

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: FW: Trikke en Stint
Datum: maandag 15 augustus 2011 15:37:00

10.2.e heeft bezwaren intrekking bezwaar Trikke in onze goedkeuringsbrief op te nemen. (Zie hieronder.) Als je dat toch nog wilt, lijkt me handigste dat je dat met 10.2.e woensdag bespreekt.

10.2.e

Van: 1 - CEND - HDJZ
Verzonden: maandag 15 augustus 2011 15:31
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Trikke en Stint

zie m'n reactie hieronder

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: maandag 15 augustus 2011 15:26
Aan: 10.2.e - CEND - HDJZ
Onderwerp: RE: Trikke en Stint

Mijn voorstel zou zijn in de toekenning van de aanvraag te zetten dat we zijn aanvraag van de tweede versie van de Trikke beschouwen als een intrekking van zijn bezwaar.

Praktische oplossing, maar als jurist heb ik een voorkeur voor een daadwerkelijk intrekking. Daarmee weten we zeker dat we geen juridische risico's lopen (zoals de dwangsomregeling vanwege het niet tijdig beslissen).

Voor de Stint: voor een IK moeten we weer regelgeving wijzigen. Het gevaar van misbruik op het trottoir bestaat inderdaad in theorie, maar dit lijkt me toch niet het meest voor de hand liggende gehandicapten voertuig.

Deze mijnheer vraagt ook om een tijdelijke toelating tot het verkeer. Kan ik hem antwoorden dat de regelgeving hierin niet voorziet en dat de toelatingsprocedure niet heel erg lang duurt? **Ja**

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e - CEND - HDJZ
Verzonden: maandag 15 augustus 2011 15:18
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Trikke en Stint

Hoi 10.2.e ,

Wat betreft Trikke: met dat bezwaarschrift heeft de 10.2.e bezwaar gemaakt tegen de afwijzing van de aanvraag m.b.t. de eerst aangeboden Trikke. Dit bezwaarschrift staat daarom helemaal los van het besluit met betrekking tot de aanvraag m.b.t. de tweede aangeboden Trikke (= de omgebouwde Trikke die verkeersveiliger is dan de eerst aangeboden Trikke). Mijn advies is daarom om 10.2.e te vragen zijn bezwaarschrift in te trekken.

Wat betreft Stint: vanochtend hebben we niet besproken dat uit het RVV 1990 volgt dat houders van een gehandicaptenparkeerk kaart, WMO-pas of Valyspas op het trottoir mogen rijden met een aangewezen bromfiets. Is het bezwaarlijk dat dit voertuig op het fietspad gebruikt mag worden én door houders van een gehandicaptenvervoerskaart zelfs op het trottoir? Zo ja, dan kan DGMo overwegen om een individuele goedkeuring mogelijk te maken. Zo nee, dan is de volgende stap het onderzoek door de RDW (zie een voorbeelde-mail van 10.).

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: maandag 15 augustus 2011 14:29
Aan: 10.2.e) - CEND - HDJZ
Onderwerp: Trikke en Stint

Hoi 10.2.e ,

Zonet nog o.a. met 10.2.e gesproken over de Trikke en Stint.

Trikke: kunnen we in de toewijzingsbrief niet direct zetten dat we deze ook beschouwen als besluit op bezwaar eerste aanvraag of zoiets? Anders blijven we brieven sturen.

Stint: alles overwegende willen we hier toch maar mee doorgaan. Beleidsmatig zien we weinig reden om deze principieel te weigeren. Ik zal wel aan de RDW willen vragen aan stabiliteit extra aandacht te besteden.

Wat is nu de volgende stap?

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e) - CEND - HDJZ
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Trikke en Stint
Datum: maandag 15 augustus 2011 16:44:28
Bijlagen: [Voorwaarden aanwijzing bromfietsen door M TenM 190711.doc](#)

Ja, hierbij

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: maandag 15 augustus 2011 16:13
Aan: 10.2.e - CEND - HDJZ
Onderwerp: RE: Trikke en Stint

Hoi 10.2.e ,
Buiten reikwijdte

Groeten,
10.2.e

Van: 10.2.e CEND - HDJZ
Verzonden: maandag 15 augustus 2011 15:31
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Trikke en Stint

zie m'n reactie hieronder

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo
Verzonden: maandag 15 augustus 2011 15:26
Aan: 10.2.e - CEND - HDJZ
Onderwerp: RE: Trikke en Stint

Mijn voorstel zou zijn in de toekenning van de aanvraag te zetten dat we zijn aanvraag van de tweede versie van de Trikke beschouwen als een intrekking van zijn bezwaar. Praktische oplossing, maar als jurist heb ik een voorkeur voor een daadwerkelijk intrekking. Daarmee weten we zeker dat we geen juridische risico's lopen (zoals de dwangsomregeling vanwege het niet tijdig beslissen). Voor de Stint: voor een IK moeten we weer regelgeving wijzigen. Het gevaar van misbruik op het trottoir bestaat inderdaad in theorie, maar dit lijkt me toch niet het meest voor de hand liggende gehandicapten voertuig. Deze mijnheer vraagt ook om een tijdelijke toelating tot het verkeer. Kan ik hem antwoorden dat de regelgeving hierin niet voorziet en dat de toelatingsprocedure niet heel erg lang duurt? Ja
Groeten,
10.2.e

Van: 10.2.e - CEND - HDJZ
Verzonden: maandag 15 augustus 2011 15:18
Aan: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Trikke en Stint

Hoi 10.2.e ,

Buiten reikwijdte

Buiten reikwijdte

.a

2

Wat betreft Stint: vanochtend hebben we niet besproken dat uit het RVV 1990 volgt dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart, WMO-pas of Valyspas op het trottoir mogen rijden met een aangewezen bromfiets. Is het bezwaarlijk dat dit voertuig op het fietspad gebruikt mag worden én door houders van een gehandicaptenvervoerskaart zelfs op het trottoir? Zo ja, dan kan DGMO overwegen om een individuele goedkeuring mogelijk te maken. Zo nee, dan is de volgende stap het onderzoek door de RDW (zie een voorbeelde-mail van 10.2.e).

2

Groeten,

10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMO
Verzonden: maandag 15 augustus 2011 14:29
Aan: 10.2.e - CEND - HDJZ
Onderwerp: Trikke en Stint

Hoi 10.2.e ,

Zonet nog o.a. met 10.2.e gesproken over de Trikke en Stint.

Buiten reikwijdte

Stint: alles overwegende willen we hier toch maar mee doorgaan. Beleidsmatig zien we weinig reden om deze principieel te weigeren. Ik zal wel aan de RDW willen vragen aan stabiliteit extra aandacht te besteden.

Wat is nu de volgende stap?

Groeten,

10.2.e

Aanwijzing van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994

De Minister van Infrastructuur en Milieu kan een bromfiets per type of per individueel voertuig aanwijzen ten behoeve van de toelating van dat type of die specifieke bromfiets tot het verkeer op de weg, indien:

- deze bromfiets een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h heeft;
- deze bromfiets uitgerust is met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van niet meer dan 50 cm³ of met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW;
- deze bromfiets geen gehandicaptenvoertuig is;
- de toelating van dit type of deze specifieke bromfiets overeenstemt met de volgende doeleinden:
 - het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de [Wet milieubeheer](#);
 - het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden;
 - het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik;
- er voor deze bromfiets niet een goedkeuring overeenkomstig in het kader van de Europese Unie tot stand gekomen voorschriften vereist is;
- dit type of deze individuele bromfiets voldoet aan een aantal technische eisen;
- dit type of deze individuele bromfiets veilig gebruikt kan worden in het verkeer met inachtneming met de verkeersregels die er gelden voor bestuurders van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994. In het onderzoek naar het veilig gebruik in het verkeer kunnen (onder meer) de volgende aspecten worden onderzocht:
 - de mogelijkheid om een uitwijkmanoeuvre te verrichten;
 - de mogelijkheid om de stoep op en af te rijden;
 - de mogelijkheid om in verschillende verkeerssituaties een noodstop te maken;
 - staat de uitzondering op de rijbewijsplicht voor de bestuurder in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staat de uitzondering op de helmplicht in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staat de voorgeschreven plaats op de weg - het fiets-/bromfietspad of indien dat ontbreekt de rijbaan - in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staat de voorgeschreven maximumsnelheid - 25 km per uur - in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staat de voorgeschreven minimumleeftijd - 16 jaar - in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staat de voorgeschreven verlichting - losse fietslampjes zijn toegestaan - in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staan de overige verkeersregels uit het RVV 1990 die gelden voor snorfietsen en snorfietsers in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets;
 - staan de mogelijkheden voor gehandicapte bestuurders die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart of een van de bij ministeriële regeling aangewezen kaarten (OV-begeleiderskaart, Valypas en WMO-pas; zie Stcrt. 2010, 20347) in de weg aan het veilig gebruik van deze bromfiets:
 - gebruik van het trottoir en het voetpad;
 - een maximumsnelheid van 6 km per uur;
 - geen minimumleeftijd.

Bijlage 1

Technische eisen met betrekking tot bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994

Artikel 1

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|--|--|-------------------|
| | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet moeten zijn voorzien van een voertuigidentificatienummer dat in het frame, in het chassis of in een vergelijkbare constructie is ingeslagen en goed leesbaar is. | Visuele controle. |
|--|--|-------------------|

Artikel 2

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|---|--|
| 1. | De langs- en dwarsliggers en chassisversterkingsdelen van het chassisraam, dan wel de daarvoor in de plaats tredende delen van de mee- of zelfdragende carrosserie van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen: a. geen breuken of scheuren vertonen, en b. niet zodanig zijn bevestigd, vervormd of door corrosie aangetast, dat de stijfheid en de sterkte van het chassisraam of van de mee- of zelfdragende carrosserie in gevaar worden gebracht dan wel dat het weggedrag van het voertuig nadelig wordt beïnvloed. Indien sprake is van corrosie is het bepaalde in bijlage VIII , hoofdstuk 1, titel 2, afdelingen 1, 2 en 3, van toepassing. | <ul style="list-style-type: none">– Onderdeel a: visuele controle.– Onderdeel b: visuele controle. Bij twijfel wordt een rijproef uitgevoerd. |
| 2. | Indien een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet is opgebouwd uit een frame met een voor- of achtersvork, mag dat frame met die voor- of achtersvork: a. geen breuken of scheuren vertonen, b. niet zijn doorgeroest, en c. niet zodanig zijn vervormd dat de stijfheid en de sterkte ervan in gevaar worden gebracht.sdfsdfd | Leden 2 en 3: visuele controle. |
| 3. | De onderdelen die deel uitmaken van het frame of van de zelfdragende constructie moeten deugdelijk zijn bevestigd. | |

Artikel 3

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|--|--|--|
| | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen: a. niet langer zijn dan 2,00 m; b. niet breder zijn dan 0,75 m; c. niet hoger zijn dan 2,00 m. | Visuele controle. In geval van twijfel wordt het voertuig gemeten, waarbij artikel 5.1a.1 van toepassing is. |
|--|--|--|

Artikel 4

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|---|---|
| 1. | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet hebben een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h | Bij twijfel een rijproef uitvoeren. |
| 2. | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen niet zijn voorzien van een voorziening met het kennelijke doel de controle op de in het eerste lid genoemde maximumconstructiesnelheid te bemoeilijken of te beïnvloeden. | Visuele controle, waarbij eventuele aanwezige voorzieningen worden bediend of ingeschakeld. Eventueel wordt de meting opnieuw uitgevoerd. |

Artikel 5

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|---|-------------------|
| 1. | Alle onderdelen van de brandstofsyste­men van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet moeten veilig zijn en deugdelijk zijn bevestigd. | Visuele controle. |
| 2. | De aanwezige brandstofsyste­men mogen geen lekkage vertonen. | |
| 3. | De vulopening van een brandstofreservoir moet zijn afgesloten met een passende tankdop. | Visuele controle. |
| 4. | De onderdelen van de elektrische aandrijflijn van elektrisch aangedreven of hybride elektrische bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet: <ul style="list-style-type: none"> a. moeten deugdelijk zijn; b. moeten deugdelijk zijn bevestigd; c. mogen niet zijn beschadigd; d. mogen geen lekkage vertonen; e. moeten goed zijn afgeschermd, met uitzondering van de kabelset; f. moeten goed zijn geïsoleerd. | Visuele controle. |

Artikel 6

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|--|--|
| 1. | Indien een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet is voorzien van een LPG-installatie, moet deze voldoen aan de in de volgende leden gestelde eisen. | Leden 2 tot en met 8: visuele controle |
| 2. | De LPG-tank: a. moet permanent zijn aangebracht aan het voertuig; b. mag niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak, en c. mag geen deuken vertonen. | |
| 3. | De LPG-tank mag niet in de motorruimte zijn geplaatst. | |
| 4. | De LPG-tank moet zijn voorzien van een deugdelijke gasdichte kast die in de buitenlucht moet uitmonden, tenzij de tank in de open lucht is geplaatst. | |
| 5. | Op de LPG-installatie mogen geen andere verbruikers zijn aangesloten dan die, welke strikt noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de motor van het voertuig. | |
| 6. | Het vullen van de tank mag alleen buiten het voertuig kunnen geschieden. De vulaansluiting moet zijn voorzien van een stofkap, tenzij deze is beschermd tegen vuil en water. | |
| 7. | De leidingen mogen geen knikken vertonen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak. | |
| 8. | De gasvoerende slangen mogen geen beschadiging vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is. De slangen die aan de buitenzijde van een metalen wapening zijn voorzien, mogen geen beschadiging vertonen. | |

Artikel 7

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|---|---|
| 1. | Indien een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet is voorzien van een CNG-installatie, moet deze voldoen aan de in de in het tweede tot en met achtste lid gestelde eisen. | |
| 2. | De CNG-tank a. moet permanent zijn aangebracht aan het voertuig, en b. mag geen deuken vertonen. | |
| 3. | De CNG-tank mag niet in de motorruimte zijn geplaatst. | Leden 2 tot en met 5: visuele controle |
| 4. | De geldigheid van de goedkeuring van de CNG-tank mag niet verstreken zijn. | |
| 5. | Op de CNG-installatie mogen geen andere verbruikers zijn aangesloten dan die, welke strikt noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de motor van het voertuig, met uitzondering van een verwarmingsinstallatie ten behoeve van de personenruimte of laadruimte. | |
| 6. | Het voertuig moet zijn voorzien van een goed werkende automatische tankafsluiter. | |
| 7. | De onderdelen van de CNG-installatie moeten vrij zijn van ernstige beschadigingen en mogen niet door corrosie zijn aangetast, met uitzondering van corrosie van het oppervlak. | Visuele controle. De motor starten en controleren of de spoel wordt bekrachtigd. Vervolgens de motor af laten slaan, waarna de bekrachtiging moet wegvallen. |
| 8. | De leidingen en gasvoerende slangen mogen geen knikken vertonen. | Indien een controle op deze wijze niet mogelijk is, wordt de motor gestart en nadat is overgeschakeld op CNG wordt gecontroleerd of de spoel is bekrachtigd. Daarna wordt door het contact uit te schakelen gecontroleerd of de bekrachtiging is weggefallen. |
| 9. | De gasvoerende slangen mogen geen beschadiging vertonen waarbij het wapeningsmateriaal zichtbaar is. | Leden 7 tot en met 9: visuele controle |
| 7. | | |

Artikel 8

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|---|--------------------------------|
| 1. | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet met een verbrandingsmotor moeten zijn voorzien van een uitlaatsysteem dat over de gehele lengte gasdicht is, met uitzondering van de afwateringsgaatjes. | Visuele en auditieve controle. |
| 2. | Het uitlaatsysteem moet deugdelijk zijn bevestigd. | Visuele controle. |
| 3. | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen in de nabijheid van de uitmonding van het uitlaatsysteem geen hoger geluidsniveau kunnen produceren dan 97 dB(A). Hierbij zijn de artikelen 36, 37 en 38 van bijlage VIII van toepassing. | |

Artikel 9

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|--|---|
| 1. | De accu van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet moet deugdelijk zijn bevestigd. | Leden 1 tot en met 4: visuele controle. |
| 2. | De elektrische bedrading van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet moet deugdelijk zijn bevestigd en goed zijn geïsoleerd. | |
| 3. | De motor van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet moet deugdelijk bevestigd zijn. | |
| 4. | De motorsteunen mogen niet in ernstige mate zijn beschadigd, de rubbers mogen niet zijn doorgescheurd en de vulcanisatie mag niet geheel zijn losgeraakt. | |

Artikel 10

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|--|---|-------------------|
| | De snelheid van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet moet op eenvoudige en doeltreffende wijze regelbaar zijn. | Visuele controle. |
|--|---|-------------------|

Artikel 11

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|--|---|
| 1. | De voor de transmissie noodzakelijke onderdelen van bromfietsen moeten deugdelijk zijn bevestigd. | Visuele controle. Een volledig doorgescheurde flexibele koppeling is toegestaan mits de aandrijfas op zijn plaats blijft. |
| 2. | Stofhoezen van aandrijfassen moeten deugdelijk zijn bevestigd en mogen niet zodanig zijn beschadigd dat de hoezen niet meer afdichten. | Visuele controle. |

Artikel 12

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|--|---------------------------------|
| 1. | De assen van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd en mogen geen breuken of scheuren vertonen. | Leden 1 en 4: visuele controle. |
| 2. | De assen mogen niet zodanig zijn vervormd dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht. | |
| 3. | De assen mogen niet zodanig zijn bevestigd, beschadigd of vervormd dat het weggedrag nadelig wordt beïnvloed. | |
| 4. | De assen mogen niet zodanig door corrosie zijn aangetast, dat de sterkte ervan in gevaar wordt gebracht. | |

Artikel 13

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|--|--|---|
| | De wiellagers van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen niet te veel speling vertonen. | Visuele controle. De speling wordt op de juiste wijze zichtbaar gemaakt. In geval van twijfel wordt de speling gemeten met een geschikt middel. |
|--|--|---|

Artikel 14

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|---|--|
| 1. | De wielen, alsmede de onderdelen daarvan, van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen geen breuken, scheuren ernstige corrosie of ernstige vervorming vertonen. Onderdelen mogen niet loszitten of ontbreken. | Leden 1 en 2: visuele controle, terwijl het wiel vrij kan ronddraaien. |
| 2. | De wielen onderscheidenlijk velgen moeten met alle daarvoor bestemde bevestigingsmiddelen deugdelijk zijn bevestigd. | |

Artikel 15

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|---|--|
| 1. | De wielen van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet moeten zijn voorzien van luchtbanden. | Visuele controle. |
| 2. | Het loopvlak van de banden mag geen metalen elementen bevatten die tijdens het rijden daarbuiten kunnen uitsteken. | Visuele controle, waarbij het wiel wordt rondgedraaid. |

Artikel 16

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|--|---|-------------------|
| | Van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet: a. moet de stuurinrichting dan wel het besturingssysteem deugdelijk zijn; b. mogen stofhoezen niet zodanig beschadigd zijn, dat de hoezen niet meer afdichten; c. moeten koppelingen en verbindingen spelingsvrij zijn; d. moeten de voor de overbrenging van de stuurkrachten noodzakelijke onderdelen deugdelijk zijn bevestigd. | Visuele controle. |
|--|---|-------------------|

Artikel 17

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet moeten zijn voorzien van een goedwerkend remsysteem. | Leden 1 en 2: visuele controle en een rijproef uitvoeren. |
| 2. | Het voertuig mag als gevolg van het remmen of van een snelheidsvermindering geen zijwaartse beweging maken. | |

Artikel 18

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|--|--|---|
| | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet moeten zijn voorzien van een remsysteem waarvan de remvertraging ten minste 4,0 m/s ² bedraagt. | Bij twijfel controle door middel van een vertragingsproef, waarbij aan de hand van de afgelegde vertragingsafstand wordt bepaald of aan de vereiste vertraging wordt voldaan. |
|--|--|---|

Artikel 5.6.91

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|--|--|-------------------|
| | Permanent aangebrachte inrichtingen om lading mee te kunnen vervoeren, moeten deugdelijk zijn bevestigd. | Visuele controle. |
|--|--|-------------------|

Artikel 19

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|---|---------------------------------|
| 1. | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren. | Leden 1 en 2: visuele controle. |
| 2. | De wielen onderscheidenlijk banden van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen niet aanlopen. | |

Artikel 20

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|---|--------------------------------------|
| 1. | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet op twee wielen moeten zijn voorzien van: a. rode opvallende retroreflecterende lijnmarkering of één rode retroreflector, aangebracht aan de achterzijde van het voertuig op een hoogte van minimaal 0,15 m en maximaal 0,90 m; b. witte of gele opvallende retroreflecterende markering of één of twee ambergele zijretroreflectoren, aangebracht aan de buitenzijde van de wielen. | Visuele controle, bij twijfel meten. |
| 2. | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet op drie of vier wielen moeten zijn voorzien van: a. één of twee rode retroreflectoren aan de achterzijde; b. twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee richtingaanwijzers aan de achterzijde, indien het voertuig is voorzien van een gesloten carrosserie. | |

Artikel 21

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|--|--|-------------------|
| | Een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mag zijn voorzien van: a. één of twee lichten aan de voorzijde; b. één of twee achterlichten; c. één of twee remlichten; d. één of twee witte retroreflectoren aan de voorzijde van het voertuig; e. twee richtingaanwijzers aan de voorzijde en twee richtingaanwijzers aan de achterzijde van het voertuig. | Visuele controle. |
|--|--|-------------------|

Artikel 22

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|---|---|
| 1. | Het licht aan de voorzijde mag niet anders dan wit of geel stralen. | Leden 1 tot en met 3: visuele controle. |
| 2. | Het achterlicht en het remlicht mogen niet anders dan rood stralen. | |
| 3. | Richtingaanwijzers mogen niet anders dan ambergeel stralen. | |

Artikel 23

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|--|---------------------------------|
| 1. | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen niet zijn voorzien van verblindende lichten. | Leden 1 en 2: visuele controle. |
| 2. | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen, met uitzondering van de richtingaanwijzers, niet zijn voorzien van knipperende lichten. | |

Artikel 24

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|--|---|-------------------|
| | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen niet zijn voorzien van meer retroreflecterende voorzieningen en lichten dan in de artikelen 20 en 21 is voorgeschreven of toegestaan. | Visuele controle. |
|--|---|-------------------|

Artikel 25

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|--|--|-------------------|
| | Indien de bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet is voorzien van een inrichting tot het koppelen van een aanhangwagen, moet deze inrichting deugdelijk zijn bevestigd en mag deze niet zijn gescheurd, gebroken of vervormd of in ernstige mate door corrosie zijn aangetast. | Visuele controle. |
|--|--|-------------------|

Artikel 26

Eisen

Wijze van Keuren

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet moeten zijn voorzien van een goed werkende bel of van een goed werkende hoorn met vaste toonhoogte. | Visuele en auditieve controle, waarbij de hoorn dan wel bel in werking wordt gesteld. |
| 2. | Bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet mogen, onverminderd het in artikel 29 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 bepaalde inzake tweetonige hoorns, niet zijn voorzien van andere geluidssignaalinrichtingen dan bedoeld in het eerste lid, met uitzondering van een geluidssignaalinrichting die er toe strekt ongeoorloofd gebruik of diefstal van de bromfiets te voorkomen. | Leden 2 en 3: visuele en auditieve controle. |

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e - CEND - HDJZ
Onderwerp: ontheffing voor Stint
Datum: maandag 22 augustus 2011 13:51:00

Hoi 10.2.e ,

De Stint wil graag tijdelijke toelating voordat we een besluit hebben genomen. Heb gemeld dat we dat niet kennen en de procedure vrij kort is. Ook gewezen op mogelijkheid ontheffing door wegbeheerder. Dat moet toch ook voor dit voertuig kunnen? Weet jij welk artikel dat uit de WVV94 is?

De Stint heeft ook nog geen VIN. Ik zal dat aan de RDW melden, of is dat voor onze procedure een noodzaak?

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e - DGMo
Aan: 10.2.e - CEND - HDJZ
Onderwerp: ontheffing voor Stint
Datum: maandag 22 augustus 2011 13:51:00

Hoi 10.2.e ,

De Stint wil graag tijdelijke toelating voordat we een besluit hebben genomen. Heb gemeld dat we dat niet kennen en de procedure vrij kort is. Ook gewezen op mogelijkheid ontheffing door wegbeheerder. Dat moet toch ook voor dit voertuig kunnen? Weet jij welk artikel dat uit de WVV94 is?

De Stint heeft ook nog geen VIN. Ik zal dat aan de RDW melden, of is dat voor onze procedure een noodzaak?

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e @rdw.nl
Aan: 10.2.e DGMo
Cc: 10.2.e DGRW; 10.2.e @rdw.nl
Onderwerp: RE: Bijzondere bromfiets Stint
Datum: dinsdag 20 september 2011 14:57:00

10.2,
2

je hebt de rapportage inmiddels van 10.2. ontvangen. Enige punt waaraan de Stint niet voldeed is de breedte, vandaar een negatief advies. Zoals vorige week al via de mail heen en weer gekeet is, is lenM vrij het beoordelingsrapport naast zich neer te leggen en de Stint toch aan te wijzen.

10.2.e



Van: 10.2.e DGMo 10.2.e @minienm.nl]
Verzonden: dinsdag 20 september 2011 14:52
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGMo
Onderwerp: RE: Bijzondere bromfiets Stint

Hoi 10.2.,
We hebben hier nog eens over die breedte gehad. Het gaat om een serieus voertuig, niet zo'n hebbe-ding. Aanvankelijk hadden we 2 m. breed, maar nu sluiten we aan bij het gehandicapte voertuig van 1,10 m. Ook een beetje arbitrair. We willen daarom toch akkoord gaan met 110,5 cm. Laten we zeggen dat we het op een meetfout houden. Dus toch maar verder keuren graag. 1,11 valt echt af!!

Groet

10.2,
2

Van: 10.2.e @rdw.nl [mailto:10.2.e @rdw.nl]
Verzonden: dinsdag 20 september 2011 13:49
Aan: 10.2.e @rdw.nl; 10.2.e @rdw.nl
CC: 10.2.e DGMo
Onderwerp: RE: Bijzondere bromfiets Stint

Bedankt 10.2.,

Ik begreep van lenM al dat zij van plan zijn de maximale breedtemaat naar 110cm op te rekken. Anticiperend daarop wil(de) men, als de te grote breedte het enige afkeerpunt is, dit voertuig toch aanwijzen als bijzondere bromfiets. Nu echter dit voertuig 110,5 breed blijkt te zijn gaat die vlieger niet op (lijkt mij) want dan is hij alsnog te breed.

10.2.e



10.2.e

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 20 september 2011 13:32
Aan: 10.2.e
Onderwerp: Bijzondere bromfiets Stint

<< Bestand: Stint (2).jpg >> << Bestand: Stint (4).jpg >> << Bestand: Stint (5).jpg >> << Bestand: Stint RDW-004 XRA600EEABP120807.doc >>

Beste 10.2.e

Dit is nummer 4 van dit bijzondere project. Het voertuig voldoet niet aan de permanente eisen, het is nml. te breed.

Vriendelijke groet,

10.2.e

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
Cc: 10.2.e [HBJZ](#)
Onderwerp: RE: breedte
Datum: dinsdag 16 oktober 2012 11:21:38

Ja ik zag het. We hadden daarom aangesloten bij gehandicaptenvoertuigen (1.10 m)
Maar: in het RVV (art 5 lid 4) staat dat fietsen op meer dan 2 wielen, de rijbaan mogen gebruiken. De Stint dus ook.

Van: 10.2.e DGB
Verzonden: dinsdag 16 oktober 2012 11:04
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: breedte

In RV art.5.9.6 2^e lid: max. breedte fietsen op meer dan twee wielen is 1,50 meter.

Van: 10.2.e DGB
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: overleg innovatieve bromfiets
Datum: donderdag 11 oktober 2012 15:56:26

Hebben we het maandag over
Waddinxveen gaat overigens niet meer door. Het voertuig wat nu getest moet worden
gaat naar Lelystad en wordt daar tegen een (uur)tarief getest. SWOV is bereid dit te
betalen. 10.2.e zoekt dit nog even uit.
Met een breedte van 1.10 hebben we aangesloten bij de breedte van gehandicapten
voertuigen.
Een bakfiets is veel smaller dan 1.10 m. vandaar dat we deze maat zouden willen
verkleinen.
Prettig weekend en tot maandag

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: donderdag 11 oktober 2012 14:41
Aan: 10.2.e - DGB
CC: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: Re: overleg innovatieve bromfiets

1. Eens.
2. Er moet nu wel een concreet voorstel komen waar we aan moeten denken. Swov en RDW
willen nu kennelijk een heel tkg circus optuigen, dat was eerst nooit de bedoeling. Ik heb de
indruk dat dit over the top is en wil dat graag verder met je bekijken.. Dat zou ook een
beleidswijziging betekenen die we eerst aan 10.2.e moeten voorleggen.
3. Daar hebben we destijds bewust voor gekozen. Ik weet nu niet meer hoe het zat, maar die
110cm was niet zo maar uit de lucht gegrepen. Raar om dat nu los te laten.
4. Niet akkoord dat in de regelgeving nu onmogelijk te maken. Dit soort aspecten moet je
meenemen in afweging bij toelating, maar niet verbieden. Voor de stint was afweging dat er al
bakfietsen werden gebruikt op vergelijkbare wijze, dus wat is het verschil?

En hoe zit het nu met Waddinxveen?

Groeten,

10.2.e

Van: 10.2.e DGB
Verzonden: Thursday, October 11, 2012 10:34 AM
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - HBJZ
Onderwerp: overleg innovatieve bromfiets

Goedemorgen 10.2.e
SWOV, RDW, HBJZ, Politie en VV hebben gisteren gesproken over de beleidsbrief m.b.t.
de innovatieve bromfiets.
10.2.e zal deze op grond van het commentaar verfijnen.

Er zijn echter een paar punten waar ik je aandacht voor vraag:

1. We hebben bij snelheid niet alleen gekozen voor de max. snelheid van 25 km/u
(hadden we al), maar ook voor een min. snelheid van 6km/u. Hiermee wordt het
mogelijk die voertuigen van speelgoed te onderscheiden.
2. We laten de aanbieder de keuze: typegoedkeuring of individuele goedkeuring.
Aan deze keuring komt een prijskaartje te hangen van zowel RDW als van de
SWOV. Dat betekent in de praktijk dat de aanbieder zelf zijn afweging kan
maken, mede op grond van de aantallen. Met SWOV over hun opzet gehad.

SWOV neemt geen verantwoording meer voor de verkeersveiligheid als ze niet kunnen testen op de door hen voorgestelde manier. Dat kost per voertuig €6700. Duit betekent dat ze individuele voertuigen niet meer testen op verkeersveiligheid en dat wanneer typegekeurd moet worden hier eenmalig kosten aan zitten. Het idee is dat dan de kosten over alle (toekomstige) voertuigen worden omgeslagen. Ook de RDW wil in geval van typegoedkeuring een COP hebben. Op dit moment gaat het aanvragers steeds om een commercieel product dat in de handel moet worden gebracht Segway -1700, Swing – 50, Stint 145 exemplaren. Van de Swing en de Trikke heb ik nog geen aantallen. In de toekomst lijkt het dus te gaan om typegoedkeuringen met een aardig kostenplaatje. RDW gaf aan dat sommige fabrikanten geen inzage in hun productie willen geven. In dat geval geen COP en dus ook geen test.

3. Nu hebben we de breedte op 1.10 m staan (Stint heeft die maat). Allen waren het er over eens dat dit eigenlijk te breed is voor het fietspad. Daarom komt in de beleidsbrief breedte: 0,75 te staan. In RV moet dan 1.10 m blijven staan, omdat anders de STINT een verboden voertuig wordt. Dit punt wringt wel een beetje, maar we vonden dat we een toekomstige gevaarlijke situatie niet moesten voorkomen doordat je al een te breed voertuig had aangewezen.
4. Tenslotte: de politie was niet blij met de STINT. Hierin zitten 10 kinderen. Als er een ongeluk gebeurt, zijn die de klos. We realiseerden ons dat we nooit aan het vervoer van passagiers op die innovatieve bromfiets hadden gedacht. Die mogelijkheid zal in de regelgeving nu worden ingeperkt.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Van: 10.2.e DGB
Aan: 10.2.e DGB
Onderwerp: Re: Advies verkeersveiligheid Stint
Datum: donderdag 20 augustus 2015 18:34:34

Prima!

Van: 10.2.e DGB
Verzonden: Thursday, August 20, 2015 06:14 PM
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Advies verkeersveiligheid Stint

Het heeft geen spoed dus laten we maandag 10.2.e even vragen. Ok?

-----Original Message-----

From: 10.2.e - DGB
Sent: Thursday, August 20, 2015 05:56 PM W. Europe Standard Time
To: 10.2.e DGB
Subject: RE: Advies verkeersveiligheid Stint

Tja, dat kan. Maar die is er op vrijdag niet. Rapport swov openbaar, dat zou swov toch zelf ook moeten weten?

-----Original Message-----

From: 10.2.e - DGB
Sent: Thursday, August 20, 2015 02:43 PM W. Europe Standard Time
To: 10.2.e - DGB
Subject: FW: Advies verkeersveiligheid Stint

Hi 10.2.,

Ik was hier niet bij betrokken. 10.2.e gaf aan dat het 10.2.e is geweest- . nu iets voor 10.2.e?

Groet, 10.2.

-----Original Message-----

From: 10.2.e DCO
Sent: Thursday, August 20, 2015 02:35 PM W. Europe Standard Time
To: 10.2.e DGB
Cc: 10.2.e DGB; 10.2.e - BSK
Subject: FW: Advies verkeersveiligheid Stint

Ha 10.2.,

Is de STINT jouw onderwerp? Kun je mij antwoord geven op deze vraag? Groet 10.2.

Van: 10.2.e @swov.nl]
Verzonden: donderdag 20 augustus 2015 14:31
Aan: 10.2.e - DCO
CC: 10.2.e - BSK
Onderwerp: Advies verkeersveiligheid Stint
Hoi 10.2.

Hierbij het document/advies dat SWOV in 2011 heeft opgesteld voor jullie, bevattende een advies over de Stint.

Afgelopen dagen zijn er 2 ongevallen met deze voertuigen gebeurd. Vooruitlopend op eventuele mediavragen: kun jij erachter komen of het advies dat wij destijds op jullie verzoek hebben opgesteld, vertrouwelijk is of openbaar?

Groet,

10.2.e



Van: 10.2.e DGB
Aan: 10.2.e DGB; 10.2.e DGB
Onderwerp: RE: Kan dit naar DCO? FW: Advies verkeersveiligheid Stint
Datum: maandag 24 augustus 2015 12:00:47

En waarom is het geen elektrische fiets??

-----Original Message-----

From: 10.2.e DGB
Sent: Monday, August 24, 2015 11:54 AM W. Europe Standard Time
To: 10.2.e DGB
Cc: 10.2.e DGB
Subject: RE: Kan dit naar DCO? FW: Advies verkeersveiligheid Stint

De Stint is aangewezen als bijzondere bromfiets

(<https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/stcrt-2012-6543.html>)

Een aangewezen bromfiets heeft een constructiesnelheid van niet meer dan 35 km/u (WWV, artikel 20b); minder mag wel.

Er geldt een minimumleeftijd van 16 jaar omdat het een bromfiets is (bijzonder of niet). De minimumleeftijd geldt voor de categorie (bijzondere bromfiets), waarna later is besloten dat de Stint tot deze categorie hoort. Ergo de 16 jaar voor de Stint.

Het is nog erger: voor bijzondere bromfietsen geldt geen minimumleeftijd wanneer de bestuurder beschikt over een gehandicaptenparkeerkaart of een kaart ten behoeve van het vervoer van gehandicapten als bedoeld in [artikel 5, zesde lid, van het RVV 1990](#).

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

10.2.e

10.2.e

tel: 10.2.e

fax: 10.2.e

e-mail: 10.2.e @minienm.nl

Van: 10.2.e DGB
Verzonden: maandag 24 augustus 2015 10:37
Aan: 10.2.e DGB
CC: 10.2.e DGB
Onderwerp: FW: Kan dit naar DCO? FW: Advies verkeersveiligheid Stint
Weet jij dit, 10.2.e?

-----Original Message-----

From: 10.2.e DGB
Sent: Monday, August 24, 2015 09:51 AM W. Europe Standard Time
To: 10.2.e DGB
Subject: RE: Kan dit naar DCO? FW: Advies verkeersveiligheid Stint

Maar is het nu een bijzondere bromfiets? Dat lijkt mij niet: 15 km max.! Dus waarom die grens van 16, omdat we de bromfietsleeftijd hebben aangehouden, maar op basis waarvan?

En de opmerkingen van SWOV gelden ook voor bakfietsen, waar je als minder dan 16 jarige op mag????

Van: 10.2.e DGB

Verzonden: maandag 24 augustus 2015 8:58

Aan: 10.2.e DGB

CC: 1 DGB

Onderwerp: Kan dit naar DCO? FW: Advies verkeersveiligheid Stint

Hi 10.2.e

Ik heb net met 10.2. gebeld over het STINT advies. Hij was hier zelf ook niet bij betrokken, maar kent wel de procedure. Als iemand een nieuw voertuig op de openbare wil laten rijden dan deden we in het verleden een onderzoek bij SWOV mbt de verkeersveiligheid. Het is aan te nemen dat de aanvrager op de hoogte is van dit rapport. Mochten wij nl besloten hebben waarom het niet op de weg zou kunnen dan hadden we dat ook aan de hand van dit onderzoek kenbaar gemaakt.

Qua inhoud van het onderzoek plaatst de SWOV 2 kanttekeningen bij het voertuig
- de SWOV is niet enthousiast over de STINT vanwege de minimum leeftijd van 16 jaar.
SWOV vraagt zich af of je mensen van deze leeftijd zonder enige rijopleiding (bromfietrijbewijs is nu toch verplicht??) kinderen moet laten vervoeren
- SWOV vindt de STINT erg breed en de snelheid is laag waardoor gevaarlijke inhaal manoeuvres plaats kunnen vinden.

Aan DCO wil ik daarom laten weten dat het niet waarschijnlijk is dat dit advies vertrouwelijk is opgesteld. Wel fijn als SWOV laat weten als ze vragen krijgen. Akkoord?

Groet, 10.2.

-----Original Message-----

From: 10.2.e DCO

Sent: Thursday, August 20, 2015 02:35 PM W. Europe Standard Time

To: 1 DGB

Cc: 0 10.2.e DGB; 10.2.e BSK

Subject: FW: Advies verkeersveiligheid Stint

Ha 10.2.

Is de STINT jouw onderwerp? Kun je mij antwoord geven op deze vraag? Groet 10.2.

Van: Patrick Rugebregt [<mailto:patrick.rugebregt@swov.nl>]

Verzonden: donderdag 20 augustus 2015 14:31

Aan: 10.2.e DCO

CC: 10.2.e - BSK

Onderwerp: Advies verkeersveiligheid Stint

Hoi 10.2.

Hierbij het document/advies dat SWOV in 2011 heeft opgesteld voor jullie, bevattende een advies over de Stint.

Afgelopen dagen zijn er 2 ongevallen met deze voertuigen gebeurd. Vooruitlopend op eventuele mediavragen: kun jij erachter komen of het advies dat wij destijds op jullie verzoek hebben opgesteld, vertrouwelijk is of openbaar?

Groet,

10.2.e

10.2.e

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

10.2.e

10.2.e

T 10.2.e

M 10.2.e

E 10.2.e @swov.nl

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

KvK 41151387

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - DGB
Cc: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Vragen NRC elektrische steps
Datum: woensdag 8 augustus 2018 23:09:57

10.2.e

Inderdaad interessante vraag of het om bedrijfsgevoelige info gaat. Ik zou het niet weten, maar veiligheidshalve stellen dat deze info aan de fabrikant/importeur moet worden gesteld.

Die 8 weken is toch na ontvangst van alle rapporten en niet na aanvraag?

En ik zou NATIONALE toevoegen om verschil met 5 Europese duidelijk te maken.

10.2.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
Datum: woensdag 08 aug. 2018 4:40 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Kopie: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: FW: Vragen NRC elektrische steps

Kijk jij mee ?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
Datum: woensdag 08 aug. 2018 3:50 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e
10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
Kopie: 10.2.e - DCO 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Vragen NRC elektrische steps

Dag 10.2.e

Kunnen jullie nog een keer naar onderstaande antwoorden voor NRC kijken aub?
Dan sturen wij ze uit naar NRC. Ik vraag me met name af of wij vraag 2 zo kunnen beantwoorden. Is bedrijfsgevoelige informatie lijkt mij...
Dank voor jullie reactie alvast!

- 1. Voor zover ik weet heeft nog geen enkele elektrische step die status verkregen in Nederland. Klopt dat? (Zo niet, welke elektrische steps hebben wel al die goedkeuring?)**

Tot nu toe zijn deze modellen op de openbare weg aangemerkt als bijzondere bromfiets: [Segway](#), [E-One](#), Kickbike [Cruise](#), [Fat Max](#) en [Luxury](#), Ninebot [Type E](#) en [Urban](#), [Paukool](#), [Robin M1](#), [Stint](#), [Zappy3](#), [Swing](#), [Trikke](#), [Virto S](#), [Virto](#), [Yedoo Mezeq](#) en de [Ougo Runner](#).

- 2. Zijn er wel aanvragen geweest? Zo ja, van wie? Hebben Bird, Lime**

en/of het Nederlandse Swheels2Go zo een aanvraag reeds gedaan, of hebben zij op andere manieren contact gehad met het ministerie van IenW?

Ja, zie onder vraag 1. Door deze merken zijn bij ons zijn geen aanvragen gedaan.

3. Op basis waarvan maakt de minister de afweging of een step die status van bijzondere bromfiets krijgt? Wat zijn belangrijke voorwaarden?

Om op de openbare weg te mogen rijden, wordt in veruit de meeste gevallen een (Europese) typegoedkeuring aangevraagd. Dan komt het ook nog voor dat een voertuig individueel wordt gekeurd. Een elektrische step heeft geen typegoedkeuring, is ook niet individueel goedgekeurd en is dus *niet* toegelaten tot de openbare weg.

In theorie is er nog een derde mogelijkheid en dat is om bij IenW een aanvraag in te dienen voor een (NATIONALE) aanwijzing als bijzondere bromfiets (artikel 20b Hoofdstuk IIA van het Wegenverkeerswet 1994: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2011-06-01/0/Hoofdstuk1#HoofdstukIIA>). In de daarop volgende rijtest worden hoge eisen gesteld aan de veiligheid, constructie en elektromagnetisch ontwerp. Het stepje moet net zo veilig zijn als een bromfiets. Meestal wordt zo'n procedure door de fabrikant of importeur gedaan.

De procedure voor aanwijzing tot bijzondere bromfiets kun je vinden in een beleidsregel die in december 2014 in de Staatscourant is gepubliceerd (zie [hier](#)). Bij het indienen van de aanvraag dient de aanvrager aan te geven of het gaat om een aanwijzing voor een individueel voertuig of een aanwijzing voor een type. Bij aanwijzing van een type dient de aanvrager zich garant te stellen dat ieder volgend voertuig van datzelfde type over dezelfde bouwkwaliteit en veiligheidskenmerken beschikt.

4. Hoeveel tijd verstrijkt er doorgaans tussen het aanvragen en verkrijgen van die status/keuring?

De minister neemt binnen een termijn van acht weken na ontvangst van de aanvraag een besluit.

5. Indien die status is verkregen, dan dienen de steps aan [deze voorwaarden voor bijzondere bromfietsen](#) te voldoen, correct?

Dat klopt. Zie ook antwoord op vraag 3.

6. Wat gebeurt er als aanbieders toch niet-goedgekeurde elektrische steps gaan verhuren om op de openbare weg mee te rijden?

Je bent in overtreding wanneer je met een niet voor de openbare weg toegelaten type op de openbare weg rijdt. De handhaving hiervan gebeurt door de politie.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

Verzonden: woensdag 8 augustus 2018 15:29

Aan: 10.2.e - DCO 10.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: RE: Vragen NRC elektrische steps

Hieronder iets aangepaste antwoorden. Artikel gaat over mogelijke komst van enkele Amerikaanse steps. Journalist wil in het artikel aangeven hoe de toelating hiervan in Nederland werkt. Hij zegt dat hij denkt dat de Amerikanen een aanvraag hebben gedaan of anders nog zullen doen.

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e @swov.nl; 10.2.e @rw.nl
Onderwerp: FW: inspiratienota...
Datum: donderdag 20 september 2018 22:27:23
Bijlagen: [image001.png](#)
[Inspiratie nieuw toelatingsbeleid langzame motorvoertuigen.docx](#)

10.2.e

Hierbij een inspiratienota van onze hand om morgenochtend een vliegende start te geven aan een gezamenlijk onderzoek naar een nieuw stelsel voor lichtgemotoriseerde voertuigen, niet onder de Europese regelgeving vallend.
Ik hoop dat dat een hulp kan zijn voor jullie creatief denkproces,

Groet,
10.2.e en 10.2.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>
Datum: donderdag 20 sep. 2018 10:13 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: inspiratienota...

10.2.e

10.2.e

10.2.e

10.2.e

10.2.e

Secretaresse: 10.2.e | 10.2.e @minienm.nl | 10.2.e

M 10.2.e

E 10.2.e @MinienM.nl

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

Ik werk niet op vrijdag.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Inspiratie voor het toelatingsbeleid van langzame motorvoertuigen.

Achtergrond

Het aanbod en gebruik van elektrische motorvoertuigen (vaak LEV –*Light Electric Vehicles*- genoemd) met een beperkte snelheid (tot 25 km/u) neemt toe.

Ze zijn milieuvriendelijk (want elektrisch), klein, ‘hip’ en daarmee zeker in drukke binnensteden een (wenselijk) alternatief voor meer traditionele vervoersmiddelen als de snor- en bromfiets. De huidige toelatingssystematiek is echter niet of nauwelijks ingericht op het toelaten van deze voertuigen.

Daarnaast zoeken ook wegbeheerders naar hoe ze deze LEVs kunnen inpassen in hun infrastructuur. Daarmee brengen deze voertuigen nieuwe kansen, maar ook nieuwe uitdagingen.

IenW wil de toelatingssystematiek voor deze voertuigen moderniseren, om de volgende redenen:

- 1) Binnen het huidige toelatingsbeleid zijn niet alle LEVs ‘aangewezen’ zoals artikel 21 van de WVV 1994 bepaalt. Er is daarom ook geen toetsingskader voor deze voertuigen. Dit ‘gat’ moet worden gedicht zodat elke LEV kan worden getoetst.
- 2) Het huidige toelatingsbeleid voor LEVs (de zogeheten beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen) is onafhankelijk van de snelheid, massa en afmeting van het voertuig, waardoor (bijvoorbeeld) de Oxboard aan dezelfde toets wordt onderworpen als een Biro. Het zou interessant zijn om te bezien of de toelating kan worden genuanceerd.
- 3) Er is pas bij het besluit over toelating duidelijkheid over of een LEV wordt toegelaten tot de openbare weg. Het is voor de aanvrager praktischer als hij zo snel mogelijk weet of zijn voertuig kans maakt op toelating. Door het scheppen van duidelijker kaders kan een aanvrager sneller inschatten of toelating kansrijk is.
- 4) Zeer licht-gemotoriseerde of trapondersteunde voertuigen (zoals de ebike) vallen nu buiten alle definities en worden nu vaak ‘fiets’ genoemd, zonder dat dit voertuig is gespecificeerd in de wet- en regelgeving. Het kan interessant zijn om het begrip ‘fiets’ (of zeer licht-gemotoriseerd/trapondersteund voertuig) te definiëren.
- 5) Gehandicaptenvoertuigen zijn tegenwoordig ook (bijna) altijd LEVs. Aangezien er aan gehandicaptenvoertuigen geen toelatingseisen worden gesteld, zien we dat steeds meer LEVs (ten onrechte) worden bestempeld als gehandicaptenvoertuigen. Dit is sneller en goedkoper voor fabrikanten en verkopers,

Naast het moderniseren van de **toelating** is ook het **gebruik** van deze nieuwe voertuigen soms onduidelijk of onlogisch. We schetsen de volgende aandachtspunten:

- 6) Gehandicaptenvoertuigen, en andere niet geregistreerde lichte voertuigen geven tot extra privileges voor de gebruiker (zoals mogen rijden op de stoep of gratis parkeren op de stoep). Het lijkt interessant te bezien of het misbruik van gehandicaptenvoertuigen kan worden tegengegaan.
- 7) Het is nu al druk op het fietspad. Zeker als toegelaten LEVs op het fietspad moeten leidt dat nog meer tot het gevoel dat het fietspad als ‘afvalbakje’ van de weg wordt gezien. Zeker gezien het feit dat LEVs momenteel in allerlei verschijningsvormen voorkomen (langzaam, snel, groot, klein) lijkt het noodzakelijk om de plek op de weg van verschillende LEVs te bezien.

- 8) Deze LEVs kunnen een rol spelen in de 'last mile' oplossingen van gemeenten, bijvoorbeeld in de vorm van deelstepjes. Wellicht kan er in het gebruik van dit soort voertuigen ook gedacht worden aan manieren om wel de voordelen van delen en niet de nadelen te hebben.
- 9)

Uitgangspunten en aandachtspunten nieuw toelatingsbeleid.

Uitgangspunten:

1. We beperken we ons tot motorvoertuigen die niet onder andere regelgeving zijn uitgezonderd (zoals de elektrische fiets tot 250W).
2. We beperken we ons tot voertuigen tot 25 km/u. Voertuigen met een hogere constructiesnelheid vallen onder Europese of nationale toelatingseisen.
3. Het voertuig moet elektrisch aangedreven zijn.
4. De gehandicaptenvoertuigen worden ook meegenomen als onderdeel voor de toelating.
5. Toelating van voertuigen blijft de exclusieve bevoegdheid van de RDW. Wegbeheerders mogen alleen over het gebruik van voertuigen zeggen.
6. We beperken ons tot voertuigen die bedoeld zijn voor normaal gebruik op de weg, en NIET bedoeld zijn voor toelating als experiment (dus zelfrijdende voertuigen of pizzarobots vallen hier niet onder). Vanzelfsprekend kunnen de hier geformuleerde kaders wel worden gebruikt als inspiratie om te beoordelen of een experimenteel voertuig veilig is.
7. Voor gebruik op de weg houden we dezelfde regels aan als momenteel voor bijzondere bromfietsen: Het voertuig mag daarna op elke openbare weg rijden waar een fiets mag komen. We gaan geen mogelijkheid scheppen om deze voertuigen toe te laten op ontheffingsbasis (zodat bijv. bij LZV gebeurt).

Aandachtspunten.

8. Hoeveel personen mogen op/ in een LEV worden vervoerd?
9. Wat doen we met de permanente eisen?
10. Gaan we de LEV's individueel of per type toelaten? Indien per type, hoe controleren we dan dat ieder voertuig van dat type dat na het beoordeelde exemplaar geproduceerd wordt identiek en tenminste even veilig is als het beoordeelde exemplaar? De huidige typeaanwijzing wekt bij de consument ten onrechte de indruk dat hier op de één of andere manier controle op is (zie opm VR7).
11. Moeten we er een nieuwe 'type ' van maken (de LEV?) Of gaan we ze juist in bakje stoppen (fiets/snorfiets/bromfiets/brommobiel).

Schets nieuw toelatingsbeleid

Mijn voorstel is om in ieder geval sneller duidelijkheid te bieden aan een fabrikant over de kaders en uitgangspunten voor toelating tot de weg. Nu is het nog zo dan een fabrikant elk voertuig, hoe excentriek ook, mag aanbieden, waardoor er (soms) ten onrechte de illusie wordt gewekt dat elk voertuig toegelaten kan worden. Idee is dat een fabrikant snel (binnen 2 stappen of afwegingskaders of 'zeven') moet kunnen zien of zijn voertuig überhaupt kans van slagen maakt voor toelating. Die 2 zeven zouden kunnen zijn:

Zeef 0: Bepaalde voertuigen bij voorbaat uitsluiten?

- 1) Echt niet veilig: Oxboard/solowheel etc?
- 2) Eenvoudig aan te passen tot bromfiets.

Zeef 1:

Past het voertuig qua massa, snelheid en afmeting überhaupt binnen het vervoersysteem?

Voorbeeld: Een voertuig van 3x3x3 meter met een snelheid van 5 km/u past domweg niet op het trottoir en het fietspad.

Als het voertuig in zeef 1 blijft hangen is het per definitie niet toegelaten. Als het voertuig door zeef 1 heen komt volgt zeef 2:

Zeef 2:

Voldoet het voertuig aan de minimale eisen voor constructie en veiligheid? Hierbij zouden de belangrijkste eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen

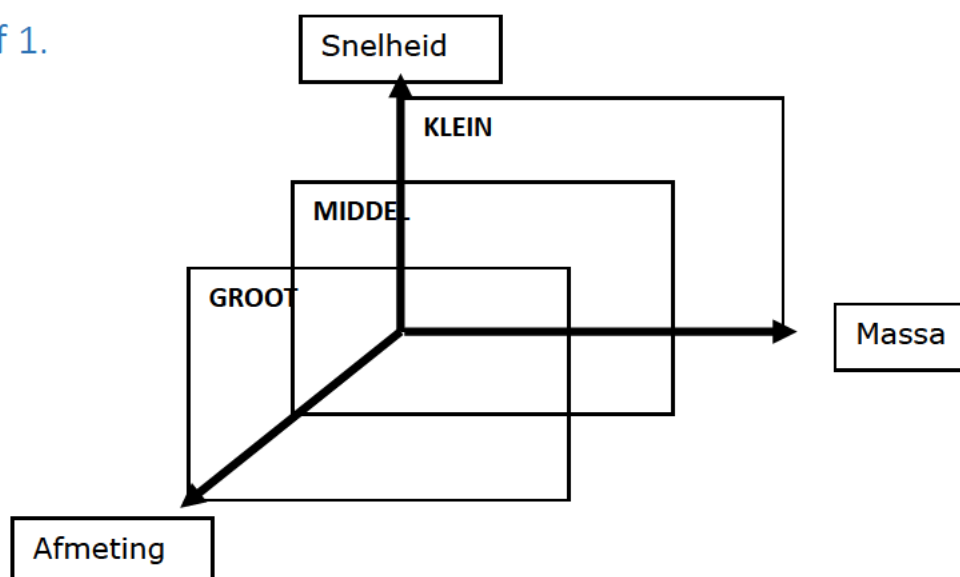
(<http://wetten.overheid.nl/BWBR0035848/2015-01-01>) een uitgangspunt kunnen zijn. Wel moeten we denk ik direct iets toevoegen over het maximaal aantal personen dat door een dergelijk motorvoertuig vervoerd mag worden (naast de bestuurder).

Zeef 3 (de aanvraagprocedure):

Als het voertuig door zowel zeef 1 als zeef 2 komt kan het de formele toelatingsproces beginnen, waarbij de aanvrager op basis van een keuring (zeef 3). Die keuring zou qua zwaarte nog af kunnen hangen van de specs van het voertuig, een toelating kan aanvragen. Een voertuig dat niet door zeef 1 of zeef 2 heen komt mag natuurlijk ook een aanvraag indienen, maar dan moet direct duidelijk zijn dat de aanvraag zal worden afgewezen.

Test op veiligheid moet wel heel duidelijk zijn.

Eerste schets zeef 1.



| KLEIN | | MASSA | | | |
|----------|---------|---|-------------|-------------|----------|
| SNELHEID | | 0-10 | 10-100 | 100-1000 | >1000 |
| | <5 | Acceptabel. | Acceptabel. | Verboden | Verboden |
| | 6 - 15 | Acceptabel. | Acceptabel. | Verboden | |
| | 16 - 25 | Verboden | Verboden | Verboden | |
| | >25 | Alleen toestaan op basis van Europese wetgeving | | | |
| MIDDEL | | MASSA | | | |
| SNELHEID | | 0-10 | 10-100 | 100-1000 | >1000 |
| | <5 | Acceptabel. | Acceptabel. | Verboden | Verboden |
| | 6 - 15 | Acceptabel. | Acceptabel. | Acceptabel. | |
| | 16 - 25 | Verboden | Acceptabel. | Acceptabel. | |
| | >25 | Alleen toestaan op basis van Europese wetgeving | | | |
| GROOT | | MASSA | | | |
| SNELHEID | | 0-10 | 10-100 | 100-1000 | >1000 |
| | <5 | Verboden | Verboden | Verboden | Verboden |
| | 6 - 15 | Verboden. | Acceptabel. | Acceptabel. | |
| | 16 - 25 | Verboden | Acceptabel. | Acceptabel. | |
| | >25 | Alleen toestaan op basis van Europese wetgeving | | | |

KLEIN: ongeveer stepje

MIDDEL: Ongeveer scootmobiel/fiets

GROOT: Ongeveer brommobiel/autootje

ZEER GROOT = Verboden. Vanzelfsprekend moeten we bezien wat we verstaan onder 'klein, middel, groot en zeer groot' en zijn alle hierboven genoemde getallen slechts indicatief.

Eerste schets zeef 2

De beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfiets lijkt een goed uitgangspunt:

1. Het motorvoertuig, kan ECHT NIET al dan niet met aanpassingen, aan de toelatingseisen voor een reguliere bromfiets of europees toegelaten voertuig voldoen.

2. Het voertuig is elektrisch aangedreven.
3. Het voertuig is bij normaal gebruik veilig voor zichzelf en voor anderen.(in de zin van scherpe uitstekende voorwerpen of EMC of.....?)
4. Minimaal 1 persoon, maximaal [8] personen + 1 bestuurder.
5. Aanwezigheid rem/stuur/licht/luchtbanden/etc -> Is het duidelijk hoe je moet remmen en sturen met dit voertuig? Vergt de bediening van de remmen en besturing speciale (lichamelijke/motorische) vaardigheden, misschien een maximale leeftijdsgrens voor evenwichtsvoertuigen?

Het voertuig heeft wel de weg nodig om zich te verplaatsen (dus hoverende skateboards kunnen eventueel wel, maar drones niet).

Eerste schets zief 3 (de aanvraagprocedure):

We zouden kunnen overwegen om de 'zwaarte' van de aanvraagprocedure te relateren aan de categorie waarin het voertuig zit. De categorisering zou kunnen lijken op zeef 1, dus:

| KLEIN | | MASSA | | | |
|----------|---------|---|----------------|---------------|----------|
| SNELHEID | | 0-10 | 10-100 | 100-1000 | >1000 |
| | <5 | Geen keuring | Kleine keuring | Verboden | Verboden |
| | 6 - 15 | Geen keuring | Kleine keuring | Verboden | |
| | 16 - 25 | Verboden | Verboden | Verboden | |
| | >25 | Alleen toestaan op basis van Europese wetgeving | | | |
| MIDDEL | | MASSA | | | |
| SNELHEID | | 0-10 | 10-100 | 100-1000 | >1000 |
| | <5 | Geen keuring | Kleine keuring | Verboden | Verboden |
| | 6 - 15 | Geen keuring | Kleine keuring | Grote keuring | |
| | 16 - 25 | Verboden | Grote keuring | Grote keuring | |
| | >25 | Alleen toestaan op basis van Europese wetgeving | | | |
| GROOT | | MASSA | | | |
| SNELHEID | | 0-10 | 10-100 | 100-1000 | >1000 |
| | <5 | Verboden | Verboden | Verboden | Verboden |
| | 6 - 15 | Verboden | Grote keuring | Grote keuring | |
| | 16 - 25 | Verboden | Grote keuring | Grote keuring | |
| | >25 | Alleen toestaan op basis van Europese wetgeving | | | |

(Gebruik van) Gehandicaptenvoertuigen

Om mobiliteit voor gehandicapten¹ zo min mogelijk te belemmeren is in het RVV de mogelijkheid opgenomen om zogeheten *gehandicaptenvoertuigen*² onder hele lichte eisen (zie voetnoot 2) toe te staan in het verkeer. Ook kunnen gehandicapten (en de mensen die hen vervoeren) een *Europese Gehandicapten parkeerKaart-EGK* aanvragen waarmee zij extra parkeerprivileges krijgen.

Er wordt soms misbruik gemaakt deze privileges. Deze komen in de praktijk vaak op twee soorten misbruik neer:

- 1) Misbruik van faciliteiten voor gehandicapten
 - a. De gehandicaptenparkeerkaarten (EGK) worden gebruikt op een wijze die geen verband houdt met het vervoer van gehandicapten.
- 2) Misbruik van het begrip 'gehandicaptenvoertuig'
 - a. Gehandicaptenvoertuigen worden gebruikt door mensen die niet gehandicapt zijn, enkel omdat het gebruik van gehandicaptenvoertuigen voordelen biedt (parkeren, rijbewijs, wegenbelasting, APK, flitsboetes, roodlichtboetes).
 - b. Motorvoertuigen die niet specifiek zijn ingericht voor het vervoer van gehandicapten worden wel als zodanig door de fabrikant in de markt gezet om zo de voertuigeisen te omzeilen.

Ad 1: Misbruik van EGK.

Gezien de kosten voor een gewone parkeervergunning in Amsterdam (die begint bij 1500€) scheelt het gebruiken van een EGK heel veel geld. Het tegengaan van misbruik van de EGK is duidelijk buiten bestek van dit document. Overigens leidt dit wel tot veel irritatie bij gemeenten, omdat het misbruik niet altijd eenvoudig is aan te tonen.

Ad 2a: gebruik van gehandicaptenvoertuigen door niet gehandicapten.

De belangrijkste eerste vraag hierbij is hoe erg het is als een 'voor gehandicapten ingericht voertuig' wordt gebruikt door niet-gehandicapten? Op zich hoeft het geen probleem te zijn als een dergelijk voertuig ook door niet-gehandicapten wordt gebruikt, zolang deze persoon dan maar niet gebruik maakt van de specifiek voor gehandicapten bedoelde voordelen (zoals parkeren op de stoep, geen rijbewijs nodig hebben).

De belangrijkste constatering is dat het begrip *gehandicaptenvoertuig*, hoewel bedoeld om iets te zeggen over het voertuig, toch vooral iets zegt over de beoogde gebruiker, terwijl de wetgever niet eist dat gebruik is beperkt tot gehandicapten (we eisen slechts dat het voertuig is ingericht voor het vervoeren van gehandicapten). Tegelijkertijd zijn er veel gehandicapten die ook met niet-gehandicapte-voertuigen prima aan het verkeer deel kunnen nemen, bijvoorbeeld omdat ze een aandoening hebben zoals zware COPD waar ze tijdens het rijden geen enkele hinder van ondervinden. De echte 'voor het vervoer van gehandicapte' ingerichte voertuigen zijn vaak auto's of motoren waarin systemen zitten die kunnen compenseren voor menselijke beperkingen. Zo zijn er auto's waarbij gasgeven en remmen bij het stuur zitten voor mensen die dat niet met benen kunnen

¹ Hierbij worden personen bedoeld die specifieke voertuigaanpassingen behoeven of zo slecht ter been zijn dat ze geen grote afstanden kunnen lopen. Het gaat dus niet op kleurenblinden (die bijv. aanpassingen van VRI's vragen) of doelgroepenvervoer.

² RVV definitie: *gehandicaptenvoertuig*: voertuig dat is ingericht voor het vervoer van een gehandicapte, niet breder is dan 1,10 meter en niet is uitgerust met een motor, dan wel is uitgerust met een motor waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid niet meer dan 45 km per uur bedraagt, en geen bromfiets is

doen. Voor dit soort voertuigen zijn reeds rijbewijscodes beschikbaar. Ook zijn er scootmobielen specifiek op maat gemaakt voor een gehandicapte. Daarover later meer.

De gehandicaptenvoertuigen zoals hier bedoeld zijn zeker niet aangepast voor 1 enkel individu of voor een specifieke beperking, maar lijken vooral gebruik te maken van de argumentatie dat 'gehandicapten graag dit soort voertuigen gebruiken'. Daarmee zijn het dus geen *gehandicaptenvoertuigen*, maar **vooral gewone voertuigen die toevallig voor gehandicapten extra interessant zijn**. Een extra reden dat die voertuigen voor deze doelgroep interessant zijn (bijv. scootmobielen) is dat die voertuigen bijvoorbeeld via de WMO worden vergoed. Dat maakt dat we ons moeten afvragen of er echt voldoende grond is om de huidige definitie van het begrip *gehandicaptenvoertuig* te handhaven.

Filosofische vraag: Hoe erg is het als een 'luie' jongere in een zelfbetaalde scootmobiel over het trottoir rijdt met 5 km/u? En wat veroorzaakt nu de overlast van geparkeerde Biro's: Is dat puur het feit dat er een Biro op de stoep staat, of het feit dat de Biro op de stoep niet van een gehandicapte is. Anders gezegd: Als blijkt dat elke Biro in Amsterdam van een gehandicapte is (of iemand die zichzelf echt gehandicapt vindt) zou de overlast dan minder zijn?

Het is interessant om te bezien of we het begrip 'gehandicaptenvoertuig' niet kunnen schrappen en dit voertuig gewoon moeten onderbrengen in de standaard indeling en toelatingseisen voor langzame voertuigen, zoals hierboven genoemd. Eventuele langzame voertuigen (scootmobielen bijvoorbeeld) die echt zijn aangepast voor specifieke individuen zouden dan bijvoorbeeld kunnen worden toegelaten op individuele basis of worden toegelaten zonder keuring. De huidige privileges (parkeren op de stoep, geen rijbewijs) kunnen dan worden voorbehouden aan mensen die, naar de mening van de wegbeheerder of de CBR, gehandicapt zijn. Ik realiseer me dat we dan inderdaad moeten bezien of dit werkbaar is, aangezien juist licht-beperkte mensen niet graag het stempel 'gehandicapt' willen hebben, maar wel gehandicaptenvoertuigen willen gebruiken.

Ad 2b: motorvoertuigen gehandicaptenvoertuigen noemen.

Een aandachtspunt voor ons is vooral punt 2b, dus dat er een vlucht lijkt te zijn van de categorie 'bijzondere bromfiets' naar de categorie gehandicaptenvoertuig. Fabrikanten hebben ontdekt dat ze (zonder morele scrupules en zonder daadwerkelijke aanpassingen) hun voertuig kunnen benoemen als 'ingericht voor het vervoer van gehandicapten', waarmee ze op uiterst eenvoudige wijze het voertuig kunnen gebruiken op de openbare weg. Dit werkt niet alleen marktversturend (want er volgt geen toetsing, er zijn lagere kosten etc), maar leidt, door de groeiende aantal, ook tot overlast door gehandicaptenvoertuigen, waaronder de 'echte' gehandicapten lijden.

De oplossing zou net als 2a kunnen zijn dat we de categorie 'gehandicaptenvoertuig' gewoon afschaffen.

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: inspiratienota...
Datum: donderdag 20 september 2018 22:13:12
Bijlagen: [image001.png](#)
[Inspiratie nieuw toelatingsbeleid langzame motorvoertuigen.docx](#)

10.2.e
10.2.e

10.2.e

Secretaresse: 10.2.e | 10.2.e [@minienm.nl](#) | 10.2.e

M 10.2.e

E 10.2.e [@MinIenM.nl](#)

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

Ik werk niet op vrijdag.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Inspiratie voor het toelatingsbeleid van langzame motorvoertuigen.

Achtergrond

Het aanbod en gebruik van elektrische motorvoertuigen (vaak LEV –*Light Electric Vehicles*- genoemd) met een beperkte snelheid (tot 25 km/u) neemt toe.

Ze zijn milieuvriendelijk (want elektrisch), klein, ‘hip’ en daarmee zeker in drukke binnensteden een (wenselijk) alternatief voor meer traditionele vervoersmiddelen als de snor- en bromfiets. De huidige toelatingssystematiek is echter niet of nauwelijks ingericht op het toelaten van deze voertuigen.

Daarnaast zoeken ook wegbeheerders naar hoe ze deze LEVs kunnen inpassen in hun infrastructuur. Daarmee brengen deze voertuigen nieuwe kansen, maar ook nieuwe uitdagingen.

IenW wil de toelatingssystematiek voor deze voertuigen moderniseren, om de volgende redenen:

- 1) Binnen het huidige toelatingsbeleid zijn niet alle LEVs ‘aangewezen’ zoals artikel 21 van de WVV 1994 bepaalt. Er is daarom ook geen toetsingskader voor deze voertuigen. Dit ‘gat’ moet worden gedicht zodat elke LEV kan worden getoetst.
- 2) Het huidige toelatingsbeleid voor LEVs (de zogeheten beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen) is onafhankelijk van de snelheid, massa en afmeting van het voertuig, waardoor (bijvoorbeeld) de Oxboard aan dezelfde toets wordt onderworpen als een Biro. Het zou interessant zijn om te bezien of de toelating kan worden genuanceerd.
- 3) Er is pas bij het besluit over toelating duidelijkheid over of een LEV wordt toegelaten tot de openbare weg. Het is voor de aanvrager praktischer als hij zo snel mogelijk weet of zijn voertuig kans maakt op toelating. Door het scheppen van duidelijker kaders kan een aanvrager sneller inschatten of toelating kansrijk is.
- 4) Zeer licht-gemotoriseerde of trapondersteunde voertuigen (zoals de ebike) vallen nu buiten alle definities en worden nu vaak ‘fiets’ genoemd, zonder dat dit voertuig is gespecificeerd in de wet- en regelgeving. Het kan interessant zijn om het begrip ‘fiets’ (of zeer licht-gemotoriseerd/trapondersteund voertuig) te definiëren.
- 5) Gehandicaptenvoertuigen zijn tegenwoordig ook (bijna) altijd LEVs. Aangezien er aan gehandicaptenvoertuigen geen toelatingseisen worden gesteld, zien we dat steeds meer LEVs (ten onrechte) worden bestempeld als gehandicaptenvoertuigen. Dit is sneller en goedkoper voor fabrikanten en verkopers,

Naast het moderniseren van de **toelating** is ook het **gebruik** van deze nieuwe voertuigen soms onduidelijk of onlogisch. We schetsen de volgende aandachtspunten:

- 6) Gehandicaptenvoertuigen, en andere niet geregistreerde lichte voertuigen geven tot extra privileges voor de gebruiker (zoals mogen rijden op de stoep of gratis parkeren op de stoep). Het lijkt interessant te bezien of het misbruik van gehandicaptenvoertuigen kan worden tegengegaan.
- 7) Het is nu al druk op het fietspad. Zeker als toegelaten LEVs op het fietspad moeten leidt dat nog meer tot het gevoel dat het fietspad als ‘afvalbakje’ van de weg wordt gezien. Zeker gezien het feit dat LEVs momenteel in allerlei verschijningsvormen voorkomen (langzaam, snel, groot, klein) lijkt het noodzakelijk om de plek op de weg van verschillende LEVs te bezien.

- 8) Deze LEVs kunnen een rol spelen in de 'last mile' oplossingen van gemeenten, bijvoorbeeld in de vorm van deelstepjes. Wellicht kan er in het gebruik van dit soort voertuigen ook gedacht worden aan manieren om wel de voordelen van delen en niet de nadelen te hebben.
- 9)

Uitgangspunten en aandachtspunten nieuw toelatingsbeleid.

Uitgangspunten:

1. We beperken we ons tot motorvoertuigen die niet onder andere regelgeving zijn uitgezonderd (zoals de elektrische fiets tot 250W).
2. We beperken we ons tot voertuigen tot 25 km/u. Voertuigen met een hogere constructiesnelheid vallen onder Europese of nationale toelatingseisen.
3. Het voertuig moet elektrisch aangedreven zijn.
4. De gehandicaptenvoertuigen worden ook meegenomen als onderdeel voor de toelating.
5. Toelating van voertuigen blijft de exclusieve bevoegdheid van de RDW. Wegbeheerders mogen alleen over het gebruik van voertuigen zeggen.
6. We beperken ons tot voertuigen die bedoeld zijn voor normaal gebruik op de weg, en NIET bedoeld zijn voor toelating als experiment (dus zelfrijdende voertuigen of pizzarobots vallen hier niet onder). Vanzelfsprekend kunnen de hier geformuleerde kaders wel worden gebruikt als inspiratie om te beoordelen of een experimenteel voertuig veilig is.
7. Voor gebruik op de weg houden we dezelfde regels aan als momenteel voor bijzondere bromfietsen: Het voertuig mag daarna op elke openbare weg rijden waar een fiets mag komen. We gaan geen mogelijkheid scheppen om deze voertuigen toe te laten op ontheffingsbasis (zodat bijv. bij LZV gebeurt).

Aandachtspunten.

8. Hoeveel personen mogen op/ in een LEV worden vervoerd?
9. Wat doen we met de permanente eisen?
10. Gaan we de LEV's individueel of per type toelaten? Indien per type, hoe controleren we dan dat ieder voertuig van dat type dat na het beoordeelde exemplaar geproduceerd wordt identiek en tenminste even veilig is als het beoordeelde exemplaar? De huidige typeaanwijzing wekt bij de consument ten onrechte de indruk dat hier op de één of andere manier controle op is (zie opm VR7).
11. Moeten we er een nieuwe 'type ' van maken (de LEV?) Of gaan we ze juist in bakje stoppen (fiets/snorfiets/bromfiets/brommobiel).

Schets nieuw toelatingsbeleid

Mijn voorstel is om in ieder geval sneller duidelijkheid te bieden aan een fabrikant over de kaders en uitgangspunten voor toelating tot de weg. Nu is het nog zo dan een fabrikant elk voertuig, hoe excentriek ook, mag aanbieden, waardoor er (soms) ten onrechte de illusie wordt gewekt dat elk voertuig toegelaten kan worden. Idee is dat een fabrikant snel (binnen 2 stappen of afwegingskaders of 'zeven') moet kunnen zien of zijn voertuig überhaupt kans van slagen maakt voor toelating. Die 2 zeven zouden kunnen zijn:

Zeef 0: Bepaalde voertuigen bij voorbaat uitsluiten?

- 1) Echt niet veilig: Oxboard/solowheel etc?
- 2) Eenvoudig aan te passen tot bromfiets.

Zeef 1:

Past het voertuig qua massa, snelheid en afmeting überhaupt binnen het vervoersysteem?

Voorbeeld: Een voertuig van 3x3x3 meter met een snelheid van 5 km/u past domweg niet op het trottoir en het fietspad.

Als het voertuig in zeef 1 blijft hangen is het per definitie niet toegelaten. Als het voertuig door zeef 1 heen komt volgt zeef 2:

Zeef 2:

Voldoet het voertuig aan de minimale eisen voor constructie en veiligheid? Hierbij zouden de belangrijkste eisen uit de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen

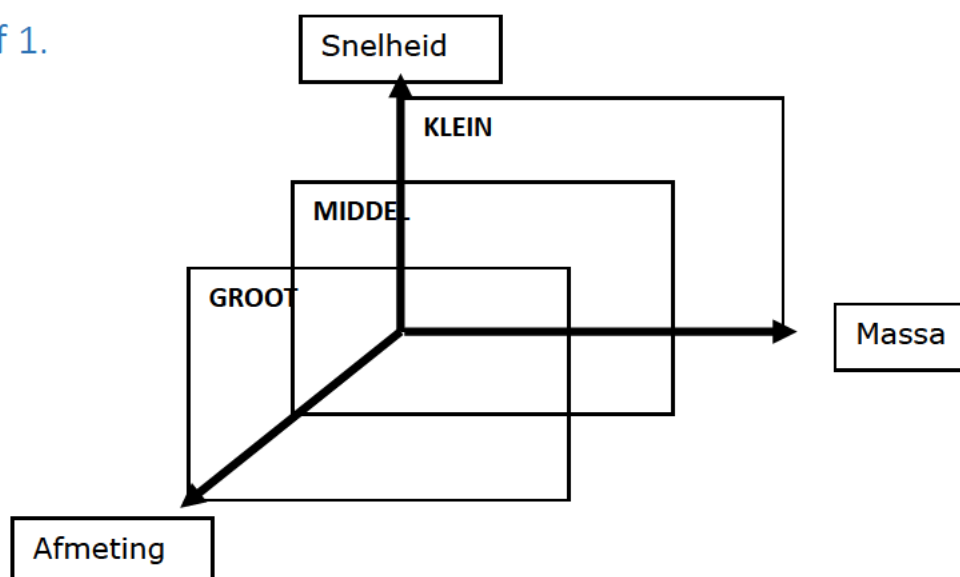
(<http://wetten.overheid.nl/BWBR0035848/2015-01-01>) een uitgangspunt kunnen zijn. Wel moeten we denk ik direct iets toevoegen over het maximaal aantal personen dat door een dergelijk motorvoertuig vervoerd mag worden (naast de bestuurder).

Zeef 3 (de aanvraagprocedure):

Als het voertuig door zowel zeef 1 als zeef 2 komt kan het de formele toelatingsproces beginnen, waarbij de aanvrager op basis van een keuring (zeef 3). Die keuring zou qua zwaarte nog af kunnen hangen van de specs van het voertuig, een toelating kan aanvragen. Een voertuig dat niet door zeef 1 of zeef 2 heen komt mag natuurlijk ook een aanvraag indienen, maar dan moet direct duidelijk zijn dat de aanvraag zal worden afgewezen.

Test op veiligheid moet wel heel duidelijk zijn.

Eerste schets zeef 1.



| KLEIN | | MASSA | | | |
|----------|---------|---|-------------|-------------|----------|
| SNELHEID | | 0-10 | 10-100 | 100-1000 | >1000 |
| | <5 | Acceptabel. | Acceptabel. | Verboden | Verboden |
| | 6 - 15 | Acceptabel. | Acceptabel. | Verboden | |
| | 16 - 25 | Verboden | Verboden | Verboden | |
| | >25 | Alleen toestaan op basis van Europese wetgeving | | | |
| MIDDEL | | MASSA | | | |
| SNELHEID | | 0-10 | 10-100 | 100-1000 | >1000 |
| | <5 | Acceptabel. | Acceptabel. | Verboden | Verboden |
| | 6 - 15 | Acceptabel. | Acceptabel. | Acceptabel. | |
| | 16 - 25 | Verboden | Acceptabel. | Acceptabel. | |
| | >25 | Alleen toestaan op basis van Europese wetgeving | | | |
| GROOT | | MASSA | | | |
| SNELHEID | | 0-10 | 10-100 | 100-1000 | >1000 |
| | <5 | Verboden | Verboden | Verboden | Verboden |
| | 6 - 15 | Verboden. | Acceptabel. | Acceptabel. | |
| | 16 - 25 | Verboden | Acceptabel. | Acceptabel. | |
| | >25 | Alleen toestaan op basis van Europese wetgeving | | | |

KLEIN: ongeveer stepje

MIDDEL: Ongeveer scootmobiel/fiets

GROOT: Ongeveer brommobiel/autootje

ZEER GROOT = Verboden. Vanzelfsprekend moeten we bezien wat we verstaan onder 'klein, middel, groot en zeer groot' en zijn alle hierboven genoemde getallen slechts indicatief.

Eerste schets zeef 2

De beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfiets lijkt een goed uitgangspunt:

1. Het motorvoertuig, kan ECHT NIET al dan niet met aanpassingen, aan de toelatingseisen voor een reguliere bromfiets of europees toegelaten voertuig voldoen.

2. Het voertuig is elektrisch aangedreven.
3. Het voertuig is bij normaal gebruik veilig voor zichzelf en voor anderen.(in de zin van scherpe uitstekende voorwerpen of EMC of.....?)
4. Minimaal 1 persoon, maximaal [8] personen + 1 bestuurder.
5. Aanwezigheid rem/stuur/licht/luchtbanden/etc -> Is het duidelijk hoe je moet remmen en sturen met dit voertuig? Vergt de bediening van de remmen en besturing speciale (lichamelijke/motorische) vaardigheden, misschien een maximale leeftijdsgrens voor evenwichtsvoertuigen?

Het voertuig heeft wel de weg nodig om zich te verplaatsen (dus hoverende skateboards kunnen eventueel wel, maar drones niet).

Eerste schets zief 3 (de aanvraagprocedure):

We zouden kunnen overwegen om de 'zwaarte' van de aanvraagprocedure te relateren aan de categorie waarin het voertuig zit. De categorisering zou kunnen lijken op zeef 1, dus:

| KLEIN | | MASSA | | | |
|----------|---------|---|----------------|---------------|----------|
| SNELHEID | | 0-10 | 10-100 | 100-1000 | >1000 |
| | <5 | Geen keuring | Kleine keuring | Verboden | Verboden |
| | 6 - 15 | Geen keuring | Kleine keuring | Verboden | |
| | 16 - 25 | Verboden | Verboden | Verboden | |
| | >25 | Alleen toestaan op basis van Europese wetgeving | | | |
| MIDDEL | | MASSA | | | |
| SNELHEID | | 0-10 | 10-100 | 100-1000 | >1000 |
| | <5 | Geen keuring | Kleine keuring | Verboden | Verboden |
| | 6 - 15 | Geen keuring | Kleine keuring | Grote keuring | |
| | 16 - 25 | Verboden | Grote keuring | Grote keuring | |
| | >25 | Alleen toestaan op basis van Europese wetgeving | | | |
| GROOT | | MASSA | | | |
| SNELHEID | | 0-10 | 10-100 | 100-1000 | >1000 |
| | <5 | Verboden | Verboden | Verboden | Verboden |
| | 6 - 15 | Verboden | Grote keuring | Grote keuring | |
| | 16 - 25 | Verboden | Grote keuring | Grote keuring | |
| | >25 | Alleen toestaan op basis van Europese wetgeving | | | |

(Gebruik van) Gehandicaptenvoertuigen

Om mobiliteit voor gehandicapten¹ zo min mogelijk te belemmeren is in het RVV de mogelijkheid opgenomen om zogeheten *gehandicaptenvoertuigen*² onder hele lichte eisen (zie voetnoot 2) toe te staan in het verkeer. Ook kunnen gehandicapten (en de mensen die hen vervoeren) een *Europese Gehandicapten parkeerKaart-EGK* aanvragen waarmee zij extra parkeerprivileges krijgen.

Er wordt soms misbruik gemaakt deze privileges. Deze komen in de praktijk vaak op twee soorten misbruik neer:

- 1) Misbruik van faciliteiten voor gehandicapten
 - a. De gehandicaptenparkeerkaarten (EGK) worden gebruikt op een wijze die geen verband houdt met het vervoer van gehandicapten.
- 2) Misbruik van het begrip 'gehandicaptenvoertuig'
 - a. Gehandicaptenvoertuigen worden gebruikt door mensen die niet gehandicapt zijn, enkel omdat het gebruik van gehandicaptenvoertuigen voordelen biedt (parkeren, rijbewijs, wegenbelasting, APK, flitsboetes, roodlichtboetes).
 - b. Motorvoertuigen die niet specifiek zijn ingericht voor het vervoer van gehandicapten worden wel als zodanig door de fabrikant in de markt gezet om zo de voertuigeisen te omzeilen.

Ad 1: Misbruik van EGK.

Gezien de kosten voor een gewone parkeervergunning in Amsterdam (die begint bij 1500€) scheelt het gebruiken van een EGK heel veel geld. Het tegengaan van misbruik van de EGK is duidelijk buiten bestek van dit document. Overigens leidt dit wel tot veel irritatie bij gemeenten, omdat het misbruik niet altijd eenvoudig is aan te tonen.

Ad 2a: gebruik van gehandicaptenvoertuigen door niet gehandicapten.

De belangrijkste eerste vraag hierbij is hoe erg het is als een 'voor gehandicapten ingericht voertuig' wordt gebruikt door niet-gehandicapten? Op zich hoeft het geen probleem te zijn als een dergelijk voertuig ook door niet-gehandicapten wordt gebruikt, zolang deze persoon dan maar niet gebruik maakt van de specifiek voor gehandicapten bedoelde voordelen (zoals parkeren op de stoep, geen rijbewijs nodig hebben).

De belangrijkste constatering is dat het begrip *gehandicaptenvoertuig*, hoewel bedoeld om iets te zeggen over het voertuig, toch vooral iets zegt over de beoogde gebruiker, terwijl de wetgever niet eist dat gebruik is beperkt tot gehandicapten (we eisen slechts dat het voertuig is ingericht voor het vervoeren van gehandicapten). Tegelijkertijd zijn er veel gehandicapten die ook met niet-gehandicapte-voertuigen prima aan het verkeer deel kunnen nemen, bijvoorbeeld omdat ze een aandoening hebben zoals zware COPD waar ze tijdens het rijden geen enkele hinder van ondervinden. De echte 'voor het vervoer van gehandicapte' ingerichte voertuigen zijn vaak auto's of motoren waarin systemen zitten die kunnen compenseren voor menselijke beperkingen. Zo zijn er auto's waarbij gasgeven en remmen bij het stuur zitten voor mensen die dat niet met benen kunnen

¹ Hierbij worden personen bedoeld die specifieke voertuigaanpassingen behoeven of zo slecht ter been zijn dat ze geen grote afstanden kunnen lopen. Het gaat dus niet op kleurenblinden (die bijv. aanpassingen van VRI's vragen) of doelgroepenvervoer.

² RVV definitie: *gehandicaptenvoertuig*: voertuig dat is ingericht voor het vervoer van een gehandicapte, niet breder is dan 1,10 meter en niet is uitgerust met een motor, dan wel is uitgerust met een motor waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid niet meer dan 45 km per uur bedraagt, en geen bromfiets is

doen. Voor dit soort voertuigen zijn reeds rijbewijscodes beschikbaar. Ook zijn er scootmobielen specifiek op maat gemaakt voor een gehandicapte. Daarover later meer.

De gehandicaptenvoertuigen zoals hier bedoeld zijn zeker niet aangepast voor 1 enkel individu of voor een specifieke beperking, maar lijken vooral gebruik te maken van de argumentatie dat 'gehandicapten graag dit soort voertuigen gebruiken'. Daarmee zijn het dus geen *gehandicaptenvoertuigen*, maar **vooral gewone voertuigen die toevallig voor gehandicapten extra interessant zijn**. Een extra reden dat die voertuigen voor deze doelgroep interessant zijn (bijv. scootmobielen) is dat die voertuigen bijvoorbeeld via de WMO worden vergoed. Dat maakt dat we ons moeten afvragen of er echt voldoende grond is om de huidige definitie van het begrip *gehandicaptenvoertuig* te handhaven.

Filosofische vraag: Hoe erg is het als een 'luie' jongere in een zelfbetaalde scootmobiel over het trottoir rijdt met 5 km/u? En wat veroorzaakt nu de overlast van geparkeerde Biro's: Is dat puur het feit dat er een Biro op de stoep staat, of het feit dat de Biro op de stoep niet van een gehandicapte is. Anders gezegd: Als blijkt dat elke Biro in Amsterdam van een gehandicapte is (of iemand die zichzelf echt gehandicapt vindt) zou de overlast dan minder zijn?

Het is interessant om te bezien of we het begrip 'gehandicaptenvoertuig' niet kunnen schrappen en dit voertuig gewoon moeten onderbrengen in de standaard indeling en toelatingseisen voor langzame voertuigen, zoals hierboven genoemd. Eventuele langzame voertuigen (scootmobielen bijvoorbeeld) die echt zijn aangepast voor specifieke individuen zouden dan bijvoorbeeld kunnen worden toegelaten op individuele basis of worden toegelaten zonder keuring. De huidige privileges (parkeren op de stoep, geen rijbewijs) kunnen dan worden voorbehouden aan mensen die, naar de mening van de wegbeheerder of de CBR, gehandicapt zijn. Ik realiseer me dat we dan inderdaad moeten bezien of dit werkbaar is, aangezien juist licht-beperkte mensen niet graag het stempel 'gehandicapt' willen hebben, maar wel gehandicaptenvoertuigen willen gebruiken.

Ad 2b: motorvoertuigen gehandicaptenvoertuigen noemen.

Een aandachtspunt voor ons is vooral punt 2b, dus dat er een vlucht lijkt te zijn van de categorie 'bijzondere bromfiets' naar de categorie gehandicaptenvoertuig. Fabrikanten hebben ontdekt dat ze (zonder morele scrupules en zonder daadwerkelijke aanpassingen) hun voertuig kunnen benoemen als 'ingericht voor het vervoer van gehandicapten', waarmee ze op uiterst eenvoudige wijze het voertuig kunnen gebruiken op de openbare weg. Dit werkt niet alleen marktversturend (want er volgt geen toetsing, er zijn lagere kosten etc), maar leidt, door de groeiende aantal, ook tot overlast door gehandicaptenvoertuigen, waaronder de 'echte' gehandicapten lijden.

De oplossing zou net als 2a kunnen zijn dat we de categorie 'gehandicaptenvoertuig' gewoon afschaffen.

Van: 10.2.e - HBJZ
Aan: 10.2.e - HBJZ; 10.2.e HBJZ
Onderwerp: RE: HPE Records Manager DOSSIER (BSK RMA) : IENM/BSK/17961 : Besluit aanwijzing van de elektrische bolderwagen Stint als bromfiets in de zin van art. 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994. Looptijd: 2011-
Datum: donderdag 20 september 2018 11:56:17

Collega's,

Dank. Ik heb inmiddels de map met de aanwijzing gevonden en naar WV gemaild.

10.2

10.2.e

10.2.e

10.2.e

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

Van: 10.2.e - HBJZ

Verzonden: donderdag 20 september 2018 11:48

Aan: 10.2.e - HBJZ 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - HBJZ

<10.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: HPE Records Manager DOSSIER (BSK RMA) : IENM/BSK/17961 : Besluit aanwijzing van de elektrische bolderwagen Stint als bromfiets in de zin van art. 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994. Looptijd: 2011-

10.2 , 10.2.e kan denk ik specifiek zoeken dan ik, maar staat het door jou gezochte document wellicht in deze map?

(ik probeer ook maar even wat)

Groeten,

10.2

Van: 10.2.e [HBJZ](#)
Aan: 10.2.e [- HBJZ](#)
Cc: 10.2.e [- HBJZ](#)
Onderwerp: SPOED: nota Stint
Datum: donderdag 20 september 2018 11:43:56
Prioriteit: Hoog

Beste 10.2.e ,

Nav nare ongeluk met Stint: mag ik jou vragen om met spoed in HPRM op zoek te gaan naar een nota (en besluit) over de Stint (voertuig). Volgens beleid was dat in november 2011. Gaat volgens mij over toelating als bijzondere bromfiets. Ik ga zelf ook zoeken, maar jij bent er denk ik sneller in. Dank alvast.

Groet,
10.2.

10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e - DBO
Aan: 10.2.e - SG; 10.2.e - BSK; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: Nota zojuist aangeleverd door ILT-2018 59630 ILT-2018 59450 Overwegengeval te Oss op 20 september 2018
Datum: vrijdag 21 september 2018 18:20:13
Bijlagen: [Overwegengeval Oss.tr5](#)
[ILT-2018 59630 ILT-2018 59450 Overwegengeval te Oss op 20 september 2018 def.PDF](#)
[ILT-2018 59630 ILT-2018 59450 Overwegengeval te Oss op 20 september 2018 def.tr5](#)

Ter info.

Groeten,

10.2.
e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: "10.2.e - DBO" 10.2.e @minienm.nl>
Verzonden: 21 sep. 2018 18:18
Naar: 10.2.e 10.2.e @gmail.com>; "10.2.e 10.2.e DBO" <10.2.e @minienm.nl>
Cc: 10.2.e - DBO" 10.2.e @minienm.nl>; 10.2.e - DBO" 10.2.e @minienm.nl>; "10.2.e - DCO" <10.2.e @minienm.nl>; "10.2.e -CEND-DCO" 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: FW: Nota zojuist aangeleverd door ILT-2018 59630 ILT-2018 59450 Overwegengeval te Oss op 20 september 2018

Beste Cora, Stientje,

Bijgevoegd de nota zoals zojuist aangeleverd door de ILT over het ongeval in OSS.

In de nota wordt gesproken over typegoedkeuring. Op een aantal plaatsen is dit doorgekrast en vervangen door toelatingseisen. Dit had over de hele linie moeten gebeuren. Er is dus geen sprake van typegoedkeuring.

Verder geeft de nota mijn inziens weinig nieuwe informatie.

Groeten,

10.2.
e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e DBO" 10.2.e @minienm.nl>
Verzonden: 21 sep. 2018 17:58
Aan: "10.2.e - DBO" 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: Nota zojuist aangeleverd door ILT-2018 59630 ILT-2018 59450 Overwegengeval te Oss op 20 september 2018

Gr 10.
2

-----< HPE Records Manager recordgegevens >-----

Recordnummer : RONDZENDMAP-2018/7829

Titel : Overwegongeval Oss

-----< HPE Records Manager recordgegevens >-----

Recordnummer : ILT-2018/59701

Titel : ILT-2018 59630 ILT-2018 59450 Overwegongeval te Oss op 20 september 2018 def

Van: 10.2.e -ILT
Aan: 10.2.e -BSK; 10.2.e -SG
Onderwerp: FW: Ongeval Oss; zin in brief aan TK
Datum: vrijdag 21 september 2018 15:10:51

Zie tekstvoorstel

Vriendelijke groet

10.2.e

Van: 10.2.e -ILT 10.2.e @ilent.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 3:06 PM
Aan: 10.2.e -ILT <10.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: Ongeval Oss; zin in brief aan TK

10.2.e ,

In overleg met 10.2.e , hierbij een voorstel voor de laatste zin in de brief aan de TK.

NS, ProRail, Politie, OVV en ILT doen gecoördineerd onderzoek naar de feiten van het ongeval. Daarnaast onderzoekt de ILT de aanwezige typegoedkeuring en de wisselwerking tussen de overweginstallatie en de elektrische bolderwagen. De Politie onderzoekt het gebruik van het voertuig op de openbare weg. Zodra er conclusies beschikbaar komen van deze onderzoeken, zal ik deze met u delen.

Met groet,

10.

10.2.e

10.2.e

[Redacted signature block]

T 10.2.e
M 10.2.e
10.2.e @ilent.nl
www.ilent.nl

151.FW_Signaal_Dodelijk treinongeval Oss - veiligheid stints

Van: 10.2.e - DCO
Aan: 10.2.e - DCO
Onderwerp: 10.2.e - DCO
Datum: donderdag 20 september 2018 12:19:16
Bijlagen: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.jpg](#)
[image004.jpg](#)
[image005.jpg](#)
[image006.jpg](#)
[image007.jpg](#)
[image008.jpg](#)
[image009.jpg](#)
[SWOV_404.de_STINT_C10_3_9_4.pdf](#)
[Video RTL_Nieuws.mpeg](#)
[stint.mpeg](#)

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DCO 10.2.e @minienm.nl
Datum: donderdag 20 sep 2018 11:06 AM
Aan: 10.2.e - CEND-DCO 10.2.e @minienm.nl, 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl
Onderwerp: FW: Signaal Dodelijk treinongeval Oss - veiligheid stints

Van: 10.2.e - DCO
Verzonden: donderdag 20 september 2018 11:02
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl, 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl, 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl
CC: 10.2.e - DCO 10.2.e @minienm.nl
Onderwerp: FW: Signaal Dodelijk treinongeval Oss - veiligheid stints

Hoi,

Ben net gebeld door SWOV en RTL (zie mails in bijlage)
Mogelijk is de stint de oorzaak van het ongeval

SWOV heeft me de bijlage gestuurd

RTL heeft me gevraagd naar de onderzoeken en het besluit om het toe te laten tot de weg.

@10.2.e kan jij per ommegaande opduiken wat er toen aan de minister is gestuurd, hoe het besluit is genomen en hoe het besluit openbaar is gemaakt?

Ik informeer 10.2.e over de vraag.

Groet
10.2.e


Van: 10.2.e IenW
Verzonden: donderdag 20 september 2018 10:41
Aan: Media 10.2.e @minienm.nl, 10.2.e - DCO 10.2.e @minienm.nl, 10.2.e @minszw.nl, 10.2.e - DCO 10.2.e @minienm.nl
CC: 10.2.e @minienm.nl
Onderwerp: Signaal Dodelijk treinongeval Oss - veiligheid stints


Naast uitingen van medeleven, zijn er ook twitteraars die wijzen op de onveiligheid/gevaren van stints.
Vast al gezien door collega's van webcare, maar voor de zekerheid ter info:


10.2.e - (20-09-2018 09:44 10.2.e))
Zodra er personenvervoersmiddelen op de markt komen waar geen regels voor gelden (zie ook de bierfiets, bijvoorbeeld) moet je als overheid meteen erbij zijn, zeker als het om specifiek kindervervoer gaat. (2 retweets)
10.2.e - (20-09-2018 09:55 10.2.e))
<http://pbs.twimg.com/media/DnhbKQ9WsAEN-IE.jpg>

<https://www.vanraam.com/nl/nl/advies-inspiratie/nieuws/stint-elektrische-bolderkar-bso> Ik weet niet hoe ministerie van I en M ernaar gekeken heeft.... :(((
<http://pbs.twimg.com/media/DnhbKQ9WsAEN-IE.jpg> (1 retweet)
10.2.e - (20-09-2018 09:56 10.2.e))
Het verschrikkelijke ongeluk in Oss waarbij 4 kinderen omkwamen betreft zeer waarschijnlijk een elektrische bolderkar ook wel stint genoemd. Hoe dat kon gebeuren is onzeker. Fietspad was volledig met spoorbomen afgesloten. <http://pbs.twimg.com/media/DnhbKQ9WsAEN-IE.jpg> (4 retweets)
10.2.e - (20-09-2018 09:57 10.2.e))
<http://pbs.twimg.com/media/DnhbKQ9WsAEN-IE.jpg>

10.2.e - (20-09-2018 09:58 10.2.e))
Wat een afschuwelijk nieuws uit Oss vanmorgen.... knoop in mijn maag bij dit bericht.... Uit de gronv van mijn hart- heel erg veel sterkte aan alle betrokkenen.... (9 retweets, 23 likes)
10.2.e - (20-09-2018 10:03 10.2.e))
@EdgeOfEurope <http://www.nienhuisjurist.nl/oe-elektrische-bolderkar/> Jurist (schade expert) waarschuwt er ook voor. (2 retweets)
10.2.e - (20-09-2018 10:05 10.2.e))
@EdgeOfEurope Zo'n elektrische bolderwagen > rijdt het water in <https://www.westlanders.nu/nieuws/bolderwagen-met-kinderen-te-water-14435/> Een van deze verstandelijk beperkte kinderen trok op gegeven moment per ongeluk aan het stuur waardoor de leidster de macht over het stuur verloor en de bolderwagen met inzittenden te water geraakte. (1 retweet)

 [10.2.e](#) - (20-09-2018 10:06 (-))
[@10.2.e](#) [@10.2.e](#) [#Levensgevaarlijk](#) deze Stint moeten [#verboden](#) worden rijden hard met kindjes er in, Heb je hier Rijbewijs voor nodig? Geen gordels niets. [@VeiligVerkeer](#),

 [10.2.e](#) - (20-09-2018 10:13 (-))
[@10.2.e](#) [@10.2.e](#) [@10.2.e](#) [@10.2.e](#) In 2012 is dit voertuig gekeurd door de RDW en de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en is toelating tot de openbare weg verkregen in de categorie 'bijzondere bromfiets' door de minister van Infrastructuur en Milieu.

 [10.2.e](#) - (20-09-2018 10:21 [10.2.e](#))
[@10.2.e](#) [@10.2.e](#) [@10.2.e](#) [@10.2.e](#) Discussie over de veiligheid van de stint en wanneer iemand deze mag besturen zal de komende tijd gaan komen.

Van: [10.2.e](#) IenW
Verzonden: donderdag 20 september 2018 9:23
Aan: [10.2.e](#) - DCO; [10.2.e](#) - DCO
CC: [10.2.e](#)
Onderwerp: Signaal: Vier kinderen overleden na ongeval met trein en bakfiets

Ter info: ongeval was op een bewaakte spoorwegovergang. We houden het in de gaten

 De Telegraaf - 20-09-2018 08:59 (-)
Zwaargewonden en mogelijk doden bij ongeval op spoor in Oss met trein en bakfiets <https://www.telegraaf.nl/nieuws/2578885/zwaargewonden-en-mogelijk-doden-bij-ongeval-op-spoor-in-oss-met-trein-en-bakfiets> (5 retweets)

Vier kinderen overleden na ongeval met trein en bakfiets

Updated 2 min geleden

21 min geleden in BINNENLAND

OSS - Bij een ongeval op een bewaakte spoorwegovergang in Oss zijn vier doden en twee zwaargewonden gevallen.

Vier kinderen zijn overleden, nog een kind en een volwassene zijn zwaargewond geraakt. Zij zouden met een bakfiets bij de spoorwegovergang bij de Braakstraat in Oss-west door een trein zijn gegrepen. Hoe dat heeft kunnen gebeuren is nog onbekend.

Er zijn volgens de politie op de Braakstraat meerdere hulpdiensten aanwezig. Ook zijn traumahelikopters opgeroepen.

Groet,
10

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DCO
Onderwerp: Vraag RTL Nieuws
Datum: donderdag 20 september 2018 10:58:15
Bijlagen: [image001.gif](#)

10.2.e ,

We komen graag aan de stukken die bij de verleende vergunning voor de Stint horen.

Met vriendelijke groet,



10.2.e

Deze e-mail en inhoud is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Indien u niet de geadresseerde bent van deze e-mail verzoeken wij u dit direct door te geven aan de verzender door middel van een reply e-mail en de ontvangen e-mail uit uw systemen te verwijderen. Als u geen geadresseerde bent, is het niet toegestaan om kennis te nemen van de inhoud, deze te kopiëren, te verspreiden, bekend te maken aan derden noch anderszins te gebruiken.

The information contained in this e-mail is confidential and may be legally privileged. It is intended solely for the addressee. If you are not the intended recipient, any disclosure, copying, distribution or any action taken or omitted to be taken in reliance on it, is prohibited and may be unlawful. Please notify us immediately if you have received it in error by reply e-mail and then delete this message from your system.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e - DCO
Onderwerp: stint
Datum: donderdag 20 september 2018 10:50:32
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Beste mensen,

Afgelopen dagen speelde de Stint even op: 2 ongevallen én een website van een Stint-leverancier die suggereert dat SWOV de minister positief heeft geadviseerd over de verkeersveiligheid en toelating van de Stint op de weg.

Belangrijke vraag hierbij i.v.m. mogelijke vragen van buiten: is het advies dat SWOV in 2011 aan de minister heeft gegeven openbaar of niet?

Ik heb contact opgenomen met de voorlichter van lenM, met als uitkomst:

Het SWOV-advies is weliswaar geen vertrouwelijk stuk, maar

We laten alle communicatie hierover via lenM lopen

lenM zal met de [Stint-dealer](#) contact opnemen over de suggestie die op de site wordt gewekt dat SWOV positief heeft geadviseerd

10.2.e

SWOV Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag
Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

10.2.e
10.2.e
10.2.e @swov.nl
| <http://www.swov.nl>



Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - DCO
Onderwerp: RE: info m.b.t. dodelijk ongeval met Stint in Oss waarbij 4 kinderen om het leven zijn gekomen
Datum: vrijdag 21 september 2018 14:43:30
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Vanzelfsprekend.

10.2.e
10.2.e

Van: 10.2.e - DCO <10.2.e@minienm.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 2:28 PM
Aan: 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: info m.b.t. dodelijk ongeval met Stint in Oss waarbij 4 kinderen om het leven zijn gekomen

Ik heb geen idee waar dit over gaat. Maar let op dat je geen dingen deelt die op dit moment niet bekend zijn.

Groet
10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: vrijdag 21 september 2018 14:27
Aan: 10.2.e - DCO <10.2.e@minienm.nl>
Onderwerp: RE: info m.b.t. dodelijk ongeval met Stint in Oss waarbij 4 kinderen om het leven zijn gekomen
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Helemaal goed. Moet ik jou bij alle communicatie betrekken?

10.2.e
10.2.e

Van: 10.2.e - DCO <10.2.e@minienm.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 2:26 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: FW: info m.b.t. dodelijk ongeval met Stint in Oss waarbij 4 kinderen om het leven zijn gekomen

Van: 10.2.e - DCO
Verzonden: vrijdag 21 september 2018 14:26
Aan: 10.2.e @InspectieSZW.nl>
Onderwerp: RE: info m.b.t. dodelijk ongeval met Stint in Oss waarbij 4 kinderen om het leven zijn gekomen

Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Ik zal je in contact brengen met de beleidsmedewerker.

Met groet

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: vrijdag 21 september 2018 14:24

Aan: 10.2.e DCO 10.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: FW: info m.b.t. dodelijk ongeval met Stint in Oss waarbij 4 kinderen om het leven zijn gekomen

Urgentie: Hoog

Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Goedemiddag,

Deze vraag heb ik voorgelegd aan de RDW maar die verwijzen me door naar dit Ministerie. Kunt u ervoor zorg dragen dat deze vraag bij de juiste persoon terecht komt.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e

Verzonden: vrijdag 21 september 2018 11:05

Aan: 10.2.e @RDW.nl' 10.2.e @RDW.nl>

Onderwerp: info m.b.t. Stint

Urgentie: Hoog

Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Goedemorgen,

Zoals reeds telefonisch aangegeven hebben wij het ongeval in Oss met een "stint" in onderzoek. Naar onze mening valt zo'n voertuig onder de machinerichtlijn omdat dit voertuig volgens ons **niet** valt onder de richtlijn 2007/46, voorheen richtlijn 70/156. Dit gezien de maximumsnelheid van 17 km/uur van deze Stint.

Kunt u aangeven of u het hiermee eens bent en of u deze Stint heeft beoordeeld in het kader van de regelgeving voor wegvoertuigen.

Met vriendelijke groeten,

10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Kamerbrief ongeval Stint Oss
Datum: vrijdag 21 september 2018 17:42:03

10.2.g

Groet. 10.2.e.

10.2.e
10.2.e

Van: 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 5:31 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Kamerbrief ongeval Stint Oss

10.2.g

Van: 10.2.e DGB
Verzonden: vrijdag 21 september 2018 14:54
Aan: 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Kamerbrief ongeval Stint Oss

Klopt denk ik wel. 10.2.g

Afdeling Verkeersveiligheid.
10.2.e

Van: 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 2:51 PM
Aan: 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: FW: Kamerbrief ongeval Stint Oss

10.2.g

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: vrijdag 21 september 2018 14:51
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: FW: Kamerbrief ongeval Stint Oss

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 2:30 PM
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Kamerbrief ongeval Stint Oss

Ja inderdaad. Die vraag leeft bij ons ook. Mijn voorlopige conclusie is dat wij alleen een rol hebben als het gaat om een EU-goedkeuring.
10.2

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: vrijdag 21 september 2018 14:29
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Kamerbrief ongeval Stint Oss

Laat je me ook meelesen op jullie stuk ? Ben wel benieuwd op welke grond jullie wat gaan controleren bijv

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 2:28 PM
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Kamerbrief ongeval Stint Oss

Veel dank.
Met groet,
10.2

10.2.e

10.2.e

10.2.e

@ilent.nl

www.ilent.nl

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: vrijdag 21 september 2018 14:18
Aan: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>
CC: 10.2.e - ILT 10.2.e @ilent.nl>
Onderwerp: FW: Kamerbrief ongeval Stint Oss

10.2.e zie hierbij. Embargo!!! Niet verder verspreiden. Brief ligt nu bij 10.2.e en stass in

de tk. Afstemming met az loopt hoe laat uit mag.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

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

Datum: vrijdag 21 sep. 2018 2:09 PM

Aan: 10.2.e - DCO 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e

CEND-DCO 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - BSK

10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e DBO

<10.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: Kamerbrief ongeval Stint Oss

Huidige laatste versie.

Van: 10.2.g - BSK
Aan: 10.2.g - ILT
Cc: 10.2.g - DGB
Onderwerp: RE: nota aan bewindspersonen n.a.v. Oss
Datum: vrijdag 21 september 2018 15:40:17

10.2.g,

De Stint heeft geen type goedkeuring. Zie ook de info in onze kamerbrief. Echt aanpassen anders raakt 10.2.g in verwarring.

10.2.g

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.g - ILT <10.2.g@ilent.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 3:36 PM
Aan: 10.2.g - BSK 10.2.g@minienm.nl>
Onderwerp: nota aan bewindspersonen n.a.v. Oss

Hallo 10.2.g,
Hierbij als afgesproken de concept nota voor de bewindspersonen. Nota gaat zo bij ons de lijn in.
Met groet,
10.2.g

10.2.g
10.2.g
10.2.g
10.2.g
10.2.g
10.2.g
10.2.g

.....
T 10.2.g
M 10.2.g
10.2.g@ilent.nl
www.ilent.nl

Van: 10.2.e -ILT
Aan: 10.2.e -BSK
Cc: 10.2.e -DGB
Onderwerp: RE: nota aan bewindspersonen n.a.v. Oss
Datum: vrijdag 21 september 2018 15:42:58

Dank je wel. Ik de haal die zin eruit.

Met groet,

10.2.e

Van: 10.2.e - BSK

Verzonden: vrijdag 21 september 2018 15:40

Aan: 10.2.e - ILT

CC: 10.2.e - DGB

Onderwerp: RE: nota aan bewindspersonen n.a.v. Oss

10.2.e,

De Stint heeft geem type goedkeuring. Zie ook de info in onze kamerbrief. Echt aanpassen anders raakt de minister in verwarring.

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - ILT <10.2.e@ilent.nl>

Datum: vrijdag 21 sep. 2018 3:36 PM

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

Onderwerp: nota aan bewindspersonen n.a.v. Oss

Hallo 10.2.e,

Hierbij als afgesproken de concept nota voor de bewindspersonen. Nota gaat zo bij ons de lijn in.

Met groet,

10.2.e

10.2.e

T 10.2.e
M 10.2.e
10.2.e ilent.nl
www.ilent.nl

Van: 10.2.e DGB
Aan: 10.2.e
Cc: 10.2.e BSK; 10.2.e DGB; 10.2.e
 DGB; 10.2.e BSK
Onderwerp: RE: inspiratienota...
Datum: vrijdag 21 september 2018 10:58:45

Hoi

Helemaal eens. Maar de inspiratienota gaat over veel meer dan alleen de technische eisen, namelijk over het scheppen van een heel nieuw kader voor toelating. Daar moeten we snel mee verder.

Kan me voorstellen dat de CEN-eisen voor PLEV en wat er ook uit het stint onderzoek komt reden geeft om in de technische details zaken aan te passen. Maar een principiële discussie over rijbewijzen, COP, toelating afhankelijk maken van afmeting en massa, plek op de weg, gehandicaptenvoertuigen etc kunnen/moeten we nu zeker beginnen.

10.2.e

Van: 10.2.e [mailto:10.2.e@rdw.nl]
Verzonden: vrijdag 21 september 2018 10:45
Aan: 10.2.e DGB
CC: 10.2.e BSK; 10.2.e - DGB; 10.2.e
 DGB; 10.2.e BSK

Onderwerp: Re: inspiratienota...

10.2.e is met 10.2.e naar de SWOV en is op de hoogte van ons commentaar op de inspiratienota dus dat moet goed komen. Ik begrijp uiteraard de politieke druk en dat we gebruik kunnen maken van het momentum maar is het niet van belang om eerst de resultaten van het onderzoek af te wachten? Wellicht is het menselijk falen geweest. Zelfs al zou het voertuig op hol zijn geslagen dan kan je altijd nog kiezen voor een uitwijkmanoeuvre. Overigens is de Stint uit de tijd voordat de beleidsregel. Mocht blijken dat het voertuig door straling van buitenaf op hol is geslagen dan is dat voor nu te beoordelen voertuigen ondervangen omdat nu EMC test vereist wordt

Vr grt 10.2.e

Op 21 sep. 2018 om 09:11 heeft 10.2.e DGB <10.2.e@minienm.nl> het volgende geschreven:

Collegae,

Het ongeval in Oss heeft de noodzaak om tot een goede toelating aangegeven. Daar waren we met de inspiratienota natuurlijk al mee bezig, maar M. wil vandaag of morgen in een Kamerbrief aangeven dat ze daar zsm mee aan de slag gaat.

Concreet wil M in Kamerbrief aangeven dat ze SWOV en RDW formeel om advies vragen. 10.2.e en 10.2.e spreken vandaag met elkaar. Goed om intern RDW aan 10.2.e aan te geven dat we al met de inspiratienota bezig zijn. Is wmb goeie aanzet voor gesprek met SWOV. Kan per mail, zet mij in cc. Heb 10.2.e gisteren namelijk gesproken, maar niet meer hierover...

Afijn: Dit project gaat in de versnelling dus, en (goed nieuws!) wrs erg de richting op die de inspiratienota al wilde (CoP voor bb, strengere checks, zaken kunnen afwijzen). Hou jullie op de hoogte.

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e DGB
Verzonden: donderdag 20 september 2018 22:13
Aan: 10.2.e DGB (10.2.e@minienm.nl)
Onderwerp: inspiratienota...

10.2.e

10.2.e

10.2.e

10.2.e

Secretaresse: 10.2.e

.....
M 10.2.e

E 10.2.e @MinIenM.nl

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

10.2.e

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 - DCO
Onderwerp: stint
Datum: donderdag 20 september 2018 10:50:32
Bijlagen: [image001.jpg](#)

Beste mensen,

Afgelopen dagen speelde de Stint even op: 2 ongevallen én een website van een Stint-leverancier die suggereert dat SWOV de minister positief heeft geadviseerd over de verkeersveiligheid en toelating van de Stint op de weg.

Belangrijke vraag hierbij i.v.m. mogelijke vragen van buiten: is het advies dat SWOV in 2011 aan de minister heeft gegeven openbaar of niet?

Ik heb contact opgenomen met de voorlichter van lenM, met als uitkomst:

Het SWOV-advies is weliswaar geen vertrouwelijk stuk, maar

We laten alle communicatie hierover via lenM lopen

lenM zal met de [Stint-dealer](#) contact opnemen over de suggestie die op de site wordt gewekt dat SWOV positief heeft geadviseerd

10.2.e

SWOV Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

10.2.e

T 10.2.e
M 10.2.e
E 10.2.e @swov.nl
I <http://www.swov.nl>



Van: 10.2.e DGB
Aan: 10.2.e @gmail.com"
Onderwerp: FW: 75 cm
Datum: zaterdag 22 september 2018 11:05:25

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>
Datum: zaterdag 22 sep. 2018 10:50 AM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: 75 cm

Wanneer hebben we besluit 110 vastgesteld?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Datum: zaterdag 22 sep. 2018 8:45 AM
Aan: 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: 75 cm

Nabranden. We kunnen volgens mij met de kennis van gisteravond als woordvoeringslijn aanhouden:

11.1

Groet, 10.2.e .

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Datum: zaterdag 22 sep. 2018 8:17 AM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: 75 cm

Wat vind je van dit:

11.1

Van: 10.2.e - BSK
Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Fwd: Bestelling Stint
Datum: zaterdag 22 september 2018 14:14:40
Bijlagen: [image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[image012.png](#)
[image013.png](#)
[image014.png](#)
[image015.png](#)
[image016.png](#)
[image018.png](#)

Komt goed

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Datum: zaterdag 22 sep. 2018 1:48 PM
Aan: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - DGB
10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Fwd: Bestelling Stint

Vooraf even aandacht voor remsysteem: ik begreep dat er nu dubbel remsysteem in zit en dat dat ook in aanvraag zat. Later is er een noodstop bijgezet en weer afgehaald, volgens mij nooit gemeld aan ons.....

Buiten reikwijdte

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>
Datum: zaterdag 22 sep. 2018 1:44 PM
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - BSK
10.2.e @minienm.nl> 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: FW: Fwd: Bestelling Stint

Ik stuur jullie paar mails door van Stint. Kunnen jullie die ergens opslaan in een dossier

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e 10.2.e <10.2.e@stint.nl>

Datum: donderdag 20 sep. 2018 6:44 PM

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

Onderwerp: Fwd: Bestelling Stint

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

10.2.e @stint.nl

Van: 10.2.e

Verzonden: donderdag, september 20, 2018 6:43 PM

Aan: 10.2.e

Onderwerp: FW: Bestelling Stint

Hi 10.2.e,

Hierbij het mailtje dat wij standaard sturen bij het inplannen van een afspraak voor de aflevering.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Mob: 10.2.e

Tel: 10.2.e

10.2.e

10.2.e

www.stintum.com

Blijf op de hoogte via onze Social Media



Van: 10.2.e

Verzonden: dinsdag 12 juni 2018 15:28

Aan: 10.2.e <10.2.e@icloud.com>

CC: 1 10.2.e <10.2.e@stint.nl>
0 2

Onderwerp: RE: Bestelling Stint

Hi 10.2.e,

Bedankt voor de nieuwe order.

Bijgaand stuur ik je de offerte.

We kunnen de nieuwe Stint leveren op 9 juli om 13.30uur. Komt dat goed uit voor jou?

De aflevering zal uit twee momenten bestaan:

Aflevering door 10.2.e

De transporteur zal de Stint in de ochtend van bovengenoemde datum leveren zonder sleutels.

Hierbij hoeft niemand van uw organisatie aanwezig te zijn. Wel willen we graag weten wat een goede plek is voor het neerzetten van de Stint totdat de sleuteloverdracht plaatsvindt. Bijvoorbeeld naast de voor- of achterdeur, op de stoep, aan de achterkant van de locatie, achter een hek, overig?

Sleuteloverdracht & rijtraining

Op bovengenoemde datum en tijdstip zal een medewerker van Stint de sleutels overdragen en uitleg geven over de werking van de Stint. Ook geeft hij/zij een rijtraining aan de pedagogisch medewerkers die veel op de Stint gaan rijden. Dit duurt circa 1 uur en de groep mag uit 4 of 5 personen bestaan. Als je wilt dat meer medewerkers de training volgen dan hoor ik dat graag, dan plan ik wat meer tijd in.

Alvast bedankt en als je vragen hebt, bel of mail gerust.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

10.2.e

Mob: 10.2.e

Tel: 10.2.e

www.stintum.com

10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e@icloud.com>

Verzonden: dinsdag 12 juni 2018 15:01

Aan: 10.2.e <10.2.e@stint.nl>

Onderwerp: Bestelling Stint

Beste 10.
2

Zoals telefonisch afgesproken hierbij het 10.2.e logo (eps bestand).

Ik wil graag nog een groene stint bestellen. Deze wil ik zoals de andere stint wil ik weer een stintabonnement.

De stint is voor de locatie: 10.2.e

Als er nog meer informatie nodig is hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

11.1

Zoiets? Groet. 10.2.e .

10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e DGB 10.2.e

Datum: zaterdag 22 sep. 2018 5:39 AM

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

Onderwerp: 75 cm

Kun jij toch een poging wagen om met de mails van gisteren die 75-110 cm opschuif met een paar bolletjes te zetten,

10.2.g

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e DGB
Aan: 10.2.e - BSK
Onderwerp: FW: 75 cm
Datum: zaterdag 22 september 2018 10:54:39

Ten tijde van sint is formeel vastgelegd de breedte-eis op 110 te zetten. Daarom heeft rdw daarop anticiperend gesteld dat sint 0,5 te breed was.
Zie hieronder.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl>
Datum: zaterdag 22 sep. 2018 8:17 AM
Aan: 10.2.e DGB <10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: 75 cm

Wat vind je van dit:

11.1

[Redacted content]

Zoiets? Groet. 10.2.e

Afdeling Verkeersveiligheid.
10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Datum: zaterdag 22 sep. 2018 5:39 AM
Aan: 10.2.e) - DGB <10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: 75 cm

Kun jij toch een poging wagen om met de mails van gisteren die 75-110 cm opschuif met een paar bolletjes te zetten,
10.2.g

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - BSK
Aan: DGMo - WV
Onderwerp: FW: HPE Records Manager records
Datum: zaterdag 22 september 2018 07:22:19
Bijlagen: [Kamerbrief ongeval Stint Oss.tr5](#)
[07 Bijlage 6 bericht voor kinderopvangorganisaties en scholen.DOCX](#)
[06 Bijlage 5 Mededeling in de staatscourant.pdf](#)
[05 Bijlage 4 Goedkeuringsbrief aan STINT.pdf](#)
[04 Bijlage 3 Veiligheidsonderzoek STINT.pdf](#)
[03 Bijlage 2 Testrapport RDW.pdf](#)
[02 Bijlage 1 Aanvraag Stint.pdf](#)
[01 Kamerbrief ongeval Stint Oss.PDF](#)

Collega,s

Na twee dagen heel hard werken is gisteren aan het einde van de dag de tk brief over de toelatingsprocedure met de Stint uit gegaan. De discussie zal hiermee verwacht ik pas gaan starten en we kunnen ons dus ook opmaken voor een pittig ao verkeersveiligheid as dinsdag (na het vao mirt kort ervoor).

Ik hoop dat ik maandag of dinsdag een moment vind om jullie bij te praten dat ga ik proberen.

Fijn weekend

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DBO 10.2.e @minienm.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 5:24 PM
Aan: 10.2.e - SG 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - BSK
 <10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - BSK 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e
 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e DCO
 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - DBO
 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - DBO
 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e - DGB
 10.2.e @minienm.nl>, 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl>

Onderwerp: FW: HPE Records Manager records

Beste allen,

De kamerbreed is zojuist verzonden. Bijgevoegd de kamerbrief plus bijlages digitaal.

Ik maak zo nog een app groep aan voor de communicatie over eventuele ontwikkelingen dit weekend.

Groeten,

10.2
e

Verzonden met BlackBerry Work(www.blackberry.com)

Van: "10.2.e" - DBO"
Verzonden: 21 sep. 2018 17:21
Aan: "10.2.e" - DBO"
Onderwerp: HPE Records Manager records

-----< HPE Records Manager recordgegevens >-----

Recordnummer : RONDZENDMAP-2018/7824
Titel : Kamerbrief ongeval Stint Oss

Van: 10.2.e [DGB](#)
Aan: 10.2.e [- DGB](#)
Onderwerp: RE: 75 cm
Datum: zaterdag 22 september 2018 08:45:42

Nabranden. We kunnen volgens mij met de kennis van gisteravond als woordvoeringslijn aanhouden:

11.1



Nuttig om dit even op de app te zetten?
Groet, 10.2.e .

10.2.e
10.2.e

Van: 10.2.e DGB 10.2.e [@minienm.nl](#)>
Datum: zaterdag 22 sep. 2018 8:17 AM
Aan: 10.2.e DGB 10.2.e [@minienm.nl](#)>
Onderwerp: RE: 75 cm

Wat vind je van dit:

11.1



Zoiets? Groet, 10.2.e .

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e [@minienm.nl](#)>

Datum: zaterdag 22 sep. 2018 5:39 AM

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

Onderwerp: 75 cm

Kun jij toch een poging wagen om met de mails van gisteren die 75-110 cm opschuif met een paar bolletjes te zetten,

10.2.g

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e [redacted] <[redacted]@minienm.nl>
Aan: 10.2.e [redacted] - DGRW; 10.2.e [redacted] - DGB; 10.2.e [redacted] - BSK
Onderwerp: RE: Concept lijn voor als de brief uitgaat + twee vragen en antwoorden
Datum: zaterdag 22 september 2018 12:27:59

Effe nog een vraag: vergelijking met bakfiets van 150 had ik zelf ook gemaakt en fijn om te lezen dat dat inderdaad een argumet is geweest. maar is nergens als argumment in correspondentie terug te vinden? Wij moeten toen al die 110 met de RDW hebben besproekn lijkt me? Maar zij hielden nog vast aan de officiële 75?

10.2.e [redacted]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e [redacted] - DGB <10.2.e [redacted]@minienm.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 5:27 PM
Aan: 10.2.e [redacted] - DGRW 10.2.e [redacted]@minienm.nl>
Onderwerp: FW: Concept lijn voor als de brief uitgaat + twee vragen en antwoorden

- Het RWD advies was negatief omdat de Stint op 1 punt niet voldeed aan de eisen. Hij was met 110,5 cm breder dan de 75 cm die geldt voor deze categorie. Omdat de Stint verder aan alle technische en veiligheidseisen voldeed en er al bredere bakfietsen (150 cm) rondreden, is besloten deze toch toe te laten.

10.2.e [redacted]

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - DGRW 10.2.e - DGB; 10.2.e - BSK
Onderwerp: RE: Concept lijn voor als de brief uitgaat + twee vragen en antwoorden
Datum: zaterdag 22 september 2018 12:27:59

Effe nog een vraag: vergelijking met bakfiets van 150 had ik zelf ook gemaakt en fijn om te lezen dat dat inderdaad een argumet is geweest. maar is nergens als argumment in correspondentie terug te vinden? Wij moeten toen al die 110 met de RDW hebben besproekn lijkt me? Maar zij hielden nog vast aan de officiële 75?

10.2.e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 5:27 PM
Aan: 10.2.e - DGRW <10.2.e@minienm.nl>
Onderwerp: FW: Concept lijn voor als de brief uitgaat + twee vragen en antwoorden

- Het RWD advies was negatief omdat de Stint op 1 punt niet voldeed aan de eisen. Hij was met 110,5 cm breder dan de 75 cm die geldt voor deze categorie. Omdat de Stint verder aan alle technische en veiligheidseisen voldeed en er al bredere bakfietsen (150 cm) rondreden, is besloten deze toch toe te laten.

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e - DCO
Onderwerp: RE: Maximale massa bijzondere bromfietsen
Datum: zaterdag 22 september 2018 09:32:15

Punt :).

Ik bedoel dat er nooit met lading wordt getest. Zelfs niet in Europese typegoedkeur. Zelfs niet bij vrachtwagens. En gelukkig nooit met kinderen. Wel met dummy's, maar dat gaat dan om effect op mensen bij een ongeval, niet om extra gewicht door mensen.

Checking: heb je genoeg informatie over gewicht?

10.2.e
10.2.e

Van: 10.2.e - DCO <10.2.e@minienm.nl>
Datum: zaterdag 22 sep. 2018 9:25 AM
Aan: 10.2.e DGB 10.2.e@minienm.nl>
Onderwerp: RE: Maximale massa bijzondere bromfietsen

Ik zou bakstenen niet willen vergelijken met passagiers

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e - DGB 10.2.e@minienm.nl>
Datum: zaterdag 22 sep. 2018 9:13 AM
Aan: 10.2.e - DCO 10.2.e@minienm.nl>
Onderwerp: RE: Maximale massa bijzondere bromfietsen

Ehm... tuurlijk niet. Maar een auto met betonblokken op het dak kan ook omkiepen. Er wordt onder 'normale' gebruiks omstandigheden gekeken of het voertuig een bocht kan maken op rijsnelheid, of je makkelijk kan sturen en remmen en of je een noodstop kan maken. Is zeker niet uitputtend maar wel voldoende.

Overigens lijkt er over rdw advies toch wat onduidelijkheid. Daarom korte samenvatting op basis van info vrijdagavond: nadat rdw constateerde/adviseerde dat de stint breder was dan toenmalige max breedte (110.5 ipv 75) is intern besloten om de wetgeving aan te gaan passen en max breedte op 110 te zetten (zoals ook voor gehandicaptenvoertuigen al gold). Dat is begin 2012 ook gebeurd. Daarop vooruitlopend is stint al toegelaten op basis van de nieuwe wetgeving.

We hoeven niet in de verdediging nu maar kunnen dinsdag deze procedure wel schetsen om aan te geven dat rdw advies juist tot bredere toelating heeft geleid. Breedte heeft nooit tot problemen geleid sindsdien.

10.2.e
10.2.e

Van: 10.2.e - DCO <10.2.e@minienm.nl>
Datum: zaterdag 22 sep. 2018 9:04 AM
Aan: 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Maximale massa bijzondere bromfietsen

Hmm wordt dus getest met belasting/extra gewicht?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl>
Datum: zaterdag 22 sep. 2018 7:57 AM
Aan: Dijkhuis-Reuvers, E. (Emrys) - DCO <emrys.dijkhuis@minienm.nl>
Onderwerp: RE: Maximale massa bijzondere bromfietsen

Meestal zit de motor onderin dus dat is stabiel. Daarnaast test Swov wel op veilig rijgedrag. Als er bij een noodmanoeuvre of bocht echt gevaarlijke kans op omvallen is zou Swov daarover een opmerking hebben moeten maken. Kortom: stint en andere toegelaten bb kunnen echt niet zomaar omkieperen.

10.2.e .
10.2.e

Van: 10.2.e - DCO 10.2.e @minienm.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 10:00 PM
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: RE: Maximale massa bijzondere bromfietsen

Voelt toch raar... kunnen ze dan niet omkiepen?

Van: 10.2.e) - DGB
Verzonden: vrijdag 21 september 2018 21:33
Aan: 10.2.e - DCO <10.2.e@minienm.nl>
Onderwerp: FW: Maximale massa bijzondere bromfietsen

Hoi.

Er is geen maximum massa voor bijzondere bromfietsen. Wel een maximum vermogen, dus te zwaar kunnen ze nooit worden (dat trekt de motor dan niet meer namelijk). Groet.
10.2.e

10.2.e .
10.2.e

Van: 10.2.e @rdw.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 9:14 PM
Aan: 10.2.e DGB 10.2.e @minienm.nl>
Kopie: 10.2.e @rdw.nl>

Onderwerp: Re: Maximale massa bijzondere bromfietsen

Maar het beperkte toegestane maximumvermogen garandeert wel dat er geen hele zware bb's kunnen komen anders komen ze niet van hun plaats

> Op 21 sep. 2018 om 20:59 heeft 10.2.e [@rdw.nl](mailto:10.2.e@rdw.nl)> het volgende geschreven:

>

> Nee

>

>> Op 21 sep. 2018 om 20:53 heeft 10.2.e - DGB 10.2.e [@minienm.nl](mailto:10.2.e@minienm.nl)> het volgende geschreven:

>>

>> Hoi.

>>

>> De vragen blijven komen. Deze weet ik zelf even niet: is er een maximum massa voor bijzondere bromfietsen?

>>

>> Thx. 10.2.e

>>

>> _____

>> 10.2.e .

>> 10.2.e

>> _____

>> 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
 Co: 10.2.e, 10.2.e, 10.2.e
 Onderwerp: 10.2.e
 Datum: 21 september 2018 10:33:39
 Bijlagen: 10.2.e

Betreft: 10.2.e
 Wanneer er minstens 1 "afkeur" tussen zit, is de conclusie (vermeld op het voorblad van het testrapport) dat het voertuig niet voldoet aan de eisen.
 Met vriendelijke groet

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

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

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

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

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

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

Van: 10.2.e DGB
Aan: 10.2.e - DCO
Onderwerp: RE: Maximale massa bijzondere bromfietsen
Datum: zaterdag 22 september 2018 07:57:12

Meestal zit de motor onderin dus dat is stabiel. Daarnaast test Swov wel op veilig rijgedrag. Als er bij een noodmanoeuvre of bocht echt gevaarlijke kans op omvallen is zou Swov daarover een opmerking hebben moeten maken. Kortom: stint en andere toegelaten bb kunnen echt niet zomaar omkieperen.

Afdeling Verkeersveiligheid.
10.2.e

Van: 10.2.e - DCO <10.2.e@minienm.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 10:00 PM
Aan: 10.2.e DGB 10.2.e j@minienm.nl>
Onderwerp: RE: Maximale massa bijzondere bromfietsen

Voelt toch raar... kunnen ze dan niet omkiepen?

Van: 10.2.e DGB
Verzonden: vrijdag 21 september 2018 21:33
Aan: 10.2.e - DCO <emrys.dijkhuis@minienm.nl>
Onderwerp: FW: Maximale massa bijzondere bromfietsen

Hoi.

Er is geen maximum massa voor bijzondere bromfietsen. Wel een maximum vermogen, dus te zwaar kunnen ze nooit worden (dat trekt de motor dan niet meer namelijk). Groet.
10.2.e

Afdeling Verkeersveiligheid.
10.2.e

Van: 10.2.e @rdw.nl>
Datum: vrijdag 21 sep. 2018 9:14 PM
Aan: 10.2.e DGB <10.2.e@minienm.nl>
Kopie: 10.2.e @rdw.nl>
Onderwerp: Re: Maximale massa bijzondere bromfietsen

Maar het beperkte toegestane maximumvermogen garandeert wel dat er geen hele zware bb's kunnen komen anders komen ze niet van hun plaats

> Op 21 sep. 2018 om 20:59 heeft 10.2.e @rdw.nl> het volgende geschreven:
>
> Nee
>
>> Op 21 sep. 2018 om 20:53 heeft 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl> het volgende geschreven:
>>
>> Hoi.

>>

>> De vragen blijven komen. Deze weet ik zelf even niet: is er een maximum massa voor bijzondere bromfietsen?

>>

>> Thx. 10.2.e

>>

> 10.2.e

. .

>> 10.2.e

>> _____

>> 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](#); 10.2.e - [BSK](#)
Onderwerp: Informatienota Stint (003)
Datum: maandag 24 september 2018 18:32:00
Bijlagen: [Informatienota Stint \(003\).docx](#)

Moet nog aangevuld worden, maar even tussenstand.
Mandaatregeling ontbreekt nog.
Onderzoeken, waaronder SWOV met RDW.

Feiten:

Standaardprocedure is gevolgd:

- 1) Aanvraag is in behandeling genomen,
- 2) SWOV is om verkeersveiligheidsadvies gevraagd.
- 3) RDW is om technisch advies gevraagd waarbij ook remmen zijn gecheckt.
- 4) Op basis van deze adviezen is AMBTELIJK besloten op 14 november 2011 de stint aan te wijzen al bijzondere bromfiets.
- 5) Minister is hier niet over geïnformeerd (conform de procedure)
- 6) Besluit is in staatscourant 6543 van april 2012 gepubliceerd. Ook over dit besluit is de Minister NIET geïnformeerd.

Adviezen van SWOV en RDW

SWOV

“Aan de hand van het hier beschreven veiligheidsonderzoek adviseert de SWOV aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu dat met de STINT niet zonder meer veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen.

Hoewel er in technisch opzicht geen redenen zijn waarom de STINT niet veilig aan het verkeer zou kunnen deelnemen, speelt bij de STINT toch de vraag of de verkeersveiligheid in het geding is wanneer de STINT als aangewezen bromfiets wordt toegelaten op de openbare weg. Naast de kanttekening over de breedte van het voertuig speelt in huidig advies tevens de vraag of er van uit mag worden gegaan dat een persoon van zestien jaar of ouder zonder enige rijopleiding, veilig tien personen (kinderen) kan vervoeren. De SWOV is van mening dat hier niet zonder meer vanuit mag worden gegaan. Aanvullend onderzoek is wenselijk over de mogelijke eisen die dienen te worden gesteld aan (leeftijd van) een bestuurder, die tien personen over de openbare weg vervoerd.”

Aanvullende eisen aan de bestuurders van bijzondere bromfietsen zou betekenen dat per voertuig een soort rijbewijs/cursus zou moeten worden ontwikkeld. Dat lijkt niet mogelijk: elk voertuig heeft heel verschillende besturingsaspecten.

Een verplichte cursus zou kunne met een soort certificeringsregeling, echter het is de vraag of dit niet veel te ver gaat voor kleine elektrisch voertuigen. De verantwoordelijkheid primair bij de fabrikant/importeur liggen lijkt een betere oplossing.

RDW

Dit motorrijtuig voldoet ~~wel~~/niet aan de eisen uit de Regeling Voertuigen, Hoofdstuk 5, Afdeling 6, paragraaf 13.

RDW constateert dat de Stint breder is dan de toegestane breedte (namelijk 110.5 cm) en dus niet aan de eisen voldoet.

Als 1 factor (in dit geval de breedte) niet voldoet gaat RDW over tot het eindoordeel: voldoet niet aan de eisen.

Fietsen op 2 wielen mogen 0.75 meter breed zijn. Fietsen op 3 of meer wielen mogen 1.50 meter breed zijn. Bromfietsen mogen 1.00 m breed zijn. Invalidervoertuigen mogen 1.10 cm breed zijn.

In februari 2012 is de Regeling voertuigen gepubliceerd in de Staatscourant waarin de maximale breedte voor aangewezen bromfietsen wordt vastgesteld op 1,10m (permanente eis). Deze wijziging van technische eisen is bij de Commissie genotificeerd. Die 1,10 meter is afkomstig van de breedte van invalidervoertuigen.

Vooruitlopend op deze wijziging is de Stint ambtelijk (in november 2011) getoetst aan deze nieuwe breedte: 110 cm (ipv de oude 75 cm).

Verschil Stint/ Electriche bakfiets



Stint is een bijzondere bromfiets die moet worden aangewezen door Minister, na technische en verkeersveiligheids adviezen. Geen trapondersteuning, dus rijdt 'zelfstandig'. Max snelheid 25 km/u, Verzekering is verplicht, minimumleeftijd 16 jaar, *geen rijbewijseisen*. Rijdt op fietspad. Breedte 110,5 cm.

Er zijn ongeveer 3500 Stints in Nederland. Deze worden ook gebruikt voor vervoer van kinderen door kinderdagverblijven en scholen en particulieren.



Electriche bakfiets. Geeft alleen trapondersteuning tot 25 km/u. Geen toelating nodig (mag zo de weg op), alle leeftijden, geen verzekering, geen rijbewijs-eisen. Rijdt op fietspad. Max. breedte 100 cm.

Eisen aan gebruik van de Stint

Dit vervoer valt momenteel NIET onder beroepsmatig vervoer, omdat het een bij-activiteit is van de kern-taak, namelijk voor de kinderen zorgen. Er zijn dus geen eisen aan het besturen van een Stint voor kinderen. Ook geen gordeldracht of helmplicht voor de passagiers.

Er zijn wel vrijwillige opleidingen voor het rijden met een stint, bijv. door HER-opleidingen (<https://www.her-opleidingen.nl/uitgelicht-cursus-rijden-met-de-stint/>). Ook Stint zelf geeft standard cursussen bij aflevering , die nu samen met VVN worden aangepast.

Bijzondere bromfietsen zoals de Stint worden nadat ze zijn aangewezen nooit meer getest. De fabrikant verklaart bij de aanvraag dat alle te produceren Stints identiek zijn. Daar wordt niet op gehandhaafd. Bij Europees toegelaten voertuigen controleert RDW regelmatig of alle voertuigen conform de eisen worden geproduceerd. Bij bijzondere bromfietsen geldt die verplichting niet en checken we dus na toelating niet meer of deze voertuigen allemaal identiek zijn aan de 1^e Stint.

Er is geen APK-plicht voor bijzondere bromfietsen. Er is ook geen APK plicht voor normale brom- en snorfietsen, of motoren.

Procedure toelating in historische context:

Rond 2007 is onder druk van de Tweede Kamer heeft de toenmalige Minister besloten een nationale categorie 'bijzondere bromfietsen' in te stellen. Hiermee kon de 'Segway' (en in diens slipstream andere innovatieve vervoersmiddelen) tot het verkeer worden toegelaten.

Inmiddels zijn de volgende voertuigen als bijzondere bromfiets aangewezen: [Segway](#), [E-One](#), Kickbike [Cruise](#), [Fat Max](#) end [Luxury](#), Ninebot [Type E](#) en [Urban](#), [Paukool](#), [Robin M1](#), [Stint](#), [Zappy3](#), [Swing](#), [Trikke](#), [Virto S](#), [Virto](#), [Yedoo Mezeq](#) en [Qugo runner](#).

Overigens zijn er ook een aantal afgewezen, zoals de mono-wheel en de oxboard. Momenteel speelt de discussie over e-stepjes (zoals Bird.co). Ook deze voldoen momenteel niet aan de technische eisen.

Van: 10.2.e - DGB
Aan: 10.2.e -ILT
Cc: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: HPE Records Manager DOCUMENT (ILT) : ILT-2018/59701 : ILT-2018 59630 ILT-2018 59450 Overwegongeval te Oss op 20 september 2018 def
Datum: maandag 24 september 2018 10:26:41

Hoi,

Snap ik, maar graag dan JOUW inschatting van de timing. Wel sowieso graag wie nu precies wat onderzoekt.

Dank! 10.2.e

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

M 10.2.e

.....
Ik werk niet op vrijdag.

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

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: maandag 24 september 2018 10:26
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm nl>
Onderwerp: RE: HPE Records Manager DOCUMENT (ILT) : ILT-2018/59701 : ILT-2018 59630 ILT-2018 59450 Overwegongeval te Oss op 20 september 2018 def

Ik overleg dit zo meteen met mijn collega's. Het toezicht op verkeersproducten is niet mijn portefeuille. Mijn 1e reactie is dat het nog te vroeg is om al aan te geven wanneer resultaten kunnen worden verwacht. Maar misschien praat ik voor mijn beurt.

Mijn collega's houden je op de hoogte.

Met groet,

10.

2

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

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: maandag 24 september 2018 10:22
Aan: 10.2.e - ILT <10.2.e @ilent nl>
CC: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm nl>
Onderwerp: RE: HPE Records Manager DOCUMENT (ILT) : ILT-2018/59701 : ILT-2018 59630 ILT-2018 59450 Overwegongeval te Oss op 20 september 2018 def

Hoi 10.2.

Dank hiervoor. Minister wil graag de timing van de onderzoeken weten, dus:

- 1) Wie doet er nu allemaal onderzoek?
- 2) Wat zijn de verschillende onderzoeksvragen? Hoe verschillen de onderzoeken van elkaar.
- 3) Wat is de timing van de onderzoeken, dus wanneer kunnen we de resultaten verwachten?

Zou het jou lukken om vandaag nog daar antwoord op te krijgen. 10.2. spreekt morgen met 10.2. hierover en dan kan dit als input mee.
2

Thx! 10.2.e

PS: Hieronder mijn telefoonnummer als nodig.

.....
Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
M 10.2.e

.....
Ik werk niet op vrijdag.

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

Van: 10.2.e - ILT
Verzonden: maandag 24 september 2018 10:18
Aan: 10.2.e - DGB 10.2.e @minienm.nl>
Onderwerp: HPE Records Manager DOCUMENT (ILT) : ILT-2018/59701 : ILT-2018 59630 ILT-2018 59450
Overwegongeval te Oss op 20 september 2018 def

Hallo 10.2.e

Ik begreep dat jij het dossier "Stints" in portefeuille hebt. Ter info de nota, zoals deze vrijdag naar de bewindspersonen is gegaan.

Met groet,

10.

2

10.2.e

10.2.e

Portefeuille Omgeving en Bestuur
Inspectie Leefomgeving en Transport
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag | 12e etage Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....
T 10.2.e
M 10.2.e
10.2.e @ilent.nl
www.ilent.nl

-----< HPE Records Manager recordgegevens >-----

Recordnummer:ILT-2018/59701

Titel:ILT-2018 59630 ILT-2018 59450 Overwegongeval te Oss op 20 september 2018 def