%	100%	100%
70	100%	100%	100%
71	100%	100%	100%
72	100%	100%	100%
73	100%	100%	100%
74	100%	100%	100%
75	100%	100%	100%
76	100%	100%	100%
77	100%	100%	100%
78	100%	100%	100%
79	100%	100%	100%
80	100%	100%	100%
81	100%	100%	100%
82	100%	100%	100%
83	100%	100%	100%
84	100%	100%	100%
85	100%	100%	100%
86	100%	100%	100%
87	100%	100%	100%
88	100%	100%	100%
89	100%	100%	100%
90	100%	100%	100%
91	100%	100%	100%
92	100%	100%	100%
93	100%	100%	100%
94	100%	100%	100%
95	100%	100%	100%
96	100%	100%	100%
97	100%	100%	100%
98	100%	100%	100%

Speed-pedelec Robbert V
Trekker: IenW
<ul style="list-style-type: none"> Op 17/1 vond een 2^{de} overleg plaats met wegbeheerders. Uitkomst is dat zij graag verder willen met de kennisuitwisseling en het uitwerken van scenario's voor maatwerk. Dit wordt een mogelijk opdracht aan CROW SP-routeplanner wordt gebouwd (pilot i.s.m. Gelderland en de Fietzersbond) Provincie Gld start monitoring & evaluatie in het voorjaar Rotterdam overweegt inzetten van ontheffingen voor SP
Actiepunten <ul style="list-style-type: none"> CROW schrijft projectvoorstel Ambtelijk vooroverleg met Team Fiets inplannen (actie Birgitte)
Begroting:
Planning:

B	
Buiten verzoek	

Buiten verzoek	

--	--

Buiten	
verzoek	

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e * [DGB](#)
Onderwerp: stand van zaken speedpedelec regelgeving
Datum: woensdag 7 juni 2017 12:25:06
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
Prioriteit: Hoog

10.2, goedemorgen,

Zoals je weet is (in 2015) bij het verkennen van de mogelijkheden om tot een norm te komen, ook gekeken naar CEN. Duidelijk werd dat dat traject langer zou gaan duren dan voor de situatie in NL aanvaardbaar zou zijn, en daarom is toen besloten om te starten met een nationale NTA/norm.

Wel met in het achterhoofd om na het NL-traject alsnog het CEN-traject te gaan starten (met onze NTA dan als 'input').

Dat is ook gebeurd; NEN heeft een voorstel voor een EN-norm als 'NWIP' (New Work Item Proposal) ingediend bij CEN in augustus 2016, maar de verantwoordelijke CEN TC 158 heeft in oktober

het voorstel helaas net niet aangenomen (67,5% gewogen meerderheid i.p.v. de benodigde 71%).

10.2.e van NEN is vervolgens aanwezig geweest bij de CEN TC 158 vergadering in november 2016, om het voorstel toe te lichten en met deelnemers (vooral de tegenstemmers) van gedachten te wisselen over hun visie. Daar kwam uit naar voren dat er waarschijnlijk wel voldoende steun te vinden zou zijn als er gewerkt zou gaan worden aan een TS (Technical Specification) i.p.v. een European Norm (dus a la onze NTA). Daarom hebben we opnieuw een NWIP gedaan, maar dit keer voor een TS.

De nationale normalisatieorganisaties die lid zijn van TC 158 konden daarop tot 5 juni hun stem uitbrengen. Wij hebben via de CONEBI onze zusterorganisaties uitgebreid geïnformeerd over de situatie, en hen gevraagd te proberen te bewerkstelligen dat de nationale normcommissie een positieve stem gaat uitbrengen.

Dat heeft goed uitgepakt: vandaag heeft 10.2.e laten weten dat het voorstel dit keer wel is aangenomen !!

(nu nog even afwachten hoe en wat en waar het procedureel verder gaat: komt er een nieuwe WG van TC 158, gaat het werk plaatsvinden in de (nu nog slapende) WG4, worden wij als NL gevraagd als convenor en secretaris e.d. ?)

Hoe snel vervolgens tot een CEN TS gekomen kan worden, valt nu niet te zeggen. Dat zal afhangen van aantal deelnemers, hun visie, hun input, hun houding, hun eventuele bezwaren tegen onze NTA e.d.

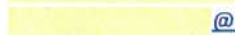
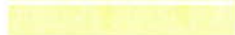
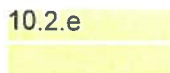
Daarmee is ook nog onduidelijk of en hoe en wanneer die toekomstige CEN TS een rol gaat spelen ihkv de Verordening PBM.

De antwoorden die jullie gegeven hebben op mijn vragen zijn grotendeels wel duidelijk. Dat neemt niet weg dat we de situatie wel lastig vinden; de status van de NTA 8776 wordt toch wat onduidelijker, en het punt over de (CE) markering en de herkenbaarheid daarvan is nog wel een kwestie.

Kunnen we vanmiddag even bellen over hoe jij de situatie ziet ?

Groet,
10.2

Met vriendelijke groet,
RAI Vereniging
Rijwiel & Automobiel Industrie
10.2.e



[@raivereniging.nl](mailto:raivereniging.nl)



RAI Vereniging
Europaplein 6
1078 GZ Amsterdam

Postbus 74800
1070 DM Amsterdam
www.raivereniging.nl



Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - HBJZ
Cc: 10.2.e DGB; 10.2.e DGB
Onderwerp: FW: speedpedelec-helm valt onder Verordening PBM; consequenties voor IenW-regelgeving ?
Datum: maandag 14 mei 2018 11:32:39
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)
[image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[image012.png](#)

Beste 10.2. ,
11.1

Dank! 10.2.e .

Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M 10.2.e

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e

Verzonden: woensdag 9 mei 2018 11:55

Aan: 10.2.e HBJZ ; 10.2.e - DGB

CC: 10.2.e DGB

Onderwerp: RE: speedpedelec-helm valt onder Verordening PBM; consequenties voor IenW-regelgeving ?

10.2.e , goedemorgen,

In vervolg op onderstaande e-mailwisseling: kunnen jullie zeggen hoe het staat met de aanpassing van de 'Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen' ?

Groet,
10.2.

Met vriendelijke groet,
 RAI Vereniging
 Rijwiel & Automobiël Industrie
 10.2.e



raivereniging.nl
 RAI Vereniging
 Europaplein 6
 1078 GZ Amsterdam

Postbus 74800
 1070 DM Amsterdam
www.raivereniging.nl



Van:
 10.2.e

@minienm.nl>

Verzonden: maandag 16 april 2018 12:10

Aan: 10.2.e @raivereniging.nl>

CC: 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e

@minienm.nl>; 10.2.e @nen.nl>

Onderwerp: RE: speedpedelec-helm valt onder Verordening PBM; consequenties voor IenW-regelgeving ?

Beste 10.2. ,

Goede vraag: ik kan die niet beantwoorden, maar wellicht weten 10.2.e iets? Klinkt als iets dan mee kan lopen bij andere wijzigingen, maar of dat al in gang is gezet weet ik dus niet.

Groet, 10.2.e

Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M 10.2.e

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e <[redacted]@raivereniging.nl>

Verzonden: maandag 16 april 2018 12:06

Aan: 10.2.e <[redacted]> - DGB <10.2.e <[redacted]@minienm.nl>

CC: 10.2.e <[redacted]> - DGB 10.2.e <[redacted]@minienm.nl>; 10.2.e <[redacted]@minienm.nl>; 10.2.e <[redacted]@nen.nl>

Onderwerp: speedpedelec-helm valt onder Verordening PBM; consequenties voor lenW-regelgeving ?

10.2.e, goedemorgen,

Zoals je waarschijnlijk weet, valt de speedpedelec-helm per 21 april 2018 onder de Verordening PBM (Persoonlijke Beschermings Middelen).

Dat is geen nieuws, want dat was al bekend bij het opstellen van de Nederlandse norm voor speedpedelec-helmen toen we daar in 2015 / 2016 mee begonnen. Die norm (formeel Nederlandse Technische Afspraak) is de NTA 8776 geworden, die in augustus 2016 gepubliceerd is.

De NTA 8776 is opgenomen in verschillende nationale wet- en regelgeving omtrent het mogen dragen van een NTA 8776-helm op een speedpedelec.

Alsmede in het 'Warenwetbesluit motor- en bromfietshelmen' van VWS; dat wil zeggen: tijdelijk, want in de wijziging waarmee geregeld wordt dat de NTA 8776-helm verkocht mag worden, wordt tegelijk bepaald dat dat artikel over dat toestaan weer vervalt per inwerkingstredingsdatum van de VO PBM (21 april 2018).

Daarmee was ook duidelijk dat in de relevante regelgeving van lenW ook wijzigingen nodig zijn m.b.t. dat de speedpedelec-helm per 21 april 2018 onder de VO PBM gaat vallen. En dan met name de 'Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen'.

In deze Regeling staat nu namelijk staat dat een helm een R22 goedkeurmerk moet hebben, en dat bestuurders van een speedpedelec een helm mogen dragen die voorzien is van een NTA 8776 goedkeurmerk.

Hier zou per 28 april 2018 aan toegevoegd moeten worden dat een speedpedelec bestuurder ook een (speedpedelec-)helm mag dragen die voorzien is van CE-markering.

Ik heb deze kwestie in 2017 reeds voorgelegd aan 10.2.e, die in een reactie per e-mail aangaf (in blauw:):

"Het RVV zegt in art. 60 dat je een goedgekeurde helm moet dragen met een goedkeurmerk volgens art. 22 van de Wegenverkeerswet.

In dat art. 22 van de WvW wordt weer verwezen naar een ministeriële regeling, en dat is nu de nieuwe 'Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen'.

Daarin staat dat een helm een R22 goedkeurmerk moet hebben, en dat bestuurders van een speedpedelec een helm mogen dragen die voorzien is van een NTA 8776 goedkeurmerk.

Wordt hier per 28 april 2018 aan toegevoegd dat een speedpedelec bestuurder ook een helm mag dragen die voorzien is van CE-markering, en ?? waaruit blijkt dat het een voor een speedpedelec geschikte helm is (want dat blijkt niet automatisch uit een CE-markering).

De regeling zal worden aangepast. Er wordt nog gekeken naar de precieze formulering. "
(e-mail van 10.2 van 7 april 2017 heb ik als bijlage bijgevoegd).

Mijn vraag daarom: hoe staat het hiermee ?

Groet,
10.2.

Met vriendelijke groet,
RAI Vereniging
Rijwiel & Automobiel Industrie
10.2.e



raivereniging.nl
RAI Vereniging
Europaplein 6
1078 GZ Amsterdam

Postbus 74800
1070 DM Amsterdam
www.raivereniging.nl



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Social media speed-pedelecs

<Twitter week 17-21/7>

Hoeveel speed-pedelecs gingen van blauwe naar gele kentekenplaat? En hoe pakte de RDW de omwisseling van kentekenplaten aan? <LINK NAAR RDW-website met nieuwsbericht>

<Twitter week 24-28/7>

Liefst 10.573 speed-pedelecs hebben tussen 1/1 en 30/6 een gele kentekenplaat en aangepast kentekenbewijs gekregen. Hoe dat verliep? <LINK NAAR RDW-website met nieuwsbericht>

<Facebook >

Het wordt minder druk op het fietspad, maar drukker op de weg. Vanaf 1 juli 2017 mogen de 12.573 in Nederland geregistreerde speed-pedelecs niet meer op het fietspad. Deze voertuigen halen met maximaal meetrappen immers een maximum snelheid van 45 km/u. Daarom beoordeelt en registreert de overheid ze nu als bromfiets. De RDW heeft in het eerst half jaar van 2017 alle speed-pedelecs die een blauwe plaat hadden van een nieuwe gele kentekenplaat en aangepast kentekenbewijs voorzien. Dat waren in totaal 10.753 exemplaren. Hun oude blauwe kentekenplaat is hiermee niet meer geldig. De omwisselactie 'van blauw naar geel' is daarmee met succes afgerond. Tijdens de omwisselperiode is de discussie over de meest geschikte plaats op de weg losgebarsten. Uit eerder onderzoek blijkt dat de rijbaan de meest geschikte plek is voor speed-pedelecs. De praktijk moet nu uitwijzen of dat echt zo is. Het ministerie van I&M laat dat nu goed onderzoeken. Meer over de omwisseling op de site van de RDW.

<Wrap-up kentekening speed-pedelegs>

Kentekening speed-pedelegs succesvol afgerond

In het eerste half jaar van 2017 hebben 10.753 geregistreerde eigenaren van speed-pedelegs een gele kentekenplaat en een aangepast kentekenbewijs gekregen. De omwisselactie is daarmee met succes afgerond. De discussie over de meest geschikte plaats op de weg is echter nog in volle gang.

De omwisselactie was nodig om de speed-pedelegs te laten voldoen aan nieuwe Europese wetgeving. Die schrijft voor dat speed-pedelegs als bromfiets worden gezien. Tot 1 januari 2017 waren speed-pedelegs geregistreerd als snorfietsen en mochten daarom niet harder dan 25 km/u rijden. Met een registratie als bromfiets mogen speed-pedelegs wel 45 km/u rijden.

Verkeersveiligheid

De omwisseling betekent niet alleen dat speed-pedelegs een gele kentekenplaat moeten voeren. Ook moeten bestuurders een speciale helm dragen en mogen ze niet meer op het fietspad rijden. Uit eerder onderzoek blijkt dat de hoge snelheid van speed-pedelegs op de rijbaan minder onveilige situaties veroorzaakt. Zo komen de maatregelen de verkeersveiligheid ten goede. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu draagt de kosten van de omwisseling.

Typegoedkeuringen

De voorbereidingen voor de omwisselactie begonnen in 2016. Als eerste heeft de RDW uitgezocht welke voertuigen precies als speed-pedeleg aangemerkt kunnen worden. Daartoe zijn, met hulp van RAI Vereniging en de fabrikanten, uit de typegoedkeuringen van bromfietsen de modellen geselecteerd die vermoedelijk een speed-pedeleg zijn. De fabrikanten hebben zelf doorgegeven wat de zogeheten 'trapondersteunde snelheid' van ieder model is. Van sommige modellen is die op het testcentrum van de RDW proefondervindelijk vastgesteld. Tijdens de conversie is overigens één model speed-pedeleg ontdekt dat geen geldige typegoedkeuring had. In totaal zijn in Nederland nu 120 verschillende types speed-pedelegs in Nederland op de weg.

Conversie

Tijdens de conversieperiode van 1 januari t/m 30 juni 2017 zijn de eigenaren stap voor stap op de hoogte gebracht van de omwisseling.

- In januari/februari 2017 hebben alle bij de RDW bekende eigenaren van speed-pedelegs een brief met brochure van de RDW toegestuurd gekregen. Daarin stonden uitleg over de omwisseling en de nieuwe regels voor speed-pedelegs.
- In mei/juni hebben zij de nieuwe gele kentekenplaat toegestuurd gekregen, met dezelfde cijfer-lettercombinatie als op de blauwe kentekenplaat. Enkele dagen later hebben ze ook de aangepaste kentekencard ontvangen. Op het nieuwe kentekenbewijs staat ook de snelheid die de speed-pedeleg met trapondersteuning kan bereiken. Eigenaren konden de envelop gebruikt om de blauwe kentekenplaat naar de RDW te sturen.
- In juni hebben de eigenaren die hun blauwe plaat nog niet hadden opgestuurd een herinneringsbrief ontvangen.

De omwisseling zelf heeft nauwelijks tot vragen van eigenaren geleid. De RDW kreeg tijdens de conversie slechts enkele tientallen vragen. Eigenaren belden of mailden meestal niet over de omwisseling, maar over de gevolgen die de registratie als bromfiets heeft voor de positie op de weg.

Tienduizend speed-pedelegs

In de conversieperiode van 1 januari tot en met 30 juni 2017 hebben meer dan tienduizend speed-pedelegs een geel kenteken gekregen.

- 10.753 speed-pedelegs die al eerder als snorfiets waren geregistreerd, hebben een gele kentekenplaat gekregen. Enkele tientallen daarvan zijn nog niet verkocht, maar staan in de showroom van de dealers.
- Van 13 speed-pedelegs is de maximale snelheid aangepast naar maximaal 25 km/u. Zij zijn gekeurd en hebben hun blauwe kentekenplaat behouden.
- 14 speed-pedelegs zijn omgebouwd tot fiets en staan niet meer als kentekenplichtig voertuig geregistreerd
- Tijdens de omwisselperiode hebben zich een handvol bestuurders gemeld met een speed-pedeleg zonder typegoedkeuring. Die hebben na keuring alsnog een kenteken gekregen. Ook bleek de typegoedkeuring van enkele speedpedelegs niet goed geregistreerd te zijn. Nadat die fout was rechtgezet, hebben die een gele kentekenplaat gekregen.
- 1035 speed-pedelegs hebben al wel een gele kenteken, maar staan nog in de bedrijfsvoorraad van een importeur of dealer

In totaal staan nu 12.573 bromfietsen als speed-pedelegs geregistreerd.

Teruggestuurde platen

De RDW heeft de eigenaren van al geregistreerde speed-pedelegs gevraagd om hun oude blauwe plaat terug te sturen. Daar hebben 7152 eigenaren gehoor aan gegeven (66%), terwijl iedere dag nog platen binnenkomen. De blauwe kentekenplaten zijn in het kentekenregister als ongeldig aangemerkt. Zo kunnen de handhavers achterhalen of deze platen toch nog gebruikt worden en ertegen optreden. Door de platen terug te sturen, voorkomen de eigenaren dat zij verantwoordelijk gehouden worden voor eventuele overtredingen met hun oude blauwe plaat. Enkele eigenaren lieten via social media en via brief aan de RDW weten dat ze de nieuwe gele plaat niet zullen voeren. Hoeveel speed-pedelegs daadwerkelijk hun gele kentekenplaat gebruiken, is niet te zeggen.

Publiciteit

Tijdens de conversieperiode heeft de speed-pedeleg veel aandacht gekregen in de pers. Landelijke en verscheidene regionale kranten, omroepen en de landelijke zenders RTL en NOS hebben aandacht besteed aan het feit dat de speed-pedeleg nu als bromfiets gezien worden. In de eerste maanden van 2017 kwamen in de pers vooral de bezwaren van de speed-pedeleg-bestuurders aan bod. Zij beklagden zich erover dat ze op de openbare weg tussen de auto's moeten rijden. "Een verkeerskundig experiment met levende deelnemers", vat een eigenaar zijn kritiek samen. In de lente van 2017 werd de discussie verbreed tot de drukte op het fietspad en spraken ook gewone fietsers zich uit over de plaats op de weg van de speed-pedeleg.

Discussie over plaats op de weg

De omwisseling is weliswaar achter de rug, maar de discussie over speed-pedelegs is nog niet verstomd. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu laat onderzoek uitvoeren wat het effect is van de andere positie op de weg van speed-pedelegs. De verkeersveiligheid van de speed-pedeleg-bestuurders en de gebruikers van de fietspaden en andere rijbanen speelt daarin een grote rol.

Factuur

Min. van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. T.a.v. IBI/F&I/087
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

Factuurnummer
91194777

Debiteurennummer
680033

Factuurdatum
31-08-2017

Pagina 1 van 2

Contact
Klant Contact Centrum

Doorkiesnummer
0900-9739

Periode
08-2017

Emailadres: IBIfacturen@minienm.nl

L.S.,

Hierbij worden u de kosten in rekening gebracht voor afgenomen goederen en/of diensten (zie bijlagen).
De RDW verzoekt u het verschuldigde bedrag, zijnde:

EUR 151.156,00

binnen 30 dagen te betalen.

Bij uw betaling wordt u verzocht uw debiteurennummer en het factuurnummer te vermelden.

4500240753



SSO-218641

Ontvangen op:

31 AUG. 2017

IBI/F

Factuurspecificatie

Pagina 2 van 2

Factuurnummer	Debiteurennummer	Factuurdatum	Contact	Uw BTW-nummer	Valuta
91194777	680033	31-08-2017	Klant Contact Centrum		EUR

Omschrijving	Datum	Aantal	Tarief	Totaal	BTW
--------------	-------	--------	--------	--------	-----

Werkzaamheden speedpedelecs	31-08-2017	1	151156,00	151.156,00	vrij
-----------------------------	------------	---	-----------	------------	------

Betreft: Opdracht Omkentekenen speedpedelecs van snorfiets naar bromfiets.

Verplichting /Sap nummer: 4500240753

Zaaknummer: 31108624.0001

Brief d.d. 17-04-2017

Conversie 10.753 snorfietsen 317.956,00 Euro

Projectkosten 113.200,00 Euro

Subtotaal 431.156,00 Euro

-/- 1e voorschot factuur 90931921 115.000,00 Euro

-/- 2e voorschot factuur 91080395 165.000,00 Euro

Totaal Slotfactuur te betalen= 151.156,00 Euro.

Totaal exclusief BTW	151.156,00
----------------------	------------

BTW vrij over	151.156,00	0
---------------	------------	---

Totaal inclusief BTW	EUR	151.156,00
----------------------	-----	------------

Van: No Reply <noreply_invoices@rdw.nl>
Verzonden: donderdag 31 augustus 2017 11:40
Aan: IBIfacturen
Onderwerp: RDW Invoice client no. 0000680033
Bijlagen: img1.jpg; Invoice.PDF

Geachte klant,

In de bijlage treft u uw factuur.

Met vriendelijke groet,
RDW



Dear client,

Please find your invoice in the appendix.

Best regards,
RDW



United Nations

ECE/TRANS/WP.29/GRE/2018/xx



Economic and Social Council

Distr.: General

January 2018

Original: English

Economic Commission for Europe

Inland Transport Committee

World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations

Working Party on Lighting and Light-Signalling

Seventy-eighth session

Geneva, 24-27 April 2018

Item 7(c) of the provisional agenda

Regulation No. 74 (Installation of lighting and light-signalling devices on L₁ vehicles) -

Proposals for the 02 series of amendments

Proposal for the 02 series of amendments to Regulation No. 74 (Installation of lighting and light-signalling devices on L₁ vehicles)

Submitted by the expert from the Netherlands*

The text reproduced below was prepared by the expert from the Netherlands, *with the support of the experts from* ~~the Netherlands~~, to require mandatory installation of direction indicators on mopeds. The modifications to the existing text of the Regulation are marked in bold for new or strikethrough for deleted characters.

Met opmaak: Lettertype: Cursief

Met opmaak: Lettertype: Cursief, Niet Markeren

Met opmaak: Niet Markeren

* In accordance with the programme of work of the Inland Transport Committee for 2016-2017 (ECE/TRANS/254, para. 159 and ECE/TRANS/2016/28/Add.1, cluster 3.1), the World Forum will develop, harmonize and update Regulations in order to enhance the performance of vehicles. The present document is submitted in conformity with that mandate.

I. Proposal

Insert a new paragraph 5.14.8., to read:

"5.14.8. direction indicator lamps⁴ (paragraph 6.8.) "

Insert a new footnote ⁴, to read:

"⁴ Direction indicator lamps are mandatory on vehicles with a maximum design speed exceeding 25 km/h."

Amend paragraph 5.15.4., to read:

"5.15.4. direction-indicator lamps⁵ (paragraph 6.8)

Insert a new footnote ⁵, to read:

"⁵ Direction indicator lamps are optional on vehicles with a maximum design speed not exceeding 25 km/h (output of auxiliary propulsion is cut off at a vehicle speed \leq 25 km/h)."

Renumber following footnotes accordingly

II. Justification

1. The Netherlands would like to propose that the installation of direction indicator lamps becomes mandatory on mopeds, as they are already mandatory for many years on motorcycles, to enhance safety. In addition, most of today's mopeds appear to already be equipped with direction indicators.

2. The increase of the use of mopeds, in particular of the so-called "speed-pedelegs", has shown a growing need for direction indicators on such vehicles. In a recent study by the Institute for Road Safety Research in the Netherlands (SWOV) it was acknowledged that for the time being the "speed-pedelegs" do not have the same rear light configuration as most mopeds do.

3. Furthermore, it is suggested to first consider the mandatory installation of direction indicators on mopeds with a maximum design speed exceeding 25 km/h. Thus leaving the installation of direction indicators optional on mopeds with a maximum design speed not exceeding 25 km/h, like e.g. electrical bicycles ("e-bikes").

4. To allow all stakeholders (government administrations, type-approval authorities, manufacturers, etc.) sufficient lead time, a transitional period of 4 years is proposed.

Van: 10.2.e DGB
 Aan: 10.2.e
 Onderwerp: RE: Verplichten richtingaanwijzers bromfietsen
 Datum: donderdag 25 januari 2018 12:54:15
 Bijlagen: image001.png

Hoi,

11.1

Groet 10.2.

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @rdw.nl>
 Datum: donderdag 25 jan 2018 12:31 PM
 Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minicom.nl>
 Onderwerp: FW: Verplichten richtingaanwijzers bromfietsen

Ps

De deadline voor indienen van formele documenten voor de komende GRE is eind van deze week... graag korte bevestiging voor akkoord, dan kan ik het deze week nog naar Genève sturen.

Alvast bedankt!

Van 1
 Verzonden: woensdag 24 januari 2018 14:21
 Aan: 10.2.e - DGB
 Onderwerp: RE: Verplichten richtingaanwijzers bromfietsen

Hoi 10.2.

Bedankt voor je reactie. Goed te horen dat er geen haast bij is.

Maar het is uiteraard wel belangrijk, dat begrijp ik.

Bijgevoegd de draft welke is dusver heb gedicht. Ik heb het e.e.a. al in "smaal circle" informeel afgetast bij een paar GRE collega's en zij kunnen in principe akkoord gaan.

Voor jou hopelijk ook akkoord?

Groet, 10.

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minicom.nl
 Verzonden: dinsdag 23 januari 2018 15:58
 Aan: 10.2.e
 Onderwerp: RE: Verplichten richtingaanwijzers bromfietsen

Hoi 10

11.1

Succes en hartelijke groet,

10.

Afdeling Verkeersveiligheid
 Directie Wegen en Verkeersveiligheid
 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M10.2.e

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e @rdw.nl
 Verzonden: dinsdag 23 januari 2018 12:19
 Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minicom.nl>
 Onderwerp: RE: Verplichten richtingaanwijzers bromfietsen

Hoi 10.2

Niet alleen het eind van vorig jaar, maar ook het begin van dit jaar was erg internationaal gezien druk/hectisch en ik heb pas sinds vorige week echt wat tijd gevonden om verder te kunnen werken aan dit topic.

Mijn vraag is nu: Is het heel urgent om z.s.m. een concreet/definitief voorstel door de GRE en WP.29 heen te krijgen?

11.1

Een "high speed" alternatief, d.w.z. al de komende GRE (april) direct ook al een beslissing nemen, zou slechts maximaal een paar maanden tijdswinst op kunnen leveren; daar het voorstel dan toch pas eind dit jaar door de WP.29 (eind november 2018) op z'n vroegst definitief zou kunnen worden aangenomen; effectief dus een tijdswinst van "slechts" zo'n 3 1/2 maand voor "high-speed" vs. "moderate speed".

Hartelijke Groeten, 10.

Van: 10.2.e DGB 10.2.e @minicom.nl
 Verzonden: woensdag 13 december 2017 17:04
 Aan: 10.2.e
 Onderwerp: RE: Verplichten richtingaanwijzers bromfietsen

Hoi,

Er is niet echt een literatuurstudie voor de onderbouwing. De Minister heeft (zie brief) toegezegd te willen bezien of er een EU verplichting voor speed-pedelects (lees: Brommers) kon komen.

Aanleiding was dat in het SWOV rapport (zie ook bijlage) mensen klaagden dat ze geen richting-aanwijzers hadden. Swov concludeert echter: 'Speedpedelecs hebben vooralsnog niet de

achterlichtconfiguraties met richtingaanwijzer die de meeste bromfietsen wel hebben. Of de afwezigheid van die achterlichtconfiguraties tot gevaarlijke situaties leidt, kon niet worden onderzocht.'

11.1

Mooi dat eea in ieder geval zal worden besproken!

Hartelijke groet, 10.

M10 2 e

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e @rdw.nl

Verzonden: dinsdag 12 december 2017 15:57

Aan 1 - DGB <10.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: Verplichten richtingaanwijzers bromfietsen

Hoi 10.

Na de zomer, voorafgaand aan de laatste GRE, hadden we afgesproken dat ik internationaal eens wat balletjes zou opgooien, omtrent het voornemen om de installatie van richtingaanwijzers op bromfietsen te gaan verplichten.

11.1

Daarna heb ik aan het eind van de laatste GRE vergadering al een kleine schot voor de boeg gedaan; zie par.42 in volgend snapshot uit het GRE-78 report...

XII. Provisional agenda for the next session (agenda item 11)

41. For its next session, GRE decided to give priority to the proposals on simplification of lighting and light-signalling Regulations and then to the documents that had not been considered at this session due to a lack of time.

42. The expert from the Netherlands announced his intention to draft a proposal for amendment to Regulation No. 74 that would require mandatory installation of direction indicators on mopeds.

Welnu, ik zal later - dit zal na de Feestdagen worden - verder aan de slag gaan, om een concreet voorstel voor R.74 (installatie verlichting v categorie L₁ voertuigen) hiertoe te gaan ontwikkelen.

Daarvoor zou ik graag ook wat achtergrond informatie (bijv. literatuurstudie o.i.d.) willen hebben, voor de justification; ik begreep dat jij al het e.e.a. hierover had via de SWOV (speedpedelec).

Dank voor je hulp en voor straks alvast Fijne Feestdagen gewenst!

(Ik ben de rest van deze week op int. dienstreis naar Duitsland en heb vrijdag verlof, volgende week 4 dagen in Brussel, en daarna weer vrijdag verlof o.a. vanwege huidige "overschot" vrije dagen; daarna aansluitend Kerstvakantie...)

Groeten, 10.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

RDW



Langzame voertuigen

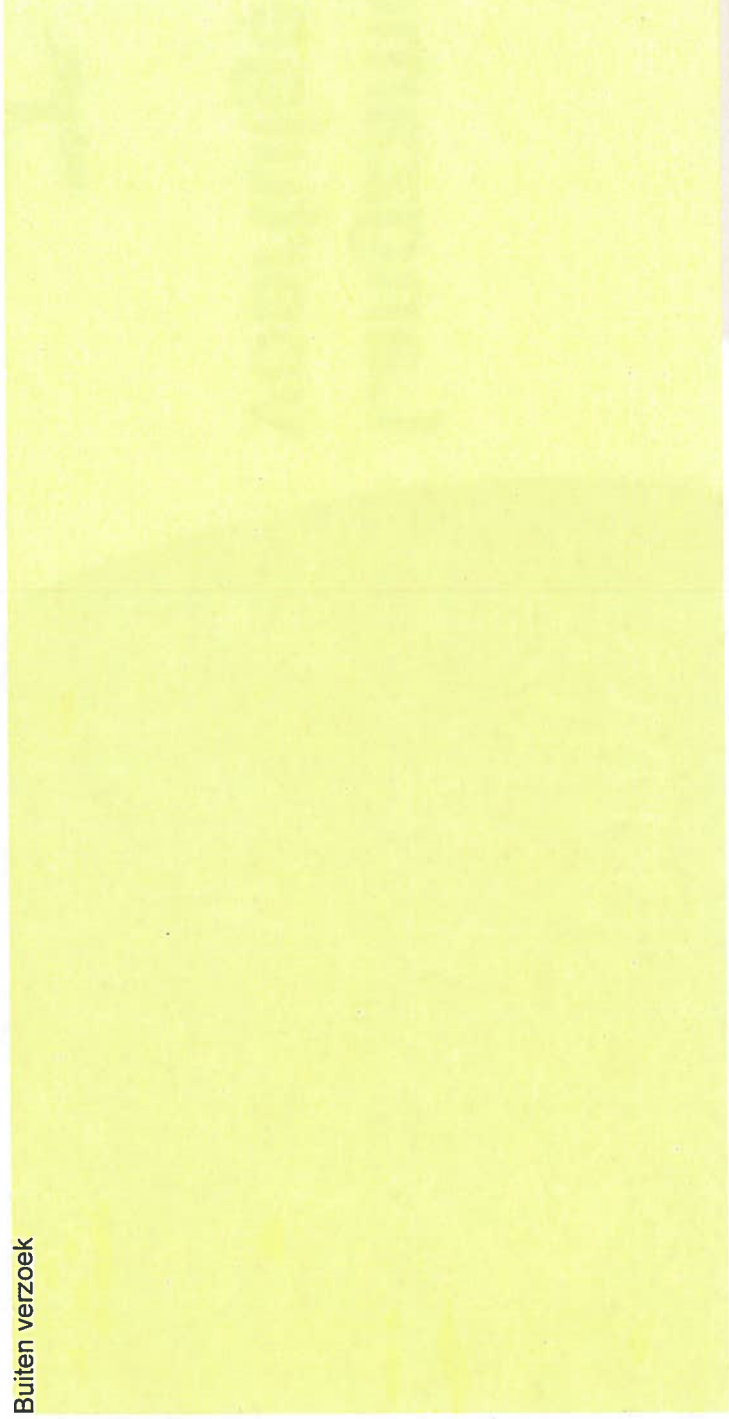


Overige

- Speed-pedelec
 - Elektrische bromfiets
 - Ondersteuning > 25 km/h



Buiten verzoek



RDW

CB Special

17 mei 2018

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e DGB
Onderwerp: FW: Stand van zaken gele kenteken Speed-pedelec
Datum: zaterdag 1 juli 2017 13:28:46

11.1

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e
Datum: zaterdag 01 jul. 2017 1:17 PM
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>
Kopie: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>
Onderwerp: Stand van zaken gele kenteken Speed-pedelec

Beste 10.2.

Bij het ingaan van de maatregel t.a.v. de Speed-pedelec vandaag, leek het mij goed iets van ons te laten horen.

Inmiddels rijden velen van ons al enige tijd met het gele kenteken.

De vele publiciteit zal jullie niet ontgaan zijn.

Mijn indruk uit de groep Nederlandse rijders van ca. 700 op de Facebookgroep (7% van het totaal) is dat er zich ongeveer twee groepen aftekenen:

1. Een groep die **relatief** en **voorlopig** tevreden is met rijden op de rijbaan. Heeft overwegend weinig problemen en moet regelmatig wat smokkelen vanwege een gevaarlijke of onhandige situatie (tot deze groep hoor ik zelf);
2. Veel serieuze problemen onderweg met afsnijden, bumperkleven, schelden en gevaarlijke manoeuvres door automobilisten. Deze mensen gaan terug naar het fietspad. Velen halen hun gele plaat van de fiets uit angst voor boetes.

Hoe groot deze groepen relatief zijn is niet bekend. Ik vermoed dat veel wordt bepaald door de lokale infrastructuur en mogelijkheden tot routekeuze. Wij schatten dat ca. 30-40% van de rijders zijn kentekenplaat noodgedwongen van de fiets verwijderd.

Er is in de groep erg veel commotie. Er zijn meerdere concrete gevallen van (zeer) agressief rijgedrag van automobilisten die deze fiets niet voor zich op de rijbaan tolereren. Wij maken ons derhalve grote zorgen over de toekomst. Het vertrouwen in de Rijksoverheid die zorg zou moeten dragen voor de veiligheid van haar weggebruikers is daarmee bij deze groep diep gezonken.

Illustratief is bijgevoegde ingezonden brief (Volkskrant 1 juli 2017) van iemand die zijn pedelec noodgedwongen aan de wilgen hangt.

Wij zijn erg blij met de maatregel van de Provincie Gelderland. Tegelijkertijd merken wij dat veel wegbeheerders vrij onverschillig staan tegenover de problematiek en terug verwijzen naar het Ministerie. Dat is hopeloos, want van jullie hadden wij begrepen dat juist de wegbeheerders aan zet zijn. Zo ontstaat er een patstelling.

Wij hopen dat het Ministerie, naast het wachten op het SWOV-onderzoek, de partijen actiever

bij elkaar gaat brengen om vervolgstappen te ondernemen. Dit, voordat zich serieuze incidenten gaan voordoen.

Tot slot nog middels een Streetview shot een persoonlijke ervaring. Op deze weg in Amersfoort heb ik één keer gefietst volgens de regels. Zoals je ziet ligt naast deze 2-baans weg onder het viaduct een schitterend leeg fietspad. Terwijl ik met tegenwind onder het viaduct reed met niet meer dan 35 km/h, zag ik in mijn spiegel de auto's naderen met 60-70 km/h naar beneden de bak in. Ik denk dat dit geen verdere toelichting behoeft.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

SPEED-PEDELEC



Van: 10.2.e DGB
Aan: 10.2.e @om.nl
Onderwerp: FW: CJIB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem
Datum: dinsdag 31 oktober 2017 17:20:00

Hoi 10.
 Zie onder, de overtreding was recent. 11.1
 Groet, 10.2.e .

.....
Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M 10.2.e

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e [mailto:10.2.e
Verzonden: dinsdag 31 oktober 2017 17:17

Aan: 10.2.e - DGB
CC: 10.2.e - DGB ; 10.2.e

Onderwerp: RE: CJIB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem

Robbert,

De overtreding is begaan in oktober jl. en op de fiets zat een gele plaat.

Als zodanig ook geregistreerd bij het RDW.

Groet,

10.2.e .

From: 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e @minienm.nl]

Sent: dinsdag 31 oktober 2017 14:16

To: 1

Cc: 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e
 @gmail.com>

Subject: RE: CJIB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem

Hoi 10.2.e

Geen probleem. OM kijkt even wat ze kunnen vinden. Ze vroegen me nog wel om jullie aan te
 geven dat op basis van artikel 98, lid 2 RVV 1990 met een blauwe plaat niet sneller dan 25 km/h
 gereden mocht worden.

Artikel 98

Een speed-pedelec kan tot en met 30 juni 2017 zijn voorzien van een kentekenplaat als bedoeld in artikel 3, achtste lid, van de Regeling kentekens en kentekenplaten, indien:

a.voor het voertuig een typegoedkeuring is verleend, als bedoeld in artikel 4 van de Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad (PbEU 2002, L 124), of

.voor het voertuig een individuele goedkeuring is verleend, als bedoeld in artikel 26 van de wet.

Tot en met 30 juni 2017 wordt een speed-pedelec die is voorzien van een kentekenplaat, als bedoeld in het eerste lid, voor de toepassing van dit besluit aangemerkt als een snorfiets.

Van een speed-pedelec als bedoeld in het eerste lid, wordt de snelheid waarbij de aandrijfkracht van de trapondersteuning wordt onderbroken, opgenomen in het kentekenregister.

Maar ik begreep van jou dat meneer dus al een gele plaat had. Afijn, we houden contact en zien elkaar in ieder geval begin november.

Hartelijke groet, 10.2.e .

.....
Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M 10.2.e

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e [mailto:10.2.e]

Verzonden: dinsdag 31 oktober 2017 13:40

Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>

CC: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e
@gmail.com>

Onderwerp: RE: CJIB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem

Hallo 10.2.e ,

Geweldig dat iedereen zo snel reageert.

Het kenteken is 10.2.e

Om misverstanden te voorkomen: wij verwachten geen bemiddeling in de individuele zaak van jullie uiteraard. Het gaat ons om het systeemtechnische aspect.

Met vriendelijke groet,

10.2.e



SPEED-PEDELEC



GROEP der LAGE LANDEN
veilig verantwoord schoon fietsen

From: 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e @minienm.nl]

Sent: dinsdag 31 oktober 2017 10:50

To: 10.2.e

Cc: 10.2.e DGB <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e
@gmail.com>

Subject: RE: CJIB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem

Beste 10.2.e

Het OM vraagt mij of je kan achterhalen om welk kenteken het gaat, dan kunnen ze even checken.

Daarnaast geeft het OM aan dat de overtreding wellicht voor 1 juli plaatsgevonden waardoor de flitspaal nog niet was aangepast... Jullie zijn in alle opzichten sneller dan wij klaarblijkelijk ☺

Ik hoor graag even van je,

Hartelijke groet, 10.2.e

.....
Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
.....

M 10.2.e

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e [mailto:10.2.e]

Verzonden: maandag 30 oktober 2017 21:53

Aan: 10.2.e DGB <10.2.e @minienm.nl>

CC: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e
@gmail.com>

Onderwerp: CJIB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem

Beste 10.2.e

Vooruitlopend op onze bespreking volgende week donderdag, melden wij vast een kwestie

m.b.t. snelheidshandhaving door digitale flitspalen.

Eén van onze leden is door een digitale snelheidscamera geregistreerd op een 50 km weg ter hoogte van kruispunt Gijzenrooiseweg – Rielsedijk in Geldrop. Er is alleen een fietspad aanwezig. De speed-pedelec moet hier dus op de rijbaan. De lokale politie heeft dat nog eens aan het lid bevestigd.

Deze rijder kreeg via het CJIB een beschikking ter hoogte van € 129.

Bij het RDW staat de fiets correct geregistreerd. De gemeten snelheid (voor correctie) was 42 km/h.

Het vermoeden bestaat dat de systemen van het CJIB kijken deze voertuigen nog zien als snorfiets met maximum snelheid van 25 km/h. Als er sprake is van 'handmatige' beoordeling, heeft de BOA in kwestie wellicht de fiets onterecht als snorfiets bestempeld.

Het CJIB heeft de boete niet geseponeerd, hoewel er volgens de wet overduidelijk géén overtreding is begaan.

De persoon in kwestie is nu gedwongen bezwaar aan te tekenen.

Vervolgens zal deze rijder noodgedwongen niet meer op deze locatie op de rijbaan gaan rijden, omdat het risico bestaat dat hij steeds een beschikking krijgt.

Naar wij hopen kunnen jullie dit incident onder de aandacht van het Landelijk Parket brengen, omdat er vermoedelijk sprake is van een systeemfout (in het verleden ben ik product manager voor digitale flitspalen geweest, maar ik weet nu niet meer waar actueel de overschrijding wordt vastgesteld). Ook kan ik niet beoordelen of de huidige flitspalen door het NMI gecertificeerd zijn voor automatische handhaving van dit type voertuig.

Het moge duidelijk zijn dat dit voor alle speed-pedelec rijders betekent dat zij mogelijk digitale flitspalen moeten gaan mijden door op het fietspad te gaan rijden, alwaar hun ook risico op een (terechte) boete dreigt.

Met vriendelijke groet,

10.2.e



SPEED-PEDELEC



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e (CVOM)
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: CIB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem
Datum: donderdag 2 november 2017 08:14:32

Geachte heer 10.2.

Bij brom- en snorfietsen wordt bij de bevraging bij de RDW pas aan de hand van de in het kentekenregister vastgelegde maximumconstructiesnelheid bepaald of sprake is van een brom- of snorfiets en als het een snorfiets was geweest dan had het voertuig wel te snel gereden. Overigens kan het ook zo zijn dat het systeem niet 100% zeker is van het met ANPR gelezen kenteken en dan gaat de zaak ook naar de handbak. Het zou ook mogelijk kunnen zijn dat vanwege de dubbele maximum(constructie)snelheid bij de RDW het systeem niet kon bepalen of het een brom- of snorfiets betrof. Dit wordt momenteel uitgezocht.

En u kunt wat mij betreft de geel gearceerde tekst delen met de leden van de Facebookgroep.

Met vriendelijke groet,

10.2.

Beleidsadviseur
 Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM)
 Graadt van Roggenweg 300
 Hojei City Center, gebouw D
 3531 AH UTRECHT

Postbus 8248
 3503 RE Utrecht

T: 088-699 7332

M

E

10.2.e
 10.2.e
 Aanwezig: dinsdag t/m vrijdag

www.cvm.nl

Van: 10.2.e (mailto:10.2.e@om.nl)

Verzonden: woensdag 1 november 2017 16:51

Aan: 10.2.e (CVOM)

CC: 10.2.e - DGB

Onderwerp: RE: CIB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem

Geachte heer 10.

Mede namens de betrokken speed-pedelec rijder, heel erg bedankt voor de inzet en het resultaat.

Waar ik zelf nog wel benieuwd naar ben (mijn achtergrond is dat ik ooit nauw betrokken ben geweest bij het ontwikkelen van de eerste digitale flietpalen), is hoe de fiets in het handbakje heeft kunnen geraken. Immers, het voertuig reed sowieso niet sneller dan de maximale snelheid. Er was dus ook geen noodzaak handmatig de voertuigklasse te beoordelen.

Tenslotte nog de vraag of ik onderstaande (geel) mag delen in onze Facebookgroep? Ik denk dat het goed is te laten zien dat de overheid wel degelijk constructief in actie komt als dat nodig is. Uiteraard exclusief de opmerking over de betrokkene. Eventueel kunt u dit kader nog een andere tekst meegeven.

Met vriendelijke groet,

10.2

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

e

From: 10.2.e (CVOM) [mailto:10.2.e@om.nl]

Sent: woensdag 1 november 2017 15:19

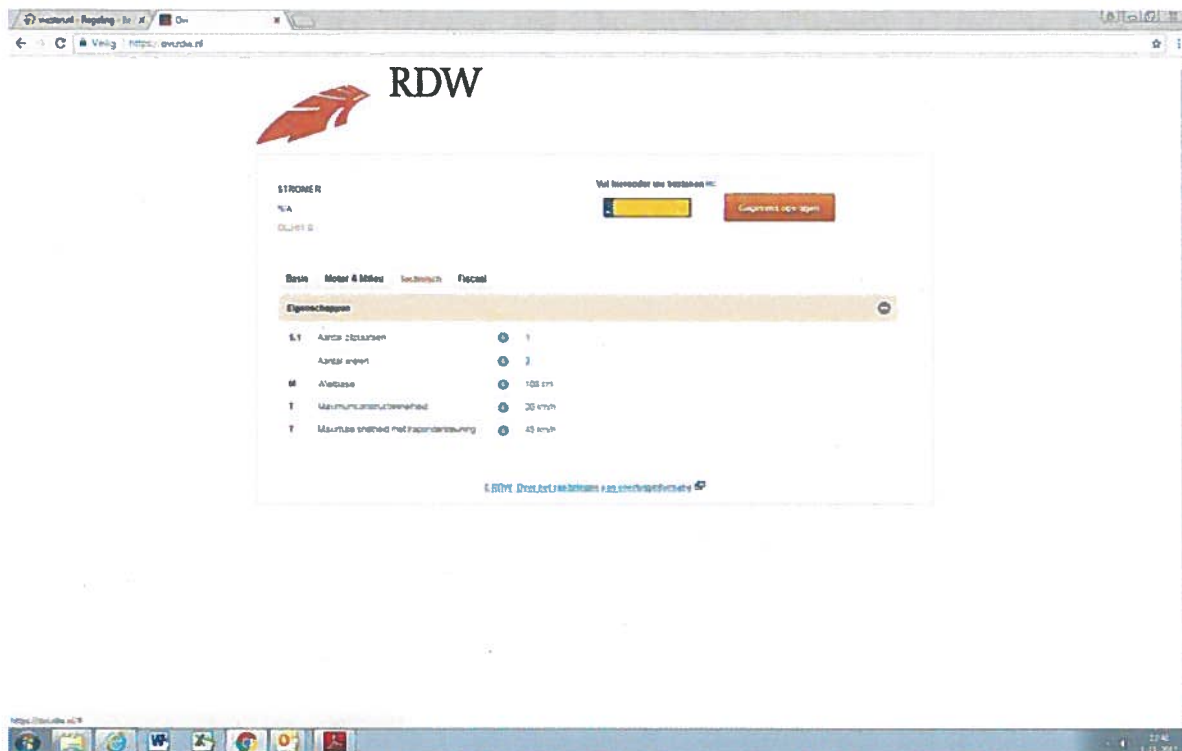
To: 10.2.e

Cc: 10.2.e - DGB <10.2.e@mines.nl>

Subject: FW: CIB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem

Geachte heer 10.2.

Het blijkt om een handmatige beoordeling van deze zaak te gaan. We zullen proberen om de zaak in te laten trekken. Als dit is gelukt volgt nader bericht en betrokkene zal hierover ook worden geïnformeerd. Ik heb direct van de gelegenheid gebruik gemaakt om na te laten gaan of het bij de RDW bevraging goed gaat met het opvragen van de juiste maximum(constructie)snelheid omdat er bij de speed-pedelec sprake is van 2 maximum(constructie)snelheden en voor de handhaving uitgegaan moet worden van maximale snelheid met trapondersteuning. Ik heb de foto's ook opgevraagd en als geste voor betrokkene bijgevoegd. NB Omdat het kenteken van betrokkene is vermeld svp alleen aan hem doorgeven.



Met vriendelijke groet,

10.2.

Beleidsadviseur

Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM)

Graadt van Roggenweg 300

Hofstad City Center, gebouw D

3531 AH UTRECHT

Postbus 8248

3503 RE Utrecht

T: 088-699 7332

M: **10.2.e**

E: **10.2.e**

10.2.e

Aanwezig dinsdag t/m vrijdag

10.2.e@om.nl

Van: **10.2.e** [mailto:**10.2.e**]

Verzonden: woensdag 1 november 2017 11:48

Aan: **10.2.e** (CVOM)

Onderwerp: RE: CJIB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem

Geachte heer **10.2.e**

Het zaaknummer is **10.2.e**

Datum van de overtreding: 17-10-2017, 17:55 uur.

De fiets is voorzien van gele kentekenplaat. Het kenteken is **10.2.e**

Met vriendelijke groet,

10.2.e

[Redacted signature block]



From: **10.2.e** (CVOM) [mailto:**10.2.e**@om.nl]

Sent: woensdag 1 november 2017 7:57

To: **10.2.e** <**10.2.e**>

Subject: RE: CJIB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem

Geachte heer 10.2.e,

Ik was iets te snel met alleen het kenteken op te vragen. Mogelijk kunt u het CJIB zaaknummer ook nog voor me achterhalen? Dat is gemakkelijker na te zoeken in de CJIB systemen.

Werd er overigens wel een gele kentekenplaat gevoerd indien de overtreding mogelijk voor 1 jaar is geconstateerd?

Met vriendelijke groet,

10.2.

Beleidsadviseur

Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM)

Graadt van Roggenweg 300

Hofstad City Center, gebouw D

3531 AH UTRECHT

T: 088-699 7332

M: 10 2 e

E: 10 2 e

Aanwezig dinsdag t/m vrijdag
www.ccm.nl

Van: 10.2.e - DGB (<mailto:10.2.e@minienm.nl>)

Verzonden: dinsdag 31 oktober 2017 14:13

Aan: 10.2.e (CVOM)

Onderwerp: FW: CJB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem

Voila het kenteken ☺ Ik hoor het wel.

Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M 10 2 e

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e (<mailto:10.2.e@minienm.nl>)

Verzonden: dinsdag 31 oktober 2017 13:40

Aan: 10.2.e DGB <10.2.e@minienm.nl>

CC: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>; 10.2.e@gmail.com>

Onderwerp: RE: CJB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem

Hallo 10.2.

Geweldig dat iedereen zo snel reageert.

Het kenteken is 10.2.

Om misverstanden te voorkomen: wij verwachten geen bemiddeling in de individuele zaak van jullie uiteraard. Het gaat ons om het systeemtechnische aspect.

Met vriendelijke groet,

10.2

.e

S
SPEED-PEDELEC



From: 10.2.e DGB (<mailto:10.2.e@minienm.nl>)

Sent: dinsdag 31 oktober 2017 10:50

To: 10.2.e >

Cc: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>; 10.2.e@gmail.com>

Subject: RE: CJB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem

Beste 10.

Het OM vraagt mij of je kan achterhalen om welk kenteken het gaat, dan kunnen ze even checken.

Daarnaast geeft het OM aan dat de overtreding wellicht voor 1 juli plaatsgevonden waardoor de flitspaal nog niet was aangepast... Jullie zijn in alle opzichten sneller dan wij klaarblijkelijk ☺

Ik hoor graag even van je.

Hartelijke groet, 10.2

Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M 10 2 e

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e (<mailto:10.2.e@minienm.nl>)

Verzonden: maandag 30 oktober 2017 21:53

Aan: 1 DGB 10.2.e@minienm.nl>

CC: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>; 10.2.e@gmail.com>

Onderwerp: CJB vs. RDW - Speed-pedelec en fout digitale handhavingssysteem

Beste 10.2.

Vooruitlopend op onze bespreking volgende week donderdag, melden wij vast een kwestie m.b.t. snelheidshandhaving door digitale flitspalen.

Eén van onze leden is door een digitale snelheidscamera geregistreerd op een 50 km weg ter hoogte van kruispunt Gijzenrooieseweg – Rielsedijk in Geldrop. Er is alleen een fietspad aanwezig. De speed-pedelec moet hier dus op de rijbaan. De lokale politie heeft dat nog eens aan het lid bevestigd. Deze rijder kreeg via het CJB een beschikking ter hoogte van € 129.

Bij het RDW staat de fiets correct geregistreerd. De gemeten snelheid (voor correctie) was 42 km/h.

Het vermoeden bestaat dat de systemen van het CJB kijken deze voertuigen nog zien als snorfiets met maximum snelheid van 25 km/h. Als er sprake is van 'handmatige' beoordeling, heeft de BOA in kwestie wellicht de fiets onterecht als snorfiets bestempeld.

Het CJB heeft de boete niet geseponeerd, hoewel er volgens de wet overduidelijk géén overtreding is begaan.

De persoon in kwestie is nu gedwongen bezwaar aan te tekenen.

Vervolgens zal deze rijder noodgedwongen niet meer op deze locatie op de rijbaan gaan rijden, omdat het risico bestaat dat hij steeds een beschikking krijgt.

Naar wij hopen kunnen jullie dit incident onder de aandacht van het Landelijk Parket brengen, omdat er vermoedelijk sprake is van een systeemfout (in het verleden ben ik product manager voor digitale flitspalen geweest, maar ik weet nu niet meer waar actueel de overschrijding wordt vastgesteld). Ook kan ik niet beoordelen of de huidige flitspalen door het NMI gecertificeerd zijn voor automatische handhaving van dit type voertuig.

Het moge duidelijk zijn dat dit voor alle speed-pedelec rijders betekent dat zij mogelijk digitale flitspalen moeten gaan mijden door op het fietspad te gaan

rijden, alwaar hun ook risico op een (terechte) boete dreigt.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

S
SPEED-PEDELEC



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

Disclaimer

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd.

Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you.

If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Ministerie van Veiligheid en Justitie

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

Disclaimer

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd.

Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you.

If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Ministerie van Veiligheid en Justitie.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u bestemd is. Als u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. Het Openbaar Ministerie aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

Openbaar Ministerie

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The Netherlands Public Prosecution Service accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Netherlands Public Prosecution Service

Van: 10.2.e [DGB](#)
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: CROW werkgroep Speedpedelec
Datum: dinsdag 1 mei 2018 13:50:00

Hoi,
11.1

[Redacted]

11.1

[Redacted]

Bel anders even.
Groet, 10.2.e

Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M 10.2.e

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 1 mei 2018 09:55

Aan: 10.2.e - DGB

CC: 10.2.e

Onderwerp: FW: CROW werkgroep Speedpedelec

Hoi 10.2.e ,

Zie onderstaande mailwisseling. Het hele *SpeedpedelecNL* is nieuw voor ons, wellicht ook voor jou?

11.1

[Redacted]

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: maandag 30 april 2018 22:22

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e @s-pedelec.nl; 10.2.e

Onderwerp: RE: CROW werkgroep Speedpedelec

Geachte heren 10.2.e

Vanwege het feit dat 10.2.e in onderstaand schrijven het 'mandaat' van de Kopgroep bij u ter sprake brengt, voel ik mij genoodzaakt hierop te reageren. Dit, zonder nu via deze weg een hele discussie over de legitimiteit van vermeende belangenbehartigers te willen

beginnen.

Het is waar dat er op dit moment geen enkele organisatie in Nederland is die de speed-pedelec rijder legitiem vertegenwoordigt door bijvoorbeeld een stichting of vereniging. Dat geldt ook voor de Kopgroep, evenals bijvoorbeeld het Stomerforum. Reden daarvoor is de (nog) kleine doelgroep, de daaraan verbonden beperkte financiële mogelijkheden en de noodzakelijke overhead in (vrije) tijd.

De Kopgroep vangt dit op door zich openlijk te verantwoorden bij de 1500 leden van haar Facebook groep (waarvan ca. 2/3 Nederlander is). Zo doen wij publiekelijk verslag van onze Kopgroep besprekingen en peilen we via Facebook meningen en opvattingen. Daarnaast nemen we bijvoorbeeld deel aan de speed-pedelec commissie van de Fietzersbond die voorstellen voor beleid voorbereidt.

Met het Ministerie hebben wij (destijds ook in bijzijn van 10.2.e) eerder besproken dat voor de Kopgroep draagvlak nodig is, maar dat dit niet noodzakelijkerwijs bereikt hoeft te worden door een formele entiteit (stichting of vereniging).

Op dit moment menen we voldoende draagvlak te hebben voor ons beleid en proberen daarmee de belangen van de groep Nederlandse speed-pedelec rijders te verwoorden. Bovendien is onze Facebookgroep – voor zover wij weten – de grootste 'georganiseerde' verzameling van ervaringsdeskundigen. Zowel de Provincie Gelderland (kandidaten voor de effectmeting) als de Fietzersbond (testrijders voor een grote speedpedelec test) hebben daarvan al succesvol gebruik gemaakt.

Ik hoop hiermee enige duidelijkheid over onze positie te hebben gegeven.

Mocht u herover nog aanvullende vragen hebben, dan vernemen wij dat graag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

SPEED-PEDELEC



Van: 10.2.e @gmail.com>

Verzonden: ma 30 april 2018 14:42

Aan: 10.2.e @crow.nl; 10.2.e @crow.nl

CC: 10.2.e @s-pedelec.nl

Onderwerp: CROW werkgroep Speedpedelec

Geachte heer 10.2.e

Dank voor uw e-mail.

Het klopt dat ik (begin februari) uit de "Kopgroep" ben gestapt. Wel ben ik - sinds de oprichting - actief lid van de Facebookgroep Speed-pedelec Groep der Lage Landen, van waaruit de Kopgroep is ontstaan. Ik heb een maand geleden "SpeedpedelecNL" opgericht. Mogelijk krijgt "SpeedpedelecNL" een formele status in de vorm van een Stichting (dat wordt dan "Stichting SpeedpedelecNL"). Ik ben hier zelf nog niet helemaal uit, vooral in verband met de kosten en de tijdsinvestering - naast mijn drukke baan - die dat vergt.

Overigens wil ik benadrukken dat de Kopgroep (nog) geen mandaat heeft van de ca. 1500 leden van de Facebookgroep, om namens de leden van Facebookgroep op te treden.

Ik zou graag - als speedpedelec rijder en als initiatiefnemer van "SpeedpedelecNL" - actief betrokken worden bij dit CROW project. Ik ben van mening dat ik een grote dossierkennis heb, zowel juridisch als (verkeers)technisch en daardoor een bijdrage kan leveren. Met het opbouwen van dossierkennis ben ik al in april 2015 begonnen. Het hele besluitvormingsproces rond de huidige regelgeving (periode 2014 - 2016) is bij mij tot in detail bekend, onder andere door zgn "Wob-verzoeken" die door mij zijn ingediend bij het ministerie. Verder heb ik mij verdiept in oude dossierstukken rond de BOR-maatregel uit 1999 (de basis van de huidige wet- en regelgeving) en heb ik 10.2.e van de Provincie Gelderland er al een jaar geleden op gewezen dat de "Gelderland maatregel" vanuit juridisch oogpunt niet juist is. Als bijlage stuur ik u hierbij de nota van de Kopgroep die in februari 2017 (vlak na de start van de Kopgroep) is verschenen. Ik ben hoofdauteur van deze nota. De nota is ook te vinden op de Facebookpagina en kunt u tevens beschouwen als uitgangspunt van "SpeedpedelecNL".

Graag verneem ik reactie.

Met vriendelijke groet,

SpeedpedelecNL

10.2.e

Geachte heer 10.2.e

U heeft er niet veel aan in de beantwoording van uw onderstaande vraag, maar ik maak graag even van de gelegenheid gebruik om u op de hoogte te stellen van onze recente opdracht m.b.t. de speed-pedelec.

In de bijgaande e-mail treft u informatie aan over het project dat wij zijn gestart en dat naar verschillende stakeholders is verstuurd. Voor de communicatie naar de Kopgroep van de Groep Speed-pedelec der lage landen hebben wij 10.2.e als contactpersoon aangehouden. Ik begreep dat u zelf niet meer in de Kopgroep zit, maar ik kan me voorstellen dat u mogelijk toch input wilt leveren in het project. Alle input is welkom en mogelijk heeft de Kopgroep al nagedacht over de raadpleging van haar achterban en/of daarover gecommuniceerd. Voor het geval dat dit nog niet is gedaan, bent u voor nu alvast op de hoogte van dit initiatief.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

[Redacted signature]

E 10.2.e @crow.nl

10.2.e

W www.crow.nl

VOLG ONS:

[Redacted social media icons]

Van: 10.2.e @gmail.com>

Verzonden: zaterdag 21 april 2018 12:51

Aan: 10.2.e @swov.nl

CC: 10.2.e @minienm.nl; 10.2. @fietsersbond.nl; 10.2.e @swov.nl

Onderwerp: Fietspadverbod voor de Speed-pedelec – is dat echt veiliger ?

----- Doorgestuurd bericht -----

From: 10.2.e [redacted] <[\[redacted\]@crow.nl](mailto:[redacted]@crow.nl)>

To: 10.2.e [redacted] <[\[redacted\]@crow.nl](mailto:[redacted]@crow.nl)>

Cc: 10.2.e [redacted] DGB" 10.2.e [redacted] <[\[redacted\]@minienm.nl](mailto:[redacted]@minienm.nl)>, 10.2.e [redacted] <[\[redacted\]@crow.nl](mailto:[redacted]@crow.nl)>

Bcc:

Date: Thu, 29 Mar 2018 14:19:33 +0000

Subject: Start project 'scenario's speed-pedelec'

Geachte heer, mevrouw,

Sinds de wijziging van de wet- en regelgeving per 1 januari 2017 worden sommige wegbeheerders geconfronteerd met vragen/klachten/ideeën over lokale situaties en de verplichte plek op de weg voor de speed-pedelec-bestuurders. Ook belangenorganisaties en andere betrokkenen hebben aangegeven eventuele alternatieve mogelijkheden te zien. Enkele decentrale overheden hebben aangegeven dat ze graag willen nadenken over maatwerk- of alternatieve oplossingen voor de speed-pedelec. En sommige decentrale overheden zijn hier ook al concreet mee aan de slag. Deze (maatwerk)oplossingen hebben betrekking op situaties, waar bijvoorbeeld vanwege verkeersveiligheidsaspecten of juist vanwege het stimuleren van het gebruik van de speed-pedelec, een uitzondering wordt gezocht voor wat betreft de plek op de weg voor de speed-pedelec-bestuurders.

Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een opdracht aangaande de speed-pedelec gegund aan CROW. Concreet is de opdracht 'het uitwerken van alle mogelijke scenario's om de speed-pedelec te kunnen faciliteren op het wegennet'. Hierbij zetten we in eerste instantie op een rij welke scenario's er in theorie denkbaar zijn. Dat kunnen bijvoorbeeld scenario's zijn waarbij de speed-pedelec'er zelf de plek op de weg mag bepalen, of scenario's waarbij juist de wegbeheerders de plek op de weg aanwijzen. Vervolgens worden alle denkbare scenario's getoetst aan relevante indicatoren. Het eindproduct van deze opdracht is een verkennende notitie welke beschikbaar wordt gesteld via de website van CROW-Fietsberaad. Bij het opstellen en de uitwerking van de scenario's willen wij graag een beroep doen op de kennis en expertise van alle relevante stakeholders in dit dossier. Vandaar dat wij met deze e-mail u ten eerste willen informeren over onze opdracht, maar tegelijkertijd ook aankondigen dat CROW u zal benaderen met de vraag of u bereid bent om een inhoudelijke bijdrage te leveren aan het project. CROW zal bij die vraag ook concreet aangeven op welke momenten, maar ook op welke manier u input kunt leveren aan het project.

Voor de goede orde: parallel aan deze opdracht monitort het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de ontwikkelingen rond de speed-pedelec en daarover is het Ministerie ook in gesprek met decentrale overheden. Bovenstaande opdracht is echter geen opmaat richting een wijziging van de huidige wet- en regelgeving. De discussie over het eventueel wijzigen hiervan staat los van de hierboven beschreven opdracht aan CROW.

Heeft u op dit moment vragen over het project, dan kunt u het beste rechtstreeks contact opnemen met ondergetekende.

Mede namens 10.2.e [redacted] (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) en 10.2.e [redacted] (CROW),

Met vriendelijke groet,

10.2.e [redacted]

[redacted]

E 10.2.e @crow.nl

10.2.e

www.crow.nl

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e) - DGB
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Stand van zaken Speed-pedelegs
Datum: vrijdag 13 juli 2018 00:08:31

Hallo 10.2.e

Na mijn vakantie (tot 6-8) doe ik een paar datavoorstellen.

In ieder geval na 23 augustus, aangezien dan de speedpedelec-commissie van de Fietzersbond weer is bijeen gekomen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

SPEED-PEDELEC



Van: 10.2.e DGB

Verzonden: wo 27 juni 2018 9:16

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e - DGB

Onderwerp: RE: Stand van zaken Speed-pedelegs

Hoi 10.2.e

Helemaal goed. Ik zie je datum voorstellen wel tegemoet.

Fijne vakantie natuurlijk,

Hartelijke groet, 10.2.e

Van: 10.2.e]

Verzonden: dinsdag 26 juni 2018 23:38

Aan: 10.2.e DGB

CC: 10.2.e - DGB

Onderwerp: RE: Stand van zaken Speed-pedelegs

Hallo 10.2.e ,

10.2 en ik hebben een goed gesprek gehad tijdens het Fietscongres.

Het gaat mij niet meer lukken om voor mijn vakantie (13 juli) naar Den Haag te komen.

Ik zal je een aantal data in augustus sturen (als dat voor jouw ook uitkomt).

Vriendelijke groet,

10.2.e



GROEP
der LAGE LANDEN
veilig verantwoord schoon filevrij

GROEP



der LAGE LANDEN
veilig verantwoord schoon flexibel

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e DGB <10.2.e @minienm.nl>

Verzonden: zo 17 juni 2018 18:52

Aan: 10.2.e >; 10.2.e DGB
<10.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: RE: Stand van zaken Speed-pedelecs

Beste 10.2.e ,

Ik ben donderdag ook op het Nationaal Fietscongres. Dan praat ik je bij over de ambities van de staatssecretaris op het terrein van fiets. Heb je de kamerbrief gezien die vorige week uit is gegaan hierover?

Hartelijke groet,

10.2

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e >>

Datum: zondag 17 jun. 2018 12:08 PM

Aan: 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienm.nl>>

Kopie: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>>

Onderwerp: RE: Stand van zaken Speed-pedelecs

Beste 10.2.e ,

Dank voor je snelle reactie.

Stimuleringspakket klinkt veelbelovend. Wij denken er graag over mee.

Binnenkort komen wij ook met onze nieuwe beleidsnota, met daarin de laatste inzichten.

We kunnen een afspraak via Datumprikket maken, max. 1½ uur in Den Haag.

Wil je dat zelf organiseren, of anders neem ik dat graag op mij?

N.b. ik ben a.s. donderdag op Het Nationaal Fietscongres, wellicht zien we elkaar dan.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>

Verzonden: vr 15 juni 2018 8:57

Aan: 10.2.e >

CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: RE: Stand van zaken Speed-pedelecs

Beste 10.2.e ,

Natuurlijk geen probleem om een bijpraat sessie te houden over het Crow onderzoek en over jullie beelden.

Als je ook het 'stimuleringspakket' wil bespreken lijkt het me nuttig dat 10.2. aanschuift, die weet daar veel meer van. Ik kan echter niet overzien of en wanneer ze tijd heeft. Mijn beeld is overigens (maar 10.2. , correct me if I'm wrong) dat de speedpedelec voor het stimuleringspakket wel degelijk wordt meegenomen

Laat maar weten, hartelijke groet. 10.2.e

Afdeling Verkeersveiligheid.

10.2.e

Van: 10.2.e >>>

Datum: donderdag 14 jun. 2018 11:13 PM

Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>>>

Onderwerp: RE: Stand van zaken Speed-pedelegs

Beste 10.2.e

Wij zijn inmiddels betrokken bij het CROW onderzoek.

Uit de correspondentie blijkt dat de eindrapportage pas aan het eind van 2018 beschikbaar komt.

Daarnaast zijn twee leden van de Kopgroep (o.a. ikzelf) als lid van de Fietzersbond betrokken bij een intern advies aan het Bestuur van de Fietzersbond m.b.t. de speedpedelec. Naar verwachting zal ook dat proces nog tot eind 2018 in beslag nemen.

Deze termijnen wordt als erg lang ervaren. Daarom zouden wij graag tussentijds nog eens met het Ministerie van gedachte willen wisselen over de situatie waarin de speedpedelec rijders zich bevinden. Deze is nog steeds zeer penibel.

Inmiddels zijn ons een aantal schrijnende gevallen bekend, waarbij door de politie rücksichtlos boetes zijn uitgedeeld aan mensen die niet harder dan 30-35 km konden rijden en uit oogpunt van de eigen veiligheid en het niet willen hinderen van automobilisten (conform Artikel 5), het fietspad hebben gekozen (o.a. met sterke tegenwind tijdens een code oranje melding van het KNMI).

We snappen dat e.e.a. niet zomaar opgelost kan worden. Juist daarom hebben wij behoefte aan een 'luisterend oor' van het Ministerie.

Bemoedigend vinden wij dat de Staatsecretaris voornemens is flink te investeren in fietsbeleid.

Wij hopen dat de speedpedelec daarin ook een plaats kan krijgen.

Graag maken wij tijd vrij voor een 'bijpraat sessie'.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e@minienm.nl>>

Verzonden: di 13 maart 2018 14:47

Aan: 10.2.e >>

Onderwerp: RE: Stand van zaken Speed-pedelegs

Beste 10.2.e

Binnenkort is in ieder geval zeker niet een half jaar :). Ik heb CROW gevraagd jullie 'binnenkort' in ieder geval alvast een mailtje te sturen met info over dit project zodat je op de hoogte bent. De sessies zelf zullen natuurlijk later in het jaar plaatsvinden.

Hartelijke groet, 10.2.e

.....
Afdeling Verkeersveiligheid

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M 10.2.e

.....
Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e]

Verzonden: dinsdag 13 maart 2018 14:36

Aan: 10.2.e DGB <10.2.e @minienm.nl>>>

Onderwerp: RE: Stand van zaken Speed-pedelegs

Beste 10.2.e ,

Dank voor de snelle reactie.

Wij zien het contact met de CROW met belangstelling tegemoet.

Ik interpreteer "binnenkort" in termen van 2-3 weken en niet in maanden.

Vriendelijke groet,

10.2.e
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>>>

Verzonden: di 13 maart 2018 11:15

Aan: 10.2.e >>>

Onderwerp: RE: Stand van zaken Speed-pedelegs

Beste 10.2.e ,

Ik had via de wandelgangen al gehoord dat uw collega geen deel meer uitmaakt van de kopgroep. Zoals aan u aangegeven in ons gesprek zijn wij momenteel met de wegbeheerders en CROW in gesprek over alternatieve scenario's voor het gebruik van de speedpedelec. We hebben CROW gevraagd om deze scenario's en daarbij de voor- en nadelen van de verschillende scenario's in beeld te brengen.

CROW zal daarbij ook de belangengroeperingen (zoals o.a. uw kopgroep) betrekken. Ik verwacht dat CROW binnenkort contact met u hierover op zal nemen, zodat ook uw beelden bij de inventarisatie kunnen worden betrokken.

Groet, 10.2.e

.....
Afdeling Verkeersveiligheid

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M 10.2.e

.....
Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e

Verzonden: maandag 12 maart 2018 19:03

Aan: 10.2.e DGB <10.2.e @minienm.nl>>>

Onderwerp: Stand van zaken Speed-pedelegs

Hallo 10.2.e

Het is al enige tijd geleden dat wij contact hebben gehad.

Allereerst de mededeling dat 10.2.e geen deel meer uitmaakt van onze Kopgroep.

Wij zijn erg benieuwd hoe de plannen van het Ministerie er voorstaan t.a.v. het onderwerp Speed-pedelec.

Vanuit onze groep zien wij een gestage toename van het aantal rijders, maar ook blijvend de meldingen van ongewenste/gevaarlijke situaties. Onze roep om een herziening van de wetgeving blijft daarom onverminderd van kracht.

Wij merken ook dat er steeds meer bereidheid is bij wegbeheerders om stappen te nemen in die richting. Daarom zou het o.i. goed zijn als we meer gezamenlijk met deze groep kunnen optrekken. We zijn daarom benieuwd naar de initiatieven van het Ministerie in deze.

We horen graag van jullie.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

A block of text is redacted with yellow bars. It consists of a single line of text followed by a block of approximately six lines of text, each on a new line, all obscured by yellow bars.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: Agenda commissie SP 25 oktober 2018 >> enquête
Datum: maandag 29 oktober 2018 23:47:07

Hallo 10.2.e

Resultaten enquête zijn inmiddels naar CROW verstuurd!

Vriendelijke groet,

10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Verzonden: do 25 oktober 2018 8:07
Aan: 10.2.e >; 10.2.e - DGB
 <10.2.e @minienm.nl>
CC: 10.2.e @gmail.com>
Onderwerp: RE: Agenda commissie SP 25 oktober 2018 >> enquête

Hoi 10.2.e

Dank voor je mail. Goed om de mening van de gebruikers duidelijk te hebben.
 Wmb geef je deze info ook door aan Crow, zodat dit in hun onderzoek kan
 worden meegenomen.

We spreken elkaar zo over het Crow onderzoek. Ik weet niet of 10.
 aanschuift om over stimuleren speedpedelecs te praten, maar jullie weten
 elkaar daar zeker ook over te vinden.

Hartelijke groet. 10.2.e

Afdeling Verkeersveiligheid.
 10.2.e

Van: 10.2.e
 <10.2.e <mailto:10.2.e >>
Datum: donderdag 25 okt. 2018 12:00 AM
Aan: 10.2.e - DGB
 <10.2.e @minienm.nl <mailto:10.2.e @minienm.nl>>, 10.2.e
 DGB 10.2.e @minienm.nl <mailto:10.2.e @minienm.nl>>
Kopie: 10.2.e
 10.2.e @gmail.com <mailto:10.2.e @gmail.com>>
Onderwerp: RE: Agenda commissie SP 25 oktober 2018 >> enquête

10.2.e

Wij zien elkaar morgen (althans 10.2.e en wijzelf).
 Vers van de pers kan ik met jullie de resultaten delen van een enquête die
 wij zeer recent onder onze Facebook-leden hebben gehouden.
 Daarin hebben wij twee maatregelen verkent voor inpassing van de
 speed-pedelec:

1. Volledige Keuzevrijheid om op de rijbaan of het fietspad te rijden
2. De Gelderlandmaatregel, die selectief ontheffing verleent onder

specifieke criteria.

Daarnaast hebben wij aanvullende vragen over het rijgedrag en het gebruik van de fiets gesteld.

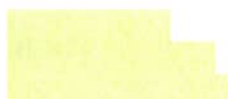
Natuurlijk hadden we nog veel meer kunnen vragen, maar we hebben het enigszins overzichtelijk willen houden.

De uitkomst spreekt deels voor zichzelf.

Ik heb nog geen tijd gehad om kruisverbanden te bekijken.

Met vriendelijke groet,

10.2.e



mailto:10.2.e >
[cid:image001.jpg@01D189E4.DEC50E20] m.devries60

[Groepslogo]<<https://www.facebook.com/groups/1282296218454509/>>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e DGB
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Vragen over aanbestedingsbrief minister aan Tweede Kamer - SWOV onderzoek speed pedelec
Datum: woensdag 4 oktober 2017 17:39:59

11.1

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e DGB <10.2.e @minienm.nl>
Datum: woensdag 04 okt. 2017 5:06 PM
Aan: 10.2.e DGB <10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - DGB
10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Vragen over aanbestedingsbrief minister aan Tweede Kamer - SWOV onderzoek speed pedelec

Hoi,
11.1

Groet, 10.2.e

Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

M 10.2.e
**VANAF 22 JUNI 2017 IS ONS NIEUWE BEZOEKADRES
RIJNSTRAAT 8 2515 XP DEN HAAG**

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 19 september 2017 00:12
Aan: 10.2.e - DGB ; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Fwd: Vragen over aanbestedingsbrief minister aan Tweede Kamer - SWOV onderzoek speed pedelec
Hi 10.2.e,
Hieronder twee vragen van de man die ook drie wob-verzoeken heeft ingediend.
10.2.e wil jij deze beantwoorden? Misschien morgen even bijpraten ook?
Groet, 10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @gmail.com>]
Verzonden: 18 sep. 2017 20:28
Aan: 10.2.e - DGB" 10.2.e @minienm.nl>]
Onderwerp: [Vragen over aanbestedingsbrief minister aan Tweede Kamer - SWOV onderzoek speed pedelec]
Cc: 1 n - DGMO" 10.2.e @minienm.nl>]

Geachte mevrouw 10.2.e

Wij spraken elkaar een jaar geleden in het kantoor van Rijkswaterstaat in Utrecht. In dat gesprek gaf u aan dat de SWOV in 2017 een onderzoek gaat uitvoeren naar eventuele

problemen in verband met het verplicht gebruik van de autorijbaan door speed pedelec rijders.

Dit onderzoek is vandaag via internet gepubliceerd.

Tevens heeft de minister vandaag een brief naar de Tweede Kamer gestuurd over de uitkomsten van dit onderzoek (aanbiedingsbrief).

Ik heb twee vragen over de aanbiedingsbrief van de minister. De minister schrijft (citaat):

"...verder laat het SWOV-onderzoek zien dat op de rijbaan de gemiddelde snelheid 32 km/h is. Dit is fors lager dan de maximumsnelheid van 50 km/h. Ook dit ondersteunt de conclusie uit het eerdere onderzoek (RWS, dec. 2014) dat dit snelheidsverschil minder risico geeft op een ongeval dan met vergelijkbare snelheden op een fietspad te rijden".

De minister lijkt hiermee te zeggen dat het onderzoek van SWOV aantoont, dat het rijden op de autorijbaan met een speed pedelec, een minder groot risico geeft voor ongevallen, dan het rijden op het fietspad.

Mijn vraag is: Waar staat deze informatie in het SWOV onderzoek? Ik heb zowel het basisrapport, het achtergrondrapport als de brief van de SWOV naar de minister, bestudeerd. Maar ik kan deze informatie niet vinden. Wat ik wel in de 3 gepubliceerde SWOV stukken teruglees, is dat zowel de grote snelheidsverschillen tussen gewone fietsers en speed pedelec rijders op het fietspad, als de grote snelheidsverschillen tussen automobilisten en speed pedelec rijders op de autorijbaan, potentieel tot gevaarlijke situaties kunnen leiden. Daarbij wordt voor het fietspad als risico genoemd: de meest kwetsbare fietsers (jonge kinderen, bejaarden). En voor de autorijbaan wordt genoemd: het grote massaverschil tussen de speed pedelec en auto's / vrachtwagens.

Verder geeft de minister in de aanbiedingsbrief aan (citaat): *".....en nieuwere modellen hebben al 1000 Watt"*. Bedoeld wordt het motorvermogen. Mijn vraag is: welk merk + type speed pedelec is uitgevoerd met een 1000 W motor ? Daar is mij niets over bekend. De meest krachtige speed pedelec die nu in de winkel te verkrijgen is, is naar mijn mening de al in 2014 op de markt verschenen Stromer ST2, die ook in het SWOV onderzoek gebruikt is.

Ik vertrouw erop dat u mijn twee vragen over de aanbiedingsbrief van de minister aan de Tweede Kamer wilt beantwoorden. Over het rapport van de SWOV zelf heb ik geen vragen.

Alvast bedankt voor mijn reactie.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Speed pedelec rijder

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp: FW: Fietspadverbod voor de Speed-pedelec – is dat echt veiliger ?
Datum: maandag 23 april 2018 13:17:53

Hoi,
 11.1

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e @swov.nl]
Verzonden: maandag 23 april 2018 12:47
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB; 10.2. @fietsersbond.nl; 10.2.e @swov.nl; 10.2.e

Onderwerp: RE: Fietspadverbod voor de Speed-pedelec – is dat echt veiliger ?

Geachte heer 10.2.e

Mij bereiken geluiden dat u onderstaand bericht ook aan een aantal andere mensen als BCC heeft gezonden. Dit vind ik geen goede manier van de discussie aangaan.

Ik beëindig hiermee dan ook deze e-mailwisseling. SWOV heeft de bevindingen gerapporteerd en die aangeboden met begeleidend schrijven. Daarnaast blijven wij ons diepteonderzoek uitvoeren. Ook daarover zullen wij in openbaarheid (!) rapporteren.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e @gmail.com]
Verzonden: zaterdag 21 april 2018 12:51
Aan: 1 @swov.nl
CC: 10.2.e @minienm.nl; 10.2. @fietsersbond.nl; 10.2.e @swov.nl
Onderwerp: Fietspadverbod voor de Speed-pedelec – is dat echt veiliger ?
 Geachte heer 10.2.e

U bent werkzaam als directeur van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Mij is bekend dat uw organisatie van grote invloed is geweest bij de totstandkoming van het algemene fietspadverbod voor de "speed-pedelec", een fiets met elektrische trapondersteuning (ca. 25 kg), waarbij de trapondersteuning niet ophoudt bij 25 km/h, maar reikt tot maximaal 45 km/h. In de praktijk wordt op een speed-pedelec beduidend minder snel gereden dan op een (niet-opgevoerde) brommer.

De speed-pedelec is enkele jaren geleden op de markt gekomen en kan worden beschouwd als een fiets voor de middellange afstand. Ideaal voor woon-werkverkeer (enkele reis 15 – 40 km). Het heeft dan ook de potentie om in de toekomst een bijdrage te leveren aan het oplossen van problemen rond de verkeersmobiliteit. Denk u hierbij aan autofiles, luchtvervuiling, geluidshinder, parkeerproblemen in de stad, etc. En als "autovervanger" levert de speed-pedelec gezondheidswinst op. Je moet trappen om vooruit te komen.

In de zomer van 2017 heeft de media volop aandacht besteed aan de problematiek waar speed-pedelec rijders tegen aan lopen. Zij voelen zich – zeker op de doorgaande stadsverbindingswegen – onveilig, midden tussen auto's, vrachtwagens en stadsbussen. Ook tal van organisaties zoals de ANWB, RAI, BOVAG, VNG en uiteindelijk ook de Fietsersbond, hebben hun zorgen over de verkeersveiligheid geuit.

Uw onderzoek van september 2017 bevestigt het beeld dat speed-pedelec rijders zich onveilig voelen. Verder is uw conclusie: *"een veilige inpassing in het wegverkeer vergt in de praktijk een forse uitdaging"*. Maar met een dergelijke formulering kunnen zowel de voor- als tegenstanders van de speed-pedelec alle kanten op. En dat is ook gebeurd. In haar brief aan de Tweede Kamer (brief IENM/BSK-2017/226110 van 18 september 2017), schrijft de minister dat het SWOV-onderzoek aantoont dat het ongevalsrisico op de rijbaan kleiner is dan op het fietspad. Dit lees ik echter nergens in uw onderzoek.

Ik heb u kortgeleden een e-mail gestuurd met een bijlage. In de bijlage treft u vier foto's aan van autorijbanen in de vier grote steden. De locaties staan niet op zich. Alleen al in de 50 grootste gemeenten van Nederland, zijn er zeer veel van dergelijke verkeerspunten. Het mijden van dergelijke verkeerspunten, houdt in de praktijk in dat grote delen in de G50 gemeenten ontoegankelijk worden voor de speed-pedelec rijders.

Ik heb u verzocht antwoord te geven op de vraag of het gebruik van de autorijbaan op deze locaties veilig is. Ik heb nadrukkelijk gevraagd om hierop een "ja, veilig" of "nee, niet veilig" antwoord te geven. In reactie hierop, vroeg u of er naast deze rijbanen sprake was van een gecombineerd fiets/bromfietspad. Ik heb vervolgens aangegeven dat dat niet het geval was. Met andere woorden: speed-pedelec rijders moeten hier – ook in de spits of in het donker – verplicht gebruik maken van de autorijbaan.

Uiteindelijk weigerde u te antwoorden met "ja, veilig" of "nee, niet veilig". In uw reactie verwijst u slechts naar de brief die u in september 2017 naar de minister heeft gestuurd.

Zowel het SWOV-onderzoek als uw brief aan de minister, wekt bij mij de indruk dat SWOV van mening is dat het op dit soort verkeerslocaties niet veilig is voor de speed-pedelec rijder. Maar waarom bevestigt u dat niet aan mij? U ziet af van een duidelijk antwoord. Hierdoor is bij mij een beeld ontstaan, dat u hier (mede gezien uw eerdere vraag) wel een duidelijke mening over heeft, maar dat u dit – uit hoofde van uw functie - niet kan en niet wilt zeggen.

In de bijlage treft u vier rijbanen in de vier grote steden aan. De speed-pedelec moet hier verplicht op de autorijbaan rijden.

Nogmaals een dringend verzoek om een duidelijke reactie te geven op mijn vraag. Kan ik hier met mijn speed-pedelec veilig op de rijbaan rijden? Graag antwoorden met een duidelijk "ja, dat kan veilig" of "nee, dat kan niet veilig".

Met vriendelijke groet,

Speedpedelec NL

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: CROW werkgroep Speedpedelec
Datum: dinsdag 1 mei 2018 13:50:00

Hoi,
Kern is voor mij dat iemand aantoonbaar namens 'een achterban' spreekt. Dat hoeft niet perse
11.1

Bel anders even.
Groet, Robbert.

Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M 10.2.e

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 1 mei 2018 09:55

Aan: 10.2.e) - DGB

CC: 10.2.e

Onderwerp: FW: CROW werkgroep Speedpedelec

Hoi 10.2.e ,

Zie onderstaande mailwisseling. Het hele *SpeedpedelecNL* is nieuw voor ons, wellicht ook voor
jou?

11.1

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: maandag 30 april 2018 22:22

Aan: 10.2.e

CC: 10.2.e @s-pedelec.nl; 10.2.e

Onderwerp: RE: CROW werkgroep Speedpedelec

Geachte heren 10.2.e

Vanwege het feit dat 10.2.e in onderstaand schrijven het 'mandaat' van de
Kopgroep bij u ter sprake brengt, voel ik mij genoodzaakt hierop te reageren. Dit, zonder nu via
deze weg een hele discussie over de legitimiteit van vermeende belangenbehartigers te willen

beginnen.

Het is waar dat er op dit moment geen enkele organisatie in Nederland is die de speed-pedelec rijder legitiem vertegenwoordigd door bijvoorbeeld een stichting of vereniging. Dat geldt ook voor de Kopgroep, evenals bijvoorbeeld het Stromerforum. Reden daarvoor is de (nog) kleine doelgroep, de daaraan verbonden beperkte financiële mogelijkheden en de noodzakelijke overhead in (vrije) tijd.

De Kopgroep vangt dit op door zich openlijk te verantwoorden bij de 1500 leden van haar Facebook groep (waarvan ca. 2/3 Nederlander is). Zo doen wij publiekelijk verslag van onze Kopgroep besprekingen en peilen we via Facebook meningen en opvattingen. Daarnaast nemen we bijvoorbeeld deel aan de speed-pedelec commissie van de Fietzersbond die voorstellen voor beleid voorbereid.

Met het Ministerie hebben wij (destijds ook in bijzijn van 10.2.e) eerder besproken dat voor de Kopgroep draagvlak nodig is, maar dat dit niet noodzakelijkerwijs bereikt hoeft te worden door een formele entiteit (stichting of vereniging).

Op dit moment menen we voldoende draagvlak te hebben voor ons beleid en proberen daarmee de belangen van de groep Nederlandse speed-pedelec rijders te verwoorden. Bovendien is onze Facebookgroep – voor zover wij weten – de grootste ‘georganiseerde’ verzameling van ervaringsdeskundigen. Zowel de Provincie Gelderland (kandidaten voor de effectmeting) als de Fietzersbond (testrijders voor een grote speedpedelec test) hebben daarvan al succesvol gebruik gemaakt.

Ik hoop hiermee enige duidelijkheid over onze positie te hebben gegeven.

Mocht u herover nog aanvullende vragen hebben, dan vernemen wij dat graag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

SPEED-PEDELEC



Van: 10.2.e <[redacted]@gmail.com>

Verzonden: ma 30 april 2018 14:42

Aan: 10.2.e <[redacted]@crow.nl>; 10.2.e <[redacted]@crow.nl>

CC: 10.2.e <[redacted]@s-pedelec.nl>

Onderwerp: CROW werkgroep Speedpedelec

Geachte heer 10.2.e

Dank voor uw e-mail.

Het klopt dat ik (begin februari) uit de "Kopgroep" ben gestapt. Wel ben ik - sinds de oprichting - actief lid van de Facebookgroep Speed-pedelec Groep der Lage Landen, van waaruit de Kopgroep is ontstaan . Ik heb een maand geleden "SpeedpedelecNL" opgericht. Mogelijk krijgt "SpeedpedelecNL" een formele status in de vorm van een Stichting (dat wordt dan "Stichting SpeedpedelecNL"). Ik ben hier zelf nog niet helemaal uit, vooral in verband met de kosten en de tijdsinvestering - naast mijn drukke baan - die dat vergt.

Overigens wil ik benadrukken dat de Kopgroep (nog) geen mandaat heeft van de ca. 1500 leden van de Facebookgroep, om namens de leden van Facebookgroep op te treden.

Ik zou graag - als speedpedelec rijder en als initiatiefnemer van "SpeedpedelecNL" - actief betrokken worden bij dit CROW project. Ik ben van mening dat ik een grote dossierkennis heb, zowel juridisch als (verkeers)technisch en daardoor een bijdrage kan leveren. Met het opbouwen van dossierkennis ben ik al in april 2015 begonnen. Het hele besluitvormingsproces rond de huidige regelgeving (periode 2014 - 2016) is bij mij tot in detail bekend, onder andere door zgn "Wob-verzoeken" die door mij zijn ingediend bij het ministerie. Verder heb ik mij verdiept in oude dossierstukken rond de BOR-maatregel uit 1999 (de basis van de huidige wet- en regelgeving) en heb ik 10.2.e van de Provincie Gelderland er al een jaar geleden op gewezen dat de "Gelderland maatregel" vanuit juridisch oogpunt niet juist is. Als bijlage stuur ik u hierbij de nota van de Kopgroep die in februari 2017 (vlak na de start van de Kopgroep) is verschenen. Ik ben hoofdauteur van deze nota. De nota is ook te vinden op de Facebookpagina en kunt u tevens beschouwen als uitgangspunt van "SpeedpedelecNL".

Graag verneem ik reactie.

Met vriendelijke groet,

SpeedpedelecNL

10.2.e

Geachte heer 10.2.e

U heeft er niet veel aan in de beantwoording van uw onderstaande vraag, maar ik maak graag even van de gelegenheid gebruik om u op de hoogte te stellen van onze recente opdracht m.b.t. de speed-pedelec.

In de bijgaande e-mail treft u informatie aan over het project dat wij zijn gestart en dat naar verschillende stakeholders is verstuurd. Voor de communicatie naar de Kopgroep van de Groep Speed-pedelec der lage landen hebben wij 10.2.e als contactpersoon aangehouden. Ik begreep dat u zelf niet meer in de Kopgroep zit, maar ik kan me voorstellen dat u mogelijk toch input wilt leveren in het project. Alle input is welkom en mogelijk heeft de Kopgroep al nagedacht over de raadpleging van haar achterban en/of daarover gecommuniceerd. Voor het geval dat dit nog niet is gedaan, bent u voor nu alvast op de hoogte van dit initiatief.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

[Redacted signature]

E 10.2.e @crow.nl

10.2.e

W www.crow.nl

VOLG ONS:

[Redacted social media icons]

Van: 10.2.e @gmail.com>

Verzonden: zaterdag 21 april 2018 12:51

Aan: 10.2.e @swov.nl

CC: 10.2.e @minienm.nl; 10.2. @fietsersbond.nl; 10.2.e @swov.nl

Onderwerp: Fietspadverbod voor de Speed-pedelec – is dat echt veiliger ?

----- Doorgestuurd bericht -----

From: 10.2.e [redacted] <[\[redacted\]@crow.nl](mailto:[redacted]@crow.nl)>

To: 10.2.e [redacted] <[\[redacted\]@crow.nl](mailto:[redacted]@crow.nl)>

Cc: 10.2.e [redacted] DGB" 10.2.e [redacted] <[\[redacted\]@minienm.nl](mailto:[redacted]@minienm.nl)>, 10.2.e [redacted] <[\[redacted\]@crow.nl](mailto:[redacted]@crow.nl)>

Bcc:

Date: Thu, 29 Mar 2018 14:19:33 +0000

Subject: Start project 'scenario's speed-pedelec'

Geachte heer, mevrouw,

Sinds de wijziging van de wet- en regelgeving per 1 januari 2017 worden sommige wegbeheerders geconfronteerd met vragen/klachten/ideeën over lokale situaties en de verplichte plek op de weg voor de speed-pedelec-bestuurders. Ook belangenorganisaties en andere betrokkenen hebben aangegeven eventuele alternatieve mogelijkheden te zien. Enkele decentrale overheden hebben aangegeven dat ze graag willen nadenken over maatwerk- of alternatieve oplossingen voor de speed-pedelec. En sommige decentrale overheden zijn hier ook al concreet mee aan de slag. Deze (maatwerk)oplossingen hebben betrekking op situaties, waar bijvoorbeeld vanwege verkeersveiligheidsaspecten of juist vanwege het stimuleren van het gebruik van de speed-pedelec, een uitzondering wordt gezocht voor wat betreft de plek op de weg voor de speed-pedelec-bestuurders.

Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een opdracht aangaande de speed-pedelec gegund aan CROW. Concreet is de opdracht 'het uitwerken van alle mogelijke scenario's om de speed-pedelec te kunnen faciliteren op het wegennet'. Hierbij zetten we in eerste instantie op een rij welke scenario's er in theorie denkbaar zijn. Dat kunnen bijvoorbeeld scenario's zijn waarbij de speed-pedelec'er zelf de plek op de weg mag bepalen, of scenario's waarbij juist de wegbeheerders de plek op de weg aanwijzen. Vervolgens worden alle denkbare scenario's getoetst aan relevante indicatoren. Het eindproduct van deze opdracht is een verkennende notitie welke beschikbaar wordt gesteld via de website van CROW-Fietsberaad. Bij het opstellen en de uitwerking van de scenario's willen wij graag een beroep doen op de kennis en expertise van alle relevante stakeholders in dit dossier. Vandaar dat wij met deze e-mail u ten eerste willen informeren over onze opdracht, maar tegelijkertijd ook aankondigen dat CROW u zal benaderen met de vraag of u bereid bent om een inhoudelijke bijdrage te leveren aan het project. CROW zal bij die vraag ook concreet aangeven op welke momenten, maar ook op welke manier u input kunt leveren aan het project.

Voor de goede orde: parallel aan deze opdracht monitort het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de ontwikkelingen rond de speed-pedelec en daarover is het Ministerie ook in gesprek met decentrale overheden. Bovenstaande opdracht is echter geen opmaat richting een wijziging van de huidige wet- en regelgeving. De discussie over het eventueel wijzigen hiervan staat los van de hierboven beschreven opdracht aan CROW.

Heeft u op dit moment vragen over het project, dan kunt u het beste rechtstreeks contact opnemen met ondergetekende.

Mede namens 10.2.e [redacted] (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) en 10.2.e [redacted] (CROW),

Met vriendelijke groet,

10.2.e [redacted]

[redacted]

E 10.2.e @crow.nl

10.2.e

W www.crow.nl

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e HBJZ; 10.2.e - IBI-FenI
Onderwerp: FW: Tweede concept Activiteitenplan 2018 en bijbehorend xls file
Datum: maandag 11 september 2017 10:05:00
Bijlagen: [programma 2018 versie 5 september 2017.docx](#)
[Excelltabel subsidieaanvraag 2018 tgv 1 september.xlsx](#)

Collegae,

Bijgaand het 2^e concept van de SWOV. Ik zal er ook zelf doorheen kijken, maar wellicht willen jullie dat ook doen. We kunnen dan een gezamenlijk reactie sturen.

Hartelijke groet, 10.2.e

.....
Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

M 10.2.e

VANAF 22 JUNI 2017 IS ONS NIEUWE BEZOEKADRES
RIJNSTRAAT 8 2515 XP DEN HAAG

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e @swov.nl]

Verzonden: vrijdag 8 september 2017 17:30

Aan: 10.2.e - DGB

CC: 10.2.e afdeling Bedrijfsvoering

Onderwerp: Tweede concept Activiteitenplan 2018 en bijbehorend xls file

Beste 10.2.e

Zoals afgesproken stuur ik je bij deze het tweede concept activiteitenplan met xls file. Dat is een week later dan de 1 september uit de Subsidieregeling SWOV 2014 (art 6) maar een week eerder dan het maximale uitstel dat je had gegeven. Ik hoop dat je kans ziet er snel naar te kijken en ons te laten weten welke aanpassingen nodig zijn. We kunnen dan snel een definitieve aanvraag maken, liefst voor de in de regeling genoemde deadline van 1 oktober en in ieder geval voor de maximale verlenging die je hebt genoemd, 15 oktober.

We hebben de LPC 2017 nu opgenomen als budget dat beschikbaar is voor nader te bepalen onderzoek voor lenM (S18.21.d). We gaan ervan uit dat dit bedrag beschikbaar zal zijn, maar mogen het formeel niet in de begroting en planning opnemen. Wil je aangeven of dit zo kan blijven, en zo niet, hoe je het liefst zou zien dat we dit bedrag alloceren, of niet alloceren? En of we het bedrag wel of niet moeten begroten?

Het activiteitenplan is de basis voor de (sub)projecttitels en de producten uit de xls file. Deze (sub)projecten zijn ingepland waarbij de corresponderende tarieven van de medewerkers (tariefgroepen) zijn gebruikt. Die tarieven komen uit de begroting 2018 die op 20 september a.s. aan de Raad van Toezicht van SWOV ter goedkeuring wordt voorgelegd. De haalbaarheid is nog niet voor alle producten uit het activiteitenplan getoetst. Soms zijn we afhankelijk van de medewerking van derden, wanneer die niet volledig volgens plan verloopt kan een product vertraging oplopen. Het is ook mogelijk dat een onderzoek mislukt, vernieuwend onderzoek is nu eenmaal risicovol. De aard van de producten zullen we daar nog op toetsen. Verder zijn de (sub)producten nog niet allemaal gekoppeld aan de hoofdonderdelen van het programma waardoor de betreffende matrix nog niet is gevuld.

Vriendelijke groeten,

10.
2.e

hoofd Bedrijfsvoering
 hoofd Gedrag en ITS

head of Human Factors Department
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
SWOV, Institute for Road Safety Research
Postbus 93113, 2509 AC Den Haag
Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag
T (070) 317 3375
E 10.2.e 10.2.e@SWOV.nl
I <http://www.swov.nl>
KvK 41151387

De Minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Postbus 93113
2509 AC Den Haag
Bezuidenhoutseweg 62
T 070 – 317 33 33
F 070 – 320 12 61
E info@swov.nl
I www.swov.nl
BTW NL0028.14.663.B.01
IBAN NL84ABNA0430068433
KvK 41151387

ONZE REFERENTIE PK/pr/ 175144
UW REFERENTIE
ONDERZOEKSNUMMER
ONDERWERP Rapport 'Speed-pedelec op de rijbaan' (R-2017-13)
DATUM 11 september 2017
DOORKIESNUMMER (070) 317 33 318

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

De ontwikkeling en opkomst van de speed-pedelec biedt in potentie belangrijke voordelen voor bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Als gevolg van EU-regels is de speed-pedelec sinds 1 januari 2017 officieel een bromfiets: het voertuig kent een maximumsnelheid van 45 km/uur, moet voorzien zijn van een gele kentekenplaat terwijl de berijder een goedgekeurde helm moet dragen. Na een overgangsfase is het vanaf 1 juli 2017 geen enkele speed-pedelecrijder meer toegestaan om binnen de bebouwde gebruik te maken van het fietspad als dat niet expliciet is opengesteld voor bromfietzers.

Om inzicht te krijgen in de consequenties hiervan heeft u SWOV verzocht onderzoek te doen. In deze brief geef ik de uitkomsten van het onderzoek Speed-pedelec op de rijbaan - Eerste praktijkonderzoek naar gedragseffecten op hoofdlijnen weer. Daarnaast schets ik enkele perspectieven om de veiligheid te vergroten.

Uitkomsten van het onderzoek op hoofdlijnen

De hoofdconclusie van het onderzoek is dat een veilige inpassing van de speed-pedelec in het Nederlandse wegverkeer in de praktijk een forse uitdaging vormt:

- Op de rijbaan zijn er vaak substantiële snelheidsverschillen tussen speed-pedelecrijders en gemotoriseerd snelverkeer: de speed-pedelecrijder rijdt gemiddeld 32 km/uur terwijl de snelheidslimiet 50 km/uur is.
- Bijna een kwart van de ritafstand wordt – ondanks het verbod – op het normale, niet voor brommers aangewezen, fietspad aangelegd. Daarbij wordt

door speed-pedelecrijders gemiddeld 29 km/uur gereden, terwijl een 'normale fietser' zo'n 17,5 km/uur per uur rijdt.¹ Ook op het fietspad zijn er dus substantiële snelheidsverschillen.

- Voor zowel de rijbaan als het fietspad geldt dat snelheidsverschillen tussen de verschillende weggebruikers potentieel tot gevaarlijke situaties kunnen leiden.
- Als de speed-pedelec op de rijbaan rijdt, doet zich gemiddeld eens per 2 km afgelegde afstand een situatie voor die op doorstromingsproblemen duidt. Dit waren met name situaties waarbij de achterligger een verkeersregel overtrad om de speed-pedelecrijder in te halen, of de speed-pedelecrijder op korte afstand volgde, of duidelijk (af)remde, of de speed-pedelecrijder afsneed.
- De speed-pedelecrijders binnen het SWOV-onderzoek voelden zich op de rijbaan regelmatig onveilig en steunen de helmplicht: zij dragen de helm dan ook meestal. Abrupte rembewegingen kwamen in gelijke mate voor op de rijbaan en op het fietspad. 86% van de deelnemers is niet positief over de nieuwe regelgeving.

Perspectieven voor meer veiligheid

Op basis van eerder onderzoek en de beginselen van veilig wegverkeer zijn richtingen aan te geven om de veiligheid van de speed-pedelecrijder en andere verkeersdeelnemers – met name fietsers – te vergroten.

Binnen de huidige regelgeving is het uitgangspunt daarbij dat speed-pedelects net als brommers over een goed ingerichte rijbaan rijden waar automobilisten de limiet niet overschrijden en weten dat zij speed-pedelecrijders kunnen tegenkomen. Waar dat niet veilig kan – bijvoorbeeld door drukte of door een specifieke lokale verkeerssituatie, zoals bij overgang van 80 naar 50 km/uur wegen – biedt het fiets-bromfietspad de aangewezen uitweg. Een goede uitvoering is hierbij van belang, zowel voor de infrastructuur als de verkeershandhaving.² Overigens betekent een toename van het aantal fiets-bromfietspaden dat de voordelen van de maatregel 'Bromfiets-op-de-rijbaan' voor zowel bromfietzers als fietsers deels teniet zullen worden gedaan.³

Goede voorlichting over de nieuwe situatie aan zowel automobilisten als speed-pedelecrijders kunnen mogelijk helpen.⁴ Automobilisten weten dan beter wat zij kunnen verwachten en hoe zij zich moeten gedragen. Speed-pedelecrijders kunnen worden gewezen op het belang van veilige routes en een goede

¹ Vlakveld et al (2015). *Speed choice and mental workload of elderly cyclists on e-bikes in simple and complex traffic situations: A field experiment*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 74, p. 97-106. De gemiddelde snelheid op een fietspad in de bebouwde kom is 20,5 km/uur, maar dat is inclusief snorfietzers (die gemiddeld 34 km/uur rijden) en elektrische fietsen (die tot 25 km/uur motorisch ondersteund worden; zie ook: Methorst, R., Schepers, J.P. & Vermeulen, W. (2011). *Snorfietzen op het fietspad*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Delft.

² SWOV (2016). *Snelheid en snelheidsmanagement*. SWOV-factsheet, november 2016, Den Haag.

³ AVV (2001). *Evaluatie verkeersveiligheidseffecten 'Bromfiets op de rijbaan'*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.

⁴ SWOV (2013). *Massamediale voorlichting over verkeersveiligheid*. SWOV-factsheet, juli 2013. SWOV, Leidschendam.

zichtbaarheid. Dat laatste is met name van belang tijdens de wintermaanden.⁵ Daarnaast lijkt het wenselijk dat speed-pedelects uitgerust worden met richtingaanwijzers en – net als bromfietsen – een remlicht.

Tot slot: de speed-pedelec biedt in potentie belangrijke voordelen voor bereikbaarheid en duurzaamheid. Tegelijkertijd vormt een veilige inpassing ervan in het Nederlandse wegverkeer in de praktijk een forse uitdaging. De ontwikkeling en opkomst van de speed-pedelec vormt zo aanleiding voor een meer fundamentele discussie over hoe we de verkeersveiligheid in de bebouwde kom en op fietspaden in de toekomst willen verbeteren en borgen. Het verkeer wordt in alle scenario's drukker, met steeds meer kwetsbare ouderen. Met name in steden zijn de fietspaden vaak nu al te druk voor hun breedte,⁶ terwijl de variatie in voertuigen toeneemt. Naast snorfietsen en -scooters groeit het aantal elektrisch aangedreven bakfietsen en zelfs 'minicars'.

Duidelijke keuzes, hoogwaardige fietsvoorzieningen en goed ingerichte 30 km/uur zones – in combinatie met veilige doorgangswegen – kunnen bijdragen aan veiligheid, net als innovatieve technieken voor snelheidsmanagement. Het is mijn hoop dat de resultaten van dit onderzoek, evenals die van ons onderzoek naar ongevallen met snorfietsen dat later deze maand verschijnt, zullen bijdragen aan de discussie over dit belangrijke onderwerp.

Hoorachtend.

10.2.e

Directeur-besturder SWOV

⁵ Zie de vraag "Hoe gevaarlijk is fietsen zonder goede verlichting" uit de factsheet: SWOV (2017). *Fietsers*. SWOV-factsheet, juni 2017. SWOV, Den Haag.

⁶ De Groot-Mesken, J., Vissers, L. & Duivenvoorden, C.W.A.E. (2015). *Gebruikers van het fietspad in de stad. Aantallen, kenmerken, gedrag en conflicten*. R-2015-21. SWOV, Den Haag.

Van: 10.2.e (WVL)
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Foutieve informatie in SWOV rapport speed pedelec
Datum: dinsdag 26 september 2017 21:48:26

Hoi 10.2.e

Ik had het ook gezien en heb ook het nodige uitgewisseld met 10.2.e die hierover binnenkort een paper uitbrengt. Hij gaf aan dat hij wel bereid was om een keer langs te komen om het verder toe te lichten.

11.1

Groeten, 10.

Van: 10.2.e @swov.nl]
Verzonden: dinsdag 26 september 2017 16:23
Aan: 10.2.e WVL); 10.2.e DGB
Onderwerp: FW: Foutieve informatie in SWOV rapport speed pedelec
 Beste 10.2.e

Ik heb het onderstaande bericht van LEVA-EU ontvangen waarin de kwestie van 4x de trapkracht wordt besproken.

Ook tijdens het Fietscongres hebben daar over gesproken. Hoe zit het nu precies? Is er inderdaad geen wettelijke eis voor de factor 4? Zijn er geen verschillen hierover tussen de Europese en de Nederlandse regelgeving?

Groeten,

10.2.e

Afwezig op woensdag/ Absent on Wednesdays

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
 SWOV Institute for Road Safety Research

Postbus 93113
 2509 AC Den Haag

Bezoekadres/ Address for visitors
 Bezuidenhoutseweg 62
 2594 AW Den Haag
 The Netherlands

10.2.e

@swov.nl

! <http://www.swov.nl>

KvK 41151387



Van: 10.2.e @pandora.be]

Verzonden: donderdag 21 september 2017 09:57

Aan: 10.2.e @swov.nl

CC: 10.2.e

Onderwerp: Foutieve informatie in SWOV rapport speed pedelec

Geachte Mevrouw 10.2.e ,

Ik schrijf u aan in naam van LEVA-EU, de Europese beroepsorganisatie voor de sector van de lichte, elektrische voertuigen.

We hebben het SWOV-rapport "Speed-pedelec op de rijbaan - Eerste praktijkonderzoek naar gedragseffecten" met veel belangstelling gelezen. We menen dat het rapport interessante elementen bevat die als basis kunnen dienen voor de ontwikkeling van verder beleid m.b.t. de plaats van de speed-pedelec op de weg.

We schrijven u echter aan omdat we hebben vastgesteld dat er foutieve informatie in het rapport is geslopen. In Voetnoot 17 op pagina 16 staat: *"Volgens de Europese regelgeving mogen de motoren van speed-pedelegs een vermogen hebben van 4000 W. Daarbij is wel gesteld dat het toegevoegd vermogen aan de door de fietser geleverde trapkracht nooit meer dan vier keer de door de fietser geleverde trapkracht mag bedragen."*

Het is niet correct dat de Europese regelgeving stelt dat het toegevoegd vermogen aan de door de fietser geleverde trapkracht bij speed pedelecs nooit meer dan vier keer de door de fietser geleverde trapkracht mag bedragen. Punt 1.1.2 van Bijlage XIX van Verordening 4/2013 stelt: "Rijwielen met trapaandrijving van voertuigcategorie L1e-B moeten een massa in rijklaare toestand hebben van ≤ 35 kg en zijn uitgerust met pedalen die het mogelijk maken dat het voertuig uitsluitend door de spierkracht van de benen van de berijder wordt aangedreven. Het voertuig moet beschikken over een verstelbare zitplaats voor de berijder met behulp waarvan de ergonomische houding van de berijder tijdens het trappen kan worden verbeterd. Het vermogen van de hulpaandrijving moet worden toegevoegd aan de trapkracht van de berijder en moet minder dan of gelijk aan viermaal de werkelijke trapkracht zijn."

Er staat ook nergens in de Europese wetteksten dat speed pedelecs moeten voldoen aan bovenstaande definitie van "rijwielen met trapaandrijving van voertuigcategorie L1e-B". Speed pedelecs moeten enkel worden onderworpen aan de test om het vermogen van de hulpaandrijving te bepalen zoals die is bepaald in Bijlage X, Appendix 4 van Verordening 134/2014. Nogmaals dit houdt geen verplichting in om te voldoen aan factor 4.

De juistheid van deze interpretatie is bevestigd door de Europese Commissie. Ten bewijze hiervan sturen wij u een mail van de Europese Commissie waar u die bevestiging vindt in punt 3.d evenals in het vergaderingsverslag onder de subtitel "factor four". Het praktische gevolg van het feit dat een elektrische fiets niet voldoet aan de definitie van "rijwiel met trapaandrijving van voertuigcategorie L1e-B" is dat er geen wettelijk verplichting is om ze te onderwerpen aan de vork- en frametesten zoals bepaald in punt 1.1.1 van dezelfde Bijlage.

We vinden de conclusie *"dat het vermogen van de speedpedelec bepalend is voor de gereden snelheid, en dan vooral op het fietspad: de speed-pedelegs met een groter vermogen rijden daar sneller dan de speed-pedelegs met een lager vermogen, terwijl er op de rijbaan geen verschil is."* nogal kort door de bocht vooral omdat dit door de voetnoot wordt gekoppeld aan factor 4. Dit lijkt te suggereren dat factor 4 een noodzakelijke vereiste is om het vermogen te beperken. De vermelde conclusie geeft ook geen verdere details over welk vermogen het hier precies gaat en hoe dat vermogen is gemeten. Bram Rotthier, die aan KU Leuven een doctoraatsthesis over speed pedelecs aan het voorbereiden is, heeft die factor 4 verder onderzocht en zal op korte termijn hierover publiceren. Misschien vindt u het nuttig om met hem hierover van gedachten te wisselen, hij staat in kopie.

We hopen dat u bovenstaande opmerkingen in overweging zal nemen en de foute informatie over factor 4 in het rapport zal rechtzetten.

We staan ter beschikking voor alle verdere inlichtingen.

Vriendelijke groeten,

10.2.e

<https://leva-eu.com/> - Twitter @levaeurope

Facebook: <https://www.facebook.com/LevaEurope/#>

SWOV-programma 2018

24 november 2017

S18.03 In-depth inzicht in verkeersongevallen

Wat willen we te weten komen via dit onderzoek?

In SWOV-dieptestudies wordt nagegaan welke factoren een rol spelen bij het ontstaan en de afloop van verkeersongevallen. In 2018 richten we ons daarbij op vijf ongevalstypen. Daarnaast verdiepen we ons in de mogelijkheden om informatie uit processen-verbaal van de verkeersongevallenanalisten van de politie (VOA) te benutten voor verkeersveiligheidsonderzoek. De onderwerpen die in 2018 aan bod komen zijn:

- a) ongevallen met brom- en scootmobielen;
- b) ongevallen met speed-pedeleys;
- c) fiets-auto ongevallen;
- d) motorongevallen;
- e) ongevallen van tweewielers op 30km/uur-wegen; en
- f) analyse van VOA processen-verbaal.

Waarom is het voor de samenleving goed om dit te onderzoeken?

De aanleiding voor de studie naar ongevallen met brom- en scootmobielen (S18.03a) is de toenemende vergrijzing en het toegenomen aantal verkeersdoden onder scootmobielgebruikers. Deze studie is reeds in 2015 gestart en voor een nadere verantwoording wordt verwezen naar de projectbeschrijvingen uit voorgaande jaren (2015-2017). In 2018 worden de resultaten van dit onderzoek gerapporteerd.

Deelstudie S18.03b is in 2017 gestart vanwege de introductie van de speed-pedelec als nieuw type langzaam gemotoriseerd verkeer. Bij een toenemend aantal van dergelijke voertuigen in het Nederlandse verkeer is het goed te weten of deze voertuigen tot nieuwe ongevalstypen leiden, welke factoren een rol spelen bij het ontstaan van deze ongevallen en welk letsel de betrokkenen oplopen.

De deelstudie naar fiets-auto ongevallen (S18.03c) vloeit voort uit een Europese studie naar ongevallen met tweewielers die SWOV sinds 2015 uitvoert: SaferWheels. Voor dit project heeft SWOV in 2015 en 2016 informatie verzameld over 87 ongevallen die in Nederland plaatsvonden. Het meest voorkomende ongevalstype uit deze Nederlandse set ongevallen is een fiets-auto ongeval. SWOV heeft de ongevallen van dit type in 2017 nader bestudeerd zodat de informatie die in het kader van het Europese onderzoek is verzameld ten goede komt aan het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid. De rapportage hierover wordt in 2018 opgeleverd.

De studie naar motorongevallen (S18.03d) is van belang voor een update van de kennis over motorongevallen. De huidige kennis is vooral gebaseerd op de resultaten van de Europese MAIDS-studie waarin motorongevallen werden bestudeerd die plaatsvonden in 1999 en 2000. Deze gegevens zijn bijna 20 jaar oud terwijl er in de tussentijd diverse nieuwe ontwikkelingen hebben plaatsgevonden op het gebied van motorveiligheid. Het ministerie van I&M heeft SWOV daarom gevraagd een dieptestudie naar motorongevallen te starten.

De dieptestudie naar ongevallen op 30km/uur-wegen (S18.03e) is een aanvulling op een studie die SWOV in 2009 heeft uitgevoerd. Toen is onderzocht wat de veiligheid van voetgangers en fietsers is op 30km/uur-wegen. De veiligheid van snor- en bromfietsers is toen niet onderzocht. In het kader van een mogelijke verplaatsing van snorfietsers naar de rijbaan is het interessant om te onderzoeken welke snorfietsongevallen plaatsvinden op de rijbaan van 30km/uur-wegen. De resultaten kunnen worden vergeleken met de resultaten van de dieptestudie naar snorfietsongevallen op het fietspad die in 2017 is afgerond.

Een analyse van de VOA-rapporten van alle verschillende politie-eenheden (S18.03f) geeft een overzicht van de verschillende werkwijzen en biedt kansen voor harmonisering binnen de politie van het VOA-onderzoeksproces.

Tegelijkertijd geeft het de mogelijkheid om nieuwe ongevalspatronen te ontdekken; ongevallen of ongevalsfactoren die per politie-eenheid slechts enkele malen per jaar voorkomen en daarmee niet opvallen, maar op nationaal niveau wel op trends kunnen wijzen.

Waarom leidt het onderzoek en voor wie?

Met dit onderzoek krijgen we meer inzicht in het ontstaan en de afloop van specifieke typen verkeersongevallen. Op basis van veel voorkomende combinaties van ongevalsfactoren kunnen aanbevelingen worden geformuleerd voor gerichte maatregelen. Afhankelijk van het type maatregelen en het onderwerp van de studie is deze kennis te gebruiken door het ministerie van I&M, BOVAG, RAI, voertuigfabrikanten, CBR, Gezondheidsraad, VNG en de diverse wegbeheerders.

De analyse van VOA-methodiek en rapporten geeft de politie en SWOV inzicht in verschillen en overeenkomsten tussen de werkwijze van de verschillende teams voor verkeersongevallenanalyse in Nederland. De politie kan deze kennis gebruiken voor een harmonisering van de werkwijze en een uniforme wijze van rapporteren. Daarnaast levert een analyse van alle landelijke VOA-rapporten inzicht in achterliggende factoren van ernstige verkeersongevallen en nieuwe ongevalspatronen. Deze kennis is te gebruiken door het ministerie van I&M, maar ook door SWOV, voor het ontwikkelen van nieuwe verkeersveiligheidsmaatregelen en het bepalen van onderwerpen voor toekomstige onderzoeksprogramma's.

Hoe gaan we dit onderzoeken?

De dieptestudies naar ongevallen met brom- en scootmobielen, speed pedelecs en die op 30km/uur-wegen plaatsvinden worden uitgevoerd conform de werkwijze van het SWOV- diepteonderzoek. De dieptestudie naar ongevallen op 30km/uur-wegen is een nieuwe studie. Bij aanvang van deze studie wordt nagegaan welk onderwerp gezien de slachtofferaantallen de meeste aandacht verdient. Vooralsnog wordt gedacht aan snorfietsongevallen in het algemeen of snorfiets-auto-ongevallen.

Voor de studie naar fiets-auto ongevallen gebruikt SWOV de data over 22 fiets-auto-ongevallen die in het kader van SaferWheels zijn verzameld. Deze data worden geanalyseerd op de wijze die het team voor alle SWOV-dieptestudies hanteert en die diepgaander is dan de wijze waarop in SaferWheels ongevallen worden geanalyseerd. De analyse mondt uit in een rapportage met subtypen van fiets-auto ongevallen, hoe deze ontstaan, welke factoren daarbij een rol spelen en met welke maatregelen dergelijke ongevallen in de toekomst voorkomen kunnen worden.

De studie naar motorongevallen start ook met een analyse van data die in het kader van SaferWheels zijn verzameld. Voor dat project zijn gegevens verzameld over 10 motorongevallen die in Nederland plaatsvonden. Die gegevens worden geanalyseerd met de SWOV-methodiek. Aan de hand van de resultaten wordt bepaald of een volwaardige dieptestudie naar motorongevallen nieuwe inzichten zal opleveren en zo ja op welke motorongevallen de studie zich moet richten. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ongevallen met nieuwe motoren: zijn de ongevalstypen hetzelfde als met oudere typen, welke ongevallen komen niet meer voor en zijn er nieuwe aandachtspunten bijgekomen?

De analyse van VOA-methodiek en -rapporten wordt in nauwe samenwerking met de nationale politie uitgevoerd. Zij zorgen voor levering van VOA-rapporten, waarna SWOV een analyse maakt van verschillen en overeenkomsten tussen de rapporten van de verschillende eenheden, een voorstel doet voor harmonisering van VOA-rapporten en een inhoudelijke analyse uitvoert gericht op een aantal nader te bepalen ongevalstypen. Deze analyse is in 2017 gestart en wordt in 2018 afgerond.

Tot welke producten leidt dit project?

Projectonderdeel		Product	Opleverkwartaal
a	Dieptestudie brom- en scootmobielen	Rapport brom- en scootmobielongevallen	Q2

<i>b</i>	<i>Dieptestudie speed-pedelegs</i>	<i>Tussentijds verslag speed-pedelegs 2018</i>	<i>Q4</i>
<i>c</i>	<i>Studie naar fiets-auto ongevallen</i>	<i>Notitie fiets-auto ongevallen o.b.v. SaferWheels</i>	<i>Q2</i>
<i>d</i>	<i>Studie naar motorongevallen</i>	<i>Notitie motorongevallen o.b.v. SaferWheels</i>	<i>Q3</i>
<i>e</i>	<i>Dieptestudie ongevallen 30km/uur-wegen</i>	<i>Tussentijds verslag ongevallen 30km/uur-wegen 2018</i>	<i>Q4</i>
<i>f</i>	<i>VOA methodiek en –data</i>	<i>Notitie VOA methodiek en –data</i>	<i>Q3</i>

S18.16.b Determinanten gedragskeuzes van speed-pedelecrijders

Wat willen we te weten komen via dit onderzoek?

Uit het door SWOV in 2017 uitgevoerde *Naturalistic Cycling* (NC) onderzoek onder speed-pedelecrijders blijkt dat veel speed-pedelecrijders zich niet aan de nieuwe regels hielden. Op 50 km/uur wegen binnen de bebouwde kom met een vrij liggend fietspad werd ruim 22% van de afstand toch nog illegaal op het fietspad afgelegd. Ook bleek dat wanneer illegaal op het fietspad werd gereden, ruim driekwart van de afstand de snelheid boven de 25 km/uur lag en bij 11% van de afstand zelfs boven de 40 km/uur. In het NC-onderzoek van 2017 is niet nader onderzocht welke factoren bij speed-pedelecrijders een rol spelen bij hun keuze om toch illegaal op het fietspad te gaan rijden en wat hun snelheidsgedrag bepaalt. Keuzes hangen af van persoonskenmerken (zowel fysiek als geestelijk), de speed-pedelec waarop gefietst wordt (bijvoorbeeld 350W of 500W), de infrastructuur (bijvoorbeeld de breedte van het fietspad) en dynamische omstandigheden (bijvoorbeeld of er veel of weinig auto's rijden op de rijbaan). Het doel van dit onderzoek is om de determinanten van gedragskeuzes bij speed-pedelecrijders vast te stellen. Hierbij zal voornamelijk gebruik gemaakt worden van reeds door SWOV ingewonnen NC-data uit 2016 en 2017.

Waarom is het voor de samenleving goed om dit te onderzoeken?

Bij de RDW stonden medio 2017 10.000 speed-pedelegs geregistreerd en de verkoopcijfers stijgen. Het lijkt erop dat de speed-pedelec een vast onderdeel van het straatbeeld aan het worden is. In de bestaande infrastructuur passen ze echter niet goed. Gemiddeld rijden ze te snel voor het fietspad en te langzaam voor de weg. De onderlinge verschillen zijn echter groot. Sommige speed-pedelecrijders lijken in hun gedrag meer op bromfietzers en sommigen meer op snorfietzers. Als beantwoord kan worden, waarom dit zo is, is wellicht een meer op maat gerichte maatregel mogelijk. Ook kunnen als het waarom bekend is omtrent keuze van de plaats op de weg en de snelheid, op maat gemaakte trainingen en publiekscampagnes worden ontwikkeld.

Waarom leidt het onderzoek en voor wie?

De resultaten zijn belangrijk voor beleidsmakers. Als meer bekend is waarom speed-pedelecrijders zich op een bepaalde manier gedragen, kunnen er effectieve maatregelen genomen worden op het gebied van infrastructuur, het ontwerp van speed-pedelegs, training, en publiekscampagnes.

Hoe gaan we dit onderzoeken?

Bestaand NC-materiaal zal op nieuwe aspecten geannoteerd worden. Zo kan de drukte op de rijbaan geannoteerd worden. Daarna kan dan bijvoorbeeld geanalyseerd worden of drukte op de rijbaan een rol speelt bij de keuze om illegaal op het fietspad te gaan rijden. Een aantal speed-pedelecrijders die in 2016 aan het NC-onderzoek hebben deelgenomen, hebben opnieuw deelgenomen aan het NC-onderzoek in 2017. In het onderzoek van 2016 dienden de speed-pedelecrijders zich nog aan de regels voor snorfietzers te houden en in het onderzoek van 2017 aan die van bromfietzers. In hoeverre hebben zij hun gedrag aangepast? In de twee NC-onderzoeken is van deelnemers de knijpkracht in beide handen gemeten. Dit is een maat voor de fysieke conditie. Nagegaan zal worden of er een verband is tussen snelheid en fysieke condities. In het NC-onderzoek is nog geen koppeling gemaakt tussen de vragenlijstgegevens en de resultaten van het NC-onderzoek. Is er een verband tussen bijvoorbeeld hoe onveilig speed-pedelecrijders rijden op de rijbaan vinden en hun keuze om toch illegaal op het fietspad te gaan rijden?

Tot welke producten leidt dit project?

Projectonderdeel		Product	Opleverkwartaal
A	<i>Geloofwaardigheid van snelheidslimieten</i>	<i>Rapportage</i>	Q3
B	<i>Determinanten gedragskeuzes van speed-pedelecrijders</i>	<i>Rapportage</i>	Q4
C	<i>NC-data en ND-data ontsluiten voor onderzoek</i>	<i>Bewerkte dataset en tools</i>	Q4

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
SSO-F&I /087
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Postbus 93113
2509 AC Den Haag
Bezuidenhoutseweg 62
T 070 – 317 33 33
F 070 – 320 12 61
E info@swov.nl
I www.swov.nl
KvK 41151387
VAT NL0028.14.663.B.01

ONZE REFERENTIE	S17.21.F
UW KENMERK	5200000750-7
CONTACTPERSOON	10.2.e
PROJECT	S17.21.F
FACTUURNUMMER	17800010
DATUM	12 juli 2017

FACTUUR

Betreft: Leasen speed-pedelec

Huur speed-pedelec

€ 6289,58

Wij verzoeken u het bovenstaande bedrag over te maken op
ABN-AMRO bankrekening 43.00.68.433, IBAN: NL84ABNA0430068433,
BIC: ABNANL2A o.v.v. ons factuurnummer.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aan
SWOV
T.a.v. mevrouw 10.2.e

10.2.e @SWOV.nl

Datum ontvangst: 18-4-2017	
Archiefnr: 170025	Bijlagen:
Te behandelen door: AS	
OZ-nummer: 517.21	
Copie aan: RIG RE	

Bestuurskern
Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid en Weg-
vervoer
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon:
10.2.e

Datum: 18-4-2017

Onderwerp: opdrachtbevestiging leasen speed-pedelec

Geachte mevrouw 10.2.e

Met verwijzing naar uw mail d.d. 1-4-2017, bericht ik u het volgende.

De kosten van het leasen van speed-pedelects, zullen maximaal € 13.636,36,- * bedragen (excl. BTW indien van toepassing) en zijn gespecificeerd in daadwerkelijk gerealiseerde kosten.

U kunt uw factuur o.v.v. het middelenbestedingsnummer en contactpersoon mailen naar het genoemde mailadres.

* Dit bedrag mag niet zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever overschreden worden.

Op deze opdracht zijn de algemene rijksinkoopvoorwaarden (ARIV bij het leveren van producten, ARVODI bij het verrichten van diensten) van toepassing.

Afleveradres: n.v.t.

*) De locatie waar de producten c.q. diensten geleverd moeten worden



Op de factuur dienen de volgende gegevens verplicht vermeld te worden:

Middelenbestedingsnummer 5200000750-7
Contactpersoon (prestatieverklaarder): 10.2.e
Factuuradres : Ministerie van Infrastructuur en Milieu
SSO-F&I /087 (organisatiecode)
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Malladres: ssofacturen@minienm.nl

Bestuurskern
Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid en Weg-
vervoer
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon:
10.2.e

N.B. Deze bevestigingsmail dient te worden toegevoegd aan de factuur.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

namens

10.2.e

Raad van Toezicht memo 174

Bij agendapunt 3 van de 31^e Raad van Toezicht vergadering van
20 september 2017

Onderwerp: Correspondentie

- 3.1 Brief van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van 18 april 2017 betreffende opdrachtbevestiging leasen speed-pedelects
- 3.2 Brief van het Ministerie van IenM van 18 april 2017 betreffende opdrachtbevestiging aanschaf camera's voor speed-pedelec onderzoek
- 3.3 Brief aan het Ministerie van IenM van 25 april 2017, kenmerk EH/HS/175074, betreffende verzoek tot vaststelling van de subsidie 2016
- 3.4 Brief van het Ministerie van IenM van 22 juni 2017, kenmerk IENM/BSK-2017/140806, betreffende subsidievaststelling SWOV 2016
- 3.5 Brief van het Ministerie van IenM van 24 juli 2017, kenmerk IENM/BSK-2017/176508, betreffende compensatie voor de arbeidskosten- en prijsontwikkeling 2017



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aan
SWOV
T.a.v. mevrouw 10.2.e
10.2.e @SWOV.nl

Datum ontvangst:	18-4-2017		
Archiefnr:	170025	Bijlagen:	
Te behandelen door:	AS		
OZ-nummer:	517.21		
Copie aan:	PIG RE		

Bestuurskern
Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid en Weg-
vervoer
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon:
10.2.e

Datum: 18-4-2017

Onderwerp: opdrachtbevestiging leasen speed-pedelec

Geachte mevrouw 10.2.e

Met verwijzing naar uw mail d.d. 1-4-2017, bericht ik u het volgende.

De kosten van het leasen van speed-pedelects, zullen maximaal € 13.636,36,- * bedragen (excl. BTW indien van toepassing) en zijn gespecificeerd in daadwerkelijk gerealiseerde kosten.

U kunt uw factuur o.v.v. het middelenbestedingsnummer en contactpersoon mailen naar het genoemde mailadres.

* Dit bedrag mag niet zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever overschreden worden.

Op deze opdracht zijn de algemene rijksinkoopvoorwaarden (ARIV bij het leveren van producten, ARVODI bij het verrichten van diensten) van toepassing.

Afleveradres: n.v.t.

*) De locatie waar de producten c.q. diensten geleverd moeten worden



Op de factuur dienen de volgende gegevens **verplicht** vermeld te worden:

Middelenbestedingsnummer 5200000750-7

Contactpersoon (prestatieverklaarder): 10.2.e

Factuuradres : Ministerie van Infrastructuur en Milieu
SSO-F&I /087 (organisatiecode)
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Malladres: ssofacturen@minienm.nl

Bestuurskern
Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid en Weg-
vervoer
Plasmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon:
10.2.e

N.B. Deze bevestigingsmail dient te worden toegevoegd aan de factuur.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

namens

10.2.e



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aan
SWOV
T.a.v. mevrouw 10.2.e
10.2.e

Datum ontvangst:	20 APR 2017
Archiefnr:	170028 Bijlagen:
Te behandelen door:	AS
OZ-nummer:	51721
Copie aan:	archief RE P&G

Bestuurskern
Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid en Weg-
vervoer
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon:
10.2.e

Datum: 18-4-2017

Onderwerp: opdrachtbevestiging aanschaf camera's voor speed-pedelec onderzoek.

Geachte mevrouw 10.2.e

Met verwijzing naar uw mail d.d. 18-4-2017, bericht ik u het volgende.

De kosten van de aanschaf camera's voor het speed-pedelec onderzoek, zullen maximaal € 10.359,72,- * bedragen (excl. BTW indien van toepassing) en zijn gespecificeerd in daadwerkelijk gerealiseerde kosten.

U kunt uw factuur o.v.v. het middelenbestedingsnummer en contactpersoon mailen naar het genoemde mailadres.

* Dit bedrag mag niet zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever overschreden worden.

Op deze opdracht zijn de algemene rijksinkoopvoorwaarden (ARIV bij het leveren van producten, ARVODI bij het verrichten van diensten) van toepassing.

Afleveradres: n.v.t.

*) De locatie waar de producten c.q. diensten geleverd moeten worden



Op de factuur dienen de volgende gegevens **verplicht** vermeld te worden:

Middelenbestedingsnummer 5200000750-7

Contactpersoon (prestatieverklaarder): 10.2.e

Factuuradres : Ministerie van Infrastructuur en Milieu

SSO-F&I /087 (organisatiecode)

Postbus 20906

2500 EX Den Haag

Mailadres: ssofacturen@minienm.nl

Bestuurskern
Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid en Weg-
vervoer
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon:
10.2.e

N.B. Deze bevestigingsmail dient te worden toegevoegd aan de factuur.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

namens

10.2.e

Aan de Secretaris-Generaal van het
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw drs. 10.2.e
p/a SSO-F&I servicedesk
Plesmanweg 1 (kamer B01.06)
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Postbus 93113
2509 AC Den Haag
Bezuidenhoutseweg 62
T 070 – 317 33 33
F 070 – 320 12 61
E info@swov.nl
I www.swov.nl
KvK 41151387

ONZE REFERENTIE EH/HS/175074
UW REFERENTIE Subsidieverlening en bevoorschotten Stichting Wetenschappelijk
Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2016, nummer 5000003003
ONDERZOEKSNUMMER
ONDERWERP Verzoek tot vaststelling van de subsidie 2016
DATUM 25 april 2017
DOORKIESNUMMER (070) 317 33 33

Geachte mevrouw 10.2.e

Conform de "Subsidieregeling SWOV 2014" en ter afronding van de jaarcyclus, dient SWOV hiermee de aanvraag in tot subsidievaststelling 2016. Het bedrag van de subsidie 2016 waarvoor wij vaststelling vragen bedraagt € 3.794.784,-.

Ter onderbouwing van dit verzoek tot vaststelling van de subsidie 2016 stuur ik u de volgende stukken:

- Het Financieel Verslag 2016 van SWOV inclusief accountantsverklaring;
- Een overzicht van de budgetten en de realisatie per project inclusief de accountantsverklaring van Deloitte Accountants ten aanzien van de verantwoorde subsidie. Dit overzicht is opgesteld conform de bijlage (xls-file planningstabel) bij Subsidie-aanvraag SWOV activiteitenprogramma 2016 d.d. 1 oktober 2015;
- Een overzicht gesubsidieerde projecten en producten 2016;
- Het activiteitenverslag.

Alle producten zijn conform afspraak en op tijd geleverd. SWOV heeft hieraan meer besteed dan er ten laste van de subsidie kan worden gebracht. Conform de afspraken neemt SWOV dit voor eigen rekening.

Graag verzoeken wij u te besluiten tot vaststelling van de subsidie 2016 van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Hoogachtend,
10.2.e

Dr. P. van der Knaap
Directeur-bestuurder



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
t.a.v. dr. P. van der Knaap
Postbus 93113
2509 AC Den Haag

Datum ontvangst: 27-6-2017	
Archiefnr: 170043	Bijlagen:
Te behandelen door: BV SJ	
OZ-nummer:	
Copie aan: Archief RE	

Datum 22 juni 2017
Betreft subsidievaststelling SWOV 2016

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Afd. Verkeersveiligheid en
Wegvervoer

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

10.2.e

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/140806

Uw kenmerk
EH/HS/175074

Geachte heer Van der Knaap,

Bij brief van 7 december 2015, met kenmerk IENM/BSK-2015/221547, heb ik aan u een subsidie verleend van maximaal € 3.726.905,21 voor de uitvoering van het activiteitenplan 2016. In mijn administratie is de subsidie bekend onder nummer 5000003003.

Met uw brief van 25 april 2017, met bovenvermeld kenmerk, heb ik van u de verantwoording ontvangen alsmede het verzoek tot vaststelling van de subsidie. De verantwoording betreft € 3.859.383,-.

Bij het verzoek tot subsidievaststelling is een verklaring van de accountant welke niet in overeenstemming is met de vereisten van het controleprotocol. Hierbij stel ik vast dat:

- de beroepsgroep voor accountants, het NBA, het voor accountants voorgeschreven verklaringsmodel heeft gewijzigd, en
- in de verklaring is verwezen naar de relevante wet- en regelgeving met betrekking tot deze subsidie en het controleprotocol, en het oordeel van de accountant betrekking heeft op de naleving van deze wet- en regelgeving en het controleprotocol.

In afwijking van het geldende controleprotocol aanvaard ik deze verklaring als geldige verklaring en stel ik de subsidie vast.

Besluit

De uiteindelijke hoogte van het bedrag van de subsidieverlening voor het jaar 2016 inclusief de compensatie van arbeidskostenontwikkeling bepaal ik op € 3.794.783,95 (€ 3.726.905,21 plus de indexatie 2015 en 2016 ten bedrage van respectievelijk € 14.682,35 en € 53.196,39).

Ik stel de subsidie overeenkomstig vast op € 3.794.783,95.

Motivering bij het besluit

Uit de verantwoording blijkt dat de activiteiten waarvoor subsidie is verleend, zijn verricht en dat is voldaan aan de verplichtingen die aan de subsidie verbonden zijn.

Hoe wordt de subsidie afgehandeld?

U hebt al een bedrag van € 3.591.096,57 (€ 3.540.560,00 plus € 50.536,57) aan voorschotten ontvangen. Het verschil tussen het vastgestelde subsidiebedrag en het ontvangen voorschot bedraagt € 203.687,38 (€ 3.794.783,95 minus € 3.591.096,57).

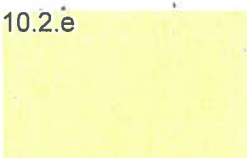
Binnen zes weken na de datum van deze brief maak ik dit verschil, het resterende subsidiebedrag, van € 203.687,38 aan u over op bankrekeningnummer NL84ABNA0430068433, onder vermelding van 5000003003.

Heeft u vragen?

Voor vragen over deze beschikking kunt u contact opnemen met bovenvermelde contactpersoon.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,
10.2.e



Voor nadere informatie over dit besluit kunt u terecht bij de hierboven genoemde contactpersoon. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden een bezwaarschrift indienen tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Infrastructuur en Milieu, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, afdeling Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20901, 2500 EX Den Haag.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de datering;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt.

Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het bezwaarschrift.

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Afd. Verkeersveiligheid en
Wegvervoer

Datum
22 juni 2017

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/140806

Datum ontvangst: 1-8-2017
Achtnr: 170055 Bijlagen:
Te behandelen door: BV-AJ
OZ-nummer:
Copie aan: RE EH HS



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20906 2500 EX Den Haag

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
t.a.v. de heer dr. P. van der Knaap
Postbus 93113
2509 AC Den Haag

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Afd. Verkeersveiligheid
Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

Datum 24 juli 2017
Betreft Compensatie voor de arbeidskosten- en prijsontwikkeling
2017

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/176508

Uw kenmerk

geen

Bijlage(n)
geen

Geachte heer Van der Knaap,

Ingevolge artikel 10 van de Subsidieregeling SWOV 2014 heb ik de bevoegdheid de SWOV te compenseren voor de arbeidskostenontwikkeling van B3-instellingen in de G&G-sector (code 905) en voor de materiële consumptieve overheidsuitgaven (code 3) tot maximaal het bedrag dat wordt verkregen door toepassing van de loon- en prijsbijstellingsbrief van het ministerie van Financiën. Dat ministerie heeft de compensatie voor het jaar 2017 vastgesteld op respectievelijk 2,168% en 1,470%. Ik heb besloten van mijn bevoegdheid gebruik te maken en verleen u derhalve compensatie tot het toegestane maximum.

De SWOV komt voor het jaar 2017 in aanmerking voor compensatie van de loon- en prijsontwikkeling van maximaal € 73.047,46. Dit bedrag bestaat uit een loonkostenstijging van € 56.051,57 en een prijsbijstelling van € 16.995,89.

Van het totale bedrag zal het ministerie 95% oftewel € 69.395,09 uitkeren als voorschot, dit bedrag zal worden overgemaakt op bankrekening 43.00.68.433. De resterende 5% zal het ministerie meenemen in de aanvraag tot subsidievaststelling over het jaar 2017.

Het maximumbedrag van de subsidie voor het jaar 2017 komt met deze indexatie op € 3.867.831,41 (prijsspeil 2017). Het bedrag van de loon- en prijscomponent in de subsidie voor 2017 bedraagt respectievelijk € 2.641.456,32 en € 1.173.178,70.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE DIRECTEUR-GENERAAL BEREIKBAARHEID,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
SSO-F&I /087
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Postbus 93113
2509 AC Den Haag
Bezuidenhoutseweg 62
T 070 – 317 33 33
F 070 – 320 12 61
E info@swov.nl
I www.swov.nl
KvK 41151387
VAT NL0028.14.663.B.01

ONZE REFERENTIE	S17.21.F
UW KENMERK	5200000750-7
CONTACTPERSOON	10.2.e
PROJECT	S17.21.F
FACTUURNUMMER	17800011
DATUM	12 juli 2017

FACTUUR

Betreft: Leasen speed-pedelec (deel 2)

Huur speed-pedelec 10 juni – 9 juli

€ 6289,58

Wij verzoeken u het bovenstaande bedrag over te maken op
ABN-AMRO bankrekening 43.00.68.433, IBAN: NL84ABNA0430068433,
BIC: ABNANL2A o.v.v. ons factuurnummer.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aan
SWOV
T.a.v. mevrouw 10.2.e
10.2.e @SWOV.nl

Datum ontvangst: 18-4-2017	
Archiefnr: 170025	Bijlagen:
Te behandelen door: AS	
OZ-nummer: 517.21	
Copie aan: RLG RE	

Bestuurskern
Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid en Weg-
vervoer
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon:
10.2.e

Datum: 18-4-2017

Onderwerp: opdrachtbevestiging leasen speed-pedelec

Geachte mevrouw 10.2.e

Met verwijzing naar uw mail d.d. 1-4-2017, bericht ik u het volgende.

De kosten van het leasen van speed-pedelecs, zullen maximaal € 13.636,36,- * bedragen (excl. BTW indien van toepassing) en zijn gespecificeerd in daadwerkelijk gerealiseerde kosten.

U kunt uw factuur o.v.v. het middelenbestedingsnummer en contactpersoon mailen naar het genoemde mailadres.

* Dit bedrag mag niet zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever overschreden worden.

Op deze opdracht zijn de algemene rijksinkoopvoorwaarden (ARIV bij het leveren van producten, ARVODI bij het verrichten van diensten) van toepassing.

Afleveradres: n.v.t.

*) De locatie waar de producten c.q. diensten geleverd moeten worden



Op de factuur dienen de volgende gegevens **verplicht** vermeld te worden:

Middelenbestedingsnummer 5200000750-7
Contactpersoon (prestatieverklaarder): 10.2.e
Factuuradres : Ministerie van Infrastructuur en Milieu
SSO-F&I /087 (organisatiecode)
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
Mailadres: ssofacturen@minienm.nl

Bestuurskern
Directoraat-Generaal
Bereikbaarheid
Verkeersveiligheid en Weg-
vervoer
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon:
10.2.e

N.B. Deze bevestigingsmail dient te worden toegevoegd aan de factuur.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
namens
10.2.e



SWOV-programma 2019

**conceptversie
31 augustus 2018**

S19.01.E Dieptestudie naar ongevallen met speed-pedelecs

Wat willen we te weten komen via dit onderzoek?

Met deze studie gaan we na welke factoren een rol spelen bij het ontstaan en de afloop van ongevallen met speed-pedelecs. De dataverzameling voor deze studie wordt in 2019 afgerond. In 2020 worden de resultaten gerapporteerd.

Waarom is het voor de samenleving goed om dit te onderzoeken?

De studie naar ongevallen met speed-pedelecs is in 2017 gestart vanwege de introductie van de speed-pedelec als nieuw type langzaam gemotoriseerd verkeer. Bij een toenemend aantal van dergelijke voertuigen in het Nederlandse verkeer is het goed te weten of deze voertuigen tot nieuwe ongevalstypen leiden, welke factoren een rol spelen bij het ontstaan van deze ongevallen en welk letsel de betrokkenen oplopen.

Waar toe leidt het onderzoek en voor wie?

Met dit onderzoek krijgen we meer inzicht in het type ongevallen dat met speed-pedelecs voorkomt, de rol die de rijsnelheid en de positie op de weg daarbij spelen, en het type letsel dat het gevolg is. Daarmee is de kennis te gebruiken door het ministerie van I&W, belangenorganisaties als ANWB, en brancheorganisaties zoals BOVAG en RAI, voertuigfabrikanten, VNG en de diverse wegbeheerders.

Hoe gaan we dit onderzoeken?

Het betreft hier een dieptestudie die wordt uitgevoerd conform de werkwijze van het SWOV-team voor diepteonderzoek. Dat betekent dat een multidisciplinair onderzoeksteam gedetailleerde informatie verzamelt over alle aspecten van een bepaald type ongeval: de ongevalslocatie, de betrokken verkeersdeelnemers, hun voertuigen en het letsel dat de betrokkenen hebben opgelopen. Daarmee komt informatie beschikbaar over het bestudeerde type ongeval die tot dan toe niet voorhanden was, enerzijds doordat de politie niet alle verkeersongevallen (als zodanig) registreert en anderzijds doordat de politie niet alle ongevalstypen even diepgaand onderzoekt.

Tot welke product leidt dit onderzoek?

Tussentijds verslag	Q4
---------------------	----

Van: 10.2.e [DGB](#)
Aan: 10.2.e [DGB](#); 10.2.e [- DGB](#); 10.2.e [\(WVL\)](#)
Onderwerp: FW: aanbieding rapporten R-2017-13
Datum: maandag 18 september 2017 11:28:22

11.1

Van: 10.2.e [@swov.nl](#)
Verzonden: maandag 18 september 2017 10:24
Aan: 10.2.e [- DGB](#); 10.2.e [- DGB](#)
Onderwerp: Fwd: aanbieding rapporten R-2017-13
 Ter info ook aan jullie.
 Met groet,
 10.2

10.2.e

SWOV Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
 Bezuidenhoutseweg 62 | 2594 AW | Den Haag
 10.2.e [www.swov.nl](#)

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 10.2.e [@swov.nl](#)>
Datum: 18 september 2017 10:09:06 CEST
Aan: "10.2.e" [@minienm.nl](#)>
Kopie: 10.2.e [@swov.nl](#)>, 10.2.e [@swov.nl](#)>
Onderwerp: Antw.: aanbieding rapporten R-2017-13

Goedemorgen 10.2

11.1

Met groet!

10.2

Van: 10.2.e [- BSK](#) 10.2.e [@minienm.nl](#)
Verzonden: dinsdag 12 september 2017 08:05
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: aanbieding rapporten R-2017-13
Dank!

Van: 10.2.e [@swov.nl](#)
Verzonden: maandag 11 september 2017 17:21
Aan: 10.2.e [- BSK](#) 10.2.e [@minienm.nl](#)>
Onderwerp: Fwd: aanbieding rapporten R-2017-13
 Beste 10.2.
 Zie bijgaand, ook vast rechtstreeks aan jou.

Donderdag a.s. hebben we met 10.2.e en andere partijen nog overleg over een zo goed mogelijke landing volgende week.

Met groet!

10.2

----- Doorgestuurd bericht -----

Van: 10.2.e @swov.nl>

Datum: 11 sep. 2017 4:51 p.m.

Onderwerp: aanbidding rapporten R-2017-13

Aan: 10.2.e @minienm.nl

Cc:

10.2.e @minienm.nl, 10.2.e @minienm.nl, 10.2.e @minienm.nl, 10.2.e

@SWOV.nl>, 10.2.e

@swov.nl>, 10.2.e

@swov, 10.2.e

@swov.nl>, 10.2.e

@swov.nl>, 10.2

@swov.nl>, 10.2.e

@swov.nl, 10.2.e

.e

@swov, 10.2.e

@swov.nl>

Geachte heer 10.2.e

In de bijlage vindt u twee rapporten van een onderzoek dat SWOV onlangs heeft afgerond (SWOV-project S17.21f). Het betreft:

- R-2017-13 **Speed-pedelec op de rijbaan - Eerste praktijkonderzoek naar gedragseffecten** plus het bijbehorende achtergrondrapport
- R-2017-13A **Speed-pedelecs op de rijbaan: observatieonderzoek - Eerste praktijkonderzoek naar gedragseffecten in relatie tot veiligheid en doorstroming**

Conform de geldende subsidieregeling willen wij u bij dezen informeren over de resultaten van dit onderzoek.

De rapporten gaan vergezeld van een aanbiedingsbrief aan de minister van Infrastructuur en Milieu (eveneens in de bijlage).

10.2.e

Communicatie SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

10.2.e

@swov.nl

| <http://www.swov.nl>



Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Speed-pedelec: ontwikkelingen?
Datum: vrijdag 25 augustus 2017 09:30:43

Hoi 10.2,

Ter info:

Deze heb je waarschijnlijk al gezien, maar door de zin "*Het lijkt ons belangrijk om hier landelijk eenduidig en uniform mee om te gaan*" heb ik nog even nagevraagd wie de afzender is van het standpunt.

> Het is geen landelijk beleid, maar de BABW-adviseurs van Zeeland, West Brabant hebben dit standpunt ingenomen voor wat betreft de advisering als onder G11 met een onderbord de Speed-Pedelec zou worden toegelaten.

11.1

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e @waalwijk.nl

Verzonden: maandag 21 augustus 2017 09:53

Aan: 10.2.e @gemeente-oldambt.nl>;
 10.2.e @almelo.nl>; 10.2.e
 @s-hertogenbosch.nl>; 10.2.e @barneveld.nl>;
 'gj.dalhuisen@lelystad.nl' <gj.dalhuisen@lelystad.nl>; 'a.damen@venlo.nl' <a.damen@venlo.nl>;
 10.2.e @apeldoorn.nl>; 10.2.e
 utrecht.nl>; 10.2.e s@crow.nl>; 10.2.e
 @breda.nl>; 10.2.e @zwolle.nl>;
 10.2.e @alkmaar.nl>; 10.2.e
 @bergenopzoom.nl>; 10.2.e @denhaag 10.2.e
 @waalwijk.nl>; 10.2.e @enschede.nl>;
 10.2.e @zaanstad.nl>; 10.2.e @assen.nl>;
 10.2.e @ groningen.nl>; 10.2.e
 @almere.nl>; 10.2.e @geldermalsen.nl>;
 10.2.e @rotterdam.nl>; 10.2.e
 @middelburg.nl>; 10.2.e @tilburg.nl>;
 10.2.e @leeuwarden.nl>;
 10.2.e @amsterdam.nl>;
 10.2.e @maastricht 10.2.e
 @zutphen.nl>

Onderwerp: FW: Plaats op de weg Speed-Pedelec

Goedendag IVW-collega's,

Naar ik meen is er de afgelopen periode een aantal berichten gedeeld betreffende speed-pedelegs.

Onderstaand bericht heeft daar ook betrekking op.

Vandaar dat ik er goed aan meen te doen ook deze onder jullie aandacht te brengen.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: maandag 21 augustus 2017 7:55

Onderwerp: Plaats op de weg Speed-Pedelec

Beste collegae en dames/heren verkeerskundigen,

Naar aanleiding van het nieuwe fenomeen "Speed-Pedelec", is er door de politie-verkeersadvisering een standpunt ingenomen.

We gaan ons houden aan de huidige geldende wetgeving.

Belangrijkste feiten :

Een Speed-Pedelec is een elektrisch vervoermiddel dat niet is begrensd op 25km/u. Daardoor is het voor de wet geen elektrisch-ondersteunde fiets, maar een **bromfiets**.

Wettelijk een bromfiets, ergo ook de Speed-Pedelec:

Helmplicht (bromfietshelm of Speed-Pedelec-helm)

AM rijbewijs

WA verzekering

Kentekenplaat (geel) en kentekencard

Plaats op de weg / snelheid;

Maximumsnelheid: Rijbaan 45km/u

Fiets/bromfietspad: buiten bebouwde kom 40km/u

Fiets/bromfietspad: binnen bebouwde kom 30km/u

Niet op het fietspad! (bord G11)

Het lijkt ons belangrijk om hier landelijk eenduidig en uniform mee om te gaan. Afwijkende lokale constructies vinden wij niet in het belang van de verkeersveiligheid om maar niet te spreken over lokaal “gedogen”. De Politie heeft hiervoor de discretionaire bevoegdheid (Politieagent kan zelf per geval een afweging maken of hij wel of niet handhaaft).

Zo kunnen wij ons in voorkomende omstandigheden voorstellen, dat bestuurder Speed-Pedelec niet direct wordt bekeurd, als hij met gepaste snelheid toch gebruikmaakt van fietspad als de rijbaan op dat moment een gevaar vormt. Dit is echter ter beoordeling aan de opsporingsambtenaar, n.a.v. de omstandigheden op dat moment.

De bestuurder kan ook op voorhand rekening houden met zijn routekeuze door de voor hem/haar gevaarlijke route te mijden.

Concreet: **We gaan de Speed-Pedelec niet gedogen op het fietspad.** Het toestaan van de Speed-Pedelec d.m.v. onderbord (art. 8 lid 2 onder e BABW) zal door ons in principe negatief worden geadviseerd. Dit omdat de snelheidsverschillen te hoog zijn en in strijd is met het Duurzaam Veilig-principe. Bijkomend probleem is, dat je een dergelijke fiets niet hoort aankomen. Het maximaliseren van snelheid is praktisch nauwelijks handhaafbaar. Mede namens het team Politie-verkeersadvisering Zeeland, West-Brabant;

10.2.e

10.2.e -verkeersadviseur 10.2.e

Politie Zeeland, West-Brabant | Districtsbureau Tilburg, 10.2.e | Ringbaan Zuid 498A, 5026 PA Tilburg | M 10.2.e
| T 0900 – 8844



Disclaimer

"De inhoud van dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Meer informatie over onze voorwaarden rondom elektronische dienstverlening kunt u [hier](#) lezen."



Disclaimer

"De inhoud van dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Meer informatie over onze voorwaarden rondom elektronische dienstverlening kunt u [hier](#) lezen."

Van: 10.2.e

Verzonden: maandag 21 augustus 2017 11:44

Aan: 10.2.e @minienm.nl'

Onderwerp: Speed-pedelec: ontwikkelingen?

Hoi 10.2,

11.1

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e [DCO](#)
Aan: 10.2.e [- DGB](#)
Onderwerp: RE: toolkit: ontmoet de speed-pedelec
Datum: dinsdag 5 september 2017 10:49:53

Doe ik!

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e) - DGB
Verzonden: vrijdag 1 september 2017 15:45
Aan: 10.2.e - DCO 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: FW: toolkit: ontmoet de speed-pedelec

Hi 10.2.

11.1

Groet, 10.

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - HBJZ
Verzonden: maandag 28 augustus 2017 10:15
Aan: 10.2.e DGB <10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: toolkit: ontmoet de speed-pedelec

Hoi 10.2

11.1

Vanmiddag reageer ik op je andere mail.

Groet,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: vrijdag 25 augustus 2017 13:03
Aan: 10.2.e HBJZ 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: FW: toolkit: ontmoet de speed-pedelec

Hi 10.2.e

11.1

Groet, 10.

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e [@fryslan.frl](#)
Verzonden: donderdag 24 augustus 2017 13:52
Aan: 10.2.e DGB <10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: toolkit: ontmoet de speed-pedelec

10.2

11.1

Met vriendelijke groet,
10.2.e

10.2.e OVVF en ROF
058 2925467 10.2.e
10.2.e @fryslan.frl

Tweebaksmarkt 52 (bezoekadres)
Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden
www.rof.frl

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: donderdag 24 augustus 2017 13:00
Aan: 10.2.e @fryslan.frl>
Onderwerp: RE: toolkit: ontmoet de speed-pedelec

Hi 10.2.

11.1

Ik stuur jouw tekst even door naar onze jurist en laat je weten. Kunnen we daarna samen richting CBR en/of politie.
Je hoort zsm van me.
Groet, 10.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e @fryslan.frl 10.2.e @fryslan.frl>>
Datum: donderdag 24 aug. 2017 11:56 AM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl<10.2.e @minienm.nl>>
Onderwerp: RE: toolkit: ontmoet de speed-pedelec

10.2. 11.1

11.1

Met vriendelijke groet,
10.2.e

10.2.e OVVF en ROF
058 2925467 10.2.e
@fryslan.frl

Tweebaksmarkt 52 (bezoekadres)
Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden
www.rof.frl<<http://www.rof.frl>>

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl]

Verzonden: donderdag 24 augustus 2017 11:01

Aan: 10.2.e @fryslan.frl>

Onderwerp: RE: toolkit: ontmoet de speed-pedelec

Hi 10.2.

11.1

Groet, 10.

De fietsstrook is in artikel 1 van het RVV als volgt gedefinieerd: "door doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte van de rijbaan waarop afbeeldingen van een fiets zijn aangebracht;"

Andere bestuurders dan fietsers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig mogen fietsstroken met doorgetrokken strepen niet gebruiken (artikel 10, lid 2 RVV).

De toelichting op deze bepaling luidt: "De verandering van de plaats op de weg betekent ook dat fietsstroken voortaan uitsluitend bedoeld zijn voor gebruik door fietsers, snorfietsers en bestuurders van invaliden voertuigen en dat de bromfietser niet langer gebruik mag maken van een fietsstrook met doorgetrokken streep. Artikel 10<<https://www.navigators.nl/document/openCitation/%20id5932c0ac447762670310866ace9edfc2>>, tweede lid, is in verband hiermede gewijzigd. Voor bromfietzers gelden wat dit betreft dezelfde regels als voor bestuurders van andere voertuigen, namelijk dat zij gebruik maken van de overige rijstrook of rijstroken en dat zij daarbij zoveel mogelijk rechts houden. Wordt de fietsstrook afgescheiden door een onderbroken streep dan kan deze zonodig ook door andere bestuurders, waaronder bromfietzers, gebruikt worden. " Wat voor de bromfiets geldt, geldt natuurlijk ook voor de Speed-pedelec.

Een fietssuggestiestrook heeft geen fietssymbol en ook geen juridische status.

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com<<http://www.blackberry.com>>)

Van: 10.2.e @fryslan.frl<10.2.e @fryslan.frl>>

Datum: donderdag 24 aug. 2017 10:03 AM

Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl> 10.2.e @minienm.nl>>

Onderwerp: RE: toolkit: ontmoet de speed-pedelec

Hoi 10.2

11.1

groet,
10.2.e

10.2.e OVVF en ROF

058 2925467 10.2.e

@fryslan.frl<<mailto:s.i.vandermeulen@fryslan.frl>>

[cid:973374311@18062010-2F62]
Tweebaksmarkt 52 (bezoekadres)
Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden
www.rof.frl<<http://www.rof.frl>>

Van: 10.2.e - DGB [10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: dinsdag 22 augustus 2017 14:31
Aan: 10.2.e @bovag.nl>; 10.2.e DCO 10.2.e @minienm.nl>;
10.2.e @politie.nl' 10.2.e @politie.nl>; 10.2.e @politie.nl)
10.2.e @politie.nl>; 10.2.e @fietsersbond.nl) 10.2.e @fietsersbond.nl>; 10.2.e
@rdw.nl) 10.2.e @rdw.nl>; 10.2.e @fietsersbond.nl>; 10.2
@raivereniging.nl>; 10.2.e @raivereniging.nl) .e
10.2.e @raivereniging.nl>; 10.2.e @crow.nl>; 10.2.e
@crow.nl>; 10.2.e @ gelderland.nl>; 10.2.e
@vvn.nl) 10.2.e @vvn.nl>; 10.2.e @vvn.nl) <10.2.e @vvn.nl>;
10.2.e @fietsersbond.nl)
10.2.e @fietsersbond.nl>; 10.2.e @pzh.nl) 10.2.e @pzh.nl>; 10.2.e
@VNG.NL>; 10.2.e @IPO.NL>; 10.2.e @anwb.nl)
10.2.e @anwb.nl>; 10.2.e @anwb.nl) 10.2. @anwb.nl>; 10.2.e
@fietsersbond.nl) 10.2.e @fietsersbond.nl>; 10.2.e @amersfoort.nl)
10.2.e @amersfoort.nl>; 10.2.e @stadsregioamsterdam.nl)
10.2.e @stadsregioamsterdam.nl>; 10.2.e @drenthe.nl) 10.2.e @drenthe.nl>; 10.2.e
@provinciegroningen.nl>; 10.2.e @fryslan.frl>;
10.2.e @mrdh.nl>; 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e @utrecht.nl; 10.2.e
@overijssel.nl>; 10.2.e @zwolle.nl>

Onderwerp: RE: toolkit: ontmoet de speed-pedelec

Beste mensen,

Het materiaal is bedoeld om mensen te informeren over het fenomeen speed-pedelec. Nog niet iedereen kent of herkent de speed-pedelec. Wij krijgen hier vragen over en van andere organisaties kregen wij dezelfde signalen.

Hartelijke groet, 10.

Ministerie Infrastructuur en Milieu

10.2.e @minienm.nl>

Senior Beleidsadviseur - Team Verkeersveiligheid - DG Bereikbaarheid

VANAF 22 JUNI 2017 IS ONS NIEUWE BEZOEKADRES RIJNSTRAAT 8 2515 XP DEN HAAG

Ik werk niet op woensdag.

Van: 10.2.e @bovag.nl]

Verzonden: woensdag 19 juli 2017 20:43

Aan: 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e
@minienm.nl>; 10.2.e
@politie.nl>; 10.2.e

politie.nl>; 10.2.e

@fietsersbond.nl>; 10.2.e

@rdw.nl>; 10.2.e

@fietsersbond.nl>; 10.2.e

@raivereniging.nl>; 10.2.e

10.2.e

@raivereniging.nl>; 10.2.e
@crow.nl>; 10.2.e
@crow.nl>; 10.2.e
@ gelderland.nl>; 10.2.e
@vvn.nl>; 10.2.e
@vvn.nl>;

10.2.e

@fietsersbond.nl>; 10.2.e
@pzh.nl>;

10.2.e

@VNG.NL>; 10.2.e
@IPO.NI>; 10.2.e

10.2.e

@anwb.nl>;
@anwb.nl>; 10.2.e

@fietsersbond.nl>; 10.2.e

@amersfoort.nl>; 10.2.e

stadsregioamsterdam.nl>; 10.2.e

@drenthe.nl>; 10.2.e

@provinciegroningen.nl>; 10.2.e

@fryslan.nl>; 10.2.e

@mrdh.nl>;

10.2.e

@utrecht.nl>;

10.2.e

@utrecht.nl>; 10.2.e

@overijssel.nl>; 10.2.e

@ zwolle.nl>>

Onderwerp: RE: toolkit: ontmoet de speed-pedelec

Beste 10.2.

Aangezien we nog in afwachting zijn van het SWOV-onderzoek naar de plaats op de weg voor de speed pedelec (nu rijbaan dus), er nogal wat maatschappelijke discussie daarover is, en er dus nog een kans is dat die plek op de weg aangepast gaat worden (hetgeen veel belangenorganisaties en wellicht ook politieke partijen zien gebeuren): Zijn deze uitingen nu misschien iets te voorbarig?

Groeten,

10.2.e

BOVAG

Van: 10.2.e

@minienm.nl>

Verzonden: 19-7-2017 13:34

Aan: 10.2.e

- DGB<10.2.e

@minienm.nl>; 10.2.e

@politie.nl'<10.2.e

@politie.nl>; 10.2.e

@politie.nl>; 10.2.e

@rdw.nl> 10.2.e

@rdw.nl>; 10.2.e

@fietsersbond.nl>; 10.2.e

@raivereniging.nl>; 10.2.e

@raivereniging.nl>; 10.2.e

@crow.nl>; 10.2.e

@crow.nl>; 10.2.e

@ gelderland.nl>; jc 10.2.e

@vvn.nl>; 10.2.e

@vvn.nl>; 10.2.e

@bovag.nl>; 10.2.e

@fietsersbond.nl>; 10.2.e

@pzh.nl>; 10.2.e

@VNG.NL>; 10.2

@IPO.NI>; 10.2.e

@anwb.nl>;

10.2.e

@anwb.nl>; 10.2.e

@fietsersbond.nl>; 10.2.e

@amersfoort.nl>; 10.2.e

10.2.e @stadsregioamsterdam.nl>;10.2.e @drenthe.nl>;
10.2.e @provinciegroningen.nl>; 10.2.e
@fryslan.nl)<m10.2.e @fryslan.nl>; 10.2.e
@mrdh.nl>; c.rodenburg@utrecht.nl<mailto:c.rodenburg@utrecht.nl>;
10.2.e @utrecht.nl>; 10.2.e
@overijssel.nl>; 10.2.e @zwolle.nl>

Onderwerp: toolkit: ontmoet de speed-pedelec

Hallo allen,

Zoals vorige week door 10.2.e al aangekondigd kom ik bij jullie op de lijn voor de toolkit: ontmoet de speed-pedelec.

De toolkit wordt de komende tijd nog aangevuld met vlogs en banners. Op dit moment vinden jullie er: Infographics, animaties en uitingen voor twitter

Om in de toolkit in te loggen hebben jullie de volgende informatie nodig:

Url: <http://ministerie.epona.nl/toolboxspeedpedelec>

Partner account:

Gebruikersnaam: 10.2.g

Wachtwoord: 10.2.g

Als het niet lukt, of als jullie vragen hebben, kunnen jullie bij mij terecht.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e

Corporate communicatieadvies

Directie Communicatie

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag | Kamer B02.02 Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T 070 456 7930

M 10.2.e

10.2.e @minvenw.nl>

<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm>

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n).

Indien u het bericht bij vergissing ontving, dan verzoeken wij u de zender hiervan in kennis te stellen, het bericht te vernietigen, de inhoud niet te gebruiken en het bericht niet verder te verspreiden. Het bericht - dat overigens met zorg is samengesteld, maar waar verder geen rechten aan kunnen worden ontleend - kan namelijk vertrouwelijke informatie bevatten.

<< Disclaimer >>

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.
Provincie Fryslân

Oan dit berjocht kinne gjin rjochten ûntliend wurde.
Provinsje Fryslân

<< Disclaimer >>

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.
Provincie Fryslân

Oan dit berjocht kinne gjin rjochten ûntliend wurde.
Provinsje Fryslân

<< Disclaimer >>

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.
Provincie Fryslân

Oan dit berjocht kinne gjin rjochten ûntliend wurde.
Provinsje Fryslân

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e [DGB](#)
Cc: 10.2.e
Onderwerp: RE: Question from Denmark regarding classification of speed pedelecs
Datum: donderdag 1 maart 2018 08:36:02

Dag 10.2.e ,

DK was blij met de toelichting. In haar reactie vermeldde ze ook iets over de situatie in DK:

- slechts ca. 50(!) geregistreerde speed-pedelecs
- huidige regelgeving is als in NL (maar ze hebben nog niet zoiets als onze NTA 8776, maar daar staan ze wel positief tegenover)
- aanleiding van het voorstel is enkel dat de sp wordt gezien als mobiliteitsoplossing (maar tot voor kort heeft er nergens een discussie plaatsgevonden over de sp)
- ze ziet zeker meerwaarde in kennisuitwisseling, maar dat verwoordde zij als "ik hoop dat we weer contact kunnen opnemen bij vervolgvragen?" 11.1

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e @minienm.nl]

Verzonden: dinsdag 27 februari 2018 13:03

Aan: 10.2.e

Onderwerp: RE: Question from Denmark regarding classification of speed pedelecs

Hoi,

11.1 Speedpedelec IS een L1e-B omdat het aan die EU definitie voldoet in de 168/2013. Kortom: Het IS een bromfiets. Volgens de 2006/126 MOET je daarvoor een rijbewijs AM hebben en MOET je daar 16 jaar voor zijn. Als DK dat anders wil (geen rijbewijs of jonger dan 16) moeten we de Europese regels aanpassen. Nationaal mag je plek op de weg en max snelheid kiezen en eventueel ontheffen van de helmplicht. Wat WEL kan is dus de speedpedelec (net als de snorfiets-ook zo'n succesnummer ☺) als bijzondere 'subcategorie' bromfiets aanmerken, zodat de speedpedelec op het fietspad mag en daar bijv. geen helm op hoeft. Registratie c.q. kentekening is overigens NIET EU-verplicht, maar omdat een rijbewijs wel verplicht is moet de politie de rijbewijs-plichtige fietsen makkelijk kunnen onderscheiden van niet-rijbewijsplichtige fietsen, en daarvoor is een kenteken wel ideaal.

11.1

11.1

Groet, 10.2.e

.....
Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

M 10.2.e

Ik werk niet op vrijdag.

Van: 10.2.e @crow.nl]

Verzonden: dinsdag 27 februari 2018 08:49

Aan: 10.2.e DGB <10.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: FW: Question from Denmark regarding classification of speed pedelecs

Dag 10.2.e ,

We zien elkaar morgen, maar ik kreeg gisteren een interessante vraag vanuit Denemarken over de doorwerking van de Europese verordening naar nationale regelgeving. Zie onder.

11.1

Kun jij meedenken?

Het is toch zo dat het antwoord op vraag 1, ja is? Maar vraag 2 kan toch helemaal niet? 11.1

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e .dk]

Verzonden: maandag 26 februari 2018 11:53

Aan: 10.2.e @crow.nl>

Onderwerp: Question from Denmark regarding classification of speed pedelecs

Urgentie: Hoog

Dear 10.2.e

I have found your name as an co-author of this document:

http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Notitie_Speed-pedelec_wordt_bromfiets_dec_2016.pdf

I hope you can help me with a rather urgent matter - or guide me to a person in the Netherlands, that can. I will be extremely grateful for that.

The background for my enquiry: In Denmark, a new political proposal is aiming at changing the status of speed pedelecs **away** from moped45 (bromfiets). Today speed pedelecs are regarded as bromfietsen in Denmark.

The Danish proposal is: To remove requirements of driving license, remove requirements of registration plate, lowering the age limit to 15, and allow speed pedelecs on all bike paths. In other words, classify a speed pedelec (45 km/h) as a "light electric vehicle" (L1e), and not as snorfiets or bromfiets, in the traffic law.

In the Danish Road Safety Council we are rather concerned about this, and furthermore, we suspect that this will not even be legal, according to the EU legislation.

I know that the regulations in the Netherlands changed by 1st January 2017, so that speed pedelecs now are classified as bromfietsen in stead of snorfietsen. ALL the Dutch documents I have found on this matter (including the document from CROW), refer to EU legislation as the background for the new Dutch regulation.

So my questions are:

1. **Is a speed pedelec, that can give motor assistance up to 45 km/t - according to the EU legislation (168/2013/EG) - pr. definition a two wheeled moped sub class L1e-B?**

2. **Or can a country decide otherwise and class it a level higher as just "L1e"?**

Thank you very much in advance for your help!

Met vriendelijke groeten

10.2.e

Special advisor

The Danish Road Safety Council

10 @sikkertrafik.dk

10.2.e

PS. I read Dutch, so if you have links to webpages in Dutch, that describe the matter, it is no problem for me. I will also be happy to call you instead, if it is easier for you.

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



10.2.e

10.2.e





10.2.e











10.2.e

10

e







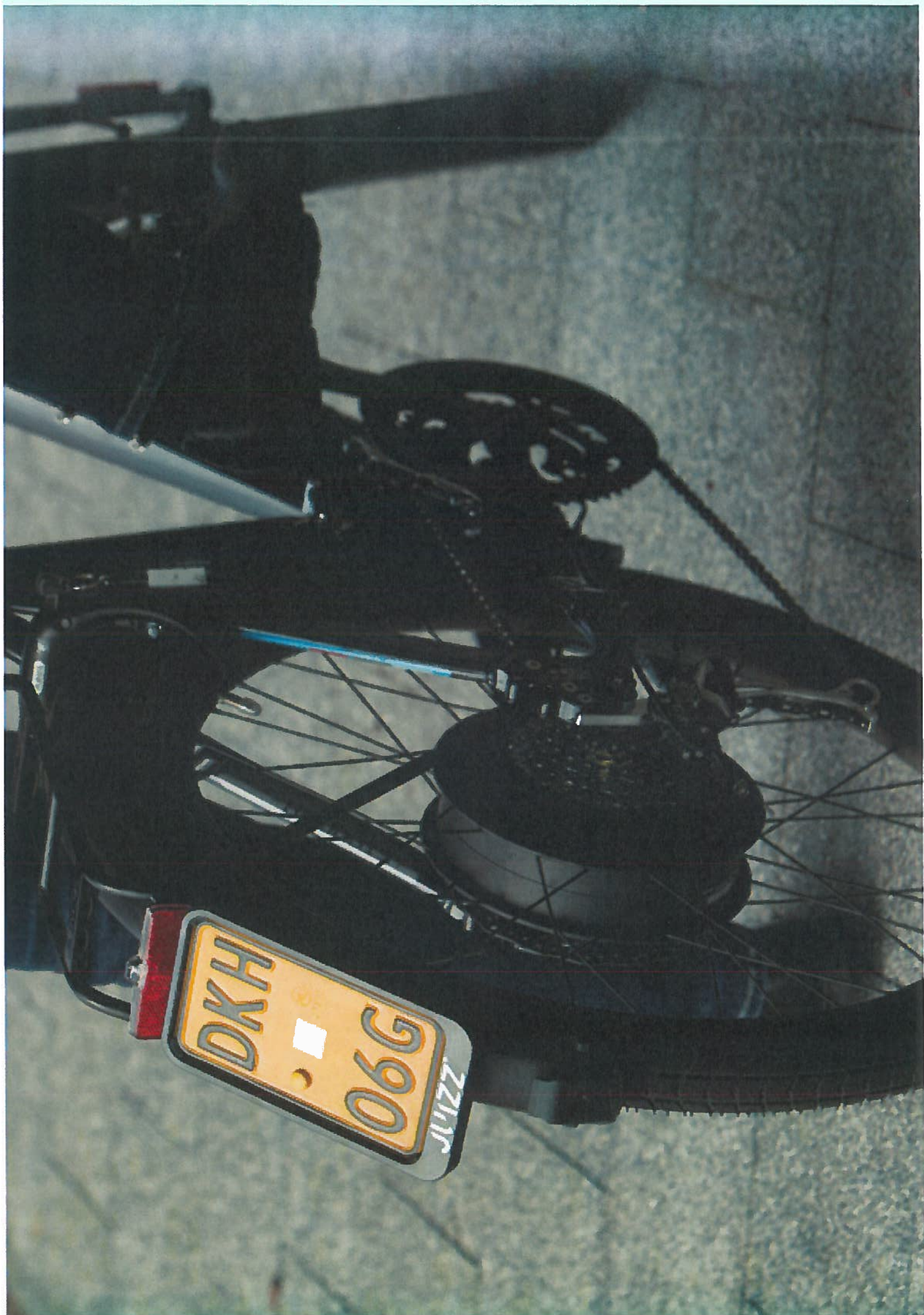




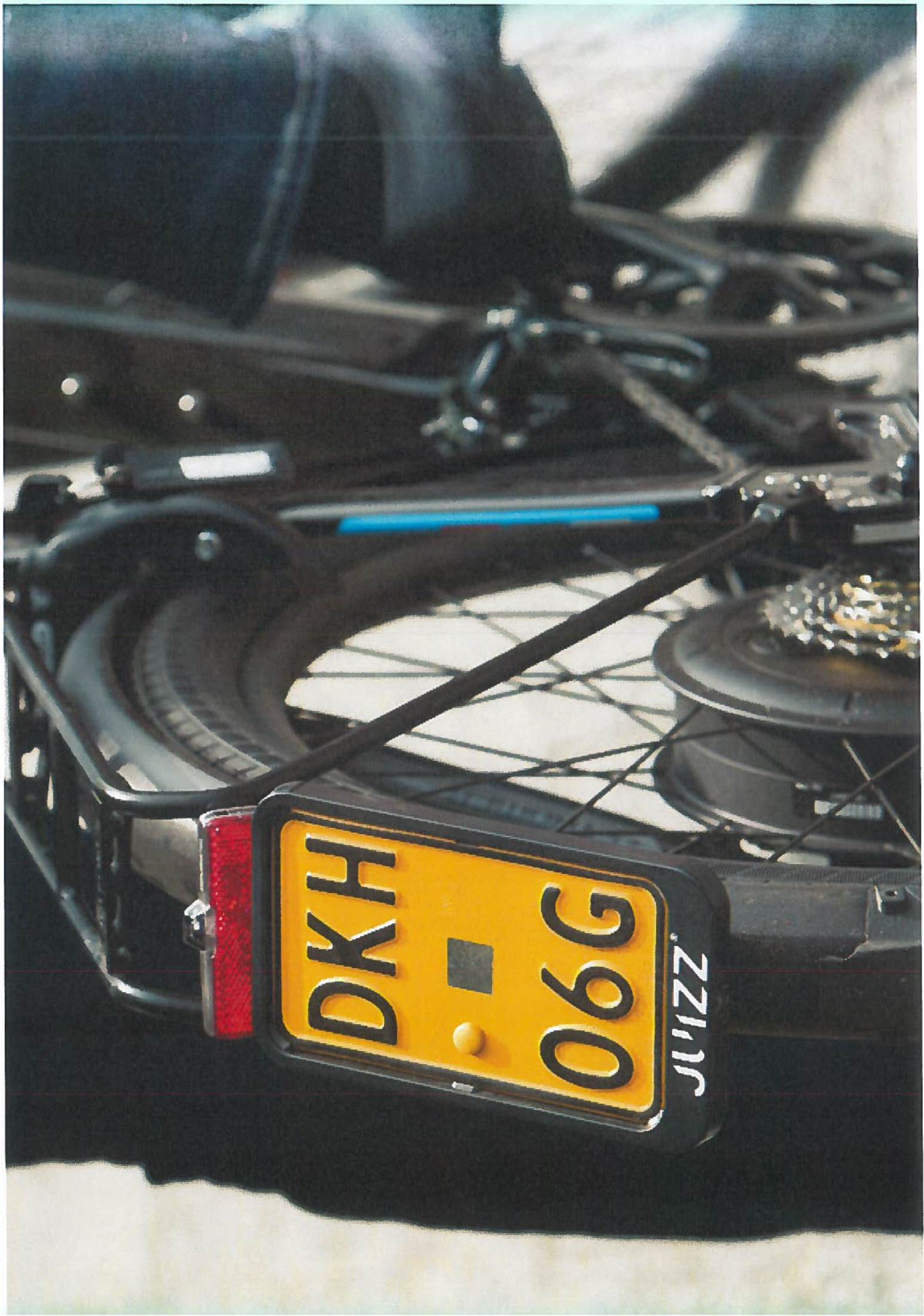


















10.2.e

10.2.e





10.2.e







10.2.e



10.2
e



10.2.e











10.2 e

88-GKG-1



10.2.e







10.2.e



10.2.e











10.2.e



10.2.e







10.2.e



10.2.e

















auto te gas



uitgezond
bicycle icon motorcycle icon

P

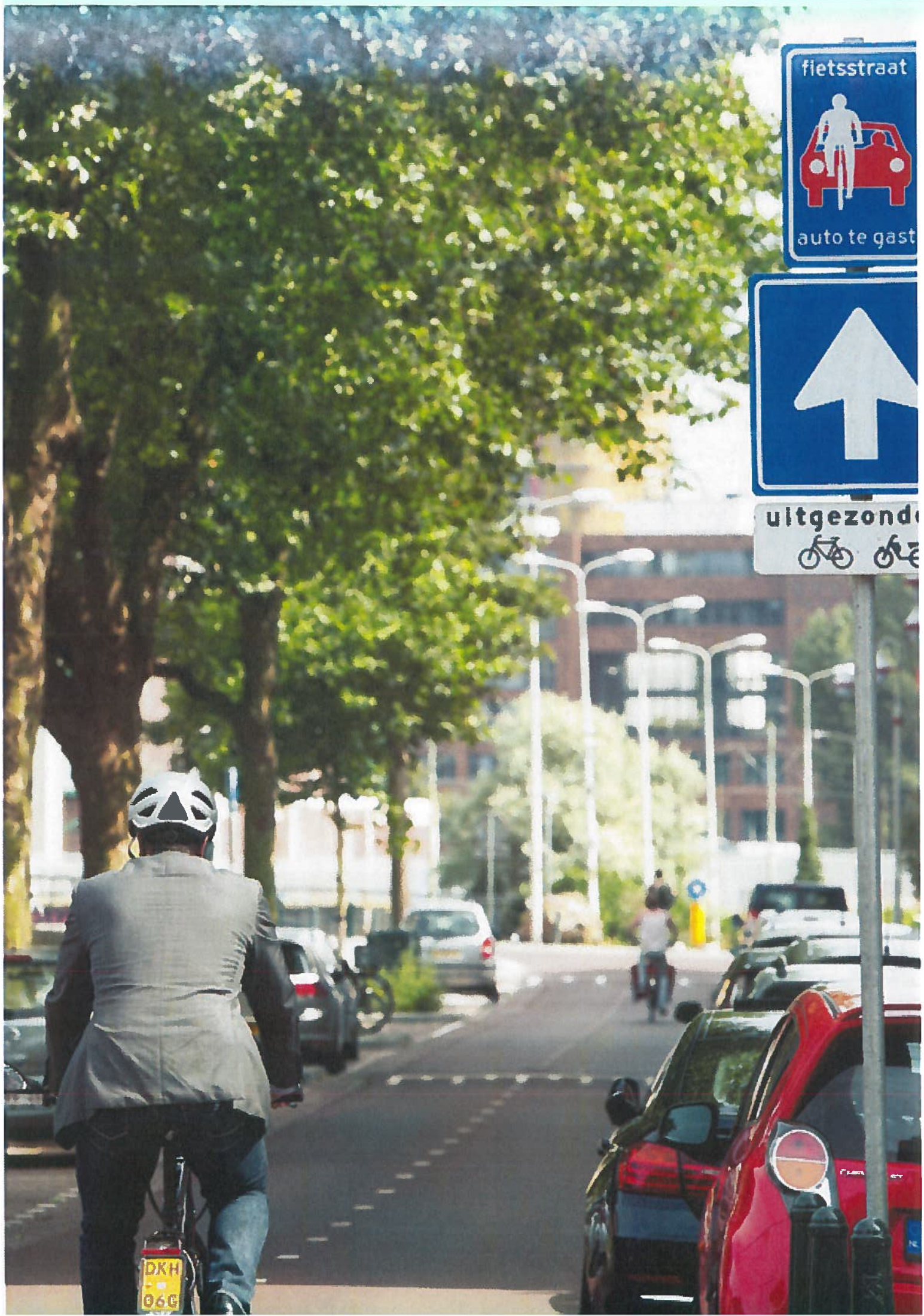


















auto te gas

uitgezond



auto te gast



uitgezonderd
 

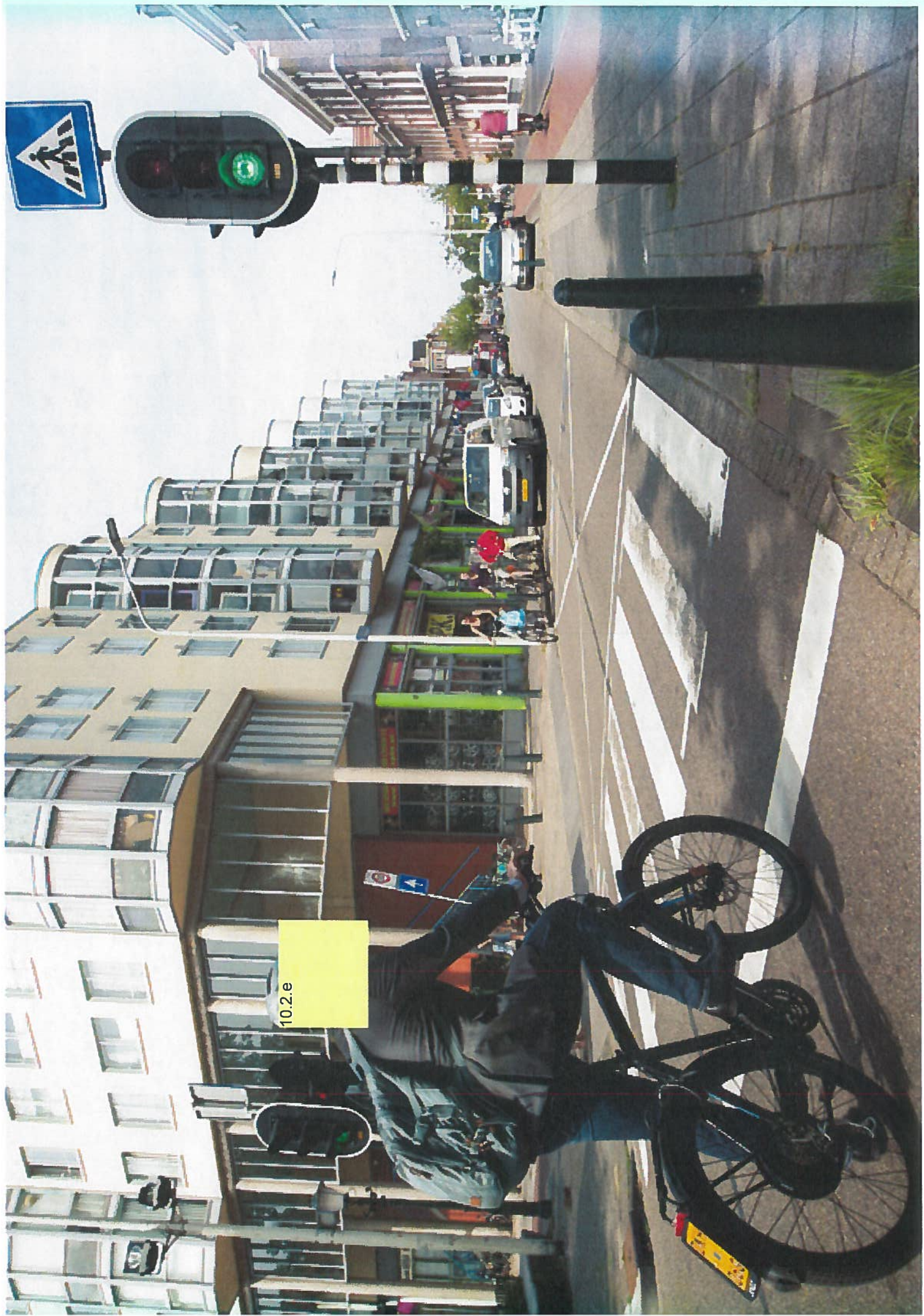






10.2 e





10.2.e



10.2.e



10.2 e



10.2.e





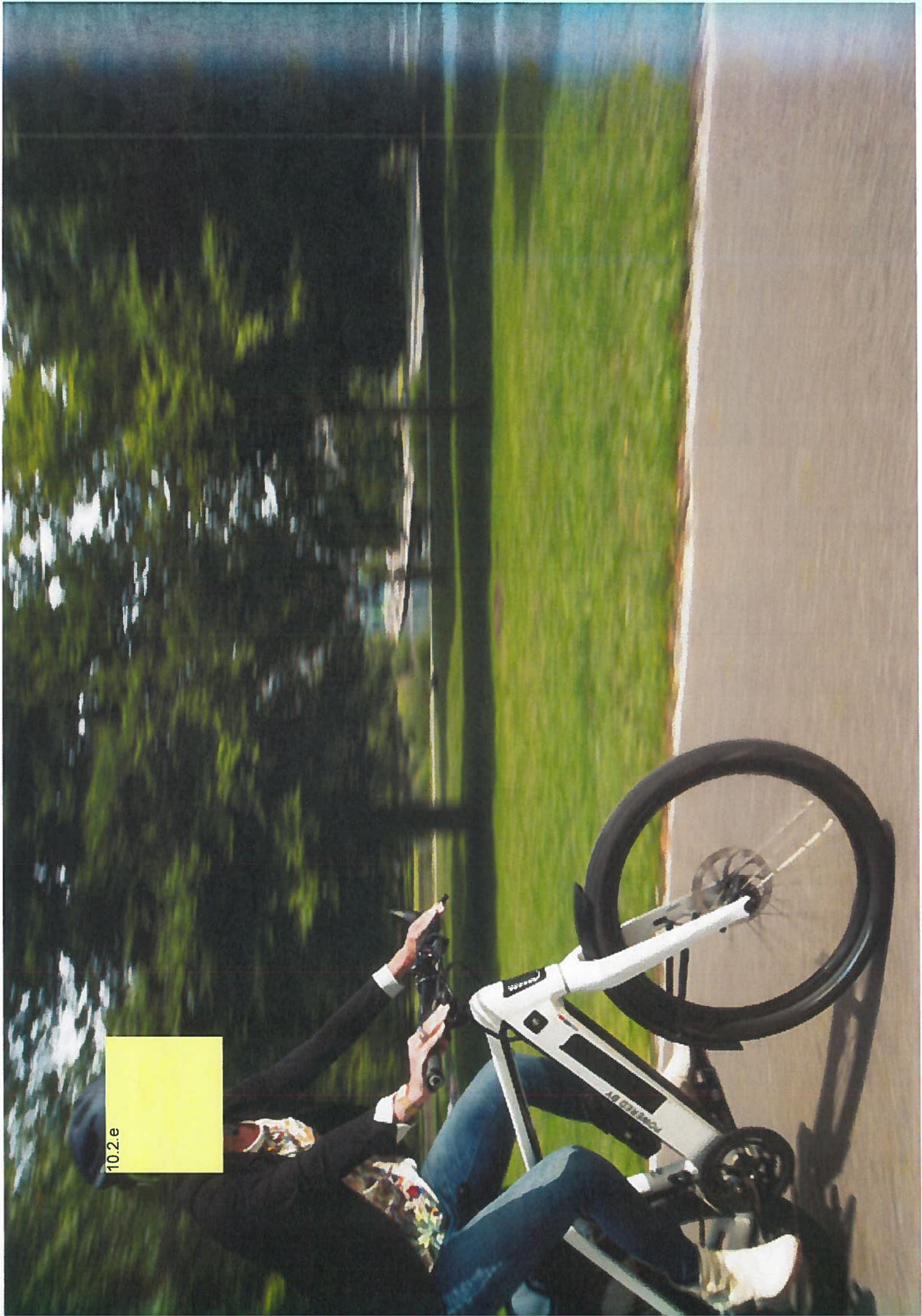
10.2.e



10.2.e

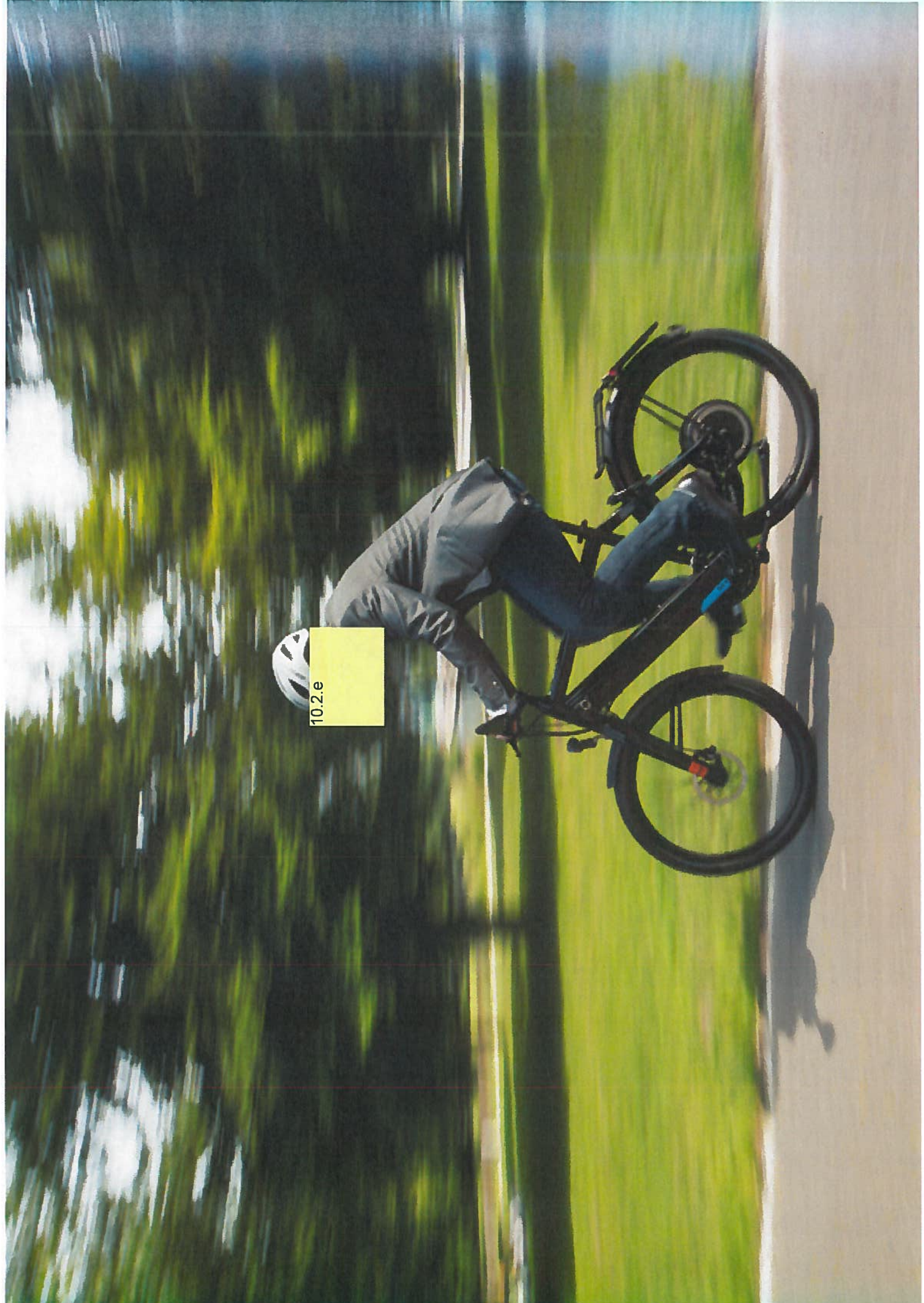


10.2.e

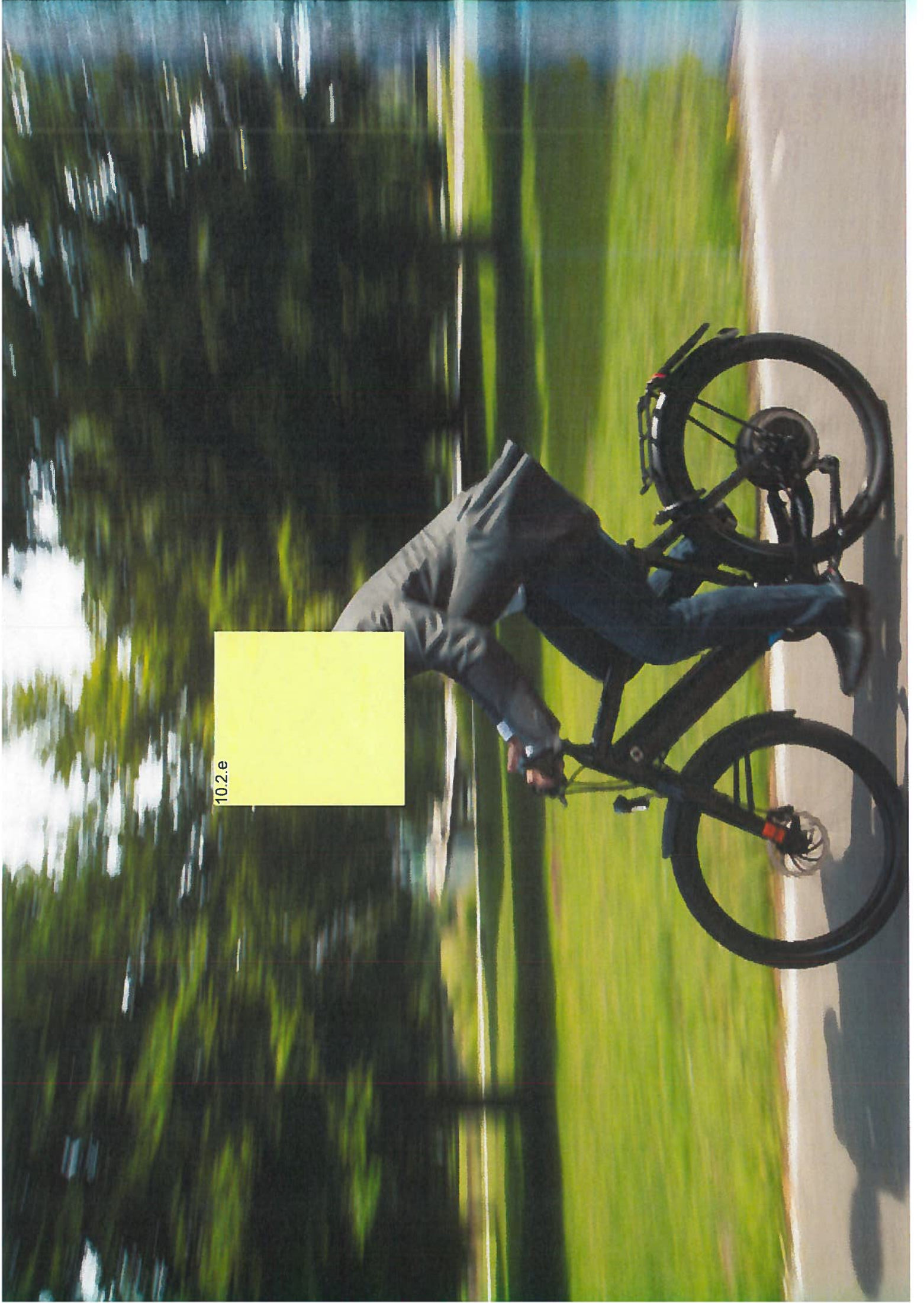


10.2 e

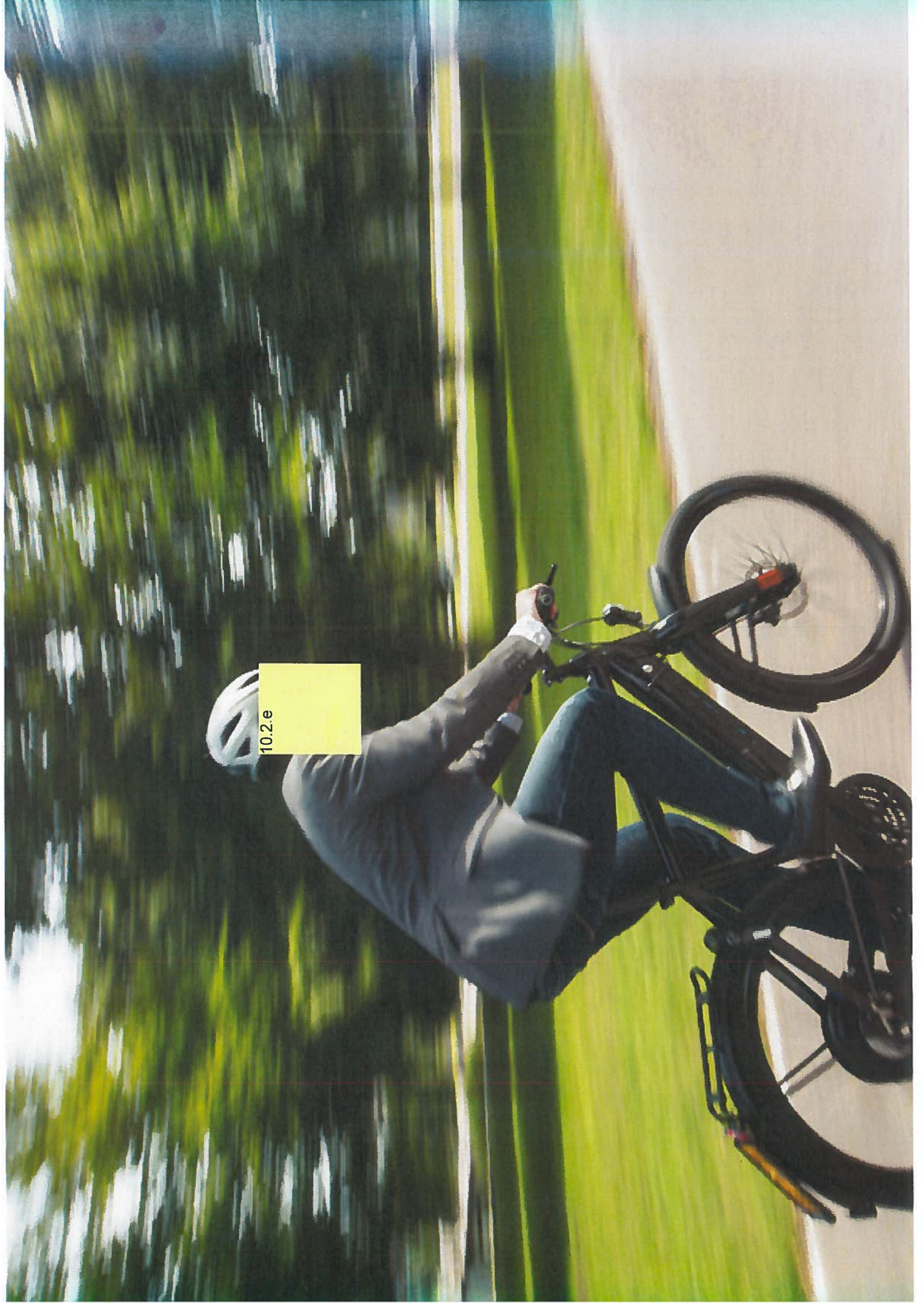




10.2.e



10.2.e



10.2.e



10.2.e















DKH

06G

SWISS

















snorfiets ombouwen tot een bromfiets. Formeel is opvoeren helemaal geen strafbaar feit. Het is echter wel strafbaar om je vervolgens met je opgevoerde snorfiets op de weg te begeven. Je moet eerst naar de RDW om hem te laten goedkeuren, dan moet de RDW verklaren dat het een bromfiets is en hem in een register opnemen enzovoort enzovoort. Ik snap

Documenten onder 23.

ook wel de absurditeit ervan. Opvoeren mag wel en is niet strafbaar, maar het is wel strafbaar zodra je ermee de weg op komt. Ik zeg de Kamer toe dat ik samen met de RAI Vereniging en BOVAG nogmaals zal bezien welke maatregelen we kunnen nemen. Ik weet nog niet of ik twee, vier of acht maatregelen terugkoppel naar de Kamer, maar ik zal terugkoppelen hoe ik denk dat wij dat het beste kunnen doen. Ik vind het belangrijk om te blijven zoeken naar mogelijkheden en ik ben het ook eens met de heer Hoogland dat het heel veel irritatie en onveilige situaties veroorzaakt. Wij hebben al veel gedaan en de Kamer weet wat we allemaal al gedaan hebben, maar hoe we nu weer een stap verder komen, blijft een complexe vraag. Ik kom daar bij de Kamer op terug en zal onze maatregelen opsturen.

Risico's

Vanuit subjectief verkeersveiligheidsoptisch is het denkbaar dat mensen manieren verzinnen om niet naar de rijbaan te hoeven en zich aan de helmplint te onttrekken. Er zijn twee simpele manieren: geen kentekenplaat op de speed-pedelec bevestigen ('wells waar wettelijk verplicht, maar handhaving is erg moeilijk) of het opvoeren van een 'gewone' elektrische fiets. Een maximumsnelheid van 25 km op het fietspad komt wellicht tegemoet aan het gevoel van subjectieve verkeersveiligheid. Echter, zoals het merendeel van de stakeholders ook aangeven, is het te vroeg voor het invoeren van een maximum snelheid op het fietspad op zeer korte termijn niet reëel, omdat adequate handhaving nu niet voor handen is.

Ook is te verwachten dat speed-pedelec rijders met helm en kentekenplaatje zich op het fietspad gaan bevinden als de situatie op de rijbaan als te gevaarlijk wordt ingeschat. Als ze zich verplaatsen aan de snelheid van de mederiders zouden zal het niet mogelijk en niet nodig zijn om het maximum van 25 km/h te handhaven. Het is niet duidelijk hoe snel de mederiders inderdaad zijn voor handhaving. Het is niet duidelijk hoe snel de mederiders zijn. Ik schat de risico's op dit moment niet hoog in, want de verkoop van speed-pedeleers heeft nog geen grote vlucht genomen en die verwacht ik dit jaar ook niet. Intussen zal ik in de komende maanden de discussie over het gebruik van het fietspad en snelheden op het fietspad voeren met de stakeholders en bepalen of en welke rol er voor hen ligt.



Beneluxlaan in Utrecht



Oostplein – Rotterdam



Wibautstraat – Amsterdam



Prins Willem Alexanderweg – Den Haag

Speedpedelec te koop

Het is met pijn in mijn hart, maar vanaf volgende week staat mijn snelle e-bike te koop. Hij is amper een jaar oud en heeft 7.000 woon-werkkilometers gereden. Ik verkoop deze speedpedelec omdat ik niet dood wil.

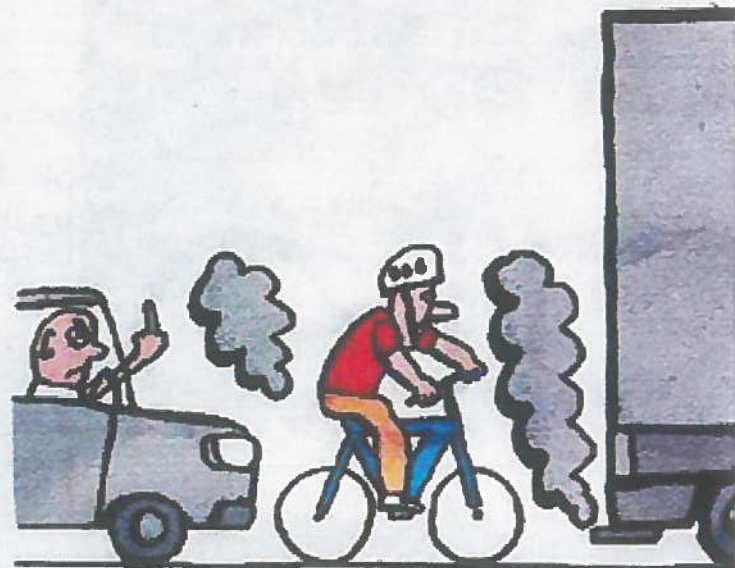
Sinds deze maand moet ik het fietspad af en de rijbaan op: tussen de auto's en vrachtwagens. Een idiote maatregel. Waar zij 50 kilometer per uur - en in de praktijk harder - mogen rijden, trap ik met pijn en moeite 40 kilometer. Automobilisten toeteren en halen mij in, ook waar dit niet kan. Voor mijn neus trappen ze op de rem (geintje, joh) of krijg ik de bekende middelvinger.

Bij het stoplicht vragen ze of ik dood wil. Bij het optrekken drukken ze mij aan de kant. En ik snap ze, want ik kan simpelweg niet met het verkeer meekomen. Dit zijn slechts enkele ervaringen, het risico is echt te groot. En dan is het nu nog zomer en lang licht.

Ik ben echt geweldig teleurgesteld in de kortzichtigheid en onkunde van 'Den Haag'. Met de wetswijziging heeft de Tweede Kamer de speedpede-

lec letterlijk van het veilige pad gedrukt en zodoende vogelvrij verklaard. Ik wil niet dood en dus is de mijne nu te koop en dat is vreselijk jammer. Ik reed met deze e-bike van Eindhoven naar mijn werk in Tilburg. Het was mijn dagelijkse portie beweging: duurzaam, zonder uitstoot en filevrij. Ik heb van de week maar weer een auto gekocht: een diesel. Ik ga niet wachten op die ene fatale botsing.

Paul Strack van Schijndel,
Eindhoven, docent SPECO
sportcommunicatie Fontys



'Leven e-biker op spel'

Abstract: The purpose of this study was to determine the effect of a 12-week training program on the physical fitness and health-related quality of life (HRQL) of elderly people. The study was conducted in a community center in a large city in Brazil. The sample consisted of 30 elderly people (15 men and 15 women) aged 60 to 75 years. The training program was divided into three phases: phase 1 (weeks 1 to 4), phase 2 (weeks 5 to 8), and phase 3 (weeks 9 to 12). The training program consisted of aerobic, strength, and flexibility exercises. The physical fitness was measured by the 6-minute walk test (6MWT) and the HRQL was measured by the EuroQol-5D (EQ-5D) questionnaire. The results showed that the 6MWT and EQ-5D scores improved significantly after the 12-week training program. The improvement in 6MWT was 15.0% (p < 0.05) and the improvement in EQ-5D was 10.0% (p < 0.05). The results suggest that a 12-week training program can improve the physical fitness and HRQL of elderly people.

These two studies have provided a significant contribution to the understanding of the role of the family in the development of the child. The findings suggest that the family is a key factor in the child's development and that the quality of the family environment is crucial for the child's well-being. The studies also highlight the importance of the family in the child's socialization and the role of the family in the child's cognitive and emotional development. The findings have implications for the development of family support programs and for the design of interventions aimed at improving the family environment. The studies also suggest that the family is a key factor in the child's development and that the quality of the family environment is crucial for the child's well-being. The studies also highlight the importance of the family in the child's socialization and the role of the family in the child's cognitive and emotional development. The findings have implications for the development of family support programs and for the design of interventions aimed at improving the family environment.

«Una volta un uomo
veniva alla nostra casa
per discutere della
libertà dell'Europa. Era
un giovane di nome
Giovanni, e parlava
con tanta passione
che noi lo ascoltavamo
con grande interesse.
Ma quando parlava
della libertà dell'Europa,
noi lo ascoltavamo
con grande interesse.
Ma quando parlava
della libertà dell'Europa,
noi lo ascoltavamo
con grande interesse.

[illegible]

„Die Regeln der Kunst waren mir
nicht Marter, da ich sie, die ich
aus eigener Erfahrung kenne, nicht
als Regeln, sondern als Richtschnur
für das eigene Handeln ansehe.“

ACTEUR,
WILDEMB
(44) KOM
OP SNEU



Flitsmarges

- Onder de 100 km/uur is de ondergrens voor de vervolging gesteld op 3 km/h. Dus vanaf 4 km/h te snel volgt een bekeuring. Echter 3 km/h moet als foutcorrectie wordt afgetrokken. Er volgt dus een bekeuring bij een gemeten snelheid vanaf 7 km/h te snel
 - Voorbeeld: maximumsnelheid 30 km. De flits valt bij 37 km/uur. De boete is dan voor een snelheidsoverschrijding van 4 km/uur.
- De maximumsnelheid van bromfietsen op de rijbaan is 45 km/uur. De radar staat ingesteld op 50 km per uur. De software is niet aangepast om bromfietsen aan de hand van het kenteken te flitsen op 45 (dus 52). Flitsen gebeurt vanaf 57 km/u. Graag niet naar buiten communiceren
- NB bij een lasergun kan de via de instelling de ondergrens worden ingesteld.

Opgevoerde elektrische tweewielers

- Vaststellen of elektrische tweewielers opgevoerd zijn door:
 - Tot 25 km/u door rijtest op straat vast te stellen. Is nog maar de vraag of goed is vast te stellen of ondersteuning bij 25 km/h stopt en ook moeten stevige marges worden gehanteerd.
 - Tot 45 km/u niet op straat vast te stellen, op politiebureau/RDW-station alleen vast te stellen door aan voertuig te sleutelen. Bestaat ook nog risico dat vermogen op afstand met app op smartphone wordt teruggesteld naar 250 Watt. En politie sleutelt niet meer en het betreft een softwarematige aanpassing en het is dus de vraag of je met sleutelen wat bereikt

