

**To:** [redacted] - DGMo[redacted]@minienw.nl  
**Cc:** [redacted] - DGMo[redacted]@minienw.nl  
**From:** [redacted] - DGMo  
**Sent:** Thur 7/8/2021 9:39:02 AM  
**Subject:** RE: Nabrander  
**Received:** Thur 7/8/2021 9:39:04 AM  
[Raadsbrief definitief verkeersbesluit: passage speed pedelec](#)

Hoi [redacted],

Ik heb zojuist [redacted] gesproken en onder andere jouw punt in onderstaande mail ter sprake gebracht. is zeker aandacht voor de uitlegbaarheid van de twee maatregelen. In de raadsbrief over het definitief verkeersbesluit en de nota van beantwoording over de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan staat onder het kopje 'Relatie met pilot Speed Pedelec' de relatie tussen beide projecten toegelicht en wat de insteek gaat zijn voor de pilot (zie bijlage in bijgaande mail).

Groet,

[redacted]

Reeds beoordeeld in eerder Wob-besluit

Reeds beoordeeld in eerder Wob-besluit



**To:** [5.1.2e] - DGMo[5.1.2e]@minienw.nl]  
**From:** [5.1.2e]  
**Sent:** Thur 7/8/2021 9:34:17 AM  
**Subject:** Raadsbrief definitief verkeersbesluit: passage speed pedelec  
**Received:** Thur 7/8/2021 9:34:23 AM  
[Raadsbrief Definitief verkeersbesluit en Nota van Beantwoording SNOR, 5-7-2021.pdf](#)

Ha [5.1.2e],

Hierbij zoals toegezegd de raadsbrief over het definitief verkeersbesluit en de nota van beantwoording. Onder het kopje 'Relatie met pilot Speed Pedelec' staat de relatie tussen beide projecten toegelicht en wat de insteek gaat zijn voor de pilot.

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]

030 - [5.1.2e]

06 - [5.1.2e]

[5.1.2e]@utrecht.nl

[www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Maandag t/m donderdag



Gemeente Utrecht

To: [5.1.2e] - DGMo [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -  
DGMo [5.1.2e]@minienw.nl  
From: [5.1.2e] - DGMo  
Sent: Thur 9/2/2021 7:58:01 PM  
Subject: RE: Nabranden - ontheffing speed-pedelec in Utrecht  
Received: Thur 9/2/2021 7:58:01 PM

Ha [5.1.2e],

De ontheffing is inderdaad op individueel niveau. En naar mijn weten is Utrecht wel geïnteresseerd, maar tegelijkertijd ook benieuwd naar de ontwikkelingen van de provincie. Van de hoed in de rand weet ik niet, maar ik kan wel even een belletje doen naar de provincie Utrecht. Die kan me er vast meer over vertellen. Een lokale ontheffing voor een hele categorie is naar mijn weten juridisch niet mogelijk.

Het klopt dat wel dat straks alle speed-pedelegs op het fietspad mogen rijden in Utrecht (wanneer pilot doorgaat), maar wel onder de voorwaarde van een persoonlijke ontheffing.

Groet, [5.1.2e]

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

**Van:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>  
**Datum:** donderdag 02 sep. 2021 10:58 AM  
**Aan:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>, [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: Nabranden - ontheffing speed-pedelec in Utrecht

Hoi [5.1.2e] en [5.1.2e],

[5.1.2e] en ik spraken dinsdag RAI Vereniging over snorfiets naar de rijbaan en de helmplicht snorfiets. Het verbaast RAI dat gemeente Utrecht enerzijds per 30-9 de snorfiets naar de rijbaan verplaatst en anderzijds een pilot aankondigt om speed-pedelegs, met dezelfde classificatie als een bromfiets (45 km/h), naar

het fietspad te verplaatsen. RAI gaf tijdens ons overleg aan dat zij hebben gesproken met een verkeerskundige van de gemeente Utrecht en RAI begreep van die persoon dat in Utrecht *alle* speed-pedelegs op het fietspad mogen gaan rijden. Naar ons weten kan dit niet, want op grond van art. 87 RVV (in relatie tot art 6 RVV) mag de wegbeheerder (gemeente) *alleen op individueel niveau* een ontheffing verlenen aan de bestuurder van een speed-pedelec om ook gebruik te mogen maken van het fietspad (zoals in gemeente Rotterdam nu al gebeurt).

Om duidelijkheid hierover te krijgen, heb ik toegezegd uit te zullen zoeken hoe dit zit. Kunnen jullie mij meer vertellen over de pilot van Provincie Utrecht en hoe he zit met die ontheffingen (individueel of voor de hele voertuigcategorie)?

Dank alvast!

Groet,

[5.1.2e]

---

**Van:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

**Verzonden:** vrijdag 9 juli 2021 08:50

**Aan:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

**CC:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Nabranden

Ha [5.1.2e],

Nog dank voor deze informatie. Nuttig om kennis van te nemen.

De provincie Utrecht organiseert overigens op 22 juli een kennissessie over de speed-pedelec voor de gemeenten in de provincie. Tijdens de sessie zal worden verkend welke Utrechtse gemeenten nog meer interesse hebben om met ontheffingen te gaan werken. Dit ter info.

Groet, [5.1.2e]

---

**Van:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

**Verzonden:** donderdag 8 juli 2021 10:39

**Aan:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

**CC:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Nabranden

Hoi [5.1.2e],

Ik heb zojuist [5.1.2e] gesproken en onder andere jouw punt in onderstaande mail ter sprake gebracht. is zeker aandacht voor de uitlegbaarheid van de twee maatregelen. In de raadsbrief over het definitief verkeersbesluit en de nota van beantwoording

over de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan staat onder het kopje 'Relatie met pilot Speed Pedelec' de relatie tussen beide projecten toegelicht en wat de insteek gaat zijn voor de pilot (zie bijlage in bijgaande mail).

Groet,

5.1.2e

Reeds beoordeeld in eerder Wob-besluit

Reeds beoordeeld in eerdere Wob-besluit



To: 5.1.2e ) - DGMo[ 5.1.2e @minienw.nl]  
Cc: 5.1.2e ) - DGMo[ 5.1.2e @minienw.nl]; 5.1.2e ) - DGMo[ 5.1.2e @minienw.nl]  
From: 5.1.2e ) - DGMo  
Sent: Tue 10/12/2021 10:21:01 AM  
Subject: FW: dieptestudie speed-pedelec  
Received: Tue 10/12/2021 10:21:02 AM

Ha 5.1.2e ,  
Begin november kunnen we het rapport over speed-pedelegs van SWOV verwachten.  
Groet,

5.1.2e  
Van: 5.1.2e < 5.1.2e @swov.nl>

Verzonden: dinsdag 12 oktober 2021 11:16

Aan: 5.1.2e ) - DGMo < 5.1.2e @minienw.nl>  
CC: 5.1.2e ) - DGMo < 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: RE: dieptestudie speed-pedelec

Ha 5.1.2e ,

Sorry, ik zat in overleg dus kon de telefoon niet opnemen.

Het rapport ligt sinds gisteren bij de redactie. De doorlooptijd voor de redactie is voor dat rapport wat langer omdat het een kort rapport en een achtergrondrapport betreft. Ik verwacht dat het rapport begin november (week 44 of 45) onder embargo naar jullie wordt gestuurd (voor de vijfdagentermijn).

Vriendelijke groet,

5.1.2e  
Van: 5.1.2e ) - DGMo < 5.1.2e @minienw.nl>

Verzonden: maandag 11 oktober 2021 16:11

Aan: 5.1.2e < 5.1.2e @swov.nl>  
CC: 5.1.2e ) - DGMo < 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: dieptestudie speed-pedelec

Ha 5.1.2e

Ik probeerde je te bellen vandaag. Ik ben benieuwd of het diepte-onderzoek speed pedelec binnenkort gepubliceerd wordt. Laatste communicatie daarover die ik heb ontvangen is van september. Toen heeft 5.1.2e ons geïnformeerd dat de dieptestudie in de afrondende fase is en begin volgende maand (lees dus oktober) zal worden opgeleverd. We hebben recent een Wob verzoek gekregen over de speed pedelec en verzoeker heeft 5.1.2e benaderd om navraag te doen over de dieptestudie.

Groet,

5.1.2e  
5.1.2e

Directie Wegen en Verkeersveiligheid  
Afdeling Verkeersveiligheid  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Rijnstraat 8 | 2515 XP  
Postbus 16191 | 2500 BD | Den Haag

.....  
Aanwezig: ma t/m vr (woensdagmiddag vrij)

M 5.1.2e  
E 5.1.2e @minienw.nl



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

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

**To:** [5.1.2e] - DGMo [5.1.2e]@minienw.nl  
**From:** [5.1.2e] - DGMo  
**Sent:** Mon 10/18/2021 7:53:05 AM  
**Subject:** RE: Relatie SNOR en pilot Speed Pedelec  
**Received:** Mon 10/18/2021 7:53:00 AM

Ha [5.1.2e],

Dank voor het doorsturen!

Ik heb op 12 november weer een overleg over de speed-pedelec (georganiseerd door de Tour de Force). Daar schuiven ook de wegbeheerders aan die ontheffingen overwegen/toepassen.

Groet, [5.1.2e]

**Van:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

**Verzonden:** vrijdag 15 oktober 2021 10:24

**Aan:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

**Onderwerp:** FW: Relatie SNOR en pilot Speed Pedelec

Ter info.

**Van:** [5.1.2e] <[5.1.2e]@utrecht.nl>

**Verzonden:** vrijdag 15 oktober 2021 10:19

**Aan:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

**CC:** [5.1.2e] <[5.1.2e]@utrecht.nl>

**Onderwerp:** RE: Relatie SNOR en pilot Speed Pedelec

Beste [5.1.2e],

Excuses voor de late reactie. Het klopt dat we in Utrecht voor de pilot speed pedelec voor dezelfde insteek kiezen als in Rotterdam. Sinds 2017 moeten brommers (inclusief speed-pedelecs) in Utrecht binnen de bebouwde kom bijna overal op de rijbaan. Van speed pedelec berijders horen wij regelmatig dat zij zich niet veilig voelen op de rijbaan en daarom nu toch vaak voor het fietspad kiezen, ook al is dat officieel niet toegestaan. Wij zien de speed pedelec als goed alternatief voor de auto en het stimuleren van het gebruik van de speed pedelec sluit goed aan bij de ambities van het college. We hebben daarom de mogelijkheden voor een pilot onderzocht om speed pedelecs onder bepaalde voorwaarden toe te staan op het fietspad.

Gebruikers van speed-pedelecs kunnen tijdens de pilot een ontheffing aanvragen om op het fietspad te mogen rijden. In de individuele ontheffing stellen we voorwaarden zoals een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op het fietspad. Het belangrijkste uitgangspunt van de pilot is dat de speed-pedelec welkom is op het fietspad, mits de berijder zich gedraagt als een fietser en zijn snelheid aanpast aan de andere fietsers. Als hij harder wil rijden, dan kan dat op de rijbaan.

De pilot is momenteel alleen nog op hoofdlijnen vormgegeven. Bij de Voorjaarsnota is budget vrijgemaakt om in 2022 aan de slag te gaan met de volledige uitwerking, uitvoering en monitoring van de pilot. Het huidige uitgangspunt is dat de pilot geslaagd is als speed-pedeleccers op het fietspad rijden met aangepaste snelheid, de objectieve en subjectieve veiligheid van speed-pedeleccers tenminste gelijk is gebleven en voor fietsers niet is gedaald door de pilot. De opzet van de evaluatie op deze aspecten geven we nader vorm bij uitwerking van de pilot.

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]

06 - [5.1.2e]

[5.1.2e]

[5.1.2e]@utrecht.nl

[www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte





Gemeente Utrecht

Van: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 30 september 2021 16:40

Aan: [5.1.2e] <[5.1.2e]@utrecht.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@utrecht.nl>

CC: [5.1.2e] <[5.1.2e]@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Relatie SNOR en pilot Speed Pedelec

Hallo [5.1.2e] en [5.1.2e]

Ik houd mij bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bezig met de helmplicht voor snorfietsers en de snorfiets naar de rijbaan. In dat kader sprak ik enige tijd terug met [5.1.2e] van de RAI Vereniging. [5.1.2e] gaf aan verbaasd te zijn dat in Utrecht enerzijds de snorfiets naar de rijbaan gaat en anderzijds de speed-pedelec weer op het fietspad mag. Ik heb aangegeven dat naar ons weten niet *alle* speed-pedelecs op het fietspad mogen, maar dat dit middels een persoonlijke ontheffing zal zijn (net zoals in Rotterdam). Dit klopt, toch? Ik heb ook aangegeven dat het een pilot betreft. [5.1.2e] is benieuwd wat de voorwaarden zijn voor het slagen van deze pilot (waaraan wordt getoetst?). Kunnen jullie mij (en daarmee [5.1.2e]) hier meer over vertellen?

Alvast bedankt voor een reactie!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

.....  
Afdeling Verkeersveiligheid

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Directoraat-generaal Mobiliteit

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag

.....  
M [5.1.2e]

[5.1.2e]@minienw.nl

.....  
Roostervrij op woensdag

Van: [5.1.2e] <[5.1.2e]@utrecht.nl>

Verzonden: maandag 20 september 2021 16:02

Aan: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] <[5.1.2e]@utrecht.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@utrecht.nl>

Onderwerp: Relatie SNOR en pilot Speed Pedelec

Ha [5.1.2e],

Fijn om weer even op de hoogte te zijn van elkaars werkzaamheden bij project Snorfiets naar de rijbaan en de landelijke helmplicht. In de raadsbrief die voor de zomer is uitgegaan over mijn project, hebben we ook een alinea geschreven over de relatie tussen mijn project en de pilot Speed Pedelec. Je vroeg hiernaar naar aanleiding van jouw contact met [5.1.2e] van de RAI Vereniging.

Voor meer informatie over de pilot Speed Pedelec (zoals de voorwaarden die gesteld gaan worden aan een ontheffing) kun je contact opnemen met mijn collega's [5.1.2e] [5.1.2e] en [5.1.2e] [5.1.2e] (verkeer). Zie voor hun mailadressen de cc.

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e [@utrecht.nl](mailto:5.1.2e@utrecht.nl)

[www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Maandag t/m donderdag



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.



**To:** [5.1.2e] [5.1.2e]@crow.nl]  
**From:** [5.1.2e] - DGMo  
**Sent:** Thur 10/21/2021 8:12:57 AM  
**Subject:** RE: Sparren  
**Received:** Thur 10/21/2021 8:12:00 AM

Aha, maar dan ben ik wel benieuwd hoe de gemeente dat juridisch wilt aanpakken. Gesloten verklaring voor snor- en bromfietsen? Heb jij er iets over gelezen, of weet je er meer van?

[5.1.2e] <[5.1.2e]@crow.nl>

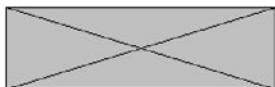
**Verzonden:** donderdag 21 oktober 2021 09:08

**Aan:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Sparren

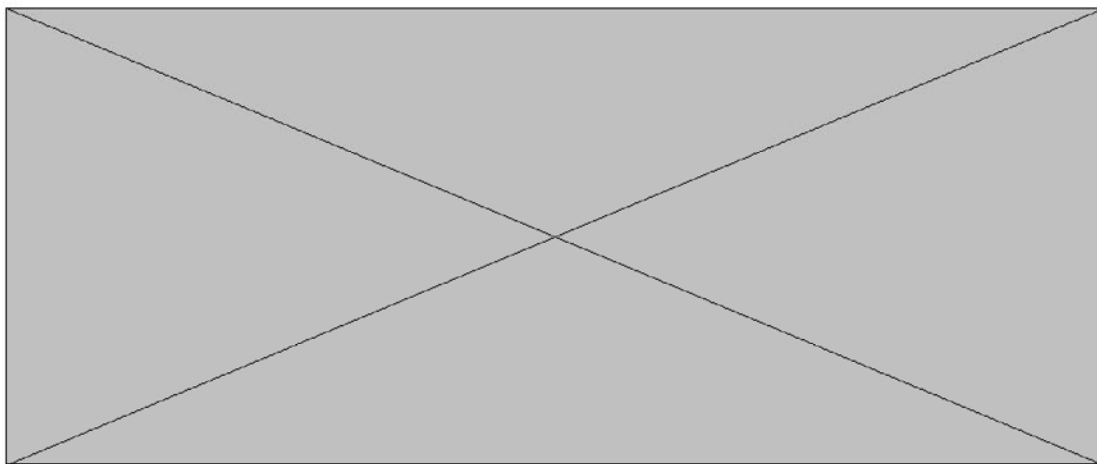
Het is nu een parrallelweg met een soort woonerfinrichting  
Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]



E [5.1.2e]@crow.nl

T  
M [5.1.2e]  
W [www.crow.nl](http://www.crow.nl)



**Van:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

**Verzonden:** donderdag 21 oktober 2021 08:49

**Aan:** [5.1.2e] <[5.1.2e]@crow.nl>

**Onderwerp:** RE: Sparren

Ik ben benieuwd naar je bevindingen! Al snap ik de casus niet helemaal: de speed-pedelec zal daar al naar de rijbaan moeten (bij verplicht fietspad) en de snorfiets zal dat alleen moeten bij implementatie maatregel snorfiets naar de rijbaan. Ik vraag me af of Bunnik aan de betreffende voorwaarden kan voldoen? (te druk)

**Van:** [5.1.2e] <[5.1.2e]@crow.nl>

**Verzonden:** dinsdag 19 oktober 2021 14:19

**Aan:** [5.1.2e]@casema.nl; Klantenservice <Klantenservice@crow.nl>

**Onderwerp:** RE: Sparren

Dag [5.1.2e]

In principe geven we als CROW geen adviezen aan bewonersgroepen of individuele gemeenten, maar ik ben graag bereid om een keertje (als vrijwilliger) naar Bunnik te fietsen om met je van gedachten te wisselen over het idee om speedpedelecs en snorfietsen naar de rijbaan te verwijzen. Bij voorkeur op een vrijdag, bijvoorbeeld 29 oktober rond een uur of 11?

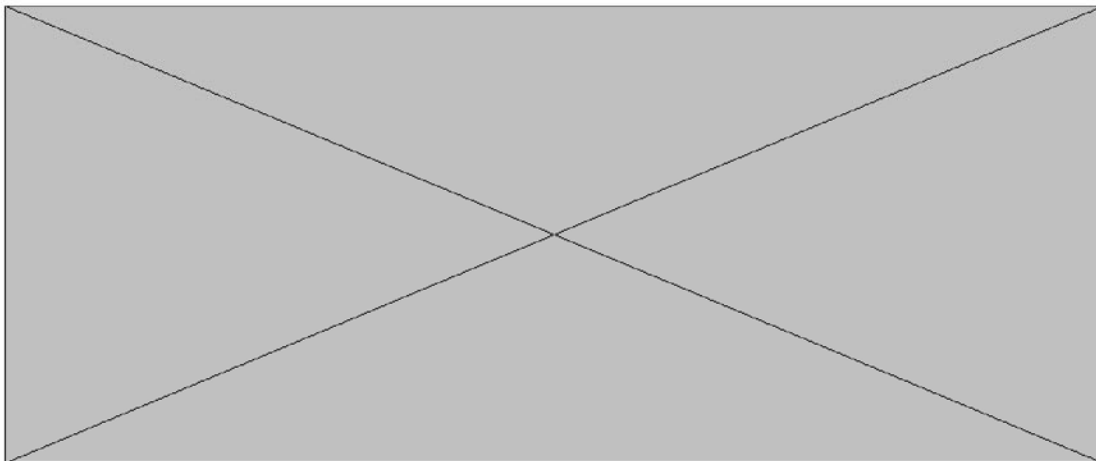
Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]



E 5.1.2e @crow.nl

T 5.1.2e  
M 5.1.2e  
W [www.crow.nl](http://www.crow.nl)



---

**Van:** Klantenservice <[Klantenservice@crow.nl](mailto:Klantenservice@crow.nl)>

**Verzonden:** vrijdag 15 oktober 2021 09:18

**Aan:** 5.1.2e <5.1.2e@crow.nl>

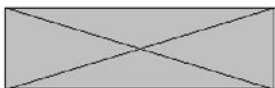
**Onderwerp:** FW: Sparren

Goedemorgen,

Onderstaand bericht binnen gekomen op de KlantenService.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

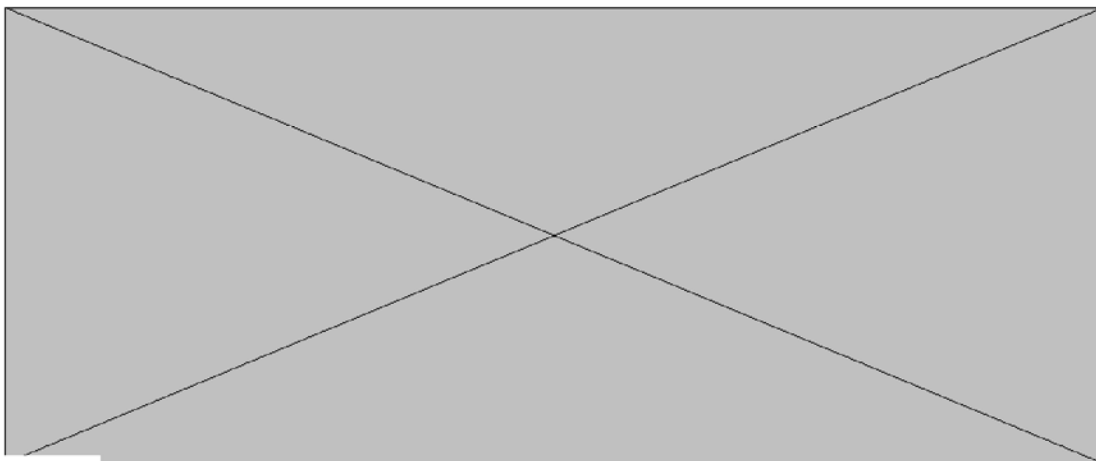


E 5.1.2e @crow.nl

T 5.1.2e  
M 5.1.2e  
W [www.crow.nl](http://www.crow.nl)

[Horaplantsoen 18, 6717 LT Ede | Postbus 37, 6710 BA Ede](#)

**VOLG ONS:**



**Van:** 5.1.2e <5.1.2e@casema.nl>

**Verzonden:** vrijdag 15 oktober 2021 08:31

**Aan:** Klantenservice <5.1.2e@crow.nl>

**CC:** 5.1.2e <5.1.2e@casema.nl>

**Onderwerp:** Sparren

You don't often get email from 5.1.2e@casema.nl. [Learn why this is important](#)

Graag zou ik in contact komen met 5.1.2e.

5.1.2e

De plaats Bunnik is hem wel bekend.

Mijn concrete vraag is of hij één of twee uur zou willen besteden aan het toelichten van de mogelijkheden op onze Traverse.  
Dit gezien vanuit de fietser.

Het gemeente bestuur wil en snorfietsen verwijzen naar de 50 km/h Traverse.

Dit zonder de snelheid naar 30 km/h te brengen en/of het profiel aan te passen.

5.1.2e

Wilt u hem dit melden en vragen contact op te nemen?

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

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.







To: [redacted] - DGMO[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGMO[redacted]@minienw.nl  
Cc: [redacted] - DGMO[redacted]@minienw.nl; [redacted] - DGMO[redacted]@minienw.nl  
From: [redacted] - DGMO  
Sent: Mon 11/15/2021 1:28:32 PM  
Subject: FW: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A  
Received: Mon 11/15/2021 1:29:14 PM  
[R-2021-19 Embargo.pdf](#)  
[R-2021-19A Embargo.pdf](#)

Ha [redacted] en [redacted],

Met excuus voor de vertraging (was een weekendje weg), zie bijgevoegd de al verwachte publicaties van SWOV over de speedpedelec. Zijn onder embargo. Dat duurt minimaal 5 werkdagen voordat SWOV mag publiceren.

Groet!

[redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@swov.nl>

Verzonden: vrijdag 12 november 2021 08:19

Aan: [redacted] - DGMO <[redacted]@minienw.nl>

CC: [redacted] - DGMO <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DCO <[redacted]@minienw.nl>;

[redacted] - BSK <[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DCO

<[redacted]@minienw.nl>; [redacted] - DCO <[redacted]@minienw.nl>; [redacted]

<[redacted]@SWOV.nl>; persvoorlichting <[redacted]@swov.nl>; [redacted]@swov.nl; [redacted]

<[redacted]@swov.nl>; [redacted] <[redacted]@swov.nl>

Onderwerp: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A

Geachte [redacted],

In de bijlage vindt u twee rapporten die SWOV onlangs heeft afgerond:

**R-2021-19:**

***Speed-pedeleceongevallen***

*Hoe ontstaan ze, waar gebeuren ze en hoe zijn ze te voorkomen?*

R-2021-19A:

***Ongevallen met speed-pedelecs***

*Resultaten van een dieptestudie*

Conform de subsidieregeling 2019 willen wij u bij dezen informeren over de resultaten van dit onderzoek.

Vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

T 070- [redacted]

**SWOV**

SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

T 070-3173333 - E [info@swov.nl](mailto:info@swov.nl) - [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

Postbus 93113 - 2509 AC Den Haag - 62-41151387



To: [5.1.2e] - DCO [5.1.2e]@minienw.nl  
Cc: [5.1.2e] - DGMo [5.1.2e]@minienw.nl  
From: [5.1.2e] - DGMo  
Sent: Tue 11/16/2021 4:48:45 PM  
Subject: RE: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A  
Received: Tue 11/16/2021 4:48:46 PM  
[SWOV speed-pedelec.docx](#)

Ha [5.1.2e],

Ik heb op bijgaande 2 A4 enkele zaken uiteen gezet:

- beetje context over de speed-pedelec
- iets over aanpak SWOV, bevindingen en aanbevelingen
- wat mij opvalt en een voorzet voor een reactie

Zie dit als een opzetje om op basis hiervan toe te werken naar een woordvoeringslijn. Daar ben ik zelf geen expert in en daarom ben ik blij dat je mij hierbij helpt ☺

Ik zet [5.1.2e] ook even in de CC, zodat zij ziet dat we hiermee bezig zijn. Op enig moment zal zij ook willen meelesen.

Groet, [5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - DGMo

Verzonden: dinsdag 16 november 2021 15:17

Aan: [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A

Ha [5.1.2e],

Ja, dat klopt en ik ben er mee bezig. Einde van de middag zal ik mijn input met je delen. Wellicht kunnen we dan morgen even contact hebben over de vervolgstappen?

Ik heb nog geen reactie vernomen op de vraag van de publicatiedatum (maar het antwoord is wel relevant voor onze planning ☺)

Groet, [5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 16 november 2021 14:03

Aan: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A

Hallo [5.1.2e],

Ik begreep dat ik bij jou terecht kan over onderstaande. Ik bereid graag de woordvoeringslijn met je voor, zodat [5.1.2e] daar straks mee verder kan.

Wat is jouw analyse, wat zijn de aandachtspunten, onze reactie? En weet je de datum al?

Alvast bedankt,

[5.1.2e]

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]

## Cluster Advies en Campagnes

### Directie Communicatie

### Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8 | 2515 | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T 070- [5.1.2e]

M 06- [5.1.2e]

E [5.1.2e]@minienw.nl

[www.rijksoverheid.nl/ienw](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)

Woensdag is mijn vaste vrije dag

WIJ RIJDEN



Van: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: maandag 15 november 2021 15:55

Aan: [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>

CC: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>

Onderwerp: RE: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A

Beste 5.1.2e,

Bedankt voor het toesturen van de twee SWOV rapporten over de speed-pedelecegevalen.

Is al bekend wat de exacte publicatiedatum gaat worden van deze rapporten?

Dat geeft ons namelijk een beeld van hoeveel tijd we hebben om een reactie vanuit IenW op de bevindingen op te stellen.

Groet!

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Verzonden: vrijdag 12 november 2021 08:19

Aan: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e - DGMO <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DCO <5.1.2e@minienw.nl>;

5.1.2e - BSK <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e DCO

<5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DCO <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e

<5.1.2e@SWOV.nl>; persvoorlichting <5.1.2i@swov.nl>; 5.1.2e @swov.nl; 5.1.2e

<5.1.2e@swov.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@swov.nl>

Onderwerp: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A

Geachte 5.1.2e,

In de bijlage vindt u twee rapporten die SWOV onlangs heeft afgerond:

**R-2021-19:**

***Speed-pedelecegevalen***

*Hoe ontstaan ze, waar gebeuren ze en hoe zijn ze te voorkomen?*

R-2021-19A:

***Ongevallen met speed-pedelecs***

*Resultaten van een dieptestudie*

Conform de subsidieregeling 2019 willen wij u bij dezen informeren over de resultaten van dit onderzoek.

Vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

T 5.1.2e

The logo for SWOV (Streeklucht Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) features the word "SWOV" in a bold, blue, sans-serif font. Below the text is a stylized graphic consisting of a thick, curved line that starts in yellow on the left and transitions into a light blue arc on the right, resembling a horizon or a road curve.

SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

T 5.1.2e - E [info@swov.nl](mailto:info@swov.nl) - [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

Postbus 93113 - 2509 AC Den Haag - 62-5.1.2e



To: persvoorlichting[persvoorlichting@swov.nl]  
Cc: [5.1.2e] - DCO [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] [5.1.2e]@swov.nl; [5.1.2e]  
[5.1.2e] - DGMo [5.1.2e]@minienw.nl  
From: [5.1.2e] - DGMo  
Sent: Thur 11/18/2021 3:47:00 PM  
Subject: RE: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A  
Received: Thur 11/18/2021 3:46:00 PM

Goedemiddag,  
Is er wellicht al meer zicht op de concrete publicatiedatum? Het is voor onze communicatie-collega's fijn om te weten wanneer het rapport naar buiten gaat.

Alvast dank!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Mobiliteit  
Rijnstraat 8 / 2515 XP / Den Haag  
Postbus 20901 / 2500 EX / Den Haag

M 06 - [5.1.2e]

[5.1.2e]@minienw.nl

Van: [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>

Verzonden: maandag 15 november 2021 16:09

Aan: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>; persvoorlichting

<persvoorlichting@swov.nl>

Cc: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e]  
[5.1.2e] <[5.1.2e]@SWOV.nl>

Onderwerp: Re: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A

Beste [5.1.2e],

Ik verwijs je met deze vraag graag door naar mijn collega's van persvoorlichting/communicatie.

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: maandag 15 november 2021 15:54

Aan: [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>

Cc: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e]  
[5.1.2e] <[5.1.2e]@SWOV.nl>

Onderwerp: RE: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A

Beste [5.1.2e],

Bedankt voor het toesturen van de twee SWOV rapporten over de speed-pedelecegevallen.

Is al bekend wat de exacte publicatiedatum gaat worden van deze rapporten?

Dat geeft ons namelijk een beeld van hoeveel tijd we hebben om een reactie vanuit IenW op de bevindingen op te stellen.

Groet!

[5.1.2e]

Van: [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>

Verzonden: vrijdag 12 november 2021 08:19

Aan: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

Cc: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>;

[5.1.2e] - BSK <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e]

<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e]

<[5.1.2e]@SWOV.nl>; persvoorlichting <persvoorlichting@swov.nl>; [5.1.2e]@swov.nl; [5.1.2e]

<[5.1.2e]@swov.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>

Onderwerp: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A

Geachte [5.1.2e],

In de bijlage vindt u twee rapporten die SWOV onlangs heeft afgerond:

**R-2021-19:**

***Sneep-pedelecegevallen***

*Hoe ontstaan ze, waar gebeuren ze en hoe zijn ze te voorkomen?*

R-2021-19A:

***Ongevallen met speed-pedelecs***

***Resultaten van een dieptestudie***

Conform de subsidieregeling 2019 willen wij u bij dezen informeren over de resultaten van dit onderzoek.

Vriendelijke groet,

5.1.2e

Wetenschappelijk eindredacteur

T 070- 5.1.2e



**SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid**

T 070-3173333 – E [info@swov.nl](mailto:info@swov.nl) – [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

Postbus 93113 – 2509 AC Den Haag – 62-41151387

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.



To: 5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl  
From: 5.1.2e - DGMo  
Sent: Thur 11/18/2021 7:44:23 PM  
Subject: RE: publicatietijdstip rapport Speed-pedelegeongevallen  
Received: Thur 11/18/2021 7:44:23 PM

Dat klinkt goed. Top!

Van: 5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl

Verzonden: donderdag 18 november 2021 19:43

Aan: 5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl

Onderwerp: RE: publicatietijdstip rapport Speed-pedelegeongevallen

Ha 5.1.2e,

Nee, dit hoeft wat mij betreft niet langs M. Ik heb vandaag een 2-pager gemaakt voor 5.1.2e. Daarin wat context, samenvatting, eigen analyse en voorzet voor reactie. Dat heb ik vanmiddag besproken met 5.1.2e. Ik pas nog wat kleine punten aan en mail het morgenochtend naar 5.1.2e. Ik zal wel even een appje sturen dat dit onderweg is. Ik zal morgenochtend ook even reageren naar iedereen nav de mail van 5.1.2e. Ik pak dit verder wel op.

Groet, 5.1.2e

Verzonden met BlackBerry Work

([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

Van: 5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl

Datum: donderdag 18 nov. 2021 7:33 PM

Aan: 5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl

Onderwerp: FW: publicatietijdstip rapport Speed-pedelegeongevallen

Ha 5.1.2e,

Zie onderstaande. Ik ken de inhoud van het rapport niet en weet dus niet zo goed of het heel gevoelige of nieuwe info is. Ik ben zelf wat terughoudend om M over ieder SWOV rapport te gaan informeren met een notitie. Dat lijkt me niet altijd nodig. Vind jij dat dit rapport met notitie naar M moet?

Mocht je voor dit rapport al wat QenA's of bullits kort op papier hebben staan, dan is het misschien ook een idee om dat voor te leggen aan 5.1.2e en te kijken of dat voldoende is.

Hoor graag hoe je hierin zit.

Groet!

5.1.2e

Van: 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl

Verzonden: donderdag 18 november 2021 18:32

Aan: 5.1.2e 5.1.2e @swov.nl; 5.1.2e - DGMo

5.1.2e @minienw.nl

CC: 5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e

5.1.2e 5.1.2e @SWOV.nl; 5.1.2e 5.1.2e @swov.nl; 5.1.2e 5.1.2e @swov.nl; 5.1.2e

5.1.2e - DBO 5.1.2e @minienw.nl

Onderwerp: RE: publicatietijdstip rapport Speed-pedelegeongevallen

Ha 5.1.2e,

Ik heb 5.1.2e hier zojuist over gesproken. Als er geen voorkeur voor publicatie vanuit jullie is, ook niet van mij, denkt SWOV eraan om 26/11 te publiceren (25/11 is onder voorbehoud publicatie v jaarlijkse rapport verkeersslachtoffers. Deze moet dan niet ineens naar de 26<sup>ste</sup> doorschuiven...)

5.1.2e en ik verwachten niet veel publiciteit rond het Speed-pedelegeongevallen rapport, omdat het een zeer beperkte doelgroep betreft die is onderzocht. Ik moet wel toegeven dat ik het rapport zelf nog niet heb gelezen (probeer ik morgen te doen), dus enig voorbehoud.

5.1.2e legt nog contact met BNR mobility of zij interesse hebben, dus dan weten we iets meer over evt meda interesse.

Voor mijn idee; gaat dit rapport nog naar M met een notitie vanuit jullie?

Grt, 5.1.2e

Van: 5.1.2e 5.1.2e @swov.nl

Verzonden: donderdag 18 november 2021 17:30

Aan: 5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl

CC: 5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e

5.1.2e 5.1.2e @SWOV.nl; 5.1.2e 5.1.2e @swov.nl; 5.1.2e 5.1.2e @swov.nl; 5.1.2e

5.1.2e - DCO 5.1.2e @minienw.nl

Onderwerp: publicatietijdstip rapport Speed-pedelegeongevallen

Beste 5.1.2e,

Ik zag jouw vraag (en die van 5.1.2e) naar de exacte publicatiedatum van het rapport R-2021-19 over de Speed-pedelegeongevallen. Die datum staat wat ons betreft nog niet vast, maar ik zal hierover contact hebben met jouw collega 5.1.2e

, zodat we mekaar op de hoogte kunnen houden en voorbereid zijn op mogelijke vragen van buiten.

Groet!

SWOV Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

E: @[swov.nl](mailto:swov.nl)

T: +31 70

M: +31 (06)

I: [swov.nl](http://swov.nl)



To: [5.1.2e] - DCO [5.1.2e]@minienw.nl  
Cc: [5.1.2e] - DCO [5.1.2e]@minienw.nl; [5.1.2e] -  
DGMo [5.1.2e]@minienw.nl  
From: [5.1.2e] - DGMo  
Sent: Fri 11/19/2021 7:42:18 AM  
Subject: FW: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A  
Received: Fri 11/19/2021 7:42:26 AM  
[SWOV speed-pedelec 18 nov.docx](#)  
[R-2021-19 Embargo.pdf](#)  
[R-2021-19A Embargo.pdf](#)

Ha [5.1.2e],

Ik heb even met [5.1.2e] hierover geschakeld en wij hebben bijgaand document opgesteld. We kunnen ons namelijk voorstellen dat je niet direct bekend bent met de speed-pedelec en de historie(?).

In de bijlage dan ook:

- een beetje context over de speed-pedelec
- iets over aanpak SWOV, bevindingen en aanbevelingen (je kan uiteraard het rapport ook lezen)
- wat mij opvalt en een voorzet voor een reactie

We hebben ook de informatie op de website gecontroleerd: [Welke regels gelden voor speed-pedelecs? | Rijksoverheid.nl](#)

Heb je hier voor nu voldoende aan? Ik vermoed namelijk – in lijn met SWOV – dat de aandacht beperkt zal zijn. Helemaal wanneer dit naar buiten gaat op min of meer hetzelfde moment als de verzamelbrief verkeersveiligheid en de ongevallencijfers. In de verder communicatie hierover kunnen we [5.1.2e] uit de verzendlijst halen. Voor nu weet hij dat dit is opgepakt, maar het dossier speed-pedelec ligt verder bij mij.

Groet, [5.1.2e]

Van: [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 12 november 2021 10:12

Aan: [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>

Onderwerp: FW: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A

Hi,

Kun jij in overleg [5.1.2e] een voorstel maken hoe we hier communicatief mee omgaan en alvast een reactieve lijn vragen die we na publicatie igv vragen kunnen gebruiken.

Alvast dank

Gr [5.1.2e]

Van: [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>

Verzonden: vrijdag 12 november 2021 08:19

Aan: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

CC: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>;

[5.1.2e] - BSK <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DCO

<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e]

<[5.1.2e]@swov.nl>; persvoorlichting <[5.1.2e]@swov.nl>; [5.1.2e]@swov.nl; [5.1.2e]

<[5.1.2e]@swov.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>

Onderwerp: Aanbieding SWOV-rapporten R-2021-19 en -19A

Geachte [5.1.2e],

In de bijlage vindt u twee rapporten die SWOV onlangs heeft afgerond:

**R-2021-19:**

***Speed-pedeleceongevallen***

*Hoe ontstaan ze, waar gebeuren ze en hoe zijn ze te voorkomen?*

R-2021-19A:

***Ongevallen met speed-pedelecs***

*Resultaten van een dieptestudie*

Conform de subsidieregeling 2019 willen wij u bij dezen informeren over de resultaten van dit onderzoek.

Vriendelijke groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]

T 070 [5.1.2e]



SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

T 070-3173333 – E [info@swov.nl](mailto:info@swov.nl) – [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

Postbus 93113 – 2509 AC Den Haag – 62 – 41151387



## **Speed-pedelecongevallen**

*Hoe ontstaan ze, waar gebeuren ze en hoe zijn ze te voorkomen?*

### **Inleidend algemeen (beetje context)**

De [speed-pedelec](#) is al enige jaren een discussiepunt bij zowel beleidsmakers van overheden, als bij branche- en belangenorganisaties. De discussie gaat dan met name over de plaats op de weg. Waar komt de speed-pedelec het beste tot zijn recht? En hoe kunnen we de speed-pedelec het beste en veilig mengen met de andere weggebruikers? Een simpel antwoord op deze vragen is echter niet te geven, want er zijn verschillende aspecten die deze discussie over de plaats op de weg bemoeilijken:

- Er is geen sprake van dé speed-pedelecrijder (diverse doelgroep).
- Er zijn grote verschillen in wegenstructuren en weginrichtingen.
- Niet iedereen is bekend met het voertuig.
- Het aantal speed-pedelects is te laag om goed onderzoek naar te doen (okt. '21: 26.000)
- Het is onzeker hoe het gebruik zich verder ontwikkelt.

Tegelijkertijd zijn enkele wegbeheerders wel bezig met het treffen van maatregelen om lokaal de speed-pedelec toe te staan op fietspaden. Zo zijn er enkele wegvakken in de provincie Gelderland waar ze op de fietspaden welkom zijn en in de gemeente Rotterdam worden individuele ontheffingen uitgegeven om op het fietspad te mogen (onder bepaalde voorwaarden).

Daarnaast heeft de Tour de Force in het uitvoeringsprogramma opgenomen dat zij pleiten voor een vanzelfsprekende, veilige plek met afspraken over gedrag voor de speed pedelec binnen én buiten de bebouwde kom. Hiervoor is al sinds enkele jaren een werkgroep actief, waar IenW <sup>5.1.2</sup> ook aan tafel zit.

### **Inleidend op SWOV studie**

- SWOV heeft 29 speed-pedelec-ongevallen onderzocht om inzicht te krijgen in het soort ongevallen dat gebeurt en in de factoren die een rol spelen bij het ontstaan en de afloop van deze ongevallen.
- Niet alle 29 cases betrof een speed-pedelec. Ook enkele ongevallen met (opgevoerde) e-bikes.
- De ongevallen zijn samengevat in vijf subtypen met een bijbehorend prototypisch scenario. Bijvoorbeeld: speed-pedelecrijder botst met een obstakel.
- Uit de scenario's valt op te halen hoe ongevallen ontstaan en hoe de infrastructuur, het gedrag en het voertuig daarbij een rol spelen.

### **Bevindingen (fietspad versus rijbaan)**

- Bij de ongevallen die op het fietspad plaatsvonden was bij de meerderheid de snelheid te hoog voor de omstandigheden, speelde het gedrag van andere verkeersdeelnemers een rol, was het kruispunt niet optimaal ingericht of was sprake van zichtbeperking.
- Bij de ongevallen op de rijbaan speelde in de meeste gevallen het gedrag van andere verkeersdeelnemers een rol bij het ontstaan van de ongevallen. Ook speelde de positie van de speed-pedelec en zichtbeperking regelmatig een rol.
- Bijna driekwart droeg een helm, maar deze waren niet allemaal goedgekeurd. Ook de gewone fietshelm werd 9 maal gedragen, waarvan 1 persoon ernstig hoofdletsel op liep.
- De letselernst lijkt niet te verschillen voor ongevallen op het fietspad versus de rijbaan.

### **En de bevindingen qua ongevalsfactoren voor mens/gedrag, voertuig en omgeving:**

- Mens/gedrag: meest voorkomende ongevalsfactor is het gedrag van andere verkeersdeelnemers (bv. onverwachte manoeuvre). De snelheid en de positie op de weg zijn de meest voorkomende mensfactoren.
- Voertuigfactoren spelen zelden een rol.
- De meest voorkomende wegfactoren hebben te maken met het beperkte zicht op ander verkeer en met een suboptimale kruispuntinrichting.

### **Slotbeschouwing SWOV**

SWOV stelt dat het onbekend is hoeveel ongevallen er jaarlijks plaatsvinden met speed-pedelects. Deze studie geeft enkele beleidsopties om het gebruik zo veilig mogelijk te maken:

- Meer onderzoek naar ongevallen en gebruik (om de vraag over de meest veilige plaats te kunnen beantwoorden).
- Beperken van snelheidsverschillen door geofencing (maar dat kent nog beperkingen) of door verstrekken van ontheffingen (volgens Rotterdams voorbeeld).
- Infrastructurele maatregelen, waaronder meer verkeersruimte creëren.
- Informeren van medeweggebruikers.\*
- Voorlichting over het juiste helmgebruik- en handhaving daarop.
- Handhaving op opgevoerde e-fietsen.
- Monitoren van het aantal ongevallen (als een apart voertuigtype registreren).

\*in 2017 is er door IenW een Communicatietoolkit ontwikkeld om weggebruikers kennis te laten maken met de speed-pedelec (met sjablonen voor posters, webteksten etc.). Deze is toen ook actief verspreid naar alle gemeenten. Hiermee konden gemeenten lokaal aan de slag. Wegens zeer beperkt gebruik van de site is ergens in 2019-2020 de stekker uit de website getrokken. We hebben nog wel de ZIP-files met alle bestanden.

### Mijn analyse

Vooropgesteld: het antwoord op de vraag over welke plaats op de weg veiliger is, wordt hiermee niet beantwoord. Dat hadden we ook niet verwacht: dieptestudies zijn vaak kleinschalig en voornamelijk kwalitatief. Wel is deze studie een welkome verrijking op de verkeersveiligheidskennis over de speed-pedelec in het verkeer.

Andere punten:

- Uit deze studie blijkt dat de snelheid van de berijder, het gedrag van andere weggebruikers en de infrastructuur een grote rol speelt bij ongevallen. Dat was redelijk voorspelbaar, maar goed om dat terug te lezen.
- Relatief veel ongevallen die zijn onderzocht hebben op het fietspad plaatsgevonden. Daar mag de speed-pedelec (bromfiets) in beginsel niet rijden. Uit eerder onderzoek blijkt dat clandestien gebruik van het fietspad voorkomt. Dus dit is niet verrassend.
- Het helmgebruik is wel een aandachtspunt: relatief veel rijders zonder goedgekeurde helm.
- Ook de kwestie opvoeren van e-bikes komt hierin weer terug. Is de laatste tijd vaak in de media.
- De aanbevelingen van SWOV om meer verkeersruimte te creëren (bv. aparte banen voor snelverkeer) vind ik erg ver gaan voor zo'n kleine groep verkeersdeelnemers.
- Detail: ik verbaas mij over de suggestie van SWOV om drukke fietspaden op te heffen en langzame verkeersdeelnemers te laten mengen met het autoverkeer, door de algemene snelheidslimiet ter plaatse te verlagen naar 30 km/uur. Opheffen van fietspaden heb ik niet eerder gehoord van SWOV.

**Een lang verhaal, maar een lijn zou kunnen zijn:**

- 
- 
- 
- 
- 
- 

5.1.2.1 en 5.2.1 Woo

Op onze website staat meer informatie over de regels die gelden voor de speed-pedelec:  
[Welke regels gelden voor speed-pedelecs? | Rijksoverheid.nl](#)



To: [5.1.2e] - DGMo [5.1.2e]@minienw.nl  
From: [5.1.2e] - DCO  
Sent: Sat 11/20/2021 5:18:18 PM  
Subject: RE: publicatietijdstip rapport Speed-pedelegegevallen  
Received: Sat 11/20/2021 5:18:19 PM

Dank toelichting.  
Grt, [5.1.2e]

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

**Van:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>  
**Datum:** vrijdag 19 nov. 2021 8:04 AM  
**Aan:** [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>, [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>  
**Kopie:** [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>, [5.1.2e] <[5.1.2e]@SWOV.nl>, [5.1.2e]  
<[5.1.2e]@swov.nl>, [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>, [5.1.2e] - DBO  
<[5.1.2e]@minienw.nl>, [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>, [5.1.2e] -  
DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>  
**Onderwerp:** RE: publicatietijdstip rapport Speed-pedelegegevallen

Goedemorgen allen,

Fijn dat er contact is geweest over de publicatiedatum en dank voor de terugkoppeling.

Bij lenW ligt het dossier speed-pedeleg bij mij en ik deel de verwachting dat er beperkte publiciteit zal komen. Zeker als dit in de periode wordt gepubliceerd waarin andere stukken, zoals de 'Staat van de verkeersveiligheid', naar buiten gaan. Het zal ongetwijfeld wel weer ergens de discussie over de plaats op de weg doen aanwakken, maar die speelt al sinds de introductie van het voertuig. Maar zoals het rapport al aangeeft: een dieptestudie is ongeschikt om uitsluitsel te geven over welke plaats op de weg veiliger is.

@ [5.1.2e]: we zijn niet voornemens het rapport met een nota naar M te sturen.

Groet, [5.1.2e]

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

[5.1.2e]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Mobiliteit  
Rijnstraat 8 / 2515 XP/ Den Haag  
Postbus 20901 / 2500 EX / Den Haag

M 06 - [5.1.2e]

[5.1.2e]@minienw.nl

**Van:** [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>

**Verzonden:** donderdag 18 november 2021 18:32

**Aan:** [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>, [5.1.2e] - DGMo  
<[5.1.2e]@minienw.nl>

**CC:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>, [5.1.2e] - DCO <[5.1.2e]@minienw.nl>, [5.1.2e]  
[5.1.2e] <[5.1.2e]@SWOV.nl>, [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>, [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>, [5.1.2e]  
[5.1.2e] - DBO <[5.1.2e]@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: publicatietijdstip rapport Speed-pedelegegevallen

Ha [5.1.2e],

Ik heb [5.1.2e] hier zojuist over gesproken. Als er geen voorkeur voor publicatie vanuit jullie is, ook niet van mij, denkt SWOV eraan om 26/11 te publiceren (25/11 is onder voorbehoud publicatie v jaarlijkse rapport verkeersslachtoffers. Deze moet dan niet ineens naar de 26<sup>ste</sup> doorschuiven...)

[5.1.2e] en ik verwachten niet veel publiciteit rond het Speed-pedelegegevallen rapport, omdat het een zeer beperkte doelgroep betreft die is onderzocht. Ik moet wel toegeven dat ik het rapport zelf nog niet heb gelezen (probeer ik morgen te doen), dus enig voorbehoud.

[5.1.2e] legt nog contact met BNR mobility of zij interesse hebben, dus dan weten we iets meer over evt meda interesse.

Voor mijn idee; gaat dit rapport nog naar M met een notitie vanuit jullie?

Grt, [5.1.2e]

**Van:** [5.1.2e] <[5.1.2e]@swov.nl>

Verzonden: donderdag 18 november 2021 17:30

Aan: [redacted] 5.1.2e ) - DGMo <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>  
CC: [redacted] 5.1.2e ) - DGMo <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e ) - DCO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @SWOV.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @swov.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @swov.nl>; [redacted] 5.1.2e ) - DCO <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>

Onderwerp: publicatietijdstip rapport Speed-pedelecongevalen

Beste [redacted] 5.1.2e,

Ik zag jouw vraag (en die van [redacted] 5.1.2e) naar de exacte publicatiedatum van het rapport R-2021-19 over de Speed-pedelecongevalen. Die datum staat wat ons betreft nog niet vast, maar ik zal hierover contact hebben met jouw collega [redacted] 5.1.2e, zodat we mekaar op de hoogte kunnen houden en voorbereid zijn op mogelijke vragen van buiten.

Groet!

[redacted] 5.1.2e

SWOV Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

E: [redacted] 5.1.2e @swov.nl

T: +31 70 [redacted] 5.1.2e

M: +31 (06) [redacted] 5.1.2e

I: [swov.nl](https://www.swov.nl)



**To:** 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl; 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl; 5.1.2e 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @fryslan.frl; 5.1.2e @fryslan.frl; 5.1.2e @amersfoort.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @utrecht.nl  
**From:** 5.1.2e - DGMo  
**Sent:** Wed 12/1/2021 10:22:14 AM  
**Subject:** RE: TdF Thema A | Werksessie speedpedelec  
**Received:** Wed 12/1/2021 10:22:00 AM

Ter info: [Zijn speed-pedelegevallen te voorkomen? - Fietsberaad](#)

Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
Directie Wegen en Verkeersveiligheid  
5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Mobiliteit  
Rijnstraat 8 / 2515 XP / Den Haag  
Postbus 20901 / 2500 EX / Den Haag

M 06 - 5.1.2e  
5.1.2e @minienw.nl

**Van:** 5.1.2e <5.1.2e @appm.nl>

**Verzonden:** maandag 29 november 2021 11:39

**Aan:** 5.1.2e <5.1.2e @appm.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @crow.nl>; 5.1.2e @ rotterdam.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e - DGMo <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e @ brabant.nl; 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @fryslan.frl; 5.1.2e <5.1.2e @amersfoort.nl>; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @ utrecht.nl

**Onderwerp:** RE: TdF Thema A | Werksessie speedpedelec

Beste allemaal,

Aanstaande maandag 6 december staat de werksessie m.b.t. standaardisatie ontheffing speed pedelec op het programma.

Hieronder een kort overzicht van de bespreekpunten en doelen:

- Korte termijn: Update vanuit gemeente Rotterdam en provincie Utrecht;
- Lange termijn: Proces met/richting het Rijk m.b.t. wetswijziging speed pedelec;
- Uitvoeringsprogramma: Bespreken van onderstaand format voor het UVP om tot verdere concretisering van de aanpak/acties voor 2022-2023 te komen. Hieronder het overzicht van de zaken zoals tot dusver besproken en voorgesteld hierover.

<b>A 2.2</b> <b>Actie 2.2.1: Coördinatie proces</b> <b>Actie 2.2.2: Opdracht ntb</b>	<b>Standaardisatie provinciale ontheffing speed pedelec</b>
<b>Trekker thema</b>	Tour de Force
<b>Werkgroep (+ actietrekker)</b>	Provincie Utrecht Provincie Brabant Provincie Gelderland Gemeente Utrecht Gemeente Rotterdam
<b>Beschrijving / kennisvraag</b>	Vanuit het Tour de Force-thema in 2021 een inventarisatie laten uitvoeren naar welke uitzonderingen op de geldende wetgeving voor de Speedpedelec geïnitieerd zijn, of waar over nagedacht wordt. Daaruit kwamen diverse varianten naar voren, die beschreven staan en 'gescoord' zijn op criteria. Denk aan: organisatorische en juridische impact/actie, handhaving, maar ook verkeersveiligheid. Tijdens een kenniscafé en gesprek met

	<p>wegbeheerders kwam naar voren dat het wenselijk is om twee sporen te bewandelen:</p> <p><b>-Lange termijn:</b> Wegbeheerders wensen een structurele aanpassing van de geldende wetgeving voor de Speedpedelec, zij zien graag dat de Speedpedelec (onder voorwaarden) op meer plekken gebruik mag maken van het fietspad. Mits de veiligheid voor alle gebruikers van het fietspad gewaarborgd kan blijven, kan dit leiden tot een toename van het aantal speedpedelecs voor regionale verplaatsingen. Er is een werkgroep aangesteld die hierover – met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat – het gesprek voert, om te kijken naar een structurele, landsbrede oplossing. Het gesprek voeren we, maar de oplossing zelf is niet van vandaag of morgen gerealiseerd.</p> <p><b>-Korte termijn:</b> Gezien de eigenschappen van de speedpedelec, leent deze zich vooral voor regionale verplaatsingen. Veel overheden zien de speedpedelec dan ook als een interessant alternatief voor een rit die nu nog met de auto gedaan wordt. Uit de analyse komt de ontheffing voor gebruik van het fietspad als meest kansrijk/interessant uit de bus. Hiermee is ervaring op gemeentelijk niveau (Eerst in Rotterdam, nu ook Amersfoort). De provincie Utrecht is bezig om met 'haar' gemeenten te komen tot een regionale ontheffing, die het gebruik van het fietspad in alle gemeenten toe staat.</p> <p>Vanuit Tour de Force organiseren we het gesprek over een structurele oplossing (lange termijn), en haken we aan bij de ontwikkelingen in de provincie Utrecht. De oplossing en werkwijze die binnen de provincie Utrecht gekozen worden, volgen we op de voet. De werkwijze én manier van organiseren/formaliseren van een provinciale ontheffing voor de Speedpedelec vatten we in een 'Blauwdruk' en werkwijze die ook door andere provincies gebruikt kan worden om te komen tot een ontheffing op de geldende wetgeving voor de speedpedelec. Hiermee dragen we bij aan begrijpelijke, eenduidige oplossing die binnen de provinciegrenzen overal gelijk is, in afwachting van het gesprek (en de aanpassing) over een oplossing voor de lange termijn.</p>
<b>Werkvorm / Aanpak</b>	<p>1)Coördineren en organiseren van het gesprek tussen wegbeheerders (gemeenten en provincies) en het ministerie van IenW</p> <p>2)Coördinatie van proces om tot een standaardisatie van werkwijze/blauwdruk te komen;</p> <p>3)Externe opdracht (jurist) voor opstellen blauwdruk</p>
<b>Budget</b>	€ 15.000,-
<b>Product / Resultaat</b>	<p>1)Blauwdruk provinciale ontheffing speed pedelec</p> <p>2)Gesprek / richting voor lange termijn plek van de speedpedelec met IenW</p> <p>3)Kenniscafé / bijpraatmoment overheden</p>

Voor vragen die niet kunnen wachten tot de werksessie, zijn wij uiteraard gewoon bereikbaar!

Groeten,

5.1.2e & 5.1.2e

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: 5.1.2e

Verzonden: woensdag 29 september 2021 14:53

Aan: 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @gelderland.nl; 5.1.2e @gelderland.nl; 5.1.2e @fryslan.frl; 5.1.2e; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e

Onderwerp: TdF Thema A | Werksessie speedpedelec

Tijd: maandag 6 december 2021 14:00-15:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: Microsoft Teams-vergadering

\*\*\*UPDATE: nieuwe datum maandag 6 december 14:00-15:30 uur via Teams\*\*\*

Beste allemaal,

Bij deze de agendareservering voor de bespreking van *thema 2.2 m.b.t. ontheffing voor de speed pedelec*. De sessie zal via Teams plaatsvinden en het doel is om gezamenlijk invulling te geven aan / te komen tot de acties voor het UVP2022-2023.

Ik wil jullie vriendelijk verzoeken dit moment vrij te houden of plannen. Mocht dit onverhoopt echt niet lukken, willen jullie dit dan zo snel mogelijk laten weten, zodat we kunnen kijken waar we nog kunnen schuiven om compleet te zijn.



Tot dan!  
Groeten,  
5.1.2e

---

## Microsoft Teams-vergadering

**Deelnemen op uw computer of via de mobiele app**

[Klik hier om deel te nemen aan de vergadering](#)

[Meer informatie](#) | [Opties voor vergadering](#)

---

**To:** 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl; 5.1.2e 5.1.2e @crow.nl;  
5.1.2e @rotterdam.nl 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e  
(5.1.2e) - DGMo 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e  
5.1.2e 5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e  
5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ utrecht.nl;  
5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ amersfoort.nl 5.1.2e @ amersfoort.nl

**From:** 5.1.2e  
**Sent:** Thur 12/9/2021 11:45:14 AM  
**Subject:** Terugkoppeling Werksessie & acties Speedpedelec  
**Received:** Thur 12/9/2021 11:45:21 AM  
[Werksessie Speedpedelec 6 december 2021.pdf](#)

Beste allemaal,

Bedankt voor jullie enthousiaste deelname aan de werksessie over de Speedpedelec afgelopen maandag.

Ik heb de uitkomsten van ons gesprek gevat in het bestand in de bijlage.

Daar treffen jullie de toelichting uit Rotterdam, Amersfoort, Almere en de provincie Utrecht als toevoeging op de presentatie.

De richting en afspraken die we vervolgens met elkaar geformuleerd hebben staan weergegeven in sheet 21 t/m 23.

**Verzoek aan jullie om daar even goed naar te kijken: staan die goed verwoord? Kunnen jullie je daarin vinden?**

**Ik verneem graag uiterlijk woensdag 15 december a.s. jullie reactie hierop.**

Op basis daarvan zal ik de focus in de Uitvoeringsprogramma's van het thema 'Fiets in de stad' en 'Hoogwaardig Fietsnetwerk' voor de activiteiten rondom de Speedpedelec aanpassen.

Er volgt spoedig een datumprikket voor een vervolgoverleg.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
5.1.2e – Tour de Force  
+31 6 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl





# Werksessie Speedpedelec

UVP Tour de Force 2022 - 2023

6 december 2021

## Agenda vandaag

**14.00**            **Toelichting Concept-UVP's Tour de Force**

**14.10**            **Korte terugblik: rapport DTV en gesprek voor de zomer**

**14.20**            **Korte termijn**

14.20 Update gemeentelijke ontheffing Rotterdam – ,

Amersfoort - , Almere -

14.30 Update provinciale ontheffing Utrecht –

**14.40**            **Lange termijn**

Proces met/richting het Rijk m.b.t. wetswijziging speedpedelec

**14.55**            **Acties UVP**

Standaardisatie provinciale ontheffing speed pedelec

Potentie Speedpedelec

**15.25**            **Afronden gesprek en vooruitblik**





tourdeforce.nl

<b>C-1 Het volwassen worden van het hoogwaardig fietsnetwerk</b> <b>Actie: C-1.5: Expertessies</b> <b>Actie: C-1.6: Kenniscafé's</b>	<b>Thema</b> C <b>Rol Tour de Force</b> Facilitator	<b>Type(n) fietser(s)</b> Fietsofensen Recreatieve fietsers Sportieve fietsers
<b>Doel en resultaat</b> Binnen het thema 'Hoogwaardig Fietsroutenetwerk' bestaan verschillende kennisvragen en de behoefte om projecten concreet een stap verder te brengen. Binnen het kernteam van thema C ontwikkelen we veel kennis, gezamenlijk, maar ook binnen de aangesloten organisaties.  <b>Resultaat:</b> Factsheets/verslag van iedere kenniscafé en expertessie (met aandacht voor praktijktoepassing/ophaalbaarheid) die breed gedeeld wordt via de website van Tour de Force en/of Fietsberaad.		<b>Thematrekker</b> 5.1.2e  <b>Trekker activiteit</b> 5.1.2e (PO)
<b>Beschrijving aanpak</b> Om bestaande projecten een stap verder te helpen en (gezamenlijk) opgedane of ontwikkelde kennis in te zetten om verder te ontwikkelen organiseren we twee soorten activiteiten: - Expertessies: waarin een vraagsteller gedurende 1 dag door maximaal 2 edvisors (€1000,- per adviseur per dag) een stap verder geholpen wordt op een project. - Kenniscafé's: 5x per jaar verzorgen we een kenniscafé om opgedane of ontwikkelde kennis te delen met een breed publiek binnen en buiten de Tour de Force.		<b>Betrokken (en nieuwe) partijen</b> - Kernteam thema C - 'Shortlist' van betrokken marktpartijen die zich bezighouden met fietsroutes en aanverwante vraagstukken.
<b>Mijlpalen</b> - 5x per jaar een kenniscafé (14 januari, 7 april, 11 juni, 22 september, 24 november 2020)	<b>Budget</b> - € 10.000,- (voor de organisatie van 5 expertessies in 2020)	<b>Relevante bestaande netwerken en initiatieven</b>



**THEMA A**

## Fiets in de stad

Door de groei van het fietsnetwerk is er een andere manier van de stad. Het is niet alleen een manier van vervoer, maar ook een manier van leven. Het is een manier van leven die de stad meer leefbaar maakt. Het is een manier van leven die de stad meer leefbaar maakt. Het is een manier van leven die de stad meer leefbaar maakt.

**5.1.2e**



### Meer ruimte voor de fiets: wat betekent dat voor steden?

#### A1.1 Praktijkvoorbeelden Ruimte voor de Fiets

Door de groei van het fietsnetwerk is er een andere manier van de stad. Het is niet alleen een manier van vervoer, maar ook een manier van leven. Het is een manier van leven die de stad meer leefbaar maakt. Het is een manier van leven die de stad meer leefbaar maakt. Het is een manier van leven die de stad meer leefbaar maakt.



De gemeente Rotterdam heeft een plan van aanpak voor de fiets. Het plan van aanpak is een document dat de gemeente Rotterdam helpt om de fiets te integreren in de stad. Het plan van aanpak is een document dat de gemeente Rotterdam helpt om de fiets te integreren in de stad. Het plan van aanpak is een document dat de gemeente Rotterdam helpt om de fiets te integreren in de stad.

Resultaat: publicatie van de plan van aanpak voor de fiets. (2020-2021)

#### A1.2 Vernieuwende (weg)ontwerpen voor de fiets

In de voorbode van de stad is er een behoefte aan nieuwe ontwerpen voor de fiets. Het is een behoefte aan nieuwe ontwerpen voor de fiets. Het is een behoefte aan nieuwe ontwerpen voor de fiets. Het is een behoefte aan nieuwe ontwerpen voor de fiets. Het is een behoefte aan nieuwe ontwerpen voor de fiets.

Resultaat: publicatie van de plan van aanpak voor de fiets. (2020-2021)

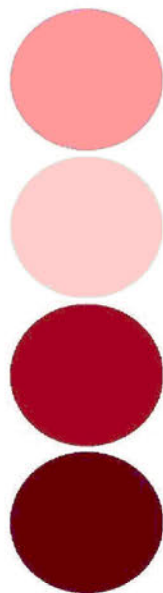
#### A1.3 Fiets in de gemeentelijke omgevingsvisie

De groei van het fietsnetwerk heeft een impact op de gemeentelijke omgevingsvisie. Het is een impact op de gemeentelijke omgevingsvisie. Het is een impact op de gemeentelijke omgevingsvisie. Het is een impact op de gemeentelijke omgevingsvisie. Het is een impact op de gemeentelijke omgevingsvisie.

Resultaat: publicatie van de plan van aanpak voor de fiets. (2020-2021)

Activiteiten	Resultaten	2020	2021
<b>Thema A Fiets in de Stad</b>			
A1.1 Praktijkvoorbeelden ruimte voor de fiets	Publicatie over praktijkvoorbeelden		
A1.2 Vernieuwende (weg)ontwerpen voor de fiets	Publicatie ontwerpvoorstellen voor de fiets		
A1.3 Fiets in gemeentelijke omgevingsvisie	White Paper Fiets in de Omgevingsvisie Inspiratiebundel fiets-inclusief ontwerpen		
A2.1 Reikwijdte en diversiteit van de fietsfamilie	Opleveren gedragsregels voor het fietspad (in relatie tot het fietspad voor de toekomst)		
A2.2 Verkeersmilieus versie 2.0 en de fiets	Input voor Verkeer in de stad 2.0 (voertuigfamilieën/verkeersmilieus) 'best practices' toepassing 2.0		
A2.3 Plek voor de speed pedelec	Analyse praktijkcases wegbeheerders Inspiratiedocument 'Inpassing speed pedelec' voor gemeenten		
A3.1 Parkeren in de buitenruimte	Oplevering methodiek fietsparkeergebruik Publicatie toepassing meten fietsparkeergebruik Publicatie over onderzoek en toepassingsmogelijkheden methodiek fietsparkeergebruik		
A3.2 Inspiratieboek binnenstedelijk fietsparkeren	Inspiratieboek binnenstedelijk fietsparkeren		
A3.3 Gemeentelijk deelfietsbeleid	Evaluatie gemeentelijk deelfietsbeleid Actualisatie Leidraad Gemeentelijk Deelfietsbeleid		

# Hoe zijn we gekomen tot een Concept-UVP?



## Programmeersessies

- Ruimte voor de fiets
- Diversiteit van de fietsfamilie
- Fietsparkeren
- Partners omgevingswet



## Prioriteringssessie Van longlist (32 acties) naar Shortlist (12 acties)



## Uitwerken concept- UVP Tour de Force

### Werkprogramma CROW/Fietsberaad



## Afstemming/akkoord Tourbureau TdF Partnersbijeenkomst

### Programmaraad CROW/Fietsberaad



## Aan de slag!



# Thema Fiets in de Stad

## Concept- UVP 2022-2023

### Drukke op het fietspad

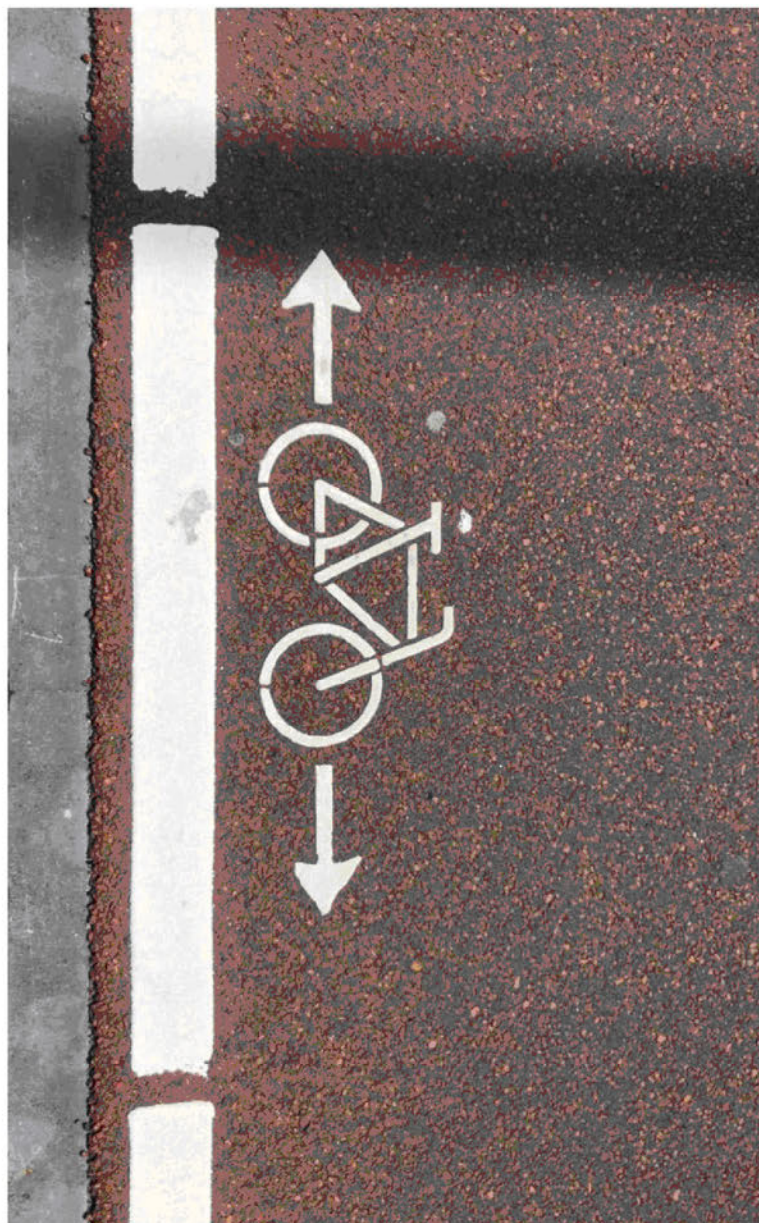
- 1.1 BOD-tool (Bicycle Oriented Development)
- 1.2 Spreiding fietsstromen
- 1.3 Kruispunten onder de loep
- 1.4 Fietspad van de toekomst, vervolgvragen
- 1.5 30 nieuwe 50

### Diversiteit van de Fietsfamilie

- 2.1 Ruimte voor cargobikes
- 2.2 Standaardisatie provinciale ontheffing speed pedelec

### Fietsparkeren in binnensteden

- 3.1 Kort parkeren – gedragsinterventies
- 3.2 Inpassen van soorten stallingen in de openbare ruimte
- 3.3 Huren/aankopen van panden voor fietsparkeren
- 3.4 Betrekken van nieuwe partijen/netwerken (ontwikkelaars, architecten, stedenbouwkundigen)
- 3.5 Fietsparkeernormen & het klimaatakkoord







# Thema Hoogwaardig Fietsnetwerk



## Concept- UVP 2022-2023

### Feiten, cijfers en onderbouwing potentie fiets

- 1.1 Standaardisatie & Digitalisering Kwantitatieve metingen HWF
- 1.2 Inzet kwalitatieve metingen

### Gebruik Routes

- 2.1 Beleving van fietsroutes
- 2.2 Stimuleren van gebruik Hoogwaardige Fietsroutes (werkgevers)
- 2.3 Voortgang Hoogwaardige Fietsroutes (kaartbeeld)
- 2.4 Vervolgactie recreatieve routes
- 2.5 Potentie Speedpedelec

### Volwassen worden van Hoogwaardige Fietsroutes

- 3.1 Hoogwaardige Fietsroutes binnen de bebouwde kom
- 3.2 Evaluatie Communicatie Toolkit Hoogwaardig Fietsnetwerk (+ aanvulling)

### (Regionale) routes in het NTF

- 4.1 Standaardisatie effectmeting NTF

## Thema Fiets in de stad

### Provinciale ontheffing Speedpedelec

- Hoofdvraag:** Kunnen we komen tot een veilige lange termijn oplossing voor de plek op de weg van de Speedpedelec én samen een goede oplossing organiseren voor de tussentijd?
- Aanpak:**
- 1) Coördineren en organiseren van het gesprek tussen wegbeheerders (gemeenten en provincies) en het ministerie van lenW richting lange termijn oplossing.
  - 2) Vertalen van ontheffing prov. Utrecht naar blauwdruk die in andere provincies gebruikt kan worden.
- Resultaat:**
- 1) Blauwdruk provinciale ontheffing speed pedelec
  - 2) Gesprek / richting voor lange termijn plek van de speedpedelec met lenW
  - 3) Kenniscafé / bijpraatmoment(en) overheden
- Budget:** € 15.000,-

# Thema Hoogwaardig Fietsnetwerk

## Potentie Speedpedelec

Hoofdvraag: Wat is de potentie van de speedpedelec?

Aanpak: Stap 1: Regionale Potentie Speedpedelec in beeld

Stap 2: De Speedpedelec in het mobiliteitssysteem

Stap 3: Inzicht in stimuleren gebruik van de Speedpedelec

Resultaat: 1) Een uiteenzetting van de regionale potentie van de speedpedelec (uitgedrukt in beschikbare banen) en de plek van de speedpedelec in het mobiliteitssysteem.

2) Inzicht in kansrijke doelgroepen en stimuleringsmaatregelen voor kennismaking met of gebruik van de speedpedelec.

Budget: € 25.000,-





## Conclusies Rapport DTV

- Wegbeheerders zien de potentie van de speedpedelec
- Gebruikers van de speedpedelec voelen zich veelal niet thuis op de rijbaan
- Het is wenselijk om speedpedelec's, onder voorwaarden, toe te laten op het fietspad.
- Een landelijke regeling heeft de voorkeur
- Een wetswijziging op korte termijn ligt niet voor de hand
- Een persoonlijke ontheffing – met keuzevrijheid – is wenselijk
- Dat kan lokaal, maar provinciaal heeft de voorkeur
- Dit vraagt mandaat van alle wegbeheerders.
- Het toepassen van onderborden kan op specifieke (uitzonderings)locaties

# KORTE TERMIJN

# KORTE TERMIJN

## Werkgroep Speedpedelec – juni 2021

### **Gemeentelijk of Provinciale ontheffing**

- Gemeentelijk: meest 'eenvoudige' oplossing (want: 1 wegbeheerder)
- Provinciaal:
  - Wenselijk, want: speedpedelec is mobiliteitsoplossing voor regionale verplaatsing
  - Mandaat van alle gemeenten nodig

### **Voorwaarden**

- Generieke ontheffing voor alle fietspaden
- Afspraken over gedragsregels op fietspaden
- Afspraken over maximum snelheid op fietspaden binnen de bebouwde kom, als nodig ook daarbuiten



**Gemeentelijke ontheffing**  
**Rotterdam**  
**Amersfoort**  
**Almere**

## Gemeentelijke ontheffing Rotterdam

- Evaluatie van de ontheffing (afgelopen 2 jaar)
- 180 respondenten op de enquête
- 275 Ontheffingshouders, 384 bezitters SP in Rotterdam
- 7% gecontroleerd op ontheffing
- Geen geregistreerde ongevallen in ontheffingsperiode
- Af en toe klachten in gesprek binnen de politie (niet gemeld), Fietzersbond en gemeenten hebben geen klachten ontvangen
- Alle ontheffingshouders willen dat systeem doorgezet wordt
- Politie: negatief advies (nieuwe contactpersoon), Fietzersbond wil doorzetten van ontheffing met 2 jaar
- Advies 5.1.2e aan wethouder: doorgaan voor 2-3 jaar met ontheffing
- Gamechangers (tijdens nieuwe periode) kunnen zijn: Snelle groei van het aantal Speedpedelec's waardoor het te druk wordt, Speedpedelec's kunnen harder dan huidige voertuigen, Meldingen (ongevallen/overlast) nemen toe, Hele stad naar 30km/u

## Gemeentelijke ontheffing Amersfoort

- Sinds 1 juli is de ontheffingsregeling in Amersfoort 'live'
- BOA's (gemeentelijke handhaving) hebben mandaat tot handhaven (niet de politie)
- De Fietzersbond is positief
- Op dit moment zijn 150 ontheffingen verleend, 50% geregistreerd in Amersfoort, 50% daarbuiten



## Gemeentelijke ontheffing Almere

- Het college van B&W geeft de voorkeur aan een ontheffingsregeling voor de Speedpedelec op het fietspad zoals in Rotterdam
- De Raad is recent geconsulteerd: motie voor en motie tegen, beide hebben het niet gehaald
- Het college neemt mandaat, termijn vanaf verkiezingen 2022
- Onverplichte (vaak recreatieve, smalle) fietspaden maken geen onderdeel uit van de ontheffing

# **Provinciale ontheffing Prov. Utrecht**

## Provinciale Ontheffing provincie Utrecht

- Van de 26 gemeenten in Utrecht is 50% positief, 50% negatief of geen mening
- Ontheffing is vaak een politieke keuze, juridisch is het mogelijk
- De provincie kan geen ontheffing uitgeven voor alle gemeenten, model dat meest waarschijnlijk is, is dat één gemeente (Utrecht?) de ontheffing voor alle aangesloten gemeenten uitgeeft. Dit gebeurt door het afdelingshoofd. Gemeenten zijn beter ingericht op het verlenen van ontheffingen dan de provincie.
- Gemeenten die 'tegen' zijn, ervaren vaak geen probleem (of weinig voertuigen), of hebben hun infrastructuur niet op orde
- De 'tegen's' zijn vaak gebaseerd op een onderbuikgevoel. Het 'bestuurlijk maken' van het onderwerp kan helpen om dit ondebruikgevoel weg te halen
- In de provincie Utrecht gaat de ontheffing – voor de duidelijkheid – gelden voor alle fietspaden
- Wens is om in het voorjaar van 2022 'live' te gaan



# LANGE TERMIJN

# LANGE TERMIJN

## Werkgroep Speedpedelec – juni 2021

### **Wens tot aanpassing in de wet- en regelgeving**

- Wat moet er op de schop?
- Hoe lang gaat dat duren?

### **Voertuigcategorie**

- Speedpedelec 'loskoppelen' van Bromfiets
- Maak van de Speedpedelec een Nationale categorie, ipv. Europees. Dan kun je keuzevrijheid instellen.

### **Wensen/denkrichtingen**

- Keuzemogelijkheid: Wel of niet op het fietspad. Obv: drukte op weg/fietspad en wens om hard te rijden.
- Maximum snelheid op het fietspad: 25 km/u of 28 km/u

# **Werksessie 6 december & vervolgafspraken**



## Opbrengsten werksessie 6 december

Is al aan de RDW gedacht als verlener van de ontheffing voor alle gemeenten (ipv. 1 gemeente namens andere gemeenten)

**Actie:** 5.1.2e gaat bij RDW-collega na of hij/zij de juiste contactpersoon is. Wens is om bij de zoektocht iemand van de RDW te betrekken als ontheffing via RDW verleend zou kunnen worden.

Er spelen diverse dossiers die aan elkaar raken: Speedpedelec, 30-50, LEV-kader. De G4 heeft verzocht of LEV's tot 25 km/u op de rijbaan kunnen als 30 km/u in de bebouwde kom de norm wordt. Wat doen we dan met de Speedpedelec?

**Reactie:** de Speedpedelec is een regionale oplossing en de Speedpedelec- berijder voelt zich vooral onveilig op wegen die 50 zullen blijven.

In de eerste werksessie (juni 2021) spraken we over een **korte- en lange termijn** oplossing. Nu concluderen we dat er een 'gatenkaas' kan ontstaan als de ontheffing alleen gaat gelden in gemeenten die een probleem ervaren of mee willen werken.

## Opbrengsten werksessie 6 december

Verkeersveiligheid is het belangrijkste argument om de Speedpedelec niet op het fietspad toe te staan (en geen wijzigingen in huidige wetgeving aan te brengen).

Afgesproken wordt dat de **focus komt te liggen op een landelijke 'pilot'** met keuzevrijheid voor de speedpedelec. Argument daarbij is dat duidelijkheid en eenduidigheid voor alle weggebruikers bijdraagt aan de verkeersveiligheid:

Daarvoor ondernemen we het volgende:

1. 5.1.2e brengt in beeld wat nodig is om met dit voorstel naar de minister te gaan.
2. Op basis van huidige pilots onderbouwen we feitelijk/objectief de 'winst' van de keuzevrijheid voor de Speedpedelec → weg bij 'wij-van-wc-eend'
3. We brengen de potentie en wens vanuit wegbeheerders in beeld: sneeuwbaaleffect gemeenten, bereidheid provincies, potentie speedpedelec (herkomsten en arbeidsplaatsen) per provincie.

## Afspraken en Acties vanuit Tour de Force

1. We organiseren werkgroep-bijeenkomsten om ervaringen te delen en met elkaar gerichte stappen te zetten. Met een datumprikker komen we tot een moment in januari 2022.
2. 5.1.2e brengt in beeld wat nodig is om met dit voorstel naar de minister te gaan.
3. Objectiveren en onderbouwen: Op basis van de Rotterdam-case maken we ervaringen objectief. Bv. verkeersveiligheid (rijbaan/fietspad) uitdrukken in cijfers. Daarvoor organiseren we een gesprek met: de communicatie-medewerker vanuit de gemeente, Politie Rotterdam.
4. Huidige pilots zetten we door: Rotterdam, Amersfoort, Almere, Provincie Utrecht. We verkennen de mogelijkheid om de ontheffing voor meerdere gemeenten te laten verlenen door de RDW.
5. De provincie Utrecht brengt in beeld welke gemeenten graag willen aansluiten bij de ontheffing van de provincie (sneeuwbaaleffect): tot waar reikt (de wens) tot een ontheffing.
6. Met de bij Tour de Force aangesloten provincies (Thema C) verkennen we de wens tot instellen van een (standaard) ontheffing of aansluiten bij landelijke pilot.
7. Per provincie brengen we de potentie voor de Speedpedelec (bereikbare arbeidsplaatsen) in beeld.



## Speedpedelec's per provincie

Geregistreerd aantal Speedpedelecs in Nederland per provincie						
provincie	Aantal 1 juli 2020	Aantal 10 november 2021	toename in aantallen	toename %	inwoner aantal 1-1-2021	SP (10-11-21) per inwoner (01-01-21)
Drenthe	661	935	274	41%	494771	189,0
Flevoland	328	695	367	112%	428226	162,3
Fryslân	745	942	197	26%	651435	144,6
Gelderland	3071	4650	1579	51%	2096603	221,8
Groningen	875	1200	325	37%	586937	204,5
Limburg	776	996	220	28%	1115872	89,3
Noord-Brabant	2806	3677	871	31%	2573949	142,9
Noord-holland	3552	4738	1186	33%	2888486	164,0
Overijssel	1568	2115	547	35%	1166533	181,3
Utrecht	2385	2982	597	25%	1361153	219,1
Zeeland	552	737	185	34%	385400	191,2
Zuid-holland	3825	5438	1613	42%	3726050	145,9
Totaal NL / gemiddelde	21144	29105	7961	38%	17475415	166,5
Bron: CBS/RDW    Bron: RDW opgevraagd door Provincie Utrecht						

To: 5.1.2e ) - DGMo 5.1.2e @minienw.nl  
Cc: 5.1.2e (WVL) 5.1.2e @rws.nl  
From: 5.1.2e (MN)  
Sent: Thur 12/9/2021 4:03:43 PM  
Subject: RE: Fietspaden | ontheffing speed-pedelec  
Received: Thur 12/9/2021 4:03:51 PM  
[RE: Fietspaden in Utrecht die in beheer van RWS](#)

Dag 5.1.2e,  
Dat lijkt me een goed idee. Zal ik anders iets inplannen en 5.1.2e ook uitnodigen?  
In de bijlage een mailwisseling tussen mij en 5.1.2e over de speed pedelec. Ter info.  
Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
5.1.2e

**Rijkswaterstaat Midden-Nederland**  
Afdeling Netwerk Ontwikkeling en Visie  
Zuiderwagenplein 2 | 8224 AD | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

T 06 5.1.2e  
5.1.2e @rws.nl  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

**Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat**

**Van:** 5.1.2e ) - DGMo <5.1.2e @minienw.nl>  
**Verzonden:** donderdag 9 december 2021 15:12  
**Aan:** 5.1.2e (MN) <5.1.2e @rws.nl>  
**CC:** 5.1.2e (WVL) <5.1.2e @rws.nl>  
**Onderwerp:** RE: Fietspaden | ontheffing speed-pedelec

Dag 5.1.2e,  
Ja, de provincie Utrecht zit ook aan tafel (5.1.2e en een collega). Al zijn zij er wat later bijgekomen. Is het misschien een idee dat ik je binnenkort even bijpraat?

Groet, 5.1.2e  
5.1.2e (MN) <5.1.2e @rws.nl>

**Verzonden:** maandag 6 december 2021 14:39  
**Aan:** 5.1.2e ) - DGMo <5.1.2e @minienw.nl>  
**CC:** 5.1.2e (WVL) <5.1.2e @rws.nl>  
**Onderwerp:** FW: Fietspaden | ontheffing speed-pedelec

Dag 5.1.2e,  
Goed om te weten dat er al langer overleg is over het gebruik van de speed pedelec. Zit de provincie Utrecht daar ook aan tafel?  
Ik heb de vraag namelijk ook van de provincie Utrecht gekregen, vanuit 5.1.2e. Goed om van elkaar te weten wat we communiceren, zodat er één beeld naar buiten gaat.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
5.1.2e

**Rijkswaterstaat Midden-Nederland**  
Afdeling Netwerk Ontwikkeling en Visie  
Zuiderwagenplein 2 | 8224 AD | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

T 06 5.1.2e  
5.1.2e @rws.nl  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

**Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat**

**Van:** 5.1.2e (WVL) <5.1.2e @rws.nl>  
**Verzonden:** maandag 6 december 2021 11:43  
**Aan:** 5.1.2e (MN) <5.1.2e @rws.nl>  
**Onderwerp:** FW: Fietspaden | ontheffing speed-pedelec

Ter info

**Van:** 5.1.2e ) - DGMo <5.1.2e @minienw.nl>

**Verzonden:** maandag 6 december 2021 11:03  
**Aan:** 5.1.2e ) - DGMo <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e ) - DGMo <5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e  
5.1.2e (WVL) <5.1.2e @rws.nl>; 5.1.2e ) - DGMo <5.1.2e @minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Fietspaden | ontheffing speed-pedelec

Goedemorgen allen,  
Toevallig heb ik vanmiddag een overleg dat hierover gaat. De Tour de Force initieert namelijk al geruime tijd een overleg tussen



overheden om na te denken over de plaats op de weg van de speed-pedelec. Eerder dit jaar is er bv. een variantenstudie uitgevoerd door DTV: [Rapport: Positie Speedpedelec op de weg - Fietsberaad](#) Dat overleg vindt overigens al plaats sinds de tijd dat

5.1.2e

5.1.2e

De provincie Utrecht is inderdaad van plan om in navolging van Rotterdam en Amersfoort met ontheffingen te gaan werken. Deze worden persoonlijk uitgegeven, zie bijv. het loket in Rotterdam: [Ontheffing speed-pedelec | Rotterdam.nl](#) In Rotterdam heeft dit de status van een pilot en zal ook worden geëvalueerd. Daar hoop ik vanmiddag meer over te horen. In pr. Utrecht denkt men ook aan een pilot en daar is het idee dat er één wegbeheerder het mandaat gaat krijgen om namens alle Utrechtse gemeenten de ontheffingen te verlenen. De status er van weet ik niet, maar ik begreep wel dat niet iedere gemeente even enthousiast is. Ik zal na vanmiddag mijn aantekeningen met jullie delen en misschien kunnen we op basis daarvan, en het antwoord op de vraag hoeveel km G11 RWS beheert, verder nadenken over een reactie.

Groet, 5.1.2e

PS. In de 'brandbrief' van de G4 aan de vaste Kamercommissie IenW voor het CD Verkeersveiligheid zat ook een voorstel voor de plaats op de weg van LEVs. Dat hield in dat zij LEVs zonder trapondersteuning (< 25 km/h) voor de plaats op de weg, niet het fietspad zien als default, maar de rijbaan met 30 km/h. Dat heeft in theorie als consequentie dat straks op een 30 km/h weg met vrijliggende fietspaden, onder andere de Segway, e-step en BSO-bus naar de rijbaan moeten. En de speed-pedelec, die inmiddels ook in bakfietseditie verkrijgbaar is, straks kiezen mag: 30 km/op rijbaan of 30 km/h op het fietspad. Ik heb daar wel wat vragen bij en die zal ik vanmiddag ook stellen.

Van: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 2 december 2021 18:22

Aan: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e (WVL) <5.1.2e@rws.nl>; 5.1.2e  
(5.1.2e) - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Fietspaden | ontheffing speed-pedelec

Hoi 5.1.2e,

Om kort te gaan:

- RWS heeft net als elke andere wegbeheerder de bevoegdheid om met verkeersstekens uitzonderingen po verkeersregels aan te geven. Een onderbord "speed-pedelegs toegestaan" onder een fietspad-verkeersbord (G11 of G13) is daar een voorbeeld van dat andere wegbeheerders ook al toepassen
- De term "ontheffing" in onderstaande mail roept echter een ander beeld op dan plaatsen onderbord, dat is normaal gesproken niet iets dat je op een bord aangeeft aan alle weggebruikers, maar via een besluit aan specifieke weggebruikers (of een bepaalde groep). Dat roept op voorhand wel vragen/bedenkingen op gebied van oa kenbaarheid/ gelijkheid en bevoegdheden.

Om daar echt op te kunnen reageren moeten we eerst helder hebben wat daarmee wordt bedoeld.

Vanwege dat laatste punt heb ik ook alvast mijn collega's 5.1.2e en 5.1.2e aangehaakt, begreep eerder van 5.1.2e dat dergelijke constructies meer plekken worden overwogen.

Hieronder zoals beloofd een voorbeeld van een dergelijk verkeersbesluit en wat achtergronden

Ik hoor graag wat er hier nu precies wordt bedoeld met "ontheffing"

Hartelijke groet,

5.1.2e

### Toelichting

Zoals telefonisch besproken hierbij een voorbeeld van een verkeersbesluit waarmee een wegbeheerder speed-pedelegs op een fietspad (hier G11) toestaat door het plaatsen van een onderbord "speedpedelecs toegestaan" :

<https://www.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-44322.pdf>

Een niet-uitputtend overzicht van andere voorbeelden (zoekfunctie werkt niet optimaal) vindt je hier:

[Zoekresultaat | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#)

- \*Overweging van veel wegbeheerders om -in afwijking van de standaard regels- speed-pedelegs toe te staan op het fietspad, is dat uit onderzoek blijkt dat speed-pedelegs feitelijk gemiddeld niet alleen langzamer rijden dan "gewone" bromfietsen, maar ook langzamer rijden dan snorfietsen (die vóórgs de regels door hun constructie beperkt zouden moeten zijn tot 25km/u, maar in de meeste gevallen dus niet het geval blijkt, zoals genoemd op [Brom- en snorfietsers | SWOV Elektrische fietsen en speed-pedelegs | SWOV](#) de kopjes "Hoe snel...")

### Achtergrond:

#### -Verkeersborden vs verkeersregels

Alle wegbeheerders (dus ook RWS) hebben binnen de Wegenverkeerswet (met daaronder RVV en BABW) de mogelijkheid om verkeersstekens te plaatsen waarmee op een specifiek wegvak wordt afgeweken van de standaard verkeersregels (zoals een bord "voorrangskruising" de regel "rechts gaat voor buiten werking stelt).

#### -Onderborden

Tot het daarvoor te gebruiken instrumentarium behoren naast borden ook Die kunnen de werkingssfeer van het betreffende bord inperken, niet uitbreiden (of uitleg geven). In geval van het bord fietspad wordt het verbod om met andere voertuigen dan fietsen en snorfietsen het pad te gebruiken ingeperkt (geldt niet voor speed-pedelegs



**Hoe snel rijden snorfietsers?**

De maximaal toegestane snelheid van snorfietsers ligt lager dan die van bromfietsers, aangezien een helm niet verplicht is voor snorfietsrijders. De werkelijke snelheid van de snorfiets blijkt echter regelmatig meer te zijn dan de maximaal toegestane snelheid van 25 km/uur. De gereden snelheid ligt zelfs vaak in de buurt van de 35 km/uur, de snelheid vanaf waar strafrechtelijk wordt opgetreden als deze op de rollentestbank wordt gemeten. Metingen van de Fietsersbond met gehuurde snorscooters laten zien dat deze vaak 35 tot 40 km/uur kunnen [9]. Onderzoek in 2010 in Den Haag, Woerden en Apeldoorn [10] liet zien dat snorfietsen gemiddeld 34 km/uur bleken te rijden; circa 20% reed zelfs sneller dan 40 km/uur. Metingen in Amsterdam in 2012, 2013 en 2014 laten zien dat snorfietsers gemiddeld 31 km/uur rijden en dat ongeveer 74% van de snorfietsers de maximale snelheid van 25 km/uur overschrijdt [11](externe link).

**Elektrische fietsen en speed-pedelects | SWOV****Hoe snel wordt op een speed-pedelec gereden?**

Een speed-pedelec biedt trapondersteuning tot een snelheid van 45 km/uur. De snelheden die werkelijk met speed-pedelects gereden worden verschillen per studie. Een Duitse studie registreerde een gemiddelde snelheid van 24 km/uur (Schleinitz et al., 2017). Een Nederlandse studie onder 28 speed-pedelectgebruikers (toen nog gecategoriseerd als snorfietsers) stelde onder de meest gunstige omstandigheden een kruissnelheid vast van 35 km/uur buiten de bebouwde kom en 33 km/uur binnen de bebouwde kom. Hierbij kon geen onderscheid gemaakt worden tussen snelheden op het fietspad of op de rijweg en tussen verschillende externe omstandigheden (De Bruijne, 2016; zie voor meer informatie ook Vlakveld, 2016).

Een vergelijking van drie types fietsers (fietsers op conventionele fietsen, fietsers op 'gewone' elektrische fietsen en speed-pedelectrijders) vóór de wetwijziging, toonde een gemiddelde snelheid van speed-pedelectrijders binnen de bebouwde kom van 27 km/uur en buiten de bebouwde kom van 30 km/uur (5.1.2e et al., 2017). Uit een recent onderzoek naar het gedrag van speed-pedelectrijders na de wetwijziging blijkt dat op de rijbaan (op 50 km/uur-wegen met een vrijliggend fietspad binnen de bebouwde kom) gemiddeld met een snelheid van 32 km/uur wordt gereden. Daar waar tegen de verkeersregels op het fietspad wordt gereden, gebeurt dat met een gemiddelde snelheid van 29 km/uur (5.1.2e et al., 2017).

Van: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 5 november 2021 16:54

Aan: 5.1.2e (WVL) <5.1.2e@rws.nl>

CC: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Fietspaden | ontheffing speed-pedelec

Ha 5.1.2e,

Ik had nog niet gereageerd op jouw vraag. Ik heb ook niet direct het antwoord. In principe is natuurlijk de regel dat de speedpedelec op de rijbaan moet binnen de bebouwde kom, maar er komen inderdaad telkens meer lokale uitzonderingen. En daarbij speelt denk ik vooral mee dat gemeenten en provincies liever de gewone brommer niet op het fietspad willen hebben maar de speed-pedelec wel. Daarom wordt er dus niet gekozen voor een brom-fietspad, maar voor ontheffingen en dergelijke. Of het toenemende aantal uitzonderingen lokaal en nu dus ook provinciaal niveau reden is om bij IenW nog eens na te denken over de regels weet ik niet, daar kan 5.1.2e wellicht iets over zeggen. Ik verwacht van niet. In het kader van het NTF is hier niet over nagedacht. Daar kijken we natuurlijk ook in de eerste plaats naar welke verbeteringen van het netwerk gewenst zijn en wat die verbeteringen bijdragen aan maatschappelijke doelen.

Inderdaad goed om na te denken hoe we er mee omgaan als er stuk RWS areaal zit in een fietsverbinding waar zo'n ontheffing geldt. Voorlopig kan ik niets beters bedenken om dan hier te kiezen voor het bron-fietspad als officiële status, maar dat kan de situatie voor de brommer mogelijk weer wat minder duidelijk maken.

Groeten, 5.1.2e

Van: 5.1.2e (WVL) <5.1.2e@rws.nl>

Verzonden: vrijdag 29 oktober 2021 10:48

Aan: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>

CC: 5.1.2e (WVL) <5.1.2e@rws.nl>; 5.1.2e (WVL) <5.1.2e@rws.nl>; 5.1.2e (MN)

<5.1.2e@rws.nl>

Onderwerp: FW: Fietspaden | ontheffing speed-pedelec

Hallo 5.1.2e en 5.1.2e,

Ik krijg de vraag van midden Nederland wat het beleid is m.b.t. speedpedelets op onze eigen fietspaden (dus niet bromfietspaden). Steeds meer provincies creëren ontheffing voor speedpedelets op fietspaden en voeren een maximum snelheid in. Weten jullie of we hier al een standpunt in hebben?

Het lijkt me goed als we dit nog niet hebben gedaan om:

- Tot een gezamenlijk landelijk beleid te komen, zodat we in het landelijk fietsnetwerk geen ratjetoe krijgen aan verschillende situaties per wegbeheerder. De fietser fietst van A naar B en wilt niet per wegbeheerder van fietspad naar weg naar fietspad gaan.
- Het belang achter de vraag scherp te hebben. Ik begreep in Brabant dat dit vooral gaat over snelheidsverschillen, maar ook geluid.

Beantwoording van deze vraag wordt essentieel i.k.v. NTF. Voor de fietser is eenduidig beleid hierin cruciaal om tijdens de rit van A naar B niet per wegbeheerder ander situaties te treffen.

De vraag loopt i.k.v. areaal op orde vooruit op waar I&W staat met eigen areaal, maar is voor initiatieven derden nu al wel relevant. Als I&W het fietsareaal in beeld heeft met de huidige juridische status willen we de fietspaden juridisch in orde te brengen, waarbij we de bebording met de verkeersbesluiten in overeenstemming brengen. In de huidige situatie zijn landelijk al



vele borden op ons areaal gezet zonder vergunningsaanvraag en/of verkeersbesluit.

Ik hoor graag van jullie of er al beleid is voor speedpedelecs i.k.v. NTF en eigen areaal. Zo niet, wat jullie beeld is om dit te organiseren.

Groetjes,

5.1.2e

5.1.2e (MN) < 5.1.2e @rws.nl>

Verzonden: donderdag 28 oktober 2021 13:34

Aan: 5.1.2e (WVL) < 5.1.2e @rws.nl>

Onderwerp: Fietspaden | ontheffing speed-pedelec

Dag 5.1.2e,

Er is dus een vraag bij mij binnen gekomen van de Provincie Utrecht over de speed-pedelec en het gebruik hiervan op fietspaden. De speed-pedelec is een high speed e-bike. Voor de speed-pedelec gelden dezelfde regels als voor de bromfiets. De speed-pedelec rijdt op de openbare weg of op een bromfietspad, de speed-pedelec mag niet op een fietspad rijden.

De provincie is bezig met het verkennen naar een provinciale ontheffing voor de speed-pedelec op het fietspad. Zodat de speed-pedelec gebruik mag maken van de fietspaden i.p.v. dat ze binnen de bebouwde kom op de rijbaan moeten rijden of alleen op een bromfietspad mogen. Een voorwaarde is dat ze zich als gast gedragen en een max. snelheid is dan toegestaan (volgens mij van 30km/h) De reden is dat gebruikers van speed-pedelecs zich onveilig voelen tussen het doorgaand verkeer op de openbare weg en vaak worden ze ook aangezien als 'gewone' fietsers die daar niet horen...

De provincie verkent bij alle wegbeheerders wat ze van dit plan vinden en heeft de ambitie om per 1 maart 2022 de ontheffing in te laten gaan. De provincie gaat ervan uit de meeste paden bij RWS in beheer bromfietspaden zijn, maar als dat niet geval is dan krijgt RWS hier ook mee te maken en moet hier ook wat over vinden.

Vraag aan RWS:

1.Heeft RWS (regio Utrecht) fietspaden in beheer die alleen bedoeld zijn voor fietsers en niet voor bromfietsen? Zo ja, dan is de volgende vraag relevant voor RWS

2.Wat vindt RWS van het plan van de provincie Utrecht?

Tot zover. Mocht je verder nog vragen hebben laat het me vooral weten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Rijkswaterstaat Midden-Nederland

Afdeling Netwerk Ontwikkeling en Visie

Zuiderwagenplein 2 | 8224 AD | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

T 06 5.1.2e

5.1.2e @rws.nl

www.rijkswaterstaat.nl

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat

To: 5.1.2e (MN) 5.1.2e @rws.nl  
Cc: 5.1.2e (WVL) 5.1.2e @rws.nl  
From: 5.1.2e  
Sent: Wed 12/8/2021 11:39:28 AM  
Subject: RE: Fietspaden in Utrecht die in beheer van RWS  
Received: Wed 12/8/2021 11:39:53 AM  
[Memo Speedpedelec Ambtelijk.pdf](#)  
[Definitieve rapportage positie speedpedelec op de weg.pdf](#)  
[Ontheffing Speedpedelec presentatie startoverleg.pdf](#)

Beste 5.1.2e,

Goed om te horen dat RWS deze inventarisatie aan het doen is. Is het mogelijk om deze resultaten van de Provincie Utrecht te ontvangen als het onderzoek is afgerond?

Met een ontheffing bedoelen wij de tweede optie. We zijn aan het kijken of wij een ontheffing kunnen realiseren die de speedpedelec rijder in de provincie Utrecht de keuze vrijheid geeft om te kiezen voor de rijbaan of gebruik te maken van het fietspad. De speedpedelec kan in theorie wel 45km/h maar rijdt dit in de praktijk vaak niet. Dit kan bijvoorbeeld zijn omdat de rijder moe is, batterij bespaard of de accu leeg is. In alle gevallen moet de SP nog gebruik maken van de rijbaan en dat maakt het vervoersmiddel onaantrekkelijk. We zien de speedpedelec als mobiliteitsoplossing omdat het grootste deel van de nieuwe gebruikers overstapt vanuit de auto en willen dit zo goed mogelijk faciliteren en zo veel mogelijk obstakels wegnemen.

Op dit moment zijn er twee gemeente die een dergelijke ontheffing hebben. Dit zijn de gemeente Rotterdam en Amersfoort. Zij zijn positief over de werking van de ontheffing en Rotterdam is voornemens deze ontheffing te verlengen. Amersfoort heeft de ontheffing sinds een half jaar en is tot nu toe ook positief over de effecten. Beide gemeente krijgen geen klachten van andere gebruikers van het fietspad en de rijders zijn positief over het krijgen van keuze vrijheid.

In de bijlage heb ik het onderzoek dat is uitgevoerd in opdracht van Tour de Force bijgevoegd evenals een memo en presentatie van afgelopen zomer bijgevoegd.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Uitvoeringsprogramma fiets

06 5.1.2e



PROVINCIE :: UTRECHT

Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

[www.provincie-utrecht.nl](http://www.provincie-utrecht.nl)

Van: 5.1.2e (MN) <5.1.2e @rws.nl>

Verzonden: dinsdag 7 december 2021 17:23

Aan: 5.1.2e <5.1.2e @provincie-utrecht.nl>

CC: 5.1.2e (WVL) <5.1.2e @rws.nl>

Onderwerp: RE: Fietspaden in Utrecht die in beheer van RWS

Beste 5.1.2e,

Rijkswaterstaat heeft opdracht om het fietsareaal op grondgebied en in beheer bij RWS in beeld te brengen. Er wordt een inventarisatie uitgevoerd naar het areaal aan fietspaden, fietsstroken en paden waarop wordt gefietst en welke bebording aanwezig is. Dit moet resulteren in een fiets-areakaart die tevens wordt opgenomen in Nationaal Wegen Bestand (NWB) en Wegen Kenmerken Database (WKD), waardoor deze ook tzt voor jullie te raadplegen is.

In je verzoek ging het om een ontheffing voor speed-pedeles. Om nog even scherp te krijgen, wat wordt bedoeld met ontheffing?

1. Het I&W beleid voor fietspaden is gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving. Rijkswaterstaat heeft net als elke andere wegbeheerder de bevoegdheid om met verkeersstekens uitzonderingen op verkeersregels aan te geven. Een onderbord "speed-pedeles toegestaan" onder een fietspad-verkeersbord (G11 of G13) is daar een voorbeeld van. Indien dit de wens is gaan we graag in gesprek om verdere details te bespreken, zullen we dit inhoudelijk beoordelen en samen afspraken maken of en hoe we dit kunnen realiseren.

2. De term "ontheffing" roept echter een ander beeld op dan plaatsen onderbord, dat is normaal gesproken niet iets dat je op een bord aangeeft aan alle weggebruikers, maar via een besluit aan specifieke weggebruikers (of een bepaalde groep). Dat roept op voorhand wel vragen/bedenkingen op op gebied van o.a. kenbaarheid/gelijkheid en bevoegdheden. Mocht dit de vraag zijn gaan we graag in gesprek vanuit welk belang dit wordt gevraagd om hier samen met beleid een gedegen afweging in te maken.

Mocht dit niet duidelijk zijn of vragen oproepen neem dan even contact met me op.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Rijkswaterstaat Midden-Nederland

Afdeling Netwerk Ontwikkeling en Visie

Zuiderwagenplein 2 | 8224 AD | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

T 06 5.1.2e

5.1.2e @rws.nl

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat

450704

0025



Van: 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: vrijdag 26 november 2021 16:04

Aan: 5.1.2e (MN) <5.1.2e@rws.nl>

Onderwerp: FW: Fietspaden in Utrecht die in beheer van RWS

Beste 5.1.2e,

Enige tijd geleden hebben we contact gehad de speedpedelec en fietspaden. Heb je inmiddels al duidelijkheid over het beheer van (on)verplichte(brom)fietspaden van RWS?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Uitvoeringsprogramma fiets

06 5.1.2e



PROVINCIE :: UTRECHT

Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

[www.provincie-utrecht.nl](http://www.provincie-utrecht.nl)

Van: 5.1.2e

Verzonden: dinsdag 12 oktober 2021 12:01

Aan: 5.1.2e (MN) <5.1.2e@rws.nl>

Onderwerp: RE: Fietspaden in Utrecht die in beheer van RWS

Beste 5.1.2e,

Donderdag tussen 9 en 10 komt mij goed uit.

Groet,

5.1.2e

5.1.2e (MN) <5.1.2e@rws.nl>

Verzonden: dinsdag 12 oktober 2021 11:08

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: RE: Fietspaden in Utrecht die in beheer van RWS

Dag 5.1.2e

Ik heb mijn telefoon aan staan, appen kan wel gewoon, nou ja hoop dat het tijdelijk is...

Fijn dat we iets kunnen inplannen. Vanmiddag en morgen kan ik niet, kun je toevallig ook donderdag? Tussen 9- 10 of tussen 11 - 12 of na 15.30?

Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 12 oktober 2021 11:04

Aan: 5.1.2e (MN) <5.1.2e@rws.nl>

Onderwerp: RE: Fietspaden in Utrecht die in beheer van RWS

Beste 5.1.2e,

Ik had inderdaad wat gemiste gesprekken. Ik kon helaas niet op nemen. Heb je net terug gebeld maar kreeg een melding dat het nummer niet bereikbaar was.

Lijkt mij goed om wat in te plannen. ik heb vanmiddag nog veel ruimte en morgen van 10 tot 12.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Uitvoeringsprogramma fiets

06 5.1.2e



PROVINCIE :: UTRECHT

Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

[www.provincie-utrecht.nl](http://www.provincie-utrecht.nl)

5.1.2e (MN) <5.1.2e@rws.nl>

Verzonden: dinsdag 12 oktober 2021 10:56

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Fietspaden in Utrecht die in beheer van RWS

Beste 5.1.2e,

Het lukt me niet om telefonisch contact met je op te nemen vandaag, mijn telefoon doet raar vandaag..

Ik ben de opvolger van 5.1.2e en ga mij o.a. bezig houden met het thema fiets. Vind je het goed als ik voor een half uurtje een digitaal overleg inplan? Dan kunnen we naast kennis maken je vraag verder bespreken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2i

Rijkswaterstaat Midden-Nederland  
Afdeling Netwerk Ontwikkeling en Visie  
Zuiderwagenplein 2 | 8224 AD | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

T 06 5.1.2e  
5.1.2e@rws.nl  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat

Van: 5.1.2e (ON) <5.1.2e@rws.nl>

Verzonden: maandag 4 oktober 2021 22:51

Aan: 5.1.2e (MN) <5.1.2e@rws.nl>

CC: 5.1.2e@provincie-utrecht.nl' <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: FW: Fietspaden in Utrecht die in beheer van RWS

Ha 5.1.2e

Ik stuur deze nog door naar jou als (tijdelijk) contactpersoon Fiets bij MN.

Aan wie kan 5.1.2e het beste deze vraag stellen?

Groet,

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Rijkswaterstaat Oost Nederland

of 5.1.2e

5.1.2e@rws.nl



Is het echt nodig om deze email te printen? Denk groen!

Van: 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>

Verzonden: maandag 4 oktober 2021 12:56

Aan: 5.1.2e (ON) <5.1.2e@rws.nl>

Onderwerp: Fietspaden in Utrecht die in beheer van RWS

Beste 5.1.2e

Ik heb een vraag over de brom-/on-verplichte fietspaden in de provincie Utrecht die in het beheer zijn van RWS. We zijn als provincie bezig met het verkennen naar een provinciale ontheffing voor de speedpedelec op het fietspad. Nu zijn jullie net als het waterschap ook wegbeheerder van fietspaden. ik ga er vanuit dat de meeste paden die bij jullie in beheer zijn bromfietspaden zijn. hebben jullie ook (on-)verplichte fietspaden in beheer? Zo ja dan zou ik graag de ontheffing even verder toelichten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Uitvoeringsprogramma fiets

06 5.1.2e



PROVINCIE :: UTRECHT

Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

[www.provincie-utrecht.nl](http://www.provincie-utrecht.nl)

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.



Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen".

"De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen".

De informatie in dit bericht is alleen bestemd voor de geadresseerde. Is dit bericht niet voor u bedoeld? Dan vragen wij u om de inhoud niet te gebruiken, maar ons te informeren door het bericht te beantwoorden en daarna te verwijderen. Alvast hartelijk bedankt voor uw hulp.

Provincie Utrecht doet er alles aan om de juiste informatie in onze e-mails te plaatsen. Toch gaat er wel eens iets fout, of komt een bericht te laat aan. Alleen de papieren versies van ondertekende documenten zijn daarom bindend. Komt u toch iets tegen dat niet correct is of verouderd, dan stellen wij uw reactie zeer op prijs.



**PROVINCIALE ONTHEFFING SPEEDPEDELEC**

Vier gemeentes (Amersfoort, Leusden, Soest en Utrecht) hebben aangegeven dat zij graag zouden willen dat provincie Utrecht een provinciaal ontheffingssysteem invoert. Amersfoort heeft sinds 1 juni 2021 al een eigen ontheffingssysteem in gebruik en heeft daar inmiddels meer dan 100 aanvragen ontvangen.

Op maandag 17 mei 2021 heeft gedeputeerde Schaddelee ingestemd met een memo waarin gevraagd wordt ontheffingsmogelijkheden voor de speedpedelec op verplichte en onverplichte fietspaden (hierna fietspad genoemd) verder te onderzoeken.

*Aanleiding*

Sinds de invoering van de landelijke wetgeving voor de speedpedelec in 2017, waarbij de speedpedelec zich aan de regels van de bromfiets moet houden, is er veel onvrede over de plaats op de weg. Een speedpedelec kan in theorie 45 km/u rijden, maar haalt dit in de praktijk vaak niet. Bestuurders van speedpedelecs voelen zich vaak niet veilig op 50 km/u-wegen en hebben te maken met onbegrip van het overige wegverkeer.

Vanuit het programma Tour de Force is er in maart 2021 een onderzoek van Verkeerskundig adviesbureau DTV Consultants gepubliceerd over de speedpedelec en de plaats op de weg, waarin de mogelijkheden voor de positionering van de speedpedelec op de openbare weg uiteengezet worden. Conclusie uit het onderzoek is dat het wenselijk zou zijn als de speedpedelecs op het fietspad zouden kunnen rijden mits zij een maximumsnelheid van 25 of 30 km/u daarbij hanteren. Het is gebleken dat dit voorlopig landelijk niet is te organiseren. Diverse gemeenten en provincies hebben om deze redenen afwijkende regels opgesteld op het wegennet dat zij zelf in beheer hebben.

*De ontheffing*

De provinciale ontheffing moet geldig zijn in alle deelnemende gemeente in de provincie Utrecht en zal uitgegeven worden op basis van mandatering. De ontheffing is bedoeld voor alle fietspaden die in het beheer zijn van de provincie, gemeente en andere wegbeheerders zoals waterschappen. De ontheffing geeft de gebruiker de keuzevrijheid om de plek op de weg te kiezen die het beste bij zijn of haar rijstijl past of die van de rit en ontnemt dus niet de mogelijkheid om gebruik te maken van de rijbaan.

*Fietsersbond*

De Fietsersbond is positief over de tijdelijke ontheffing zoals deze nu voor ogen is. Als voorwaarde stellen zij wel dat de gedragsregels worden opgenomen zoals die nu gelden in Amersfoort en Rotterdam.

*Elders in het land*

Rotterdam heeft sinds 1 april 2020 een vergelijkbaar ontheffingssysteem. De ervaringen over deze ontheffingen zijn positief.

Een andere gebruikte variant die is ontstaan in Gelderland is het plaatsen van onderborden met 'speedpedelec toegestaan' op de provinciale fietspaden. Deze variant biedt maatwerk en is bruikbaar voor alle speedpedelec gebruikers, maar is zeer tijdrovend en relatief duur om te realiseren. Ook is het niet mogelijk een maximumsnelheid af te dwingen.

*Werkgroep*

Er is een werkgroep gestart om de ontheffing verder uit te werken. Hierin willen we met de zojuist genoemde gemeenten en nog enkele andere gemeenten van verschillende grootte samen verder werken aan de provinciale ontheffing. Vanuit de provincie zullen de volgende teams deelnemen: fiets, verkeersveiligheid en juridische zaken.

*Toekomst*

De ontheffing is bedoeld als tijdelijke tussenoplossing. Voor de lange termijn is landelijke herziene wet- en regelgeving noodzakelijk die beter aansluit bij het gebruik van de speedpedelec. Hiervoor zullen gesprekken plaatsvinden met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincies en gemeentes.

### **Gedragsregels van de ontheffing in Amersfoort**

Als onderdeel van de ontheffing worden gedragsregels opgelegd, waaronder een maximumsnelheid. Zie ook:

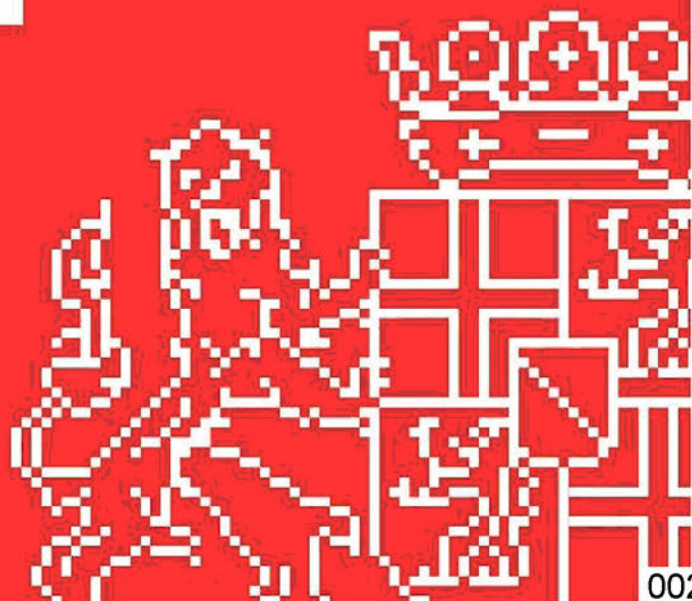
Aangezien de speedpedelec gemiddeld een hogere snelheid heeft dan een normale (elektrische) fiets, dient de gebruiker zich te houden aan een aantal omgangsregels op het fietspad. Houd altijd rekening met andere gebruikers op het fietspad!

- U bent te gast op het fietspad en brengt overige gebruikers van het fietspad niet in gevaar;
- U rijdt maximaal 30 km per uur op het fietspad;
- U draagt altijd een speedpedelec- of bromfietshelm;
- U moet altijd de ontheffing - of een kopie - altijd kunnen tonen aan een handhaver wanneer daar om gevraagd wordt;
- U houdt oogcontact met andere weggebruikers, zodat gevaren op tijd kunnen worden gesignaleerd.



# ONTHEFFING SPEEDPEDELEC OP HET FIETSPAD

Startoverleg 10-06-21



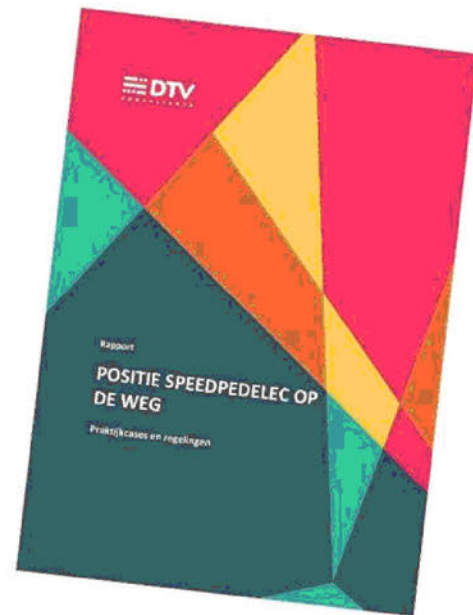




Wens gemeenten Amersfoort, Soest en Leusden voor een provincie brede aanpak.

Voorkomen van verschillende eisen en wensen per gemeente.

Onderzoek DTV consultants in opdracht van Tour de Force (maart 2021).



[Rapport](#)



### Resumé

- Wegbeheerders zien de potentie van de speedpedelec als mobiliteitsoplossing.
- Gebruikers van de speedpedelec voelen zich veelal niet thuis op de rijbaan tussen het snellere gemotoriseerde verkeer.
- Het is wenselijk om speedpedelecs, onder voorwaarden, toe te laten op het fietspad.
- Een landelijke regeling heeft daarbij de voorkeur, maar het ligt niet voor de hand dat op korte termijn wijzigingen in de wetgeving worden doorgevoerd.
- Het uitgeven van persoonlijke ontheffingen waarmee gebruikers (onder voorwaarden) gebruik mogen maken van alle fietspaden van een wegbeheerder, biedt de gewenste keuzevrijheid.
- Het is wenselijk om, op basis van mandaten van wegbeheerders, ontheffingen op provinciaal niveau uit te geven, waarbij alle wegbeheerders in de provincie meedoen.
- Het is wenselijk om een landelijke blauwdruk te ontwikkelen voor zowel de ontheffingsregeling als voor de mandaten, inclusief de daarbij horende instructies.
- Het toepassen van onderborden om speedpedelecs op specifieke locaties toe te staan op het fietspad, kan heel lokaal worden toegepast, maar deze variant is niet geschikt om de door gebruikers gewenste keuzevrijheid overal te organiseren.



In de lijn van de ontheffing uitgegeven in Rotterdam en Amersfoort



- Ontheffing voor alle (on-)verplichte fietspaden
- Keuze voor de rijbaan of fietspad mag de SP zelf maken.
- Maximum snelheid 30km/h
- Omgangsregels  
De bestuurder van de speedpedelec moet het veroorzaken van hinder aan het overige fietsverkeer altijd zoveel mogelijk beperken en daarbij in acht te nemen op het fietspad als gast toegestaan te zijn.







Aangezien de speedpedelec gemiddeld een hogere snelheid heeft dan een normale (elektrische) fiets, dient de gebruiker zich te houden aan een aantal omgangsregels op het fietspad. Houd altijd rekening met andere gebruikers op het fietspad!

- U bent te gast op het fietspad en brengt overige gebruikers van het fietspad niet in gevaar;
- U rijdt maximaal 30 km per uur op het fietspad;
- U draagt altijd een speedpedelec- of bromfietshelm;
- U moet de ontheffing - of een kopie - altijd kunnen tonen aan een handhaver wanneer daar om gevraagd wordt;
- U houdt oogcontact met andere weggebruikers, zodat gevaren op tijd kunnen worden signaleerd.



Het tot nu toe gesproken deel is  
overwegend positief

Kantekeningen over snelheidsverschillen  
en handhaafbaarheid

Het UFO (Fietzersbond) is positief over de  
onthefing als aan de voorwaarden/  
omgangsregels wordt voldaan uit de vorige  
slide

Gemeentenaam	Aanjager	Positief	Twijfel	Negatief	in beraad	onbekend
Amersfoort	x					
Baarn						x
Bunnik		x				
Bunschoten						x
De Bilt						x
De Ronde Venen						x
Eemnes						x
Houten		x				
IJsselstein				x		
Leusden	x					
Lopik		x				
Montfoort			x			
Nieuwegein			x			
Oudewater		x				
Renswoude						x
Rhenen						x
Soest	x					
Stichtse Vecht				x		
Utrecht (gemeente)	x					
Utrechtse Heuvelrug						x
Veenendaal			x		x	
Vijfheerenlanden					x	
Wijk bij Duurstede		x				
Woerden		x				
Woudenberg						x
Zeist		x				



- Opzetten provinciale werkgroep
  - PU: Fiets, Verkeersveiligheid, Juridische Zaken
  - Gemeenten, Waterschap
  - Andere belanghebbenden (?)Er is contact met UFO (Fietzersbond)
- Optrekken met Tour de Force. Gesprek met ministerie IenW en andere wegbeheerders over landelijke regelgeving en afstemming van tijdelijke regelgeving
- Verlenen provincie brede ontheffing via gemeente (?)



**To:** 5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl; 5.1.2e 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e 5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ utrecht.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @amersfoort.nl; 5.1.2e @amersfoort.nl

**From:** 5.1.2e

**Sent:** Thur 12/9/2021 4:45:36 PM

**Subject:** RE: Terugkoppeling Werksessie & acties Speedpedelec

**Received:** Thur 12/9/2021 4:45:44 PM

Ha 5.1.2e en all,

5.1.2e, goed dat je er direct even achteraan mailt. Ik besef me dat ik het wellicht wat kort (en te bondig?/stellig?) heb neergezet. Wat ik probeerde te zeggen was dat we concludeerden dat de huidige pilots door moeten gaan, maar dat we vooral moeten werken aan gelijkvormigheid. We spraken over dat de provinciegrens niet altijd handig is en dat 1 gemeenten waarschijnlijk voor meerdere gemeenten een ontheffing zal verstrekken. Daarmee worden de aangesloten gemeenten (waarschijnlijk) ook niet door een provinciegrens beperkt. Zo zou een 'lappendeken' ontstaan. Uit dat gesprek kwam het idee van de landelijke pilot voort. En die behoeft uiteraard verdere onderbouwing en uitwerking.

De acties zie ik als dingen waar we met elkaar aan moeten werken en niet bij het volgende overleg klaar moeten zijn, maar dus een plek verdienen in onze samenwerking én onderdeel moeten vormen van de (aangepaste) acties in het UVP voor Tour de Force. Daarbij denk ik dat het heel terecht is dat je aangeeft dat je nu geen inschatting kunt maken van wat er nodig is. Laten we voor het volgende overleg de uitgangspunten/condities van zo'n landelijke pilot (in het verlengde van de gemeentelijke/provinciale pilots waar we ervaringen op gaan baseren) proberen te benoemen. We kunnen dan dat uitgangspuntenlijstje verder onderbouwen en toetsen. Ik zou om dit proces vorm te geven (en blijvende actie te ondernemen) graag willen kijken of we daar iemand voor aan kunnen trekken met Tour de Force-budget.

Kun je (en alle anderen?) zich daarin vinden.

Ik stel voor dat ik met @ 5.1.2e de acties voor het UVP van Tour de Force conform de opsomming toe ga schrijven naar het analyseren van de huidige pilots, het objectiveren van de ervaringen en het inzichtelijk maken van de potentie. Dat helpt ons/jou denk ik om hier vanuit jou rol ook mee aan de slag te gaan.

Overigens werd in het Ploegleidersoverleg van Tour de Force vandaag de suggesties gedaan om aansluiting te zoeken bij de F10-lobby agenda waar gepleit wordt voor een maximumsnelheid op het fietspad. Daar wordt ook de link gelegd met de Speedpedelec. Mooie suggestie om dit bestuurlijk ook bespreekbaar te maken, lijkt me.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
5.1.2e – Tour de Force  
+31 6 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl



**Van:** 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>

**Verzonden:** donderdag 9 december 2021 12:55

**Aan:** 5.1.2e <5.1.2e@appm.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@appm.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@crow.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rotterdam.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@almere.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@brabant.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@crow.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@ utrecht.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e @amersfoort.nl

**Onderwerp:** RE: Terugkoppeling Werksessie & acties Speedpedelec

Ha 5.1.2e

Dank voor de terugkoppeling!

Ik herken mij niet helemaal in het verslag, maar dat kan ook aan de woordkeuzes liggen:

- Volgens mij heb ik toegezegd informeel even te polsen bij een collega of wellicht de RDW überhaupt een rol kan spelen in een mogelijke uitrol van ontheffingen.
- Voor wat betreft mijn opmerking dat ik momenteel geen verhaal heb om naar bv. de minister te gaan, was bij de discussie over de lange termijn. En dat gaat met name over het gewenste eindplaatje: daar was ook nu weer discussie over (bv. wel/geen onverplichte fietspaden). Consensus is dan wel handig lijkt me. En een ander relevant punt dat ik inbracht: we moeten kunnen uitleggen dat we de speed-pedelec-discussie niet willen vermengen met andere discussies over de plaats op de weg. Terwijl het andersom juist wel wordt gevraagd door overheden en andere stakeholders. Een gamechanger



als bv. 30 km/h is dan echt wel relevant.

- Bij het idee van de landelijke pilot dat pas later in de sessie werd ingebracht, gaf ik volgens mij aan het een aardig idee te vinden, net zoals andere aanwezigen. Volgens mij heb ik niet meteen de toezegging gedaan om in beeld te brengen wat nodig is met dit concrete voorstel voor een landelijke pilot naar de minister te gaan.
- Het lijkt mij ook verstandig om het idee van een dergelijke landelijke pilot eerst eens verder uit te denken, voordat we het in de week leggen bij een Tourleiding of iets dergelijks. Het idee is immers ter plekke ontstaan en totaal nog niet verder doordacht:
  - Inhoudelijk: Welke fietspaden? Welke snelheid? Wat is het verhaal daarbij? Hoe gaan we dat monitoren? Doen we een nulmeting? En hoe gaat deze pilot helpen om uiteindelijk de hamvraag te kunnen beantwoorden? Etc.
  - Procesmatig: Hoe willen we dat gaan organiseren? Hoe verhoudt zich dat tot de huidige pilots? Wie hebben we daarvoor nodig? Draagvlak? Welke periode? Wie doet wat? Communicatie? Etc.
- Dus actie 2 zie ik als iets dat voor in het verdere proces een goede stap zal zijn, maar dat is niet iets wat ik nu al kan uitwerken of toezeggen.

Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@appm.nl>

Verzonden: donderdag 9 december 2021 11:45

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@appm.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@crow.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rotterdam.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@almere.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@brabant.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@crow.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@utrecht.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@amersfoort.nl>

Onderwerp: Terugkoppeling Werksessie & acties Speedpedelec

Beste allemaal,

Bedankt voor jullie enthousiaste deelname aan de werksessie over de Speedpedelec afgelopen maandag.

Ik heb de uitkomsten van ons gesprek gevat in het bestand in de bijlage.

Daar treffen jullie de toelichting uit Rotterdam, Amersfoort, Almere en de provincie Utrecht als toevoeging op de presentatie.

De richting en afspraken die we vervolgens met elkaar geformuleerd hebben staan weergegeven in sheet 21 t/m 23.

**Verzoek aan jullie om daar even goed naar te kijken: staan die goed verwoord? Kunnen jullie je daarin vinden?**

**Ik verneem graag uiterlijk woensdag 15 december a.s. jullie reactie hierop.**

Op basis daarvan zal ik de focus in de Uitvoeringsprogramma's van het thema 'Fiets in de stad' en 'Hoogwaardig Fietsnetwerk' voor de activiteiten rondom de Speedpedelec aanpassen.

Er volgt spoedig een datumprikker voor een vervolgoverleg.

Met vriendelijke groet

5.1.2e  
5.1.2e – Tour de Force  
+31 6 5.1.2e | 5.1.2e @appm.nl



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

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

**To:** 5.1.2e 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e - DGMol 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl; 5.1.2e 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e 5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ utrecht.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ amersfoort.nl; 5.1.2e @ amersfoort.nl

**Cc:** 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl

**From:** 5.1.2e

**Sent:** Thur 12/23/2021 4:55:37 PM

**Subject:** Def. formats 'Speedpedelec' voor UVP Tour de Force 2022-2023

**Received:** Thur 12/23/2021 4:55:56 PM

Beste allemaal,

Dank jullie wel voor de reacties op de formats.

Ik heb geprobeerd al jullie input/wensen te verwerken en vatten in de aangepaste formats.

De laatste actie (6.) binnen thema C is wat voorzichtig geformuleerd, omdat ik denk dat het budget niet toereikend zal zijn om op dit moment alles te doen.

Hopelijk kunnen jullie je hierin vinden. Natuurlijk staat het niet in beton gegoten en kunnen we gaande weg aanpassen/bijsturen waar wenselijk.

Maar het lijkt me goed om een gedeeld beeld te hebben bij wat we gaan doen vanaf de start van het traject en de uitvraag die we op gaan stellen.

Voor nu wens ik jullie een fijne kerstvakantie, gezellige feestdagen en een gezond 2022!

We treffen elkaar snel in het nieuwe jaar (datumprikker volgt).

Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
5.1.2e - Tour de Force  
+31 6 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl



<b>THEMA A</b> <b>FIETS IN DE STAD</b>	Ontheffing speedpedelec: landelijke pilot of pilot in één of meerdere landsdelen
<b>Trekker thema</b>	Tour de Force
<b>Werkgroep (+ actietrekker)</b>	Provincie Utrecht Provincie Brabant Provincie Gelderland Gemeente Utrecht Gemeente Rotterdam Gemeente Almere Gemeente Amersfoort Ministerie IenW Rijkswaterstaat NDW CROW
<b>Beschrijving / kennisvraag</b>	Vanuit Tour de Force is in 2021 een inventarisatie uitgevoerd naar welke uitzonderingen op de geldende wetgeving voor de Speedpedelec geïnitieerd zijn, of waar over nagedacht wordt. Daaruit kwamen diverse varianten naar voren, die beschreven staan en 'gescoord' zijn op criteria. Denk aan: organisatorische en juridische impact/actie, handhaving, maar ook verkeersveiligheid. Tijdens een kenniscafé en gesprek met wegbeheerders kwam naar voren dat zij de speedpedelec zien als een mobiliteitsoplossing op regionale schaal. Zij zouden de speedpedelec graag meer keuzevrijheid bieden. Het rapport concludeert dat het instellen van een provinciale ontheffing een goed middel is om hier vorm aan te geven. Geïnspireerd op de gemeentelijke ontheffing in Rotterdam (en ook Amersfoort en Almere). Inmiddels zijn met de werkgroep Speedpedelec een aantal stappen gemaakt. We hebben met elkaar uitgesproken dat huidige pilots doorgezet worden: binnen de gemeenten Rotterdam, Amersfoort en Almere. En dat de provincie Utrecht werkt aan een ontheffing die het daily-urban-system rondom Utrecht bestrijkt en



	<p>reikt tot aan regio Foodvalley (en Almere?). Zij spreekt dan ook liever van een regionale ontheffing waar gemeenten desgewenst bij aan kunnen sluiten. Aandachtspunt is echter dat er zo een lappendeken aan gemeenten ontstaat die mee doen, en dat het naar de weggebruiker onduidelijk wordt waar de speedpedelec mag rijden.</p> <p>In het kader van duidelijkheid voor alle weggebruikers én het organiseren van een verkeersveilige optie, pleiten we voor eenduidigheid van regelgeving rondom de plek op de weg voor speedpedelecs Nederland-breed. We weten dat een aanpassing van de geldende wetgeving een lang(er) traject is. Tegelijk willen we aantonen dat het – mits gebruikers zich aan gedragsregels op het fietspad houden – verkeersveilig is als speedpedelec gebruikers de keuzevrijheid hebben om al dan niet gebruik te maken van het fietspad.</p> <p>Vanuit het thema Fiets in de stad organiseren we het proces, de totstandkoming van onderbouwing van, en een voorstel voor het organiseren van een landelijke pilot of pilot in één of meerdere landsdelen met ontheffing. Deze ontheffing maakt keuzevrijheid voor speedpedelec berijders om gebruik te maken van het fietspad mogelijk. Daarmee brengen we de korte termijn oplossingen die in steden en provincies georganiseerd worden en een eenduidige, structurele aanpassing van de wetgeving dicht bij elkaar.</p>
<b>Werkvorm / Aanpak</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Coördineren en organiseren van het gesprek tussen wegbeheerders (gemeenten en provincies) en het ministerie van IenW</li> <li>2. Het coördineren en uitvragen van de juiste informatie (zie uitwerking zoals benoemd bij thema C) ter onderbouwing van oa. verkeersveiligheid</li> <li>3. Het betrekken van partijen die een rol spelen in de totstandkoming van een landelijke ontheffing (of pilot in één of meerdere landsdelen) en organisatie/uitgifte daarvan (NDW)</li> <li>4. Het afbakenen van een gebied waarbinnen de pilots gelden en duidelijke communicatie daarover.</li> </ol>
<b>Budget</b>	€ 15.000,-
<b>Product / Resultaat</b>	<p>Organiseren van randvoorwaarden/onderbouwing voor de pilot landelijke ontheffing speedpedelec of pilot in één of meerdere landsdelen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Objectieve / feitelijke onderbouwing voor een pilot met landelijke ontheffing of pilot in één of meerdere landsdelen</li> <li>2. (overeenstemming over) voorwaarden voor pilot met landelijke ontheffing voor de speedpedelec of pilot in één of meerdere landsdelen</li> <li>3. Uiteenzetting van organisatie, betrokken partijen, verantwoordelijkheden en tijdsplan voor het organiseren van een landelijke pilot of pilot in één of meerdere landsdelen met keuzevrijheid voor de speedpedelec.</li> <li>4. Kenniscafé / bijpraatmoment overheden</li> </ol>

<b>THEMA C HOOGWAARDIG FIETSNETWERK</b>	<b>Potentie Speedpedelec</b>
<b>Trekker thema</b>	Tour de Force
<b>Werkgroep</b>	Provincie Utrecht Provincie Brabant Provincie Gelderland Gemeente Utrecht Gemeente Rotterdam Gemeente Almere Gemeente Amersfoort Ministerie IenW Rijkswaterstaat NDW CROW
<b>Beschrijving / kennisvraag</b>	Vanuit thema A wordt gewerkt aan de onderbouwing van een Landelijk Pilot met keuzevrijheid voor de speedpedelec of een pilot in één of meerdere landsdelen. We baseren ons op ervaringen vanuit Gemeentelijke ontheffingen en de ontheffing op regionale schaal die in 2022 gelanceerd zal worden



	<p>(initiatiefnemer voor de regionale pilot: Provincie Utrecht).</p> <p>In het kader van duidelijkheid voor alle weggebruikers én het organiseren van een verkeersveilige optie, pleiten we voor eenduidigheid van regelgeving rondom de plek op de weg voor speedpedelecs Nederland-breed. We weten dat een aanpassing van de geldende wetgeving een lang(er) traject is. Tegelijk willen we aantonen dat het – mits gebruikers zich aan gedragsregels op het fietspad houden – verkeersveilig is als speedpedelec gebruikers de keuzevrijheid hebben om al dan niet gebruik te maken van het fietspad.</p> <p>In aanvulling op de actie uit thema A, organiseren we de onderbouwing voor de landelijke pilot die we voorstellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. We brengen ervaringen uit de Rotterdamse (en Amersfoortse) casus objectief in beeld met als doel het informatie- en kennisniveau bij ambtenaren, politici en politie in het land én landelijk te verhogen.</b> We doorlopen de Rotterdamse (en Amersfoortse) case met behulp van communicatiemedewerkers en specifiek op onderdelen waar onderbuikgevoelens en onderzoeksgegevens niet met elkaar in overeenstemming zijn.</li> <li><b>2. We brengen de behoefte van wegbeheerders in beeld op basis van:</b> Reikwijdte van de regionale ontheffing (Provincie Utrecht) <math>\mathcal{Q}</math> welke gemeenten hebben interesse om aan te sluiten</li> </ol> <p style="text-align: center;">Inventarisatie bij Provincies en Stadsregio's: wie hebben interesse in aansluiten bij een landelijke pilot</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>3. We brengen de Regionale Potentie Speedpedelec in beeld</b></li> </ol> <p style="text-align: center;">Wat is de potentie van de Speedpedelec – als alternatief voor de auto – op regionale schaal. Welke kansen (bv. klimaateffecten, CO2-uitstoot) en bedreigingen zijn er voor (het gebruik van) de speedpedelec? Wat is de plek van de speedpedelec in het mobiliteitssysteem Indien mogelijk: indicatie op hoeveel fietspaden in Nederland het speelt (aantal kilometers, percentage van alle fietspaden)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>4. We inventariseren de kansen en bedreigingen voor de speedpedelec om uit te groeien tot een aantrekkelijke mobiliteitsoplossing op regionale schaal</b></li> <li><b>5. We maken ongevallencijfers met speedpedelecs inzichtelijk</b> (voor zover beschikbaar) of we doen voorstellen over hoe hier in de toekomst meer inzicht in gegeven kan worden</li> <li><b>6. We doen voorstellen om de subjectieve veiligheid in beeld te brengen en/of een onderzoek te doen naar observatie van gedrag van speedpedelec berijders op het fietspad.</b></li> </ol>
<b>Werkvorm / Aanpak</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Onderzoek met / in de gemeente(n) Rotterdam (en Amersfoort) ism de Politie en met behulp van communicatiemedewerkers. We objectiveren de ervaringen. Deze combineren we met het gebruikersonderzoek dat door de gemeenten is uitgevoerd.</li> <li>We inventariseren welke gemeenten én provincies zich aan zouden sluiten bij een regionale ontheffing en welke rol stadsregio's kunnen spelen. Dit wordt gedaan binnen het kernteam Tour de Force thema C (provincies / RWS) en er wordt gekeken naar de reikwijdte van de regionale ontheffing van de provincie Utrecht.</li> <li>We brengen de behoefte van wegbeheerders in beeld door de in de MRA ontwikkelde isochrontool toe te passen op andere (stedelijke) regio's. We kijken naar drukke autowegen / knelpunten in de regio en zetten die af tegen de speedpedelec-potentie.</li> <li>We maken de kansen en bedreigingen van/voor de speedpedelec en wat er nodig is om de speedpedelec een goede plek te geven in het mobiliteitssysteem inzichtelijk.</li> <li>We maken ongevallencijfers met speedpedelecs inzichtelijk (voor zover beschikbaar) via de SWOV (?) of we doen voorstellen over hoe hier in de toekomst meer inzicht in gegeven kan worden</li> <li>We brengen methoden voor het meten van subjectieve veiligheid in beeld en het observeren van gedrag van gebruikers op het fietspad (mogelijk vervolg op onderzoek naar 'gedrag op het fietspad vanuit UVP 20-21)</li> </ol>
<b>Budget</b>	€ 25.000,- uiteenvallend in verschillende onderdelen / onderzoeken.
<b>Product / Resultaat</b>	<p>Objectieve onderbouwing van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De <b>objectieve verkeers(on)veiligheid</b> met de Speedpedelec op het fietspad en ongevalgegevens van/met de speedpedelec in het algemeen</li> <li>De <b>potentie</b> van de speedpedelec en de rol in het mobiliteitssysteem op regionale schaal</li> </ul>



- De wenselijkheid van een aanpassing van de geldende wet en regelgeving op tenminste het experimenteren dmv een pilot met andere kaders

Ten gunste van een toelichting voor een voorstel voor een landelijke pilot of pilot in één of meerdere landsdelen met keuzevrijheid voor de speedpedelec.

**Van:** 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>

**Verzonden:** donderdag 23 december 2021 10:03

**Aan:** 5.1.2e <5.1.2e@appm.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@appm.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@crow.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rotterdam.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@almere.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@brabant.nl>; 5.1.2i <5.1.2e@crow.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@utrecht.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@amersfoort.nl>

**CC:** 5.1.2e <5.1.2e@appm.nl>

**Onderwerp:** RE: Acties Speedpedelec aangepast in TdF UVP 22-23

Goedemorgen 5.1.2e,

5.1.2e is het me niet gelukt om uiterlijk 21 december te reageren.

Hopelijk kunnen we vandaag nog telefonisch contact hebben, want in het 2<sup>e</sup> format 'potentie speedpedelec' herken ik onze lijn vanuit de provincie Utrecht niet.

Vanuit de provincie Utrecht willen we op basis van onze huidige lijn voor een provinciebrede (regionale) ontheffing gaan, gebaseerd op de gemeentelijke voorbeelden van Rotterdam en Amersfoort. De besproken sneeuwbal gaat wat ons betreft niet over heel Nederland heen rollen voor waar het gaat om onze inzet/scope voor 2022. Het inventariseren bij andere provincies en gemeenten zou al maanden gaan duren, nog los van de afstemming over de inhoud van de te kiezen ontheffing. Inmiddels hebben wij met de provincie Gelderland afgestemd dat we op basis van de 'daily urban systems' – overeenkomstig de bestaande regionale samenwerking binnen de regio's Amersfoort en Foodvalley – de Gelderse gemeenten Nijkerk en Barneveld gaan betrekken. Daarnaast hebben we in de werkgroep besproken dat we nader contact hebben met de gemeente Almere of aansluiting begin 2022 matcht.

Het idee is dat we dan met de landelijke pilots van de gemeente Rotterdam – inclusief de beoogde verlenging – en de gemeente Amersfoort plus de beoogde regionale opschaling op Utrechtse provinciebrede schaal met mogelijk Nijkerk, Barneveld en Almere de lijn richting het Rijk blijven zoeken voor:

- Landelijke aanpassing van de wet- en regelgeving
- Eventueel een landelijke opschaling van de gemeentelijke/regionale pilots

Zoals gezegd handig om vandaag nog even te bellen. Benieuwd ook hoe de andere deelnemers dit zien / hebben gezien.

Met vriendelijke groet, 5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e (strategie)

Provincie Utrecht

Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

Telefoon 06 5.1.2e

[www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/fiets](http://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/fiets)

[twitter.com/ProvUtrecht](https://twitter.com/ProvUtrecht)

Ik werk op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

**Van:** 5.1.2e <5.1.2e@appm.nl>

**Verzonden:** vrijdag 17 december 2021 16:51

**Aan:** 5.1.2e <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@appm.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@crow.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@rotterdam.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@almere.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@brabant.nl>; 5.1.2i <5.1.2e@crow.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@utrecht.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@amersfoort.nl>

**CC:** 5.1.2e <5.1.2e@appm.nl>

**Onderwerp:** Acties Speedpedelec aangepast in TdF UVP 22-23

Beste allemaal,



De deadline voor het indienen van de definitieve Uitvoeringsprogramma's voor 22-23 binnen Tour de Force nadert (woensdag 22 december).

Op basis van ons gesprek en de reactie van [5.1.2e] op mijn vorige mail, heb ik contact gehad met [5.1.2e] over hoe we de activiteiten vanuit de Thema's Fiets in de Stad en Hoogwaardig Fietsnetwerk goed op elkaar aan laten sluiten.

Zoals besproken, is de wens om met elkaar toe te werken naar een pilot met een landelijke ontheffing. Belangrijkste focus is ervaringen objectiveren en inzichtelijk maken wat de wenselijkheid en potentie is en hoe de organisatie van zo'n landelijke pilot er praktisch uit kan zien. **Hieronder treffen jullie de twee projectformats.** Waarbij de bovenste toegespitst is op het proces en het inzichtelijk maken van (rand)voorwaarden met betrokken partijen, de tweede bevat de inhoudelijke opdrachten/uitzoekwerk.

Graag hoor ik of jullie je hierin kunnen vinden.

Uiteraard is de aanpak ook na het indienen niet in beton gegoten, maar dit vormt wel de kapstok voor onze activiteiten (en budget) de komende maanden.

**Indien jullie in onderstaande formats wijzigingen aan willen brengen verneem ik die graag – zo specifiek qua tekst als mogelijk – uiterlijk dinsdag 21 december a.s.**

Alvast bedankt.

Voor iedereen een fijn weekend en voor wie de vakantie al begonnen is: fijne feestdagen en tot in het nieuwe jaar!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]  
[5.1.2e] – Tour de Force  
+31 6 [5.1.2e] [5.1.2e] [@appm.nl](mailto:[5.1.2e]@appm.nl)



THEMA FIETS IN DE STAD	Pilot landelijke ontheffing Speedpedelec
Trekker thema	Tour de Force
Werkgroep (+ actietrekker)	Provincie Utrecht Provincie Brabant Provincie Gelderland Gemeente Utrecht Gemeente Rotterdam Gemeente Almere Gemeente Amersfoort Ministerie IenW Rijkswaterstaat NDW CROW
Beschrijving / kennisvraag	<p>Vanuit het Tour de Force-thema in 2021 een inventarisatie laten uitvoeren naar welke uitzonderingen op de geldende wetgeving voor de Speedpedelec geïnitieerd zijn, of waar over nagedacht wordt. Daaruit kwamen diverse varianten naar voren, die beschreven staan en 'gescoord' zijn op criteria. Denk aan: organisatorische en juridische impact/actie, handhaving, maar ook verkeersveiligheid. Tijdens een kenniscafé en gesprek met wegbeheerders kwam naar voren dat zij de speedpedelec zien als een mobiliteitsoplossing op regionale schaal. Zij zouden de speedpedelec graag meer keuzevrijheid bieden.</p> <p>Het rapport concludeert dat het instellen van een provinciale ontheffing een goed middel is om hier vorm aan te geven. Geïnspireerd op de gemeentelijke ontheffing in Rotterdam (en ook Amersfoort en Almere).</p> <p>Inmiddels zijn met de werkgroep Speedpedelec een aantal stappen gemaakt. We hebben met elkaar uitgesproken dat huidige pilots doorgezet worden: binnen de gemeenten Rotterdam, Amersfoort en Almere. En dat de provincie Utrecht de provinciale ontheffing breder trekt dan de eigen provinciegrenzen. Zij spreekt dan ook liever van een regionale ontheffing waar gemeenten desgewenst bij aan kunnen sluiten.</p> <p>In het kader van duidelijkheid voor alle weggebruikers én het organiseren van een verkeersveilige optie, pleiten we voor eenduidigheid van regelgeving rondom de plek op de weg voor speedpedelecs Nederland-breed. We weten dat een aanpassing van de geldende wetgeving een lang(er) traject is. Tegelijk willen we aantonen dat het – mits gebruikers zich aan gedragsregels op het fietspad houden – verkeersveilig is als</p>

	speedpedelec gebruikers de keuzevrijheid hebben om al dan niet gebruik te maken van het fietspad. Vanuit het thema Fiets in de stad organiseren we het proces en de totstandkoming van onderbouwing van en een voorstel voor het organiseren van een landelijke pilot met ontheffing én keuzevrijheid voor speedpedelec berijders om gebruik te maken van het fietspad. Daarmee brengen we de korte termijn oplossingen die in steden en provincies georganiseerd worden en een eenduidige, structurele aanpassing van de wetgeving dichterbij elkaar.
<b>Werkvorm / Aanpak</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Coördineren en organiseren van het gesprek tussen wegbeheerders (gemeenten en provincies) en het ministerie van IenW</li> <li>2. Het coördineren en uitvragen van de juiste informatie (zie uitwerking zoals benoemd bij thema C) ter onderbouwing van oa. verkeersveiligheid</li> <li>3. Het betrekken van partijen die een rol spelen in de totstandkoming van een landelijke ontheffing en organisatie/uitgifte daarvan (NDW)</li> </ol>
<b>Budget</b>	€ 15.000,-
<b>Product / Resultaat</b>	<p>Organiseren van randvoorwaarden/onderbouwing voor de pilot landelijke ontheffing speedpedelec</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Objectieve / feitelijke onderbouwing voor een pilot met landelijke ontheffing</li> <li>2. (overeenstemming over) voorwaarden voor pilot met landelijke ontheffing voor de speedpedelec</li> <li>3. Uiteenzetting van organisatie, betrokken partijen, verantwoordelijkheden en tijdsplan voor het organiseren van een landelijke pilot met keuzevrijheid voor de speedpedelec.</li> <li>4. Kenniscafé / bijpraatmoment overheden</li> </ol>

<b>THEMA HOOGWAARDIG FIETSNETWERK</b>	<b>Potentie Speedpedelec</b>
<b>Trekker thema</b>	Tour de Force
<b>Werkgroep</b>	Provincie Utrecht Provincie Brabant Provincie Gelderland Gemeente Utrecht Gemeente Rotterdam Gemeente Almere Gemeente Amersfoort Ministerie IenW Rijkswaterstaat NDW CROW
<b>Beschrijving / kennisvraag</b>	<p>Vanuit thema A wordt gewerkt aan de onderbouwing van een Landelijk Pilot met keuzevrijheid voor de speedpedelec. We baseren ons op ervaringen vanuit Gemeentelijke ontheffingen en de ontheffing op regionale schaal die in 2022 gelanceerd zal worden (initiatiefnemer: Provincie Utrecht).</p> <p>In het kader van duidelijkheid voor alle weggebruikers én het organiseren van een verkeersveilige optie, pleiten we voor eenduidigheid van regelgeving rondom de plek op de weg voor speedpedelecs Nederland-breed. We weten dat een aanpassing van de geldende wetgeving een lang(er) traject is. Tegelijk willen we aantonen dat het – mits gebruikers zich aan gedragsregels op het fietspad houden – verkeersveilig is als speedpedelec gebruikers de keuzevrijheid hebben om al dan niet gebruik te maken van het fietspad. In aanvulling op de actie uit thema A, organiseren we de onderbouwing voor de landelijke pilot die we voorstellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>We brengen ervaringen uit de Rotterdamse casus objectief in beeld</b> (politie). We doorlopen met de Rotterdamse communicatie-afdeling de Rotterdamse case.</li> <li>2. <b>We brengen de behoefte van wegbeheerders in beeld op basis van:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rijkswijdte van de regionale ontheffing (Provincie Utrecht) <math>\phi</math> welke gemeenten hebben interesse om aan te sluiten</li> </ul> </li> </ol>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inventarisatie bij Provincies: wie hebben interesse in aansluiten bij een landelijke pilot</li> </ul> <p><b>3. We brengen de Regionale Potentie Speedpedelec in beeld</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat is de potentie van de Speedpedelec – als alternatief voor de auto – op regionale schaal.</li> <li>• Welke kansen (bv. klimaat effecten, CO2-uitstoot) en bedreigingen zijn er voor (het gebruik van) de speedpedelec?</li> <li>• Wat is de plek van de speedpedelec in het mobiliteitssysteem</li> </ul> <p><b>4. We inventariseren de kansen en bedreigingen voor de speedpedelec om uit te groeien tot een aantrekkelijke mobiliteitsoplossing op regionale schaal</b></p> <p><b>5. We maken ongevallencijfers met speedpedelecs inzichtelijk (voor zover beschikbaar)</b></p>
<b>Werkvorm / Aanpak</b>	<p>1. Onderzoek met / in de gemeente Rotterdam ism de Politie en communicatieafdeling van de gemeente. We objectiveren de ervaringen. Deze combineren we met het gebruikersonderzoek dat door de gemeenten is uitgevoerd.</p> <p>2. We inventariseren welke gemeenten én provincies zich aan zouden sluiten bij een provinciale ontheffing. Dit wordt gedaan door de provincie Utrecht (als initiatiefnemer van de regionale ontheffing) en binnen het kernteam Tour de Force thema C (provincies / RWS)</p> <p>3. We brengen de behoefte van wegbeheerders in beeld door de in e MRA ontwikkelde isochrontool toe te passen op andere (stedelijke) regio's. We kijken naar drukke autowegen / knelpunten in de regio en zetten die af tegen de speedpedelec-potentie.</p> <p>4. We maken de kansen en bedreigingen van/voor de speedpedelec en wat er nodig is om de speedpedelec een goede plek te geven in het mobiliteitssysteem inzichtelijk.</p> <p>5. We maken ongevallencijfers met speedpedelecs inzichtelijk (voor zover beschikbaar) via de SWOV?</p>
<b>Budget</b>	€ 25.000,- uiteenvallend in verschillende onderdelen / onderzoeken.
<b>Product / Resultaat</b>	<p>Objectieve onderbouwing van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De <b>objectieve verkeers(on)veiligheid</b> met de Speedpedelec op het fietspad en ongevalgegevens van/met de speedpedelec in het algemeen</li> <li>• De <b>potentie</b> van de speedpedelec en de <b>rol in het mobiliteitssysteem</b> op regionale schaal</li> <li>• De <b>wenselijkheid</b> van een aanpassing van de geldende wet en regelgeving op tenminste het experimenteren dmv een pilot met <b>andere kaders</b></li> </ul> <p>Ten gunste van een toelichting voor een voorstel voor een landelijke pilot met keuzevrijheid voor de speedpedelec.</p>

De informatie in dit bericht is alleen bestemd voor de geadresseerde. Is dit bericht niet voor u bedoeld? Dan vragen wij u om de inhoud niet te gebruiken, maar ons te informeren door het bericht te beantwoorden en daarna te verwijderen. Alvast hartelijk bedankt voor uw hulp.

Provincie Utrecht doet er alles aan om de juiste informatie in onze e-mails te plaatsen. Toch gaat er wel eens iets fout, of komt een bericht te laat aan. Alleen de papieren versies van ondertekende documenten zijn daarom bindend. Komt u toch iets tegen dat niet correct is of verouderd, dan stellen wij uw reactie zeer op prijs.



To: 5.1.2e 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e  
5.1.2e 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e 5.1.2e @provincie-  
utrecht.nl; 5.1.2e 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e 5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e  
5.1.2e 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e  
5.1.2e 5.1.2e @ utrecht.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl;  
5.1.2e @amersfoort.nl; 5.1.2e @amersfoort.nl; 5.1.2e @amsterdam.nl; 5.1.2e @amsterdam.nl; 5.1.2e  
5.1.2e (WVL) 5.1.2e @rws.nl  
Cc: 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl; 5.1.2e (WVL) 5.1.2e @rws.nl  
From: 5.1.2e  
Sent: Thur 1/13/2022 4:16:49 PM  
Subject: Datum geprikt: werkgroep Speedpedelec & Formats UVP 22-23  
Received: Thur 1/13/2022 4:17:01 PM

Beste leden van de werkgroep Speedpedelec,

Nog niet iedereen van jullie had de datumprikkers ingevuld, maar omwille van de steeds voller wordende agenda's heb ik besloten om dit moment vast te leggen.

Dinsdag 1 februari was het moment waarop de meesten van jullie konden.

Hopelijk lukt het jullie om aan te sluiten, en anders gaan we de volgende slag maken met iedereen die aanwezig kan zijn.

Ik stel voor ons overleg vanaf nu wat verder vooruit te plannen, zodat iedereen hier rekening mee kan houden.

Tot 1 februari!

PS: @ 5.1.2e wees mij erop dat ik per abuis NDW ipv RDW als betrokken partij had vermeld in de formats. Ik heb dit inmiddels aangepast in de definitieve versie. Dank voor je oplettendheid 5.1.2e

Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
5.1.2e - Tour de Force  
+31 6 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl



Van: 5.1.2e

Verzonden: dinsdag 11 januari 2022 09:38

Aan: 5.1.2e < 5.1.2e @provincie-utrecht.nl>; 5.1.2e - DGMo' < 5.1.2e @minienw.nl>; 5.1.2e  
5.1.2e < 5.1.2e @crow.nl>; 5.1.2e @rotterdam.nl' < 5.1.2e @rotterdam.nl>; 5.1.2e  
< 5.1.2e @provincie-utrecht.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @almere.nl>; 5.1.2e  
< 5.1.2e @brabant.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @crow.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @ gelderland.nl>; 5.1.2e  
5.1.2e < 5.1.2e @ gelderland.nl>; 5.1.2e < 5.1.2e @ utrecht.nl>; 5.1.2e  
< 5.1.2e @ gelderland.nl>; 5.1.2e @amersfoort.nl' < 5.1.2e @amersfoort.nl>; 5.1.2e @amsterdam.nl'  
< 5.1.2e @amsterdam.nl>; 5.1.2e (WVL)' < 5.1.2e @rws.nl>  
CC: 5.1.2e < 5.1.2e @appm.nl>; 5.1.2e (WVL)' < 5.1.2e @rws.nl>

Onderwerp: Reminder: Datumprikkers werkgroep Speedpedelec & Formats UVP 22-23

Beste allemaal,

Ik heb jullie in aanvulling op onderstaande e-mail een datumprikkers gestuurd.

Veel van jullie zullen gister weer begonnen zijn met werken na de kerstperiode, maar fijn als we spoedig duidelijk hebben wat het moment voor ons volgende overleg wordt. Vooralsnog lijkt de datumprikkers af te stevenen op **dinsdag 1 februari 15.00-16.00u**.

Voor iedereen die nog niet in de gelegenheid geweest is om de datumprikkers in te vullen, het verzoek om dat spoedig te doen (en vooral te kijken of 1 februari lukt). Dan prik ik snel het definitieve moment.

Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
5.1.2e - Tour de Force  
+31 6 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl



Van: 5.1.2e

Verzonden: dinsdag 4 januari 2022 14:12

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2e - DGMo <5.1.2e@minienw.nl>; 5.1.2e  
 <5.1.2e@crow.nl>; 5.1.2e@rotterdam.nl; 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>; 5.1.2e  
 5.1.2e <5.1.2e@almere.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@brabant.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@crow.nl>;  
 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e  
 <5.1.2e@utrecht.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>; 5.1.2e@amersfoort.nl;  
 5.1.2e@amsterdam.nl' <5.1.2e@amsterdam.nl>; 5.1.2e (WVL) <5.1.2e@rws.nl>  
 CC: 5.1.2e <5.1.2e@appm.nl>; 5.1.2e (WVL) <5.1.2e@rws.nl>

Onderwerp: Datumprikker werkgroep Speedpedelec & Formats UVP 22-23

Beste allemaal,

Allereerst wens ik jullie natuurlijk een heel mooi 2022 toe!

Tijd om spoedig een nieuw moment te prikken en gezamenlijk vervolgstappen te zetten in onze speedpedelec-actie.

@ 5.1.2e@amsterdam.nl' en @ 5.1.2e 5.1.2e (WVL), ik neem jullie mee in de datumprikker, eerder hebben jullie aangegeven interesse te hebben in dit onderwerp.

Jullie zijn van harte welkom om aan te sluiten bij de werkgroep.

Zie voor de acties zoals ingediend voor het Uitvoeringsprogramma van Tour de Force 22-23 de twee formats hieronder.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
 5.1.2e - Tour de Force  
 +31 6 5.1.2e | 5.1.2e @appm.nl



THEMA A FIETS IN DE STAD	Ontheffing speedpedelec: landelijke pilot of pilot in één of meerdere landsdelen
Trekker thema	Tour de Force
Werkgroep (+ actietrekker)	Provincie Utrecht Provincie Brabant Provincie Gelderland Gemeente Utrecht Gemeente Rotterdam Gemeente Almere Gemeente Amersfoort Ministerie IenW Rijkswaterstaat NDW CROW
Beschrijving / kennisvraag	Vanuit Tour de Force is in 2021 een inventarisatie uitgevoerd naar welke uitzonderingen op de geldende wetgeving voor de Speedpedelec geïnitieerd zijn, of waar over nagedacht wordt. Daaruit kwamen diverse varianten naar voren, die beschreven staan en 'gescoord' zijn op criteria. Denk aan: organisatorische en juridische impact/actie, handhaving, maar ook verkeersveiligheid. Tijdens een kenniscafé en gesprek met wegbeheerders kwam naar voren dat zij de speedpedelec zien als een mobiliteitsoplossing op regionale schaal. Zij zouden de speedpedelec graag meer keuzevrijheid bieden. Het rapport concludeert dat het instellen van een provinciale ontheffing een goed middel is om hier vorm aan



	<p>te geven. Geïnspireerd op de gemeentelijke ontheffing in Rotterdam (en ook Amersfoort en Almere). Inmiddels zijn met de werkgroep Speedpedelec een aantal stappen gemaakt. We hebben met elkaar uitgesproken dat huidige pilots doorgezet worden: binnen de gemeenten Rotterdam, Amersfoort en Almere. En dat de provincie Utrecht werkt aan een ontheffing die het daily-urban-system rondom Utrecht bestrijkt en reikt tot aan regio Foodvalley (en Almere?). Zij spreekt dan ook liever van een regionale ontheffing waar gemeenten desgewenst bij aan kunnen sluiten. Aandachtspunt is echter dat er zo een lappendeken aan gemeenten ontstaat die mee doen, en dat het naar de weggebruiker onduidelijk wordt waar de speedpedelec mag rijden.</p> <p>In het kader van duidelijkheid voor alle weggebruikers én het organiseren van een verkeersveilige optie, pleiten we voor eenduidigheid van regelgeving rondom de plek op de weg voor speedpedelecs Nederland-breed. We weten dat een aanpassing van de geldende wetgeving een lang(er) traject is. Tegelijk willen we aantonen dat het – mits gebruikers zich aan gedragsregels op het fietspad houden – verkeersveilig is als speedpedelec gebruikers de keuzevrijheid hebben om al dan niet gebruik te maken van het fietspad.</p> <p>Vanuit het thema Fiets in de stad organiseren we het proces, de totstandkoming van onderbouwing van, en een voorstel voor het organiseren van een landelijke pilot of pilot in één of meerdere landsdelen met ontheffing. Deze ontheffing maakt keuzevrijheid voor speedpedelec berijders om gebruik te maken van het fietspad mogelijk. Daarmee brengen we de korte termijn oplossingen die in steden en provincies georganiseerd worden en een eenduidige, structurele aanpassing van de wetgeving dichterbij elkaar.</p>
<b>Werkvorm / Aanpak</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Coördineren en organiseren van het gesprek tussen wegbeheerders (gemeenten en provincies) en het ministerie van IenW</li> <li>2. Het coördineren en uitvragen van de juiste informatie (zie uitwerking zoals benoemd bij thema C) ter onderbouwing van oa. verkeersveiligheid</li> <li>3. Het betrekken van partijen die een rol spelen in de totstandkoming van een landelijke ontheffing (of pilot in één of meerdere landsdelen) en organisatie/uitgifte daarvan (NDW)</li> <li>4. Het afbakenen van een gebied waarbinnen de pilots gelden en duidelijke communicatie daarover.</li> </ol>
<b>Budget</b>	€ 15.000,-
<b>Product / Resultaat</b>	<p>Organiseren van randvoorwaarden/onderbouwing voor de pilot landelijke ontheffing speedpedelec of pilot in één of meerdere landsdelen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Objectieve / feitelijke onderbouwing voor een pilot met landelijke ontheffing of pilot in één of meerdere landsdelen</li> <li>2. (overeenstemming over) voorwaarden voor pilot met landelijke ontheffing voor de speedpedelec of pilot in één of meerdere landsdelen</li> <li>3. Uiteenzetting van organisatie, betrokken partijen, verantwoordelijkheden en tijdsplan voor het organiseren van een landelijke pilot of pilot in één of meerdere landsdelen met keuzevrijheid voor de speedpedelec.</li> <li>4. Kenniscafé / bijpraatmoment overheden</li> </ol>

<b>THEMA C HOOGWAARDIG FIETSNETWERK</b>	<b>Potentie Speedpedelec</b>
<b>Trekker thema</b>	Tour de Force
<b>Werkgroep</b>	Provincie Utrecht Provincie Brabant Provincie Gelderland Gemeente Utrecht Gemeente Rotterdam Gemeente Almere Gemeente Amersfoort Ministerie IenW Rijkswaterstaat NDW CROW



Beschrijving / kennisvraag	<p>Vanuit thema A wordt gewerkt aan de onderbouwing van een Landelijk Pilot met keuzevrijheid voor de speedpedelec of een pilot in één of meerdere landsdelen. We baseren ons op ervaringen vanuit Gemeentelijke ontheffingen en de ontheffing op regionale schaal die in 2022 gelanceerd zal worden (initiatiefnemer voor de regionale pilot: Provincie Utrecht).</p> <p>In het kader van duidelijkheid voor alle weggebruikers én het organiseren van een verkeersveilige optie, pleiten we voor eenduidigheid van regelgeving rondom de plek op de weg voor speedpedelecs Nederland-breed. We weten dat een aanpassing van de geldende wetgeving een lang(er) traject is. Tegelijk willen we aantonen dat het – mits gebruikers zich aan gedragsregels op het fietspad houden – verkeersveilig is als speedpedelec gebruikers de keuzevrijheid hebben om al dan niet gebruik te maken van het fietspad.</p> <p>In aanvulling op de actie uit thema A, organiseren we de onderbouwing voor de landelijke pilot die we voorstellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. We brengen ervaringen uit de Rotterdamse (en Amersfoortse) casus objectief in beeld met als doel het informatie- en kennisniveau bij ambtenaren, politici en politie in het land én landelijk te verhogen.</b> We doorlopen de Rotterdamse (en Amersfoortse) case met behulp van communicatiemedewerkers en specifiek op onderdelen waar onderbuikgevoelens en onderzoeksgegevens niet met elkaar in overeenstemming zijn.</li> <li><b>2. We brengen de behoefte van wegbeheerders in beeld op basis van:</b> Reikwijdte van de regionale ontheffing (Provincie Utrecht) <i>Welke gemeenten hebben interesse om aan te sluiten</i></li> </ol> <p style="padding-left: 40px;">Inventarisatie bij Provincies en Stadsregio's: wie hebben interesse in aansluiten bij een landelijke pilot</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>3. We brengen de Regionale Potentie Speedpedelec in beeld</b></li> </ol> <p style="padding-left: 40px;">Wat is de potentie van de Speedpedelec – als alternatief voor de auto – op regionale schaal. Welke kansen (bv. klimaateffecten, CO2-uitstoot) en bedreigingen zijn er voor (het gebruik van) de speedpedelec? Wat is de plek van de speedpedelec in het mobiliteitssysteem Indien mogelijk: indicatie op hoeveel fietspaden in Nederland het speelt (aantal kilometers, percentage van alle fietspaden)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>4. We inventariseren de kansen en bedreigingen voor de speedpedelec om uit te groeien tot een aantrekkelijke mobiliteitsoplossing op regionale schaal</b></li> <li><b>5. We maken ongevallencijfers met speedpedelecs inzichtelijk</b> (voor zover beschikbaar) of we doen voorstellen over hoe hier in de toekomst meer inzicht in gegeven kan worden</li> <li><b>6. We doen voorstellen om de subjectieve veiligheid in beeld te brengen en/of een onderzoek te doen naar observatie van gedrag van speedpedelec berijders op het fietspad.</b></li> </ol>
Werkvorm / Aanpak	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Onderzoek met / in de gemeente(n) Rotterdam (en Amersfoort) ism de Politie en met behulp van communicatiemedewerkers. We objectiveren de ervaringen. Deze combineren we met het gebruikersonderzoek dat door de gemeenten is uitgevoerd.</li> <li>2. We inventariseren welke gemeenten én provincies zich aan zouden sluiten bij een regionale ontheffing en welke rol stadsregio's kunnen spelen. Dit wordt gedaan binnen het kernteam Tour de Force thema C (provincies / RWS) en er wordt gekeken naar de reikwijdte van de regionale ontheffing van de provincie Utrecht.</li> <li>3. We brengen de behoefte van wegbeheerders in beeld door de in de MRA ontwikkelde isochronentool toe te passen op andere (stedelijke) regio's. We kijken naar drukke autowegen / knelpunten in de regio en zetten die af tegen de speedpedelec-potentie.</li> <li>4. We maken de kansen en bedreigingen van/voor de speedpedelec en wat er nodig is om de speedpedelec een goede plek te geven in het mobiliteitssysteem inzichtelijk.</li> <li>5. We maken ongevallencijfers met speedpedelecs inzichtelijk (voor zover beschikbaar) via de SWOV (?) of we doen voorstellen over hoe hier in de toekomst meer inzicht in gegeven kan worden</li> <li>6. We brengen methoden voor het meten van subjectieve veiligheid in beeld en het observeren van gedrag van gebruikers op het fietspad (mogelijk vervolg op onderzoek naar 'gedrag op het fietspad vanuit UVP 20-21)</li> </ol>
Budget	€ 25.000,- uiteenvallend in verschillende onderdelen / onderzoeken.
Product / Resultaat	<p>Objectieve onderbouwing van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De <b>objectieve verkeers(on)veiligheid</b> met de Speedpedelec op het fietspad en ongevalgegevens</li> </ul>

van/met de speedpedelec in het algemeen

- De **potentie** van de speedpedelec en de **rol in het mobiliteitssysteem** op regionale schaal
- De **wenselijkheid** van een aanpassing van de geldende wet en regelgeving op tenminste het experimenteren dmv een pilot met **andere kaders**

Ten gunste van een toelichting voor een voorstel voor een landelijke pilot of pilot in één of meerdere landsdelen met keuzevrijheid voor de speedpedelec.



**To:** 5.1.2e 5.1.2e @provincie-utrecht.nl  
**Cc:** 5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e (WVL) 5.1.2e @rws.nl;  
5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl  
**From:** 5.1.2e (MN)  
**Sent:** Wed 1/19/2022 9:56:01 AM  
**Subject:** RE: Fietspaden in Utrecht die in beheer van RWS  
**Received:** Wed 1/19/2022 9:56:04 AM

Beste 5.1.2e,

Bedankt voor de informatie. De resultaten van het onderzoek worden opgenomen in de fiets-areaalkaart. De informatie in deze kaart wordt opgenomen in het Nationaal Wegen Bestand (NWB) en Wegen Kenmerken Database (WKD). Dit is openbaar en door jullie te raadplegen.

RWS vindt het afgeven van een ontheffing aan de speed pedelec voor het gebruik kunnen maken van het fietspad niet vanzelfsprekend om de volgende redenen:

- Noodzaak tot maatwerk > In de ene situatie zal er voor gebruik van speed pedelecs op het fietspad meer aanleiding of juist zorg zijn dan in de andere situatie, dit vereist maatwerk (soorten fietspad, G11, G13, breedte, drukte, gevaar op rijbaan, etc.). Een generieke ontheffing zou aan het gegeven voorbij gaan dat de plek die de speed pedelec -gelet op de hoge constructiesnelheid- van de wetgever heeft gekregen niet het fietspad is, maar het bromfietspad of de rijbaan.
- Kenbaarheid voor andere weggebruikers > Belangrijk uitgangspunt in het verkeer is dat weggebruikers weten wat ze kunnen verwachten. Bij het plaatsen van onderborden die speed pedelecs op de betreffende fietspaden toestaan is dit voor alle verkeersdeelnemers duidelijk. Bij breed toegepaste ontheffingen komt het verkeersbeeld niet overeen met wat andere weggebruikers verwachten.
- Kenbaarheid voor speed pedelec gebruikers > Niet alle speed pedelec gebruikers zullen op de hoogte zijn van de mogelijkheid van een ontheffing. Ook voor ontheffing houders zal niet direct duidelijk zijn waar ze wel/niet mogen rijden als de ontheffing niet op het gehele netwerk geldt (en die kans op versnippering lijkt groot gelet op het bovenstaande).

RWS wil als wegbeheerder graag meedenken bij het plaatsen van (onder)borden bij fietspaden op basis van locatie specifiek maatwerk, mits de noodzaak op de betreffende locatie is aangetoond en het vanuit verkeersveiligheid haalbaar is.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
5.1.2e

**Rijkswaterstaat Midden-Nederland**

Afdeling Netwerk Ontwikkeling en Visie

Zuiderwagenplein 2 | 8224 AD | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

T 5.1.2e

5.1.2e @rws.nl

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

**Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat**

**Van:** 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>

**Verzonden:** woensdag 8 december 2021 11:39

**Aan:** 5.1.2e (MN) <5.1.2e@rws.nl>

**CC:** 5.1.2e (WVL) <5.1.2e@rws.nl>

**Onderwerp:** RE: Fietspaden in Utrecht die in beheer van RWS

Beste 5.1.2e,

Goed om te horen dat RWS deze inventarisatie aan het doen is. Is het mogelijk om deze resultaten van de Provincie Utrecht te ontvangen als het onderzoek is afgerond?

Met een ontheffing bedoelen wij de tweede optie. We zijn aan het kijken of wij een ontheffing kunnen realiseren die de speedpedelec rijder in de provincie Utrecht de keuze vrijheid geeft om te kiezen voor de rijbaan of gebruik te maken van het fietspad. De speedpedelec kan in theorie wel 45km/h maar rijdt dit in de praktijk vaak niet. Dit kan bijvoorbeeld zijn omdat de rijder moe is, batterij bespaard of de accu leeg is. In alle gevallen moet de SP nog gebruik maken van de rijbaan en dat maakt het vervoersmiddel onaantrekkelijk. We zien de speedpedelec als mobiliteitsoplossing omdat het grootste deel van de nieuwe gebruikers overstapt vanuit de auto en willen dit zo goed mogelijk faciliteren en zo veel mogelijk obstakels wegnemen.

Op dit moment zijn er twee gemeente die een dergelijke ontheffing hebben. Dit zijn de gemeente Rotterdam en Amersfoort. Zij zijn positief over de werking van de ontheffing en Rotterdam is voornemens deze ontheffing te verlengen. Amersfoort heeft de ontheffing sinds een half jaar en is tot nu toe ook positief over de effecten. Beide gemeente krijgen geen klachten van andere gebruikers van het fietspad en de rijders zijn positief over het krijgen van keuze vrijheid.

In de bijlage heb ik het onderzoek dat is uitgevoerd in opdracht van Tour de Force bijgevoegd evenals een memo en presentatie van afgelopen zomer bijgevoegd.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
5.1.2e  
Uitvoeringsprogramma fiets  
5.1.2e





5.1.2e

(MN)

5.1.2e

@rws.nl>

Verzonden: dinsdag 7 december 2021 17:23

Aan: 5.1.2e <5.1.2e@provincie-utrecht.nl>

CC: 5.1.2e (WVL) <5.1.2e@rws.nl>

Onderwerp: RE: Fietspaden in Utrecht die in beheer van RWS

Beste 5.1.2e,

Rijkswaterstaat heeft opdracht om het fietsareaal op grondgebied en in beheer bij RWS in beeld te brengen. Er wordt een inventarisatie uitgevoerd naar het areaal aan fietspaden, fietsstroken en paden waarop wordt gefietst en welke bebording aanwezig is. Dit moet resulteren in een fiets-areaalkaart die tevens wordt opgenomen in Nationaal Wegen Bestand (NWB) en Wegen Kenmerken Database (WKD), waardoor deze ook tzt voor jullie te raadplegen is.

In je verzoek ging het om een ontheffing voor speed-pedelecs. Om nog even scherp te krijgen, wat wordt bedoeld met ontheffing?

1. Het I&W beleid voor fietspaden is gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving. Rijkswaterstaat heeft net als elke andere wegbeheerder de bevoegdheid om met verkeersstekens uitzonderingen op verkeersregels aan te geven. Een onderbord "speed-pedelecs toegestaan" onder een fietspad-verkeersbord (G11 of G13) is daar een voorbeeld van. Indien dit de wens is gaan we graag in gesprek om verdere details te bespreken, zullen we dit inhoudelijk beoordelen en samen afspraken maken of en hoe we dit kunnen realiseren.

2. De term "ontheffing" roept echter een ander beeld op dan plaatsen onderbord, dat is normaal gesproken 5.1.2e iets dat je op een bord aangeeft aan alle weggebruikers, maar via een besluit aan specifieke weggebruikers (of een bepaalde groep). Dat roept op voorhand wel vragen/bedenkingen op op gebied van o.a. kenbaarheid/gelijkheid en bevoegdheden. Mocht dit de vraag zijn gaan we graag in gesprek vanuit welk belang dit wordt gevraagd om hier samen met beleid een gedegen afweging in te maken.

Mocht dit 5.1.2e duidelijk zijn of vragen oproepen neem dan even contact met me op.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Rijkswaterstaat Midden-Nederland

Afdeling Netwerk Ontwikkeling en Visie

Zuiderwagenplein 2 | 8224 AD | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

T 5.1.2e

5.1.2e@rws.nl

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat

**To:** 5.1.2e 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e - DGMol 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e  
5.1.2e 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @provincie-  
utrecht.nl; 5.1.2e 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e 5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e  
5.1.2e 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e  
Wietske 5.1.2e @ utrecht.nl; 5.1.2e @ amersfoort.nl 5.1.2e @ amersfoort.nl;  
5.1.2e @ amsterdam.nl 5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e (WVL) 5.1.2e @ rws.nl; 5.1.2e  
5.1.2e 5.1.2e @ amsterdam.nl  
**From:** 5.1.2e  
**Sent:** Thur 2/17/2022 3:05:05 PM  
**Subject:** Tour de Force - voortgang na werkgroep Speedpedelec  
**Received:** Thur 2/17/2022 3:05:09 PM

Beste leden van de werkgroep Speedpedelec,

We zijn dit jaar enthousiast van start gegaan met het verder vormgeven van de acties die we benoemd hebben in het Uitvoeringsprogramma.

Vanuit het thema Fiets in de stad vonden de afgelopen periode meerdere werksessies per week plaats.

Helaas heb ik in dit project en ook in andere projecten te maken met ziekte en (tijdelijke) uitval.

Dit maakt dat ik de uitwerking van de in de werksessie benoemde richting en acties minder vlot heb kunnen oppakken dan gewenst.

Ik kom binnenkort bij jullie terug met de uitwerking van de afgesproken acties.

Voor vragen in de tussentijd ben ik natuurlijk bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
5.1.2e – Tour de Force  
+31 6 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl



To: 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e - DGMol 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e  
5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @provincie-  
utrecht.nl; 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e  
5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e  
5.1.2e @ utrecht.nl; 5.1.2e @amersfoort.nl; 5.1.2e @amersfoort.nl;  
5.1.2e @amsterdam.nl; 5.1.2e @amsterdam.nl; 5.1.2e (WVL); 5.1.2e @rws.nl; 5.1.2e  
5.1.2e @amsterdam.nl

From: 5.1.2e  
Sent: Thur 3/3/2022 3:22:56 PM  
Subject: Tour de Force: Concept-uitvragen Speedpedelec  
Received: Thur 3/3/2022 3:23:25 PM  
[Uitvraag Speedpedelec 1 - maart 2022.docx](#)  
[Uitvraag Speedpedelec 2 - maart 2022.docx](#)

Beste leden van de werkgroep Speedpedelec,

Vorige maand tijdens ons overleg bespraken we dat het goed is om de verschillende vragen rondom de Speedpedelec te vatten in twee verschillende uitvragen.

In de bijlage treffen jullie de concept-uitvraag voor beide sporen:

- **Spoor 1: Proces en organisatie Landelijke pilot('s) speedpedelec**
- **Spoor 2: Objectiveren ervaringen met de Speedpedelec**

Daarbij heb ik de wensen uit het overleg begin februari, maar ook de uitgangspunten zoals we die samen in het Uitvoeringsprogramma 22-23 benoemd hebben als basis genomen.

Ik ben benieuwd naar jullie reacties.

Zien jullie kans om mij **uiterlijk woensdag 9 maart** een reactie op bijgevoegde bestanden toe te sturen?

Concrete tekstuele suggesties zie ik graag met wijzigingen bijhouden in het bestand.

Meer algemene reacties kunnen uiteraard ook puntsgewijs op de mail.

Suggesties voor opdrachtnemers voor beide sporen zijn ook van harte welkom!

Vooralsnog heb ik opgenomen dat we uitvraag maandag 14 maart versturen.

Hopelijk is dat haalbaar, dan kunnen de opdrachtnemers ook binnen afzienbare tijd starten.

Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
5.1.2e – Tour de Force  
+31 6 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl





To: [redacted] 5.1.2e @appm.nl; [redacted] 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; [redacted] 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; [redacted] 5.1.2e @minienw.nl; [redacted] 5.1.2e @crow.nl; [redacted] 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; [redacted] 5.1.2e @almere.nl; [redacted] 5.1.2e @brabant.nl; [redacted] 5.1.2i, [redacted] 5.1.2i @crow.nl; [redacted] 5.1.2e @ gelderland.nl; [redacted] 5.1.2e @ gelderland.nl; [redacted] 5.1.2e @ utrecht.nl; [redacted] 5.1.2e @amersfoort.nl; [redacted] 5.1.2e @amersfoort.nl; [redacted] 5.1.2e @amsterdam.nl; [redacted] 5.1.2e @amsterdam.nl; [redacted] 5.1.2e (WVL); [redacted] 5.1.2e @rws.nl; [redacted] 5.1.2e @amsterdam.nl

Cc: [redacted] 5.1.2e @Utrecht.nl

From: [redacted] 5.1.2e

Sent: Thur 3/10/2022 2:01:38 PM

Subject: Rotterdam update speedpedelec

Received: Thur 3/10/2022 2:01:58 PM

[Bijlage 2. Evaluatierapport ontheffing speed pedelecs.pdf](#)

[Factsheet 2021 \(concept\).pdf](#)

[Factsheet 2020.pdf](#)

[Definitieve rapportage Tour de Force - positie speedpedelec op de weg.pdf](#)

Hoi allemaal,

Afgelopen dinsdag heeft B&W positief besloten om de regeling ontheffing speed-pedelec (rijden op fietspad) te verlengen tot 31 maart 2026. Met een tussentijdse evaluatie in 2024. De komende week worden alle ontheffinghouders geïnformeerd en waarschijnlijk gaan we ook breder communiceren. In de bijlage ontvangen jullie dan ook eindelijk het evaluatierapport dat we gemaakt hebben. Daarin kun je ook teruglezen dat de Rotterdamse politie negatief advies heeft afgegeven (gebaseerd op nog steeds veel onderbuik gevoel) en de Rotterdamse Fietsersbond juist onderbouwd positief heeft geadviseerd.

Groeten,

[redacted] 5.1.2e  
[redacted] 5.1.2e  
Gemeente Rotterdam  
Stadsontwikkeling  
Afdeling Mobiliteit  
Website [www.rotterdam.nl](http://www.rotterdam.nl)  
Afwezig op vrijdag

Van: [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @appm.nl>

Verzonden: donderdag 3 maart 2022 15:23

Aan: [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @provincie-utrecht.nl>; [redacted] 5.1.2e - DGMo <[redacted] 5.1.2e @minienw.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @crow.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @ rotterdam.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @provincie-utrecht.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @almere.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @brabant.nl>; [redacted] 5.1.2i <[redacted] 5.1.2e @crow.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @ gelderland.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @ gelderland.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @ utrecht.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @amersfoort.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @amsterdam.nl> <[redacted] 5.1.2e @amsterdam.nl>; [redacted] 5.1.2e (WVL) <[redacted] 5.1.2e @rws.nl>; [redacted] 5.1.2e <[redacted] 5.1.2e @amsterdam.nl>

Onderwerp: Tour de Force: Concept-uitvragen Speedpedelec

Beste leden van de werkgroep Speedpedelec,

Vorige maand tijdens ons overleg bespraken we dat het goed is om de verschillende vragen rondom de Speedpedelec te vatten in twee verschillende uitvragen.

In de bijlage treffen jullie de concept-uitvraag voor beide sporen:

- **Spoor 1: Proces en organisatie Landelijke pilot('s) speedpedelec**
- **Spoor 2: Objectiveren ervaringen met de Speedpedelec**

Daarbij heb ik de wensen uit het overleg begin februari, maar ook de uitgangspunten zoals we die samen in het Uitvoeringsprogramma 22-23 benoemd hebben als basis genomen.

Ik ben benieuwd naar jullie reacties.

Zien jullie kans om mij **uiterlijk woensdag 9 maart** een reactie op bijgevoegde bestanden toe te sturen?

Concrete tekstuele suggesties zie ik graag met wijzigingen bijhouden in het bestand.

Meer algemene reacties kunnen uiteraard ook puntsgewijs op de mail.

Suggesties voor opdrachtnemers voor beide sporen zijn ook van harte welkom!

Vooralsnog heb ik opgenomen dat we uitvraag maandag 14 maart versturen.

Hopelijk is dat haalbaar, dan kunnen de opdrachtnemers ook binnen afzienbare tijd starten.

Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

[redacted] 5.1.2e  
[redacted] 5.1.2e – Tour de Force  
+31 6 [redacted] 5.1.2e [redacted] 5.1.2e @appm.nl



---

Vindt u deze informatie onduidelijk? Wij geven graag een toelichting.  
Geef het door aan de afzender wanneer deze e-mail niet voor u is en verwijder dit bericht.



## **Speed pedelec op het fietspad**

Evaluatie ontheffingen speed-pedelec toegestaan  
op het fietspad

**Van**

5.1.2e

**Datum**

3 december 2021

**Cluster**

Stadsontwikkeling

**Afdeling**

MOB Gezond





## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Tour de Force</b>	<b>4</b>
2.1	Wensen en gedrag van speed pedelec rijders	4
2.2	Standpunten van belanghebbenden en wegbeheerders	4
2.3	Beleid in andere landen	5
2.4	Varianten	5
<b>3</b>	<b>Feiten en cijfers</b>	<b>6</b>
3.1	Totstandkoming van de ontheffing	6
3.2	Aantallen	6
3.3	Geregistreerde ongevallen	7
3.4	Klachten en meldingen	7
<b>4</b>	<b>Input externe partners</b>	<b>8</b>
4.1	Enquête onder speed pedelec gebruikers	8
4.2	Politie	10
4.3	Fietsersbond (lokaal)	12
<b>5</b>	<b>Hoe verder vanaf 1 april 2022?</b>	<b>14</b>
<b>6</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>18</b>



# 1 Inleiding

De speed pedelec is een snelle elektrische fiets die wettelijk (wanneer de berijder meetrapt) snelheden tot maximaal 45 kilometer per uur kan behalen. Juridisch is de speed pedelec daarom aangemerkt als bromfiets met bijbehorende gele kentekenplaat. Op wegen met een fietspad behoort de speed pedelec sinds 1 januari 2017 op de rijbaan te rijden, tussen het autoverkeer. Dit leidde al snel tot vragen en klachten van speed pedelec gebruikers. De speed pedelec heeft weliswaar een klein model kentekenplaat, maar vertoont verder vooral uiterlijke overeenkomsten met de traditionele fiets, en niet met een bromfiets. Met 45 kilometer per uur rijden ze iets langzamer dan het autoverkeer. Meer dan de helft van de speed-pedelec berijders geeft aan op hun type speed-pedelec in de praktijk niet makkelijk 45 km/uur te halen en rijdt meestal op een lagere snelheid. Dit leidt tot onbegrip bij automobilisten. Voor de speed pedelec rijders levert het een gevoel van onveiligheid en discomfort op.

In praktijk heeft de speed-pedelec met name qua gemiddelde snelheid de meeste overeenkomsten met een snorfiets. Voor de snorfiets is eind 2019 besloten dat de rijbaan in veel delen van Rotterdam nog te gevaarlijk is om een snorfiets op toe te laten. Vooralsnog rijdt de snorfiets in Rotterdam dus op het fietspad.

De lokale overheid heeft ten aanzien van de speed-pedelec één mogelijkheid om afwijkingen op de landelijke verkeerswetgeving toe te staan en dat is de ontheffing. Deze wordt verstrekt op persoonlijke titel en geldt alleen binnen de Rotterdamse gemeentegrenzen. Met een ontheffing kan de gemeente individuele speed pedelec gebruikers toestaan om onder voorwaarden, zoals een maximumsnelheid van 30 km/uur, op het fietspad te rijden, zonder dat hiervoor aanpassingen aan wetgeving, bebording of infrastructuur nodig zijn.

De gemeente heeft de afgelopen jaren ontheffingen afgegeven aan berijders van een speed pedelec (snelle elektrische fiets) om gebruik te mogen maken van het fietspad. Deze ontheffingen zijn een proef en verlopen van rechtswege op 31 maart 2022. Voor het zo ver is moet een besluit worden genomen om de proef voort te zetten, de ontheffingen een permanent karakter te geven, de ontheffingen niet meer te verlenen en/of op een andere manier met de plaats op de weg van de speed pedelec om te gaan.

In hoofdstuk 2 van dit rapport geven we een korte terugblik op de landelijke conclusies van Tour de Force. In hoofdstuk 3 schetsen we een beeld van de belangrijkste feiten en cijfers. Hoeveel speed pedelecs en ontheffingen zijn er bijvoorbeeld nu eigenlijk in Rotterdam? In hoofdstuk 4 komt een aantal belangrijke stakeholders aan het woord, zoals de speed pedelec berijders, de politie en de Fietzersbond. In hoofdstuk 5 bundelen we al deze informatie tot een aanbeveling over hoe we de komende jaren om willen gaan met de speed pedelec op het fietspad.



## 2 Tour de Force

In maart 2021 heeft adviesbureau DTV Consultants in opdracht van Tour de Force een rapportage opgeleverd over de positie van de speed pedelec op de weg. De Tour de Force is een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. De doelstelling van Tour de Force is 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017.

Bij de totstandkoming van het landelijke rapport zijn de volgende partijen betrokken geweest: Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincies Utrecht, Noord-Brabant en Gelderland en de gemeente Rotterdam. Ook zijn de bevindingen met andere gemeenten en provincies gedeeld tijdens een Tour de Force kennissessie.

In het Tour de Force-rapport wordt ingegaan op de wensen en het gedrag van de gebruikers van de speed-pedelec, op standpunten van andere belanghebbenden (groeperingen), standpunten van wegbeheerders en wordt een overzicht gegeven van het beleid ten aanzien van de speed pedelec in andere landen. De rapportage sluit af met een overzicht van diverse varianten (waar rijdt de speed pedelec, hoe hard mag deze?) en een beoordeling van deze varianten.

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste conclusies uit het Tour de Force rapport.

### 2.1 Wensen en gedrag van speed pedelec rijders

Op basis van literatuuronderzoek dat er sprake is van 4 typen gebruikersgroepen van de speed pedelec, variërend van de fanatieke rijder die de fiets jaarrond overal voor gebruikt en stevig doortrapt, tot de relaxte rijder die met een lagere gemiddelde snelheid vooral recreatieve ritten maakt. De groepen verschillen qua gedrag op het gebied van motief, snelheid en fietsfrequentie, maar hebben ook gemeenschappelijke factoren: ongeacht de groep waarin zij vallen zijn veel gebruikers ontevreden over de verkeerswetgeving ten aanzien van de speed pedelec en vinden zij de infrastructuur onvoldoende ontwikkeld. Alle onderzoeken laten zien dat speed pedelec gebruikers een voorkeur hebben voor rijden op het fietspad en behoefte hebben aan keuzevrijheid; zelf bepalen waar zij rijden; het fietspad of de rijbaan.

### 2.2 Standpunten van belanghebbenden en wegbeheerders

Een aantal belangrijke belangenpartijen (zoals de Fietzersbond, de ANWB, BOVAG en een Facebookgroep voor speed pedelec rijders) is geïnterviewd over hun standpunten ten aanzien van de speed pedelec. Gemene deler in alle gesprekken is dat maatwerk mogelijk moet zijn, zeker bij wegen waar veel verkeer rijdt met een hoge snelheid. Keuzevrijheid is hierbij belangrijk, waarbij de speed pedelec rijder zich wel bewust moet zijn van zijn snelheid als hij voor het fietspad kiest. Op snelfietsroutes zou de speed pedelec altijd





toegestaan moeten zijn, ook wanneer bromfietsen (waar de speed pedelec juridisch gezien onder valt) verboden zijn.

Ook wegbeheerders zijn voor het Tour de Force onderzoek benaderd. Zij zijn het er in groten getale over eens dat de speed pedelec moet worden gezien als een (mobiliteits)oplossing en niet als een probleem. Over de wijze waarop de fiets zou moeten worden verankerd in wetgeving lopen de meningen echter uiteen.

## **2.3 Beleid in andere landen**

Het fenomeen speed pedelec houdt niet op bij de landsgrenzen. Daarom is het beleid van België, Duitsland en Denemarken ten aanzien van de speed pedelec bekeken. De landen blijken echter zodanig te verschillen qua inrichting van de infrastructuur en wetgeving voor (brom)fietsen dat een eenduidige oplossing nog niet is gevonden.

## **2.4 Varianten**

Wegbeheerders zien in groten getale de speed pedelec als mobiliteitsoplossing. Het optimaliseren en faciliteren van de speed-pedelec ligt dan ook meer voor de hand dan het aanscherpen van regels en handhaving (die mogelijk minder gebruik van het voertuig in de hand werkt of de groei van het gebruik belemmert).

Het Tour de Force onderzoek concludeert dat een landelijke regeling de voorkeur heeft. Het ligt echter niet voor de hand dat op korte termijn wijzigingen in de wetgeving worden doorgevoerd. Dit aangezien het Rijk/ een nieuwe Minister de conclusies nog moet omarmen en aanpassing van de wetgeving jaren kan duren.

De gewenste keuzevrijheid om binnen de bebouwde kom ook gebruik te mogen maken van het fietspad kan, zo lang nog geen sprake is van eenduidige landelijke wetgeving, ook worden bereikt door persoonlijke ontheffingen uit te geven voor het (onder voorwaarden) gebruiken van het fietspad.



## 3 Feiten en cijfers

In dit hoofdstuk gaan we specifieker in op de Rotterdamse situatie. Wie gebruiken in Rotterdam de speed pedelec? Met hoeveel zijn zij? Wordt de Rotterdamse ontheffing veel aangevraagd?

### 3.1 Totstandkoming van de ontheffing

In oktober 2017 zijn de raadsvragen "Sneltrappert toegestaan" beantwoord. In deze beantwoording is aangegeven dat de speed pedelec wordt gezien als een mobiliteitsoplossing die kan bijdragen aan de bereikbaarheid van de stad en de regio en dat het om verkeersveiligheidsredenen wenselijk is om de speed pedelec toe te laten op het fietspad.

In oktober 2019 is door de wethouder een toezegging gedaan om de mogelijkheden te bekijken voor het verlenen van ontheffingen om speed pedelecs onder voorwaarden, zoals een maximumsnelheid van 30 km/uur, toe te laten op het fietspad. Dit ontheffingenmodel is ingegaan in maart 2020 voor de duur van twee jaar. Op 31 maart 2022 verlopen alle verleende ontheffingen van rechtswege. Voor die tijd wordt onderzocht of het ontheffingenmodel nog steeds geschikt is en of en hoe het na maart 2022 kan of moet worden voortgezet. Dit rapport biedt daarvoor de basis.

### 3.2 Aantallen

In 2020 (toen de ontheffing vanaf april werd afgegeven, dus nog negen maanden) is een klein aantal van 200 ontheffingen afgegeven. In de eerste negen maanden van 2021 is het aantal verder opgelopen tot 275.

In Rotterdam zijn door de RDW 384 bezitters van een speed-pedelec geregistreerd. Van de ontheffinghouders is ongeveer 1 op de 5 een Rotterdammer. Hieruit blijkt dat een groot deel van de Rotterdammers die een speed-pedelec bezitten geen ontheffing hebben om op het fietspad te rijden. In de praktijk gebeurt dit overigens wel, daarover meer in hoofdstuk 4.

Gegevens over het werkelijke gebruik van de ontheffing zijn niet of nauwelijks beschikbaar. De houder moet de ontheffing kunnen tonen wanneer gebruik wordt gemaakt van de ontheffingsvoorwaarden, maar verder is er geen zicht op. Ongeveer 7% van de speed-pedelec berijders is in de afgelopen 1,5 jaar door de politie weleens gecontroleerd op het (bij zich) hebben van een ontheffing voor rijden op het fietspad.

Rotterdam voert jaarlijks de Omnibus enquête uit, waarin een grote groep inwoners tussen de 16 en 85 jaar wordt bevraagd over allerlei onderwerpen. In 2021 is ook gevraagd naar fietsbezit en het gebruik van elektrische vervoermiddelen. De speed pedelec gebruikers vormen binnen de respondenten echter nog een zeer kleine groep; minder dan 1%.



### 3.3 Geregistreerde ongevallen

Er zijn geen geregistreerde ongevallen met speed-pedelects bekend omdat de speed pedelec (nog) geen aparte categorie binnen de ongevalsregistratie vormt. Het is daarom niet onomstotelijk vast te stellen of een speed pedelec bij een ongeval betrokken is geweest. Juridisch is de speed pedelec een bromfiets, maar het is ook aannemelijk dat deze als fiets wordt geregistreerd bij een ongevalsonderzoek.

Omdat de speed pedelec als bromfiets wordt gezien en derhalve onder de kentekenplicht valt, moeten eigenaren/gebruikers hun voertuig ook verzekeren. Mede gelet op de privacywetgeving is het echter nog niet mogelijk gebleken om specifieke gegevens van verzekeraars te verkrijgen over ongevallen met speed pedelecs.

### 3.4 Klachten en meldingen

Wekelijks komen bij de gemeente Rotterdam tientallen klachten binnen over uiteenlopende verkeersgerelateerde onderwerpen. Binnen deze meldingen is eenvoudig te zoeken op onderwerp. Ieder onderwerp heeft een inhoudelijk behandelaar die fungeert als eerste aanspreekpunt.

Er wordt niet geklaagd bij de gemeente over de speed-pedelec, wat bijvoorbeeld wel veelvuldig gebeurt over snorfietsen of voertuigen van bezorgdiensten.





## 4 Input externe partners

Om praktijkervaringen met de speed pedelec en diens plaats op de weg te verzamelen, zijn we in gesprek gegaan met de berijders van de snelle fiets, met de politie en met de Rotterdamse afdeling van de fietsersbond.

### 4.1 Enquête onder speed pedelec gebruikers

Om de meningen en ervaringen van ontheffinghouders te peilen, is bij afgifte van de ontheffing gevraagd of men deel wil nemen aan een evaluatie. In het kader van deze evaluatie is halverwege (in 2020) en richting het eind van de geldigheidsduur van de ontheffing (najaar 2021) een enquête verspreid. De respons op de enquête is goed (kwalitatief en kwantitatief). Dit geldt zowel voor de bestaande als nieuwe ontheffinghouders. De speed pedelec rijders zijn over het algemeen bijzonder geëngageerd ten aanzien van hun speed pedelec gebruik en willen meedenken hoe speed pedelec gebruik geoptimaliseerd kan worden. Dit was ook in 2020 het geval. De deelnemers zijn bevraagd over enkele persoonskenmerken, over eigenschappen van hun speed pedelec, de gebruiksfrequentie, snelheid, plaats op de weg en een kwalitatieve beoordeling van hun ervaringen op de weg. Ook is gevraagd of men wel eens gecontroleerd is op het gebruik van de ontheffing en of men vindt dat in 2022 de ontheffing moet kunnen worden verlengd.

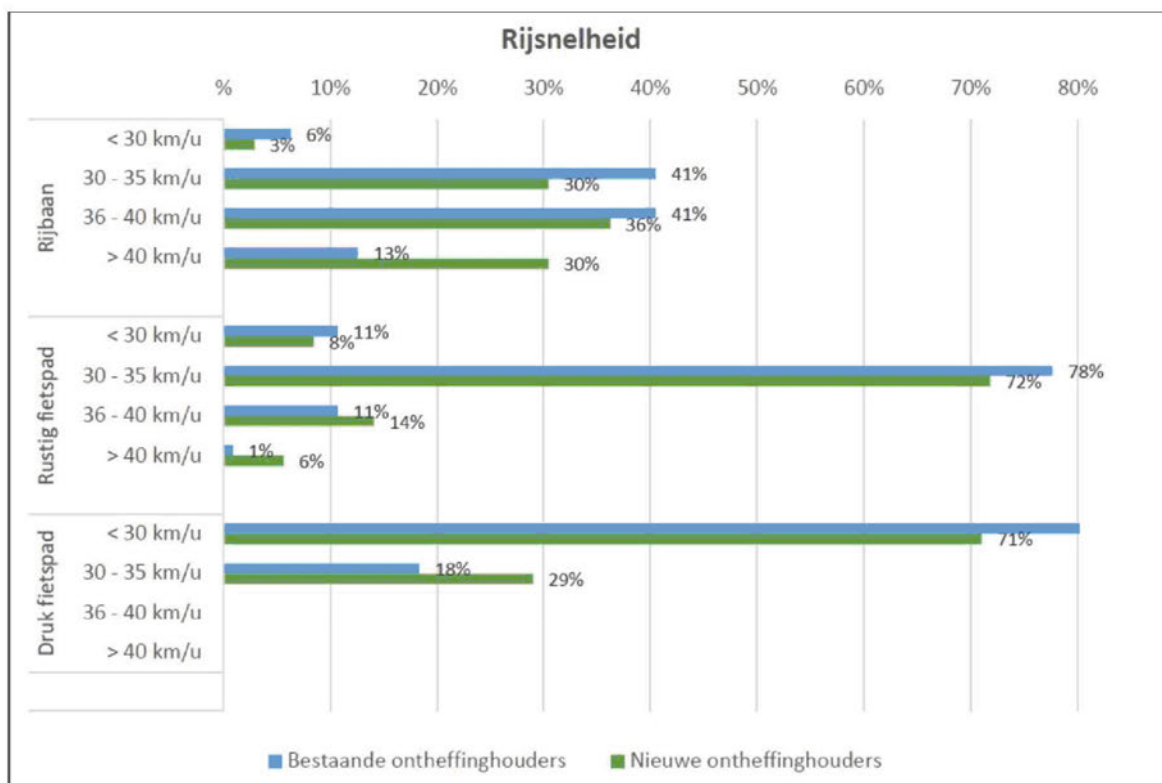
In 2021 hebben in totaal 182 speed pedelec rijders de enquête ingevuld. Op 260 verzonden enquêtes betekent dit een mooi responspercentage van 70%. 111 van deze respondenten hadden een jaar eerder ook al meegewerkt aan een tussentijdse evaluatie. In 2020 heeft 82% van de uitgenodigde ontheffingshouders meegewerkt aan de enquête.

Van de 182 respondenten wonen er 40 in de gemeente Rotterdam. De rest komt uit de (wijde) regio: van Numansdorp tot Ridderkerk, van Dordrecht tot Den Haag en enkele uitschieters nog verder in het land.

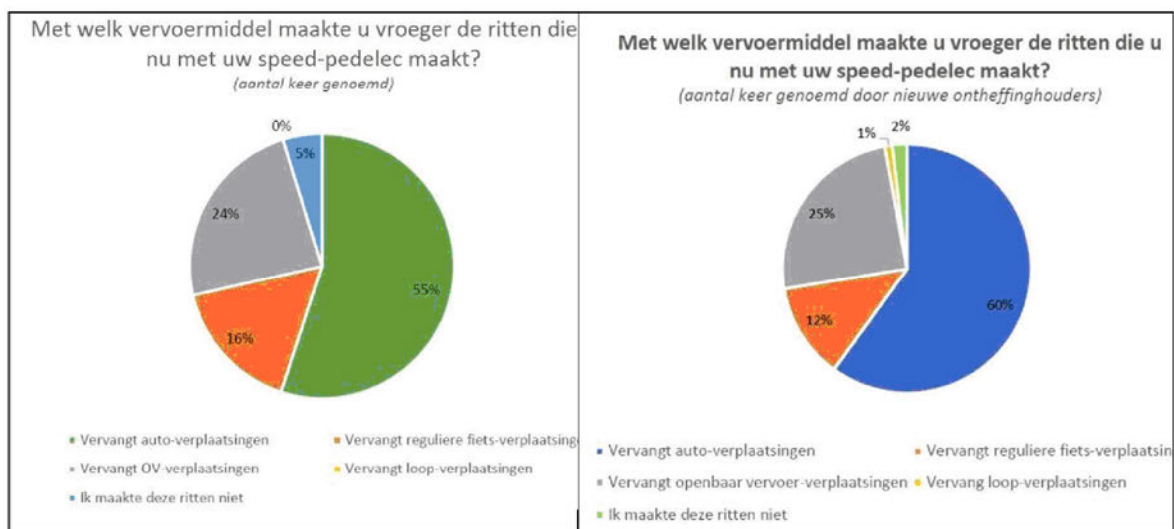
Als we kijken naar leeftijd zijn de meeste speed pedelec rijders tussen de 36 en 55 jaar oud. Jongeren (18-) en senioren (65+) komen we niet of nauwelijks in de respons tegen. De meeste respondenten (80%) zijn een man. Dit beeld wijkt niet af van 2020.

Omdat in 2020 ook een tussentijdse evaluatie is gehouden, zijn enkele trends waarneembaar. Zo zien we dat in 2021 ten opzichte van het jaar ervoor het vermogen van de accu's, de actieradius en de mate waarin respondenten aangeven de maximumsnelheid van 45 km/uur te kunnen behalen, is toegenomen, maar nog altijd geeft ruim 1 op de 3 berijders aan de theoretische topsnelheid niet gemakkelijk te halen.

Van de respondenten zegt ongeveer 30% harder dan 40 km/uur op de rijbaan te rijden, ongeveer 40% rijdt tussen de 36 en 40 km/uur en 40% rijdt 35 km/uur op langzamer op de rijbaan. Ook het drukke autoverkeer is voor meer dan 90% van de speed-pedelec berijders reden om liever op het fietspad dan op de rijbaan te rijden. Op het fietspad zien we een duidelijke afname van de snelheid die speed pedelec berijders zeggen aan te houden, zeker wanneer het fietspad druk is.



Interessant is ook de mate waarin de speed pedelec ritten met andere vervoerwijzen heeft overgenomen. Maar liefst 60% van de respondenten geeft aan dat dit autoritten waren. Een kwart komt uit het OV en het restant bestaat grotendeels uit 'gewone' fietsritten.



50% tot 60% van de verplaatsingen zijn woon-werk verplaatsingen of verplaatsingen tijdens het werk. Ten opzichte van 2020 is het aantal niet-werkgerelateerde verplaatsingen wel wat toegenomen, van 35% naar 41%.





De gebruiksfrequentie van de speed pedelec (in aantal dagen per week) neemt in lichte mate af naarmate de leeftijd van de berijder toeneemt. Onder de grootste leeftijdsgroep (36-55) rijdt ongeveer zes op de tien berijders maximaal 3 dagen per week op zijn speed pedelec. Wel is duidelijk zichtbaar dat mannen hun speed pedelec vaker gebruiken dan vrouwen.

Als we vragen naar de positie op de rijbaan, dan valt op dat ongeveer de helft van de respondenten al geregeld op het fietspad reed voor zij een ontheffing hadden. Voor veel berijders voelde het fietspad kennelijk als de logische keuze. Nadat men de ontheffing heeft ontvangen rijdt de overgrote meerderheid (85%) altijd of merendeels op het fietspad. Dit percentage is behoorlijk toegenomen ten opzichte van de 2020-enquête, wellicht was er in het begin toch sprake van enige gewenning.

De respondenten van de enquête onder ontheffinghouders speed-pedelec zijn erg tevreden en gehecht aan de hun ontheffing. Vrijwel iedereen wil deze houden vanaf 1 april 2022.

## 4.2 Politie

In 2017, 2019 en in november 2021 hebben overleggen met de Rotterdamse verkeerspolitie plaatsgevonden.

In deze gesprekken heeft de Rotterdamse verkeerspolitie steeds aangegeven te kijken naar de wettelijke status van het voertuig, waarbij de speed-pedelec als bromfiets zijnde op de meeste plekken in Rotterdam een andere plek op de weg heeft dan de snorfiets. Bromfietsen moeten meestal op de rijbaan rijden en snorfietsen op het fietspad. Alleen op een beperkt aantal bromfietspaden mag de speed-pedelec op het fietspad rijden. De politie was het op hoofdlijnen eens met onze inhoudelijke verkeersveiligheidsanalyse, maar de uitkomst van deze analyse – de speed-pedelec berijder onder voorwaarden van o.a. een maximumsnelheid van 30 km/uur op het fietspad toelaten – botst met het handhavingsaspect.

In 2019 zijn vijf mogelijke oplossingen besproken met de politie.

- *Bromfiets terug naar het fietspad:* Dat is zowel voor de gemeente Rotterdam als voor de politie ongewenst.
- *Niets doen en dus gedogen óf beboeten speed-pedelec gebruikers op het fietspad.* Ook dat is zowel voor de gemeente Rotterdam als voor de politie ongewenst.
- *Bij alle fietspaden onder het G11-verkeersbord een onderbord ophangen met de tekst 'speed-pedelec toegestaan'.* Deze oplossing kost tussen de € 200.000 en € 300.000 waarvoor op dit moment het budget nog niet geregeld is. Verder is deze oplossing niet juridisch sluitend, maar wordt vanuit het Ministerie wel 'gedoogd'. Er moet een verkeersbesluit genomen worden. Ook wordt de maximumsnelheid op het fietspad met deze oplossing niet geregeld (hetgeen in theorie betekent dat iemand op het fietspad 45 km/uur kan én mag fietsen). De provincie Gelderland past deze oplossing op beperkte schaal toe langs provinciale wegen die door kernen lopen. De politie is geen voorstander van deze oplossing i.v.m. de handhaving.
- *Aan de komgrenzen borden langs het fietspad plaatsen 'speed-pedelec welkom'.* Deze optie heeft juridisch geen status, kost minder geld, maar zal i.v.m. handhaving niet door de politie gedragen worden.





- *Ontheffing voor speed-pedelec gebruikers om op het fietspad te mogen fietsen.*  
De ontheffing moet de gebruiker van de speed-pedelec zelf aanvragen (bewustwording). Het is een oplossing die hoogstwaarschijnlijk juridisch dicht is en waarbij de maximumsnelheid (25 of 30 km/uur) in de voorschriften te regelen is. We kunnen in de voorwaarden opnemen dat men meedoet aan een gebruikersonderzoek (iets dat het Ministerie graag wil in het kader van de discussie over het maatwerk voor speed-pedelegs). Het opzetten van een ontheffingssysteem en het verlenen van ontheffingen kost waarschijnlijk maximaal € 50.000,-. Van alle vijf de opties vond de politie dit de "minst kwade" oplossing. Zeker als met een maximumsnelheid voor speed-pedelegs gewerkt wordt.

Mede op basis van deze overleggen met de politie is het voor speed-pedelec berijders sinds 1 april 2020 mogelijk om met een ontheffing met een maximale snelheid van 30 km/uur op Rotterdamse fietspaden te rijden.

Sinds de invoering van de ontheffing hebben bij de Rotterdamse verkeerspolitie enkele personele wijzigingen plaatsgevonden. In overleg met de gemeente anno november 2021 komt zij terug op de wettelijke status van het voertuig – waarbij de speed-pedelec als bromfiets zijnde op de meeste plekken in Rotterdam een andere plek op de weg heeft dan de snorfiets – bepalend is. Bromfietsen (en dus ook speed-pedelegs) moeten meestal op de rijbaan rijden en snorfietsen op het fietspad. Alleen op een beperkt aantal bromfietspaden moet de speed-pedelec op het fietspad rijden.

Sinds de speed-pedelec onder voorwaarden met een ontheffing op het fietspad mag rijden, krijgt de Rotterdamse verkeerspolitie signalen van overlast, schrikreacties van fietsers en toegenomen onveiligheid op het fietspad. Bij de politie bestaat ook het beeld dat iedere speed-pedelec met gemak 45 km/uur gaat (ondanks dat de enquête onder gebruikers van de speed-pedelec een ander beeld geeft) en dat een deel van de speed-pedelegs ook opgevoerd is.

Ongevallen met speed-pedelegs zijn echter niet geregistreerd. Dit kan mede komen door de wijze van registreren van ongevallen waarbij de speed-pedelec geen aparte categorie is.

Verder geldt dat de ontheffingsvoorwaarde van een maximumsnelheid van 30 km/uur op het fietspad niet of nauwelijks te handhaven is en dat er daarom in de praktijk ook geen controles op worden uitgevoerd.

Wel kan een agent op straat controleren of een speed-pedelec gebruiker daadwerkelijk een ontheffing heeft. Resultaten van dergelijke controles zijn bij de Rotterdamse politie echter niet bekend. Uit de enquêteresultaten weten we dat 7% van de respondenten speed-pedelec berijders aangeeft weleens op de ontheffing gecontroleerd te zijn.

Verder wijst de politie op de volledige aansprakelijkheid voor de berijder van een speed-pedelec bij een ongeval op het fietspad. Dit aangezien de gereden snelheid van de speed-pedelec (maximaal 30 km/uur) achteraf door een agent niet te controleren is.

Binnen de voorwaarden van de ontheffingen kan de politie specifieke overlast gevende speed-pedelec berijders bij de gemeente melden, met daarbij het advies om hun ontheffing



in te trekken. Hier is in de afgelopen periode geen gebruik van gemaakt. Dit kan ook mede komen door de beperkte capaciteit van de politie om op het fietspad overlast aan te pakken. De capaciteit die wel beschikbaar is gaat naar onderwerpen als de snorfiets (snelheid en opgevoerde voertuigen), de bromfiets (plek op de weg en opgevoerde voertuigen) en overtredingen van fietsers (zonder licht rijden, door rood fietsen, gebruik telefoons en tegen de richting in fietsen, etc.).

Ingegeven door de wettelijke status van de speed-pedelec als bromfiets, de onmogelijkheden tot handhaving 30 km/uur op het fietspad, de aansprakelijkheid bij ongevallen en signalen van overlast, schrikreacties van fietsers en toegenomen onveiligheid op het fietspad, adviseert de Rotterdamse verkeerspolitie negatief over het verlengen van de situatie waarbij speed-pedelec berijders onder voorwaarden op het fietspad mogen rijden.

### 4.3 Fietzersbond (lokaal)

De speed pedelec maakt onderdeel uit van de fietsfamilie van de Fietzersbond. Alhoewel vanwege de snelheid er risico's voor overige fietsers aan deze fiets zitten, willen we als Fietzersbond ook opkomen voor de belangen van deze speed pedelec fietsers. De speed pedelec is namelijk met name voor woon-werk verkeer een prachtig alternatief voor de auto en het OV. Wanneer meer mensen overstappen van auto naar fiets (inclusief speed pedelecs) kan het ruimtebeslag door de auto in de stad verminderen. Die ruimte kunnen we gebruiken voor bredere fietspaden of mogelijk zelfs 'snelle' fietspaden.

In de basis heeft de Fietzersbond vanwege de snelheid het standpunt dat de speed pedelec binnen de bebouwde kom op de rijbaan rijdt. Voor fietsers op de speed pedelec leidt dat op veel plaatsen in Rotterdam, en zeker bij verkeersintensieve punten, echter tot onveilige situaties. Automobilisten verwachten geen fietser op de rijbaan (en proberen ze soms zelfs actief van de rijbaan te wijzen), fietsers op de speed pedelec bereiken niet eens de maximale snelheid van 45 km/uur rijden en er zijn nog niet zoveel speed pedelec fietsers op de weg. Daarom hebben we bij het invoeren van de ontheffing in het overleg met de afdeling Mobiliteit van de gemeente Rotterdam steeds aangegeven dat wij het een goed initiatief vinden om onder voorwaarde van een aangevraagde ontheffing én een maximumsnelheid van 30 km/uur de speed pedelec in de stad op het fietspad toe te laten.

De ervaringen van de Fietzersbond met deze ontheffing zijn tot nu toe positief. Sinds de invoering van de ontheffing zijn er bij de Fietzersbond geen klachten vanuit leden of andere fietsers ontvangen over dit onderwerp. Een rol speelt daarbij mogelijk dat het aantal speed pedelec fietsers gering is ten opzichte van het aantal blauwe en gele kentekens met verbrandingsmotor. Op social media heeft de Fietzersbond vanuit speed pedelec fietsers juist positieve reacties gezien over de aanpak van Rotterdam. Verder geven de leden van het bestuur van de Rotterdamse Fietzersbond de volgende persoonlijke observatie mee: wij fietsen zelf veel in de stad en onze persoonlijke observatie is dat de speed pedelec fietsers zich aan de snelheid houden en ook hun snelheid nog verder naar beneden brengen wanneer de situatie (bijvoorbeeld bij ouderen of kinderen) daarom vraagt.

Vanwege voorgaande staat de Rotterdamse afdeling van de Fietzersbond daarom positief tegenover de verlenging van de ontheffing. Wel blijft de Fietzersbond alert op de veiligheidsaspecten en zullen ook aangeven wanneer we situaties in de stad tegenkomen

Datum	Pagina
3 december 2021	12 van 18





waar het wél tot knelpunten leidt. Verder ziet de Fietzersbond het gedrag van alle verkeersdeelnemers we als belangrijk onderdeel van veilig deelname aan het verkeer: speed pedelec fietsers (en wielrenners) ten opzichte van tragere fietsers – met name ouderen en kinderen –, maar ook fietsers ten opzichte van voetgangers.





## 5 Hoe verder vanaf 1 april 2022?

### Beleidsmatig standpunt

De gemeente Rotterdam ziet de speed-pedelec als een mobiliteitsoplossing die kansen biedt om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Lokaal beleid moet stimulerend werken en niet leiden tot vermindering van gebruik van speed-pedelecs, tenzij de verkeersveiligheid hierdoor te ernstig in het geding komt.

### Conclusies op basis van onderzoeksresultaten

Op basis van de onderzoeksresultaten worden de onderstaande conclusies getrokken.

#### De speed-pedelec is een mobiliteitsoplossing voor de regionale bereikbaarheid

60% van de respondenten geeft aan dat de speed-pedelec autoritten vervangt en 25% vervangt het OV-verplaatsingen. Daarnaast komt ongeveer 4 op de 5 ontheffinghouders van buiten Rotterdam.

#### Het aantal speed-pedelec gebruikers is nog klein

Enkele honderden speed pedelecs in een stad als Rotterdam betekenen dat de snelle fiets een klein deel uitmaakt van al wat er op het fietspad rondrijdt. Ter vergelijking; in Rotterdam staan 13.000 bromfietsen en 27.000 snorfietsen op kenteken. Voor fietsen geldt geen kentekenplicht, maar uit onderzoek van BOVAG/RAI (2018) is gebleken dat de gemiddelde Nederlander 1,3 fiets bezit. In Rotterdam gaat het dan over honderdduizenden fietsen.

#### Niet alle berijders van een speed-pedelec hebben een ontheffing

In Rotterdam zijn door de RDW 384 kentekens van een speed-pedelec geregistreerd. Uit de enquête weten we dat 4 op de 5 ontheffinghouders van buiten de stad komt. Hieruit blijkt dat een groot deel van de Rotterdammers die een speed-pedelec bezitten geen ontheffing hebben om op het fietspad te rijden. In de praktijk gebeurt dit meestal wel. Dit kan ook komen omdat een groep speed-pedelec berijders (onbekend hoe groot deze groep is) hun kentekenplaat en soms achteruitkijkspiegel van het voertuig hebben verwijderd omdat ze niet op de rijbaan willen fietsen. Zonder kenteken en spiegel is de speed pedelec bijna niet meer te onderscheiden van een gewone elektrische fiets. De gemeente kan nog meer inzetten op informeren over het juiste gebruik van de ontheffing en de fiets (kenteken is verplicht, etc.).

#### De ontheffinghouders speed-pedelec willen graag dat de ontheffing verlengd wordt

De respondenten van de enquête onder ontheffinghouders speed-pedelec zijn erg tevreden en gehecht aan de hun ontheffing. Vrijwel iedereen wil deze houden vanaf 1 april 2022.

#### De verkeersonveiligheid op de rijbaan wordt vergroot door de speed-pedelec

De speed-pedelec krijgt in de loop der jaren een steeds krachtiger accu waardoor makkelijker hoge snelheden worden gehaald. Voor een veilige menging op de rijbaan is een snelheid die overeenkomt met de gereden autosnelheid een voorwaarde. Uit de enquête blijkt dat 60% van de berijders makkelijk een snelheid van 45 km/uur kan behalen, maar 40% haalt deze theoretische topsnelheid niet. Van de respondenten zegt ongeveer 30% in de praktijk harder dan 40 km/uur op de rijbaan te rijden, ongeveer 40% rijdt tussen de 36 en 40 km/uur en 40% rijdt 35 km/uur op langzamer op de rijbaan.



Daarnaast weten we dat door het overige verkeer op veel 50 km/uur wegen harder gereden wordt dan de toegestane 50 km/uur. Ook is er een groot massaverschil tussen de lichte speed-pedelec en zwaardere voertuigen zoals auto's, bussen en vrachtverkeer waardoor de impact van een ongeval ernstiger is.

Berijders van de speed-pedelec bevestigen dit beeld. De veiligheid op de rijbaan krijgt een zware onvoldoende (minder dan een 3) en de veiligheid op het fietspad een 8,5. Ook het drukke autoverkeer is voor meer dan 90% van de speed-pedelec berijders reden om liever op het fietspad dan op de rijbaan te rijden.

Daarnaast is fietsen op de rijbaan gevaarlijk in het uitzonderlijke geval dat de accu van een speed-pedelec leeg is geraakt en men op spierkracht door moet fietsen.

#### De verkeersonveiligheid op het fietspad neemt toe door de speed-pedelec

De onveiligheid op het fietspad neemt door het toestaan van de speed-pedelec toe. Er is extra drukte op het fietspad, de snelheidsverschillen op het fietspad nemen toe en niet alle speed-pedelec berijders houden zich netjes aan de snelheid van 30 km/uur (hetgeen een ontheffingsvoorwaarde is). Het massaverschil tussen gebruikers op het fietspad wordt echter minder vergroot dan dat op de rijbaan gebeurt.

De Rotterdamse verkeerspolitie krijgt signalen van overlast, schrikreacties van fietsers en toegenomen onveiligheid op het fietspad. Ongevallen met speed-pedelecs zijn echter niet geregistreerd. Dit kan mede komen door de wijze van registreren van ongevallen waarbij de speed-pedelec geen aparte categorie is. Bij de gemeente en bij de Fietzersbond zijn echter geen klachten binnengekomen over het gedrag of het op de rijbaan rijden van speed-pedelec berijders. Dit kan mede komen doordat er nog maar een beperkt aantal speed-pedelecs op de Rotterdamse fietspaden rijdt in vergelijking tot normale fietsers, racefietsers, e-bikes, snorfietsen en bromfietsen.

Verder wijst de politie op de volledige aansprakelijkheid voor de berijder van een speed-pedelec bij een ongeval op het fietspad. Dit aangezien de gereden snelheid van de speed-pedelec (maximaal 30 km/uur) achteraf door een agent niet te controleren is.

Ten slotte is het fietspad de enige plek waar een speed-pedelec berijder samen kan fietsen met andere fietsers zoals schoolgaande kinderen of collega woon-werk fietser die een kortere afstand aflegt. Uit onderzoek blijkt overigens dat dit in de praktijk niet zo vaak gebeurt maar wel degelijk voorkomt.

#### De verkeersonveiligheid op de rijbaan is een groter risico dan de toegenomen onveiligheid op het fietspad

Een van de principes van Duurzaam Veilig, het gedachtengoed waarmee we in Nederland ons verkeerssysteem ontwerpen, is eenheid in snelheid, richting en massa. Op de rijbaan is vooral het verschil in massa enorm. Een speed pedelec met berijder weegt rond de 100 kilo, een kleine auto weegt al 1.000 kilo en een vrachtwagen meer dan 10.000.

#### **Conclusies externe partners**

De houding en het advies van de politie ten aanzien van de speed pedelec komt niet overeen met hoe de Fietzersbond de situatie op het fietspad beleeft. Ingegeven door de wettelijke status van de speed-pedelec als bromfiets, de onmogelijkheden tot handhaving 30 km/uur op het fietspad, de aansprakelijkheid bij ongevallen en signalen van overlast, schrikreacties

Datum  
3 december 2021

Pagina  
15 van  
18





van fietsers en toegenomen onveiligheid op het fietspad, adviseert de Rotterdamse verkeerspolitie negatief over het verlengen van de situatie waarbij speed-pedelec berijders onder voorwaarden op het fietspad mogen rijden. De Fietsersbond herkent deze signalen echter niet en adviseert positief.

**Ambtelijk advies: onder voorwaarden verlengen periode van werken met keuzevrijheid voor de berijder van de speed-pedelec met betrekking tot de plek op de weg**

De gemeente Rotterdam ziet de speed-pedelec als een mobiliteitsoplossing die kansen biedt om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Lokaal beleid moet stimulerend werken en niet leiden tot vermindering van gebruik van speed-pedelects, tenzij de verkeersveiligheid hierdoor te ernstig in het geding komt.

Uit het evaluatierapport blijkt dat er negatieve consequenties voor de verkeersveiligheid op het fietspad te zijn. Dat is o.a. de reden dat de politie negatief adviseert. De Fietsersbond afdeling Rotterdam ziet echter nauwelijks toegenomen onveiligheid op het fietspad en wijst juist op het aanpassend vermogen van de speed-pedelec berijder. Daarnaast zijn de negatieve consequenties voor de verkeersveiligheid van verplicht rijden op de rijbaan erg groot, naar onze inschatting zelfs groter dan op het fietspad. Tenslotte leidt het verplicht rijden op de rijbaan tot een ontmoedigend effect voor gebruik terwijl de speed-pedelec juist een bewezen mobiliteitsoplossing is.

Ook uit een landelijk rapport van de Tour de Force – geschreven door een onafhankelijk adviesbureau – adviseert om de berijder van de speed-pedelec keuzevrijheid voor de plek op de weg te geven. Op de korte termijn kan dit via ontheffingen voor rijden op het fietspad onder voorwaarden van gedragsregels waaronder een maximumsnelheid. Voor de (middel)lange termijn is het wenselijk dat het Rijk de wetgeving voor de speed-pedelec aanpast. Het ligt echter niet voor de hand dat op korte termijn wijzigingen in de wetgeving worden doorgevoerd.

Wel kunnen er enkele ‘game changers’ zijn die leiden tot aanpassing van het standpunt met betrekking tot de plek op de weg van de speed-pedelec in Rotterdam. Daarbij gaat het om zaken als:

- Het aantal speed-pedelec gebruikers groeit harder dan voorzien en gaat een substantieel aandeel in het aantal voertuigen op het fietspad krijgen
- Niet alle speed-pedelec kunnen even makkelijk 45 km/uur. Dat is mede afhankelijk van het vermogen van de accu. De accu's van de speed-pedelects worden steeds beter en op termijn ook betaalbaarder
- Het aantal klachten en meldingen over onveiligheid op het fietspad door speed-pedelec gebruikers enorm gaat toenemen
- Het aantal ongevallen met speed-pedelec inzichtelijk wordt gemaakt en hieruit blijkt dat het aantal ongevallen alarmerend is
- Rotterdam wil dat op veel meer stadswegen 30 km/uur de norm wordt. Deze ontwikkeling kan ervoor zorgen dat de ontheffing op die wegen overbodig wordt. Bij 30 km/u past de speed pedelec immers prima tussen het gemotoriseerde verkeer. Op de grote (regionale) doorstroommassen blijft 50 overigens de norm, en gezien de geografische spreiding van de gebruikers zijn dat routes waar speed pedelec berijders veel gebruik van maken.





Daarnaast wordt aanbevolen om het bereik van de ontheffingen onder Rotterdamse speed-pedelec rijders te vergroten. Dit kan bijvoorbeeld door via de RDW-adresgegevens te achterhalen en alle Rotterdamse eigenaren van speed-pedelecs een brief te sturen. Bij de invoering van de maatregel *bromfiets naar de rijbaan* is dit ook gebeurd.



## 6 Bijlagen

- SOAB factsheets enquêtes 2020 en 2021
- Rapport Tour de Force

# Enquêteonderzoek Speed Pedelecs Rotterdam 2020

Factsheet Totaal (metingen mei/juni en december)



<i>datum</i>	Maart 2021
<i>kenmerk</i>	75761
<i>opsteller</i>	5.1.2e
	5.1.2e @soab.nl)



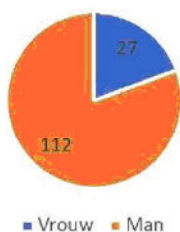
## 1. Respons

Aantal verzonden enquêtes: 169

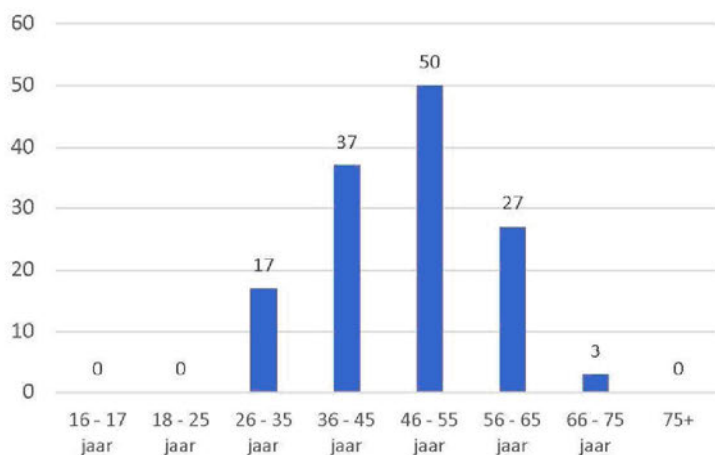
Aantal ingevulde enquêtes: 139

Responspercentage: 82%

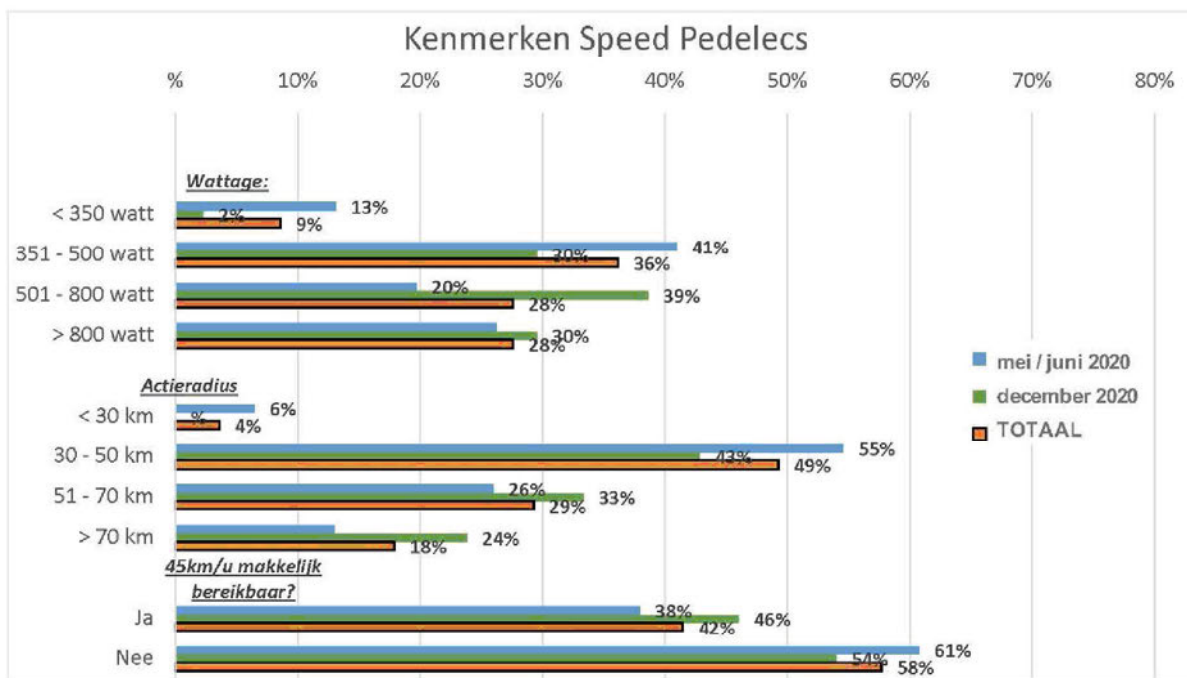
Deelnemers aan de enquête zijn:



Leeftijd respondenten

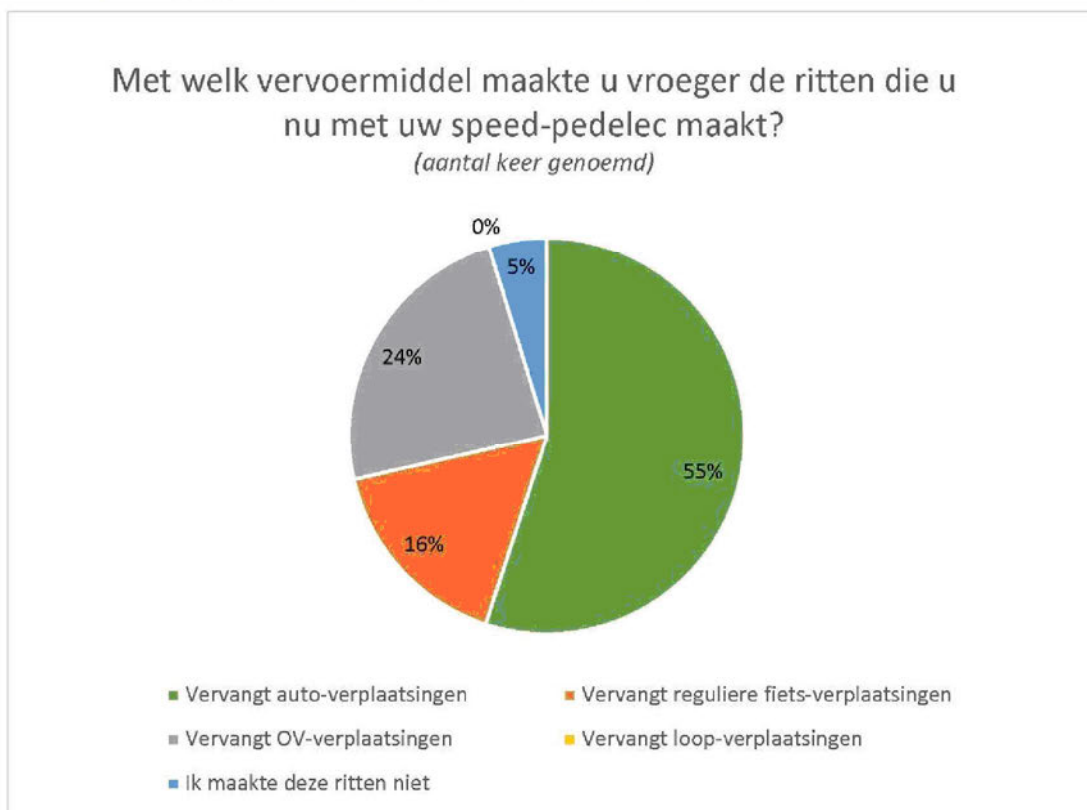


## 2. Kenmerken Speed Pedelecs



Er heeft in 2020 op twee momenten een onderzoek plaats gevonden: In mei/juni en in december. Er lijkt een trend waarneembaar waarbij de accu's van de speed pedelecs een steeds groter vermogen krijgen. Dit uit zich in een hoger wattage, grotere actieradius en het steeds gemakkelijker bereiken van de maximum snelheid van 45 km/uur.

### 3. Vervanging voor welk ander vervoermiddel?



In ruim de helft van de gevallen vormt de speed pedelec een vervanging voor autoritten en in bijna een kwart voor een OV-rit. Dit geldt zowel voor:

- Respondenten die 0-3 dagen of 4 dagen of meer de speed pedelec gebruiken;
- Respondenten die  $\leq 45$  jaar of  $> 45$  jaar zijn;
- Vrouwen en mannen;
- Beide onderzoeksmomenten (mei/juni en december)

### 4. Gebruik speed pedelec

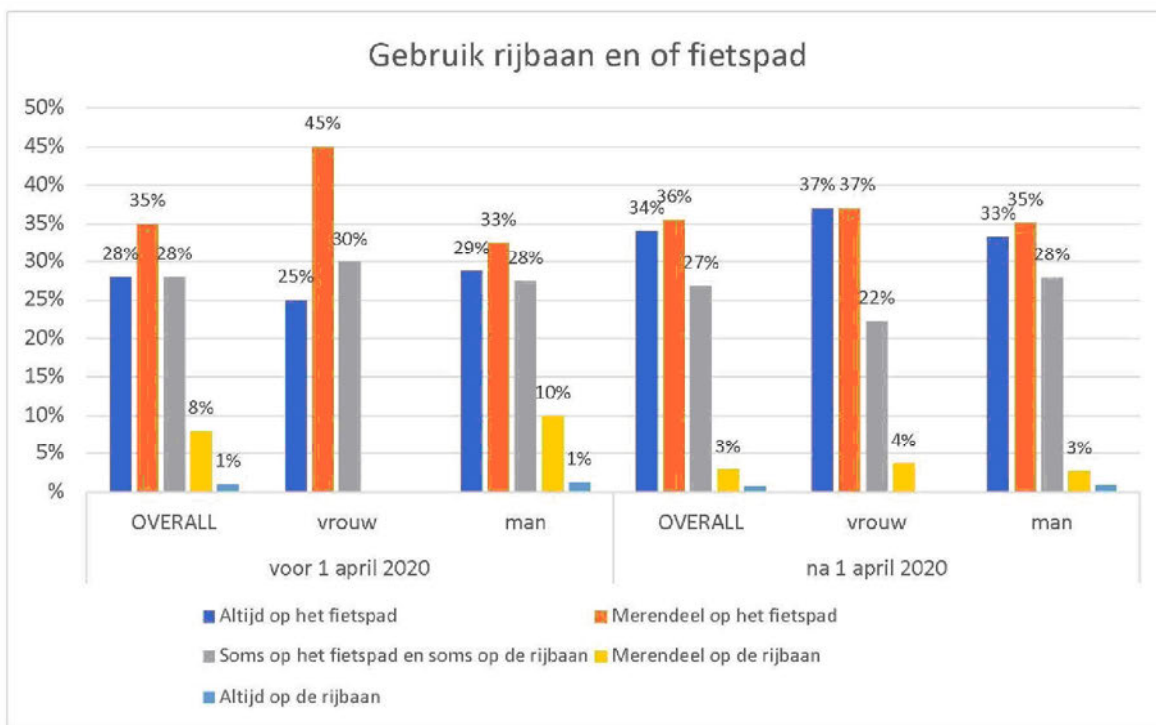
Wie rijden op een speed pedelec?

	Leeftijd				Vrouw of man			
	$\leq 45$ jaar		46 jaar en		Totaal		Totaal	
Speed Pedelec: 0 - 3 dagen	21	53,8%	34	55,7%	55	55,0%	17	85,0%
gebruik aantal 4 dagen of meer	18	46,2%	27	44,3%	45	45,0%	3	15,0%
dagen/week (voor corona)							42	52,5%
Totaal	39	100%	61	100%	100	100%	20	100%
							80	100%
							100	100%

Naar leeftijd is er geen echt onderscheid in het gebruik per week te constateren.

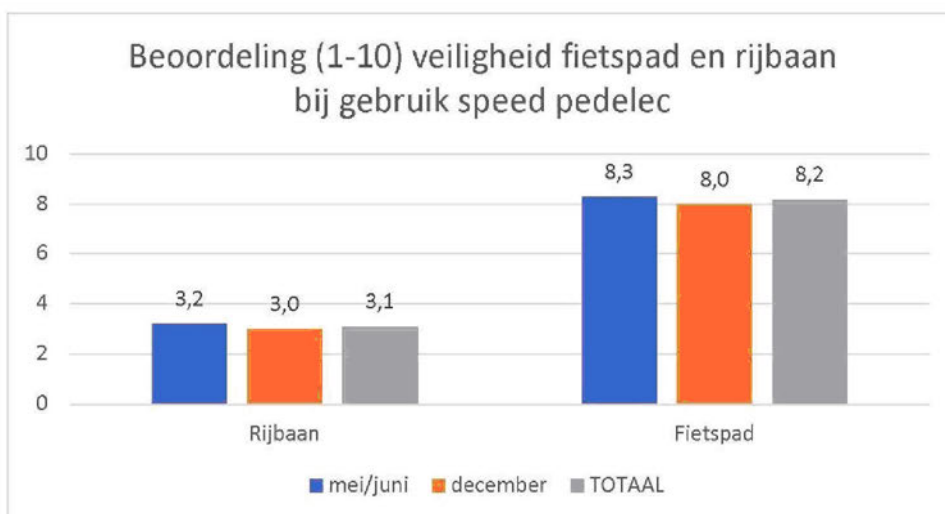
Daarentegen maakten mannen vaker per week gebruik van hun speed pedelec dan vrouwen.

## De rijbaan of het fietspad?



Het merendeel van de respondenten gebruikt voor het grootste deel het fietspad wanneer men op zijn/haar speed pedelec rijdt:

- Zowel voor als na de corona-periode
- Zowel vrouwen als mannen
- In beide meetmomenten

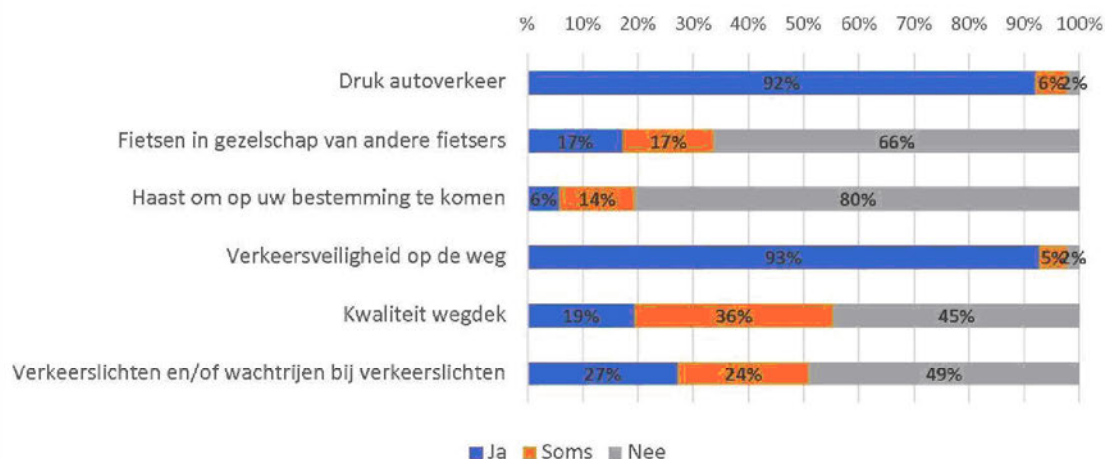


De respondenten voelen zich gemiddeld genomen niet veilig op de rijbaan. Hierbij bestaat er geen relevant onderscheid tussen gebruiksfrequentie per week, leeftijd of dat men vrouw of man is.

De cijfers voor beide meetmomenten liggen binnen dezelfde range.



## Welke omstandigheden zorgen ervoor dat u liever op het fietspad dan op de rijbaan rijdt?

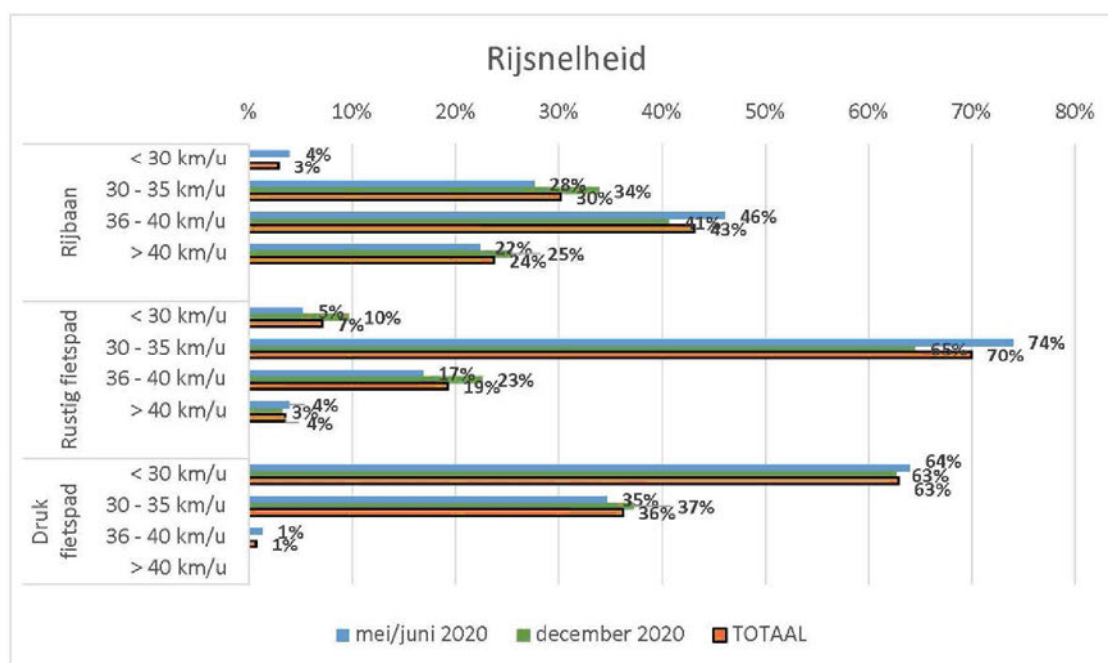


*Druk autoverkeer en verkeersveiligheid op de weg zijn in belangrijke mate van invloed voor de voorkeur voor het fietspad in plaats van de rijbaan.*

*Kwaliteit van het wegdek zorgt bij ruim de helft van de respondenten dat zij liever op het fietspad rijden dan op de rijbaan. Er bestaat hierbij niet echt een onderscheid gebruiksfrequentie per week, leeftijd of dat men vrouw of man is.*

*Verkeerslichten en/of wachtrijen bij verkeerslichten als omstandigheid om liever op het fietspad dan op de rijbaan te rijden, geldt voor bijna de helft van de respondenten.*

## Snelheid

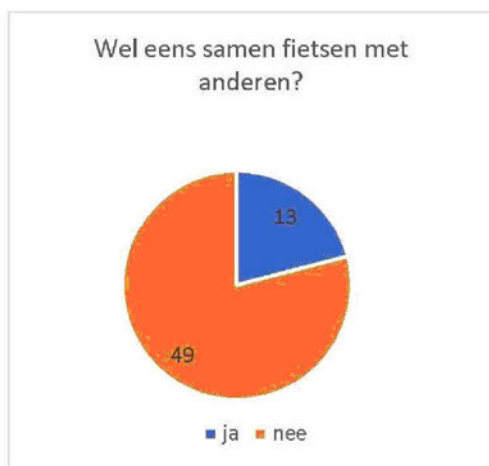


Hoe meer ruimte en minder drukte, hoe hoger de snelheid die men hanteert: Op de rijbaan worden de hoogste snelheden gehaald. Bovendien rijden mannen hier gemiddeld met een hogere snelheid dan vrouwen. Hetzelfde geldt voor een rustig fietspad.

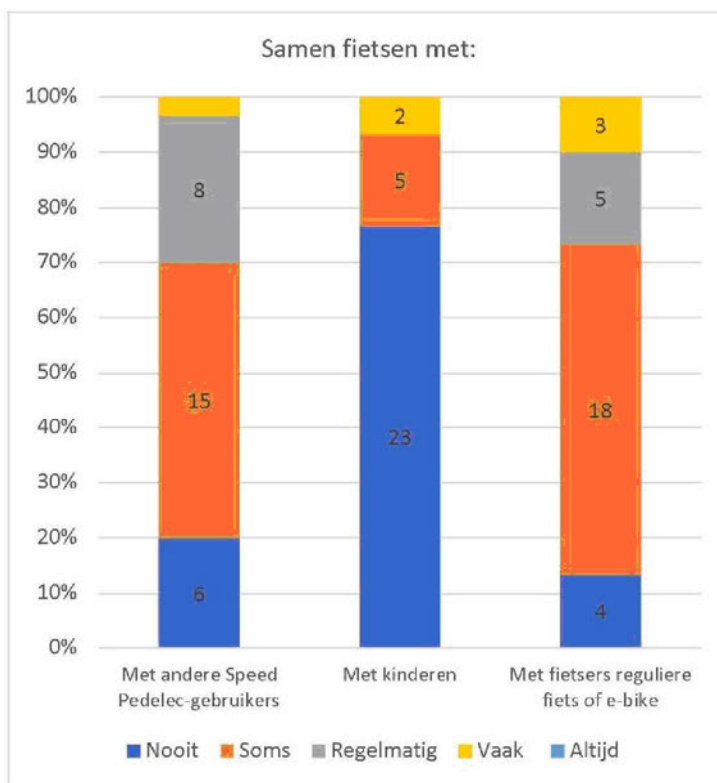
Op een druk fietspad zijn de snelheden vergelijkbaar en gemiddeld het laagst.

Bovenstaande constatering geldt voor beide meetmomenten (mei/juni en december). In december is met wat sneller gaan rijden op een rustig fietspad. Of hier sprake was van bijvoorbeeld een seizoensinvloed of invloed corona is niet bekend.

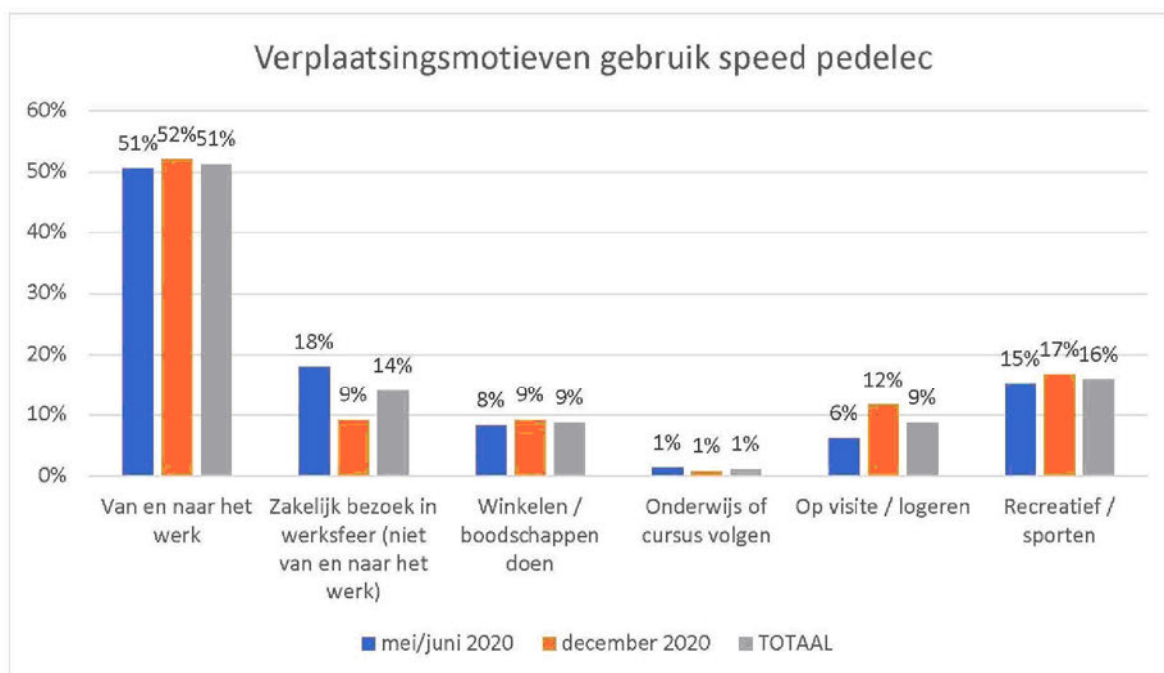
### Rijden met anderen?



Over het algemeen fiets men solo op zijn/haar speed pedelec. Iets meer dan 20% rijdt wel eens samen met anderen: Soms met andere speed pedelec-rijders, soms met reguliere fietsers/e-bikes, vrijwel nooit samen met kinderen. Dit is een consistent beeld gedurende beide onderzoeksmomenten in 2020.



### Voor welke verplaatsingen?



De respondenten gebruiken hun speed pedelec over het algemeen voor zakelijke verplaatsingen: *woon-werk* verkeer en *werk-werk* verkeer (dit laatste is wel gedaald ten opzichte van de in mei/juni). Daarnaast gaat het soms om een *recreatieve of sportieve rit* en af en toe om te *winkelen/boodschappen* doen of om op *visite* te gaan. Het aandeel voor niet-werkgerelateerde motieven is in de december-meting enigszins toegenomen.

- Respondenten die 0-3 dagen of 4 dagen of meer de speed pedelec gebruiken;
- Respondenten die  $\leq 45$  jaar of  $> 45$  jaar zijn;
- Vrouwen en mannen.



## 5. Eerste lijnen die naar voren komen

Uit de metingen in 2020 kunnen de conclusies in 10 punten worden samengevat:

1. De respons op de enquête is goed (kwalitatief en kwantitatief). Dit geldt zowel voor de meting in mei/juni als de meting in december. De speed pedelec rijders zijn over het algemeen bijzonder geëngageerd ten aanzien van hun speed pedelec gebruik en willen meedenken hoe speed pedelec gebruik geoptimaliseerd kan worden.  
De groep mannen ouder dan 40 jaar domineert in omvang de respons.
2. Er lijkt een trend waarneembaar waarbij de accus's van de speed pedelecs een steeds groter vermogen krijgen. Dit uit zich in een hoger wattage, grotere actieradius en het steeds gemakkelijker bereiken van de maximumsnelheid van 45 km/uur. Wanneer dit inderdaad het geval is, kan dit ook consequenties hebben voor de passendheid van de infra en de positie van de speed pedelec hierbinnen. Het advies is om dit te blijven volgen.
3. De respondenten gebruiken hun speed pedelec in helft van de gevallen als vervanging van een autorit en in een kwart van de gevallen in plaats van een OV-rit. Het interessant om dit door te de tijd heen te volgen om zien of hier verandering in optreedt en voor welke gebruikersgroepen dit eventueel het geval is.
4. Mannen gebruiken hun speed pedelec vaker per week dan vrouwen. Leeftijd of afstand zijn hierop niet van invloed.  
Vrouwen rijden vaker op het fietspad dan mannen. Mannen gebruiken vaker de rijbaan, maar dit is nog steeds een kleine groep.
5. Respondenten geven in deze meting aan dat voor en na coronatijd even veel gebruik is gemaakt van het fietspad. Dit kan erop wijzen dat de drukte op de weg ten tijde van het onderzoek als vergelijkbaar wordt ervaren met de periode voor de coronatijd.
6. De veiligheid op de rijbaan krijgt een ruime onvoldoende. De veiligheid op het fietspad scoort daarentegen gemiddeld goed. Dit geldt voor alle gebruikersgroepen. Het is belangrijk om dit te blijven monitoren.
7. De aanwezigheid van druk autoverkeer en verkeersveiligheid zijn dan ook belangrijke incentives voor de voorkeur voor het fietspad boven de rijbaan. Kwaliteit wegdek en aanwezigheid verkeerslichten/wachtrijen zijn dat in mindere mate.
8. Hoe meer ruimte hoe hoger de snelheid: Op de rijbaan worden de hoogste snelheden gehaald. Op fietspaden zijn de snelheden lager, zeker als ze druk zijn. Mannen hanteren een hogere snelheid dan vrouwen. Dit is een consistent beeld.
9. Over het algemeen fietst men solo (d.w.z. men fietst niet of nauwelijks samen met andere fietsers of speed pedelec berijders) op zijn/haar speed pedelec.
10. De verplaatsingen zijn bijna altijd werk gerelateerd: woon-werk en werk-werk. Het aandeel niet-werkgerelateerde motieven is enigszins toegenomen. Het is interessant voor de toekomst om te monitoren of motieven veranderen en of daarin onderscheid naar verschillende gebruikersgroepen is te maken. Mogelijk dat het ook consequenties heeft voor het moment op de dag dat de speed pedelec wordt gebruikt: binnen of buiten de spits.

To: 5.1.2e 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e - DGMol 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e  
5.1.2e 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e 5.1.2e @provincie-  
utrecht.nl; 5.1.2e 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e 5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e  
5.1.2e 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e  
5.1.2e 5.1.2e @ utrecht.nl; 5.1.2e @ amersfoort.nl; 5.1.2e @ amersfoort.nl;  
5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e (WVL) 5.1.2e @ rws.nl; 5.1.2e  
5.1.2e 5.1.2e @ amsterdam.nl

From: 5.1.2e  
Sent: Fri 3/11/2022 5:10:00 PM  
Subject: Ter info: uitvragen Speedpedelec  
Received: Fri 3/11/2022 5:10:05 PM  
[Uitvraag Speedpedelec 1 - 14 maart 2022.pdf](#)  
[Uitvraag Speedpedelec 2 - 14 maart 2022.pdf](#)

Beste leden van de werkgroep Speedpedelec,  
Hierbij stuur ik jullie op de valreep voor het weekend de uitvragen voor het traject rondom de Speedpedelec.  
In de bijlage treffen jullie de uitvraag voor beide sporen:

- **Spoor 1: Proces en organisatie Landelijke pilot('s) speedpedelec**
- **Spoor 2: Objectiveren ervaringen met de Speedpedelec**

Bedankt voor jullie inhoudelijke reacties, akkoord en suggesties voor partijen die we kunnen vragen.  
Ik heb alle opmerkingen naast elkaar gelegd en verwerkt in bijgevoegde bestanden.  
Komende maandag wil ik deze uitvragen versturen naar:

Spoor 1: P2, RHDHV

Spoor 2: DTV, Keypoint, Mobycon

Als jullie daar contactpersonen hebben verneem ik het graag, anders verstuur ik de uitvraag naar het algemene e-mailadres (P2 & Keypoint)

Bij RHDHV, Mobycon en DTV heb ik zelf een contactpersoon.

Het offerteproces ziet er als volgt uit:

Maandag 14 maart: verzenden offerte-uitvraag

Donderdag 31 maart: indienen offerte

Vrijdag 8 april: gunning en start opdracht

April – juni: uitvoeren opdracht

Vrijdag 1 juli: uiterlijke opleverdatum producten

Wie van jullie heeft tijd (lieft 2-3 personen) om met mij mee te lezen in de offertes en te komen tot een selectie van twee partijen in de periode tussen 31 maart en 8 april?

Ik zal daarvoor een beoordelings-sheet maken en die toesturen aan de mede-beoordelaars.

Ik hoor het graag!

Voor nu wens ik jullie een mooi weekend toe!

5.1.2e  
5.1.2e - Tour de Force  
+31 6 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl





# Tour de Force

## Uitvraag Landelijke Pilot(s) Keuzevrijheid Speedpedelec – Spoor 1 14 Maart 2022

### Tour de Force

Tour de Force (TdF) is het samenwerkingsverband van 23 partijen: overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor 'de fiets' in Nederland. Als netwerkorganisatie is Tour de Force aanjager, motivator en inspirator voor de reguliere fietsgerichte activiteiten die elk van de partners onder hun eigen verantwoordelijkheid uitvoert. Als 'facilitator' wordt vanuit de Tour de Force gewerkt aan vijf concrete doelen op straat:

- A. Fiets in de Stad
- B. Fiets in de Keten
- C. Hoogwaardig Fietsnetwerk
- D. Stimuleren van Fietsgebruik en Fietsinitiatieven
- E. Versterken kennis- en datainfrastructuur

De ambities van de Tour de Force zijn weergegeven in dit ambitiedocument (2019):

<https://www.fietsberaad.nl/getmedia/b46be2c8-d935-412d-9888-c79f6d4dc349/Ambitiedocument-Tour-de-Force-2e-etappe-Schaalsprong-Fiets.pdf.aspx>

Deze ambities zijn vervolgens vertaald naar een Uitvoeringsprogramma voor de bovenstaande vijf thema's. Het Uitvoeringsprogramma voor 2022-2023 wordt op dit moment opgemaakt en spoedig gepubliceerd.

### Speedpedelec

Eén van de opgaven binnen Tour de Force – de thema's 'Fiets in de stad' en 'Hoogwaardig Fietsnetwerk' gezamenlijk – heeft betrekking op de positie van de speedpedelec. Sinds 2017 wordt de speedpedelec aangemerkt als een bromfiets. Dat betekent dat deze fietsen aan een aantal bromfietseisen moeten voldoen (kenteken, spiegel, claxon, wa-verzekering) en de rijder een helm moet dragen. Het betekent ook dat de speedpedelec (binnen de bebouwde kom) niet meer op het fietspad mag rijden. Veel speedpedelec-gebruikers blijken met een gemiddelde snelheid van 30-35 kilometer per uur te rijden, zijn fragiel in hun positie op de rijbaan en worden door automobilisten niet als bromfiets herkend. Zij voelen zich onveilig tussen het (vracht)verkeer op de rijbaan, op de plekken waar ze geen gebruik mogen maken van het fietspad.

Wegbeheerders worstelen met de vraag welke plek ze de speedpedelec als lid van de fietsfamilie kunnen geven. Veel wegbeheerders zien de speedpedelec namelijk als mobiliteitsoplossing, en daarmee een welkom vervoersmiddel voor de regionale verplaatsing (die anders wellicht met de auto zou gebeuren).

In 2021 is in opdracht van Tour de Force een inventarisatie uitgevoerd naar manieren waarop wegbeheerders een uitzondering op de geldende wetgeving organiseren binnen hun grondgebied. DTV Consultants heeft de voor- en nadelen op basis van verschillende aspecten per model uiteengezet. Zie:

<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Rapport-Positie-Speedpedelec-op-de-weg>

Conclusie uit dit rapport is, dat het voor de lange termijn wenselijk is dat er landelijk één lijn getrokken wordt. Wens van veel wegbeheerders is dat speedpedelecs – onder voorwaarden, zoals het naleven van een maximumsnelheid op het fietspad – keuzevrijheid krijgen om gebruik te maken van het fietspad. Tot die tijd, want aanpassing van wetgeving is niet van vandaag op morgen georganiseerd, willen we met Tour de Force zoveel mogelijk eenduidigheid en daarmee duidelijkheid naar weggebruikers leveren. Uit gesprekken blijkt dat een regionale ontheffing (bijvoorbeeld georganiseerd door een provincie) organisatorisch en ook op straat de nodige uitdagingen kent: wie treedt er op als ontheffingsverlener? En wat gebeurt er als niet alle gemeenten binnen een regio ervoor voelen om mee te werken aan de ontheffing?

We willen vanuit Tour de Force verkennen of we landelijk tot één of meerdere pilots kunnen komen, waarmee we gemak voor wegbeheerder én de speedpedelec-rijder bieden. Bovendien streven we een



eenduidige, begrijpelijke, en bovenal verkeersveilige situatie voor alle weggebruikers na. Daarbij kijken we naar mogelijkheden voor de korte termijn buiten, maar sorteren we ook voor op een structurele en landsdekkende oplossing.

### **Spoor 1: Proces en organisatie Landelijke pilot(s) speedpedelec Opdrachtschrijving**

#### *Werkzaamheden proces en organisatie-spoor*

We vragen u als opdrachtnemer (adviseur/team) namens Tour de Force en met de Werkgroep Speedpedelec\* het proces te trekken om te komen tot de beschrijving van de organisatie van één of meerdere landelijke pilots. Doel van deze landelijke pilots is om te komen tot een ontheffing voor speedpedelec-rijders, waarmee zij keuzevrijheid krijgen voor gebruik van het fietspad. Doel van Tour de Force is een eenduidige, begrijpelijke, verkeersveilige situatie voor alle weggebruikers. De werkwijze – en uw rol – is er daarom op gericht eenduidigheid en gezamenlijkheid te creëren in oplossingen op korte termijn, en voor te sorteren op een uitlegbare, veilige oplossing voor de lange termijn. Zonder dat er een 'gatenkaas' aan ontheffingen of verschillende maatregelen ontstaat in diverse gemeenten of regio's.

U richt zich binnen deze context op het proces en de organisatie die nodig zijn voor het vormgeven van één of meerdere landelijke pilots. U bent verantwoordelijk voor het inzichtelijk maken van een passende organisatievorm, het beschrijven van de rollen en betrokkenheid van partijen, de wijze waarop deze landelijke pilot(s) gefinancierd worden en hoe deze hun samenhang kennen met de bestaande pilots zoals we die in de gemeenten Rotterdam en Amersfoort kennen. Ook zijn er ontheffingen in voorbereiding in de provincie Utrecht (regionale ontheffing) en de regio Zuid-Oost Brabant (Eindhoven en omgeving), waar we graag samenhang mee zien in een landelijk spoor dat vanuit Tour de Force verkend wordt.

Uw werkzaamheden bestaan uit:

- Het inzichtelijk maken welke organisatie als ontheffingverlener op kan treden, namens/in opdracht van gemeenten en provincies. U wordt gevraagd contact te zoeken met de RDW en met hen de mogelijkheid te verkennen dat de RDW optreedt als ontheffingverlener.
- Het inzichtelijk maken van de organisatie die nodig is om te komen tot één of meerdere landelijke pilots met keuzevrijheid voor de speedpedelec-gebruiker.
- Het benoemen van de rol en verantwoordelijkheden voor ieder van de betrokken organisaties binnen de landelijke pilot(s).
- Het inzichtelijk maken hoe de bestaande pilots/projecten in het land samenhangen met deze landelijke pilot(s).
- Het samen met de werkgroep identificeren van voorwaarden die opgenomen moeten worden in de landelijke pilot(s) en op lange termijn eveneens voorwaarden zijn die horen bij aangepaste landelijke wetgeving. Is het bijvoorbeeld denkbaar dat de speedpedelec deel uit maakt van een categorie 'bijzondere fietsen' waar specifieke regels voor gelden, anders dan die voor de bromfiets.
- Het inzichtelijk maken van de behoefte van wegbeheerders (gevat in een kaartbeeld): welke provincies/vervoersregio's (en gemeenten) hebben interesse om aan te sluiten bij een landelijke pilot én voelen voor aanpassing van de landelijke wetgeving. U kunt hiervoor gebruik maken van het grote netwerk van Tour de Force en CROW-Fietsberaad en haar communicatiekanalen.

#### *\*Werkgroep Speedpedelec*

Er is een Werkgroep Speedpedelec vanuit Tour de Force - bestaande uit gemeenten, provincies, CROW/Fietsberaad, Rijkswaterstaat en Ministerie van IenW - die met elkaar richting geeft aan het verder brengen van dit vraagstuk. U wordt gevraagd de werkgroep actief te betrekken en de momenten van samenkomsten te organiseren, passend bij het proces dat u doorloopt.

## **Spoor 2: Objectiveren ervaringen met de Speedpedelec**

Naast deze uitvraag aan u – gericht op het proces en de organisatie van één of meer landelijke pilots – vindt er parallel een uitvraag plaats voor het objectiveren van ervaringen met de speedpedelec. Doel is om tot cijfers en feiten te komen en zicht te krijgen op daadwerkelijke ongevallencijfers en verkeers(on)veiligheid rondom de speedpedelec. Opdrachtnemer van dit parallelle inhoudelijke spoor, wordt gevraagd de volgende werkzaamheden te verrichten:

1. Het objectief inzichtelijk maken van ervaringen uit de Rotterdamse en Amersfoortse ontheffing met als doel het informatie- en kennisniveau bij ambtenaren, politici en politie in het land én landelijk te verhogen.
2. Het inzichtelijk maken van ongevallencijfers met speedpedelecs (voor zover beschikbaar) en/of het voorstellen van een werkwijze om meer zicht te krijgen op ongevallencijfers met speedpedelecs. Het inventariseren van klachtenmeldingen bij wegbeheerders waar een ontheffing of andere uitzonderingsregel geldt (bv. de gemeente Rotterdam, gemeente Amersfoort, provincie Gelderland).
3. Het duiden van het vraagstuk/de problematiek op een hoog abstractieniveau: op hoeveel plekken in Nederland is keuzevrijheid voor speedpedelec-berijders gewenst i.v.m. de (beleefde) verkeers(on)veiligheid (type wegen aantal kilometers, percentage van alle fietspaden, of....)
4. Een inventarisatie van de kansen (potentie) en bedreigingen voor de speedpedelec om uit te groeien tot een aantrekkelijke mobiliteitsoplossing op regionale schaal.

U wordt gevraagd de opdrachtnemer van deze parallelle opdracht actief te betrekken bij de werkgroep bijeenkomsten en daar waar relevant contact te zoeken om proces en inhoud bij elkaar te brengen. Daartoe bent u de initiatiefnemer.

## **Offertezoek**

U wordt gevraagd uw offerte te baseren op de op te leveren producten. Daarbij beschrijft u het product en het proces/de werkzaamheden die u voorziet om tot het product te komen:

- A. Organisatiemodel: U beschrijft de haalbaarheid van een één of meerdere landelijke pilots. Daarbij verbeeldt u de mogelijke organisatiestructuren die horen bij één of meerdere landelijke pilots met keuzevrijheid voor de speedpedelec. Dit model baseert u op gesprekken met o.a. de RDW, de werkgroep Speedpedelec en andere relevante actoren. Het organisatiemodel wordt vergezeld door een beschrijving van de rollen en verantwoordelijkheid van betrokken partijen. Bovendien besteedt u aandacht aan de samenhang met bestaande pilots in het land en het 'lange termijn-spoor' van aanpassing van wetgeving rondom de speedpedelec.
- B. Voorwaarden: u komt tot een – samen met de werkgroep Speedpedelec – opgestelde lijst met voorwaarden die onderdeel uit dienen te maken van de ontheffing en eveneens belangrijke uitgangspunten vormen voor eventuele aanpassing van de wetgeving op landelijk niveau.
- C. Kaartbeeld potentie: u levert een kaartbeeld op waarin u aanmerkt welke wegbeheerders (provincies/vervoerregio's en waar bekend ook gemeenten) graag een aanpassing zien in de geldende wetgeving (lange termijn) en op korte termijn aan willen sluiten bij één (van de) landelijke pilot(s).

Daarnaast vragen we aandacht te besteden aan het volgende in uw offerte:

- D. Een (korte) beschouwing van het vraagstuk van de speedpedelec in uw inleiding
- E. Een planning voor de beschreven werkzaamheden, rekening houdend met oplevering van het eindproduct uiterlijk vrijdag 1 juli 2022
- F. Aandacht te besteden aan de rol van de Werkgroep Speedpedelec en de wijze waarop u de leden van de werkgroep in het traject wilt betrekken
- G. Een toelichting op de betrokken adviseurs en hun ervaring (in beschrijving en referentieprojecten of d.m.v. een CV)





### Budget

Voor deze opdracht is een maximum budget van € 15.000,- excl. BTW beschikbaar.

U wordt gevraagd uw prijs op te bouwen aan de hand van de op te leveren producten (organisatiemodel, voorwaarden, kaartbeeld). Facturering vindt plaats op basis van deze producten, bij afronding van de opdracht.

### Beoordeling

De Tour de Force Werkgroep Speedpedelec beoordeelt de offertes.

Beoordeling vindt plaats op basis van de volgende onderdelen

Plan van Aanpak	60%
Adviseur/Team	30%
Prijs	10%

### Planning

Maandag 14 maart: verzenden offerte-uitvraag

Donderdag 31 maart: indienen offerte

Vrijdag 8 april: gunning en start opdracht

April – juni: uitvoeren opdracht

Vrijdag 1 juli: uiterlijke opleverdatum producten

### Contactgegevens

Voor eventuele vragen én het indienen van de offerte kunt u contact opnemen met Ploegleider van het thema 'Fiets in de stad'

- Tour de Force

+31 6  |  [appm.nl](mailto:appm.nl)







# Tour de Force

## Uitvraag Onderbouwing feiten en cijfers Speedpedelec – Spoor 2

14 Maart 2022

### Tour de Force

Tour de Force (TdF) is het samenwerkingsverband van 23 partijen: overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor 'de fiets' in Nederland. Als netwerkorganisatie is Tour de Force aanjager, motivator en inspirator voor de reguliere fietsgerichte activiteiten die elk van de partners onder hun eigen verantwoordelijkheid uitvoert. Als 'facilitator' wordt vanuit de Tour de Force gewerkt aan vijf concrete doelen op straat:

- A. Fiets in de Stad
- B. Fiets in de Keten
- C. Hoogwaardig Fietsnetwerk
- D. Stimuleren van Fietsgebruik en Fietsinitiatieven
- E. Versterken kennis- en datainfrastructuur

De ambities van de Tour de Force zijn weergegeven in dit ambitiedocument (2019):

<https://www.fietsberaad.nl/getmedia/b46be2c8-d935-412d-9888-c79f6d4dc349/Ambitiedocument-Tour-de-Force-2e-etappe-Schaalsprong-Fiets.pdf.aspx>

Deze ambities zijn vervolgens vertaald naar een Uitvoeringsprogramma voor de bovenstaande vijf thema's. Het Uitvoeringsprogramma voor 2022-2023 wordt op dit moment opgemaakt en spoedig gepubliceerd.

### Speedpedelec

Eén van de opgaven binnen Tour de Force – de thema's 'Fiets in de stad' en 'Hoogwaardig Fietsnetwerk' gezamenlijk – heeft betrekking op de positie van de speedpedelec. Sinds 2017 wordt de speedpedelec aangemerkt als een bromfiets. Dat betekent dat deze fietsen aan een aantal bromfietsseisen moeten voldoen (kenteken, spiegel, claxon, wa-verzekering) en de rijder een helm moet dragen. Het betekent ook dat de speedpedelec (binnen de bebouwde kom) niet meer op het fietspad mag rijden. Veel speedpedelec-gebruikers blijken met een gemiddelde snelheid van 30-35 kilometer per uur te rijden, zijn fragiel in hun positie op de rijbaan en worden door automobilisten niet als bromfiets herkend. Zij voelen zich onveilig tussen het (vracht)verkeer op de rijbaan, op de plekken waar ze geen gebruik mogen maken van het fietspad.

Wegbeheerders worstelen met de vraag welke plek ze de speedpedelec als lid van de fietsfamilie kunnen geven. Veel wegbeheerders zien de speedpedelec namelijk als mobiliteitsoplossing, en daarmee een welkom vervoersmiddel voor de regionale verplaatsing (die anders wellicht met de auto zou gebeuren).

In 2021 is in opdracht van Tour de Force een inventarisatie uitgevoerd naar manieren waarop wegbeheerders een uitzondering op de geldende wetgeving organiseren binnen hun grondgebied. DTV Consultants heeft de voor- en nadelen op basis van verschillende aspecten per model uiteengezet. Zie:

<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Rapport-Positie-Speedpedelec-op-de-weg>

Conclusie uit dit rapport is, dat het voor de lange termijn wenselijk is dat er landelijk één lijn getrokken wordt. Wens van veel wegbeheerders is dat speedpedelecs – onder voorwaarden, zoals het naleven van een maximumsnelheid op het fietspad – keuzevrijheid krijgen om gebruik te maken van het fietspad. Tot die tijd, want aanpassing van wetgeving is niet van vandaag op morgen georganiseerd, willen we met Tour de Force zoveel mogelijk eenduidigheid en daarmee duidelijkheid naar weggebruikers leveren. Uit gesprekken blijkt dat een regionale ontheffing (bijvoorbeeld georganiseerd door een provincie) organisatorisch en ook op straat de nodige uitdagingen kent: wie treedt er op als ontheffingsverlener? En wat gebeurt er als niet alle gemeenten binnen een regio ervoor voelen om mee te werken aan de ontheffing? We willen vanuit Tour de Force verkennen of we landelijk tot één of meerdere pilots kunnen komen, waarmee we gemak voor wegbeheerder én de speedpedelec-rijder bieden. Bovendien streven we een eenduidige, begrijpelijke, en bovenal verkeersveilige situatie voor alle weggebruikers na.



Daarbij kijken we naar mogelijkheden voor de korte termijn buiten, maar sorteren we ook voor op een structurele en landsdekkende oplossing.

## **Spoor 2: Objectiveren ervaringen met de Speedpedelec Opdrachtschrijving**

### *Werkzaamheden proces en organisatie-spoor*

We vragen u als opdrachtnemer (adviseur/team) namens Tour de Force en met de Werkgroep Speedpedelec\* ervaringen met ontheffingen voor de speedpedelec te objectiveren. In de gemeenten Rotterdam en Amersfoort wordt met een ontheffing gewerkt, die het met inachtneming van een aantal randvoorwaarden – voor berijders van de speedpedelec mogelijk maakt om gebruik te maken van het fietspad.

Doel van dit spoor is om tot cijfers en feiten te komen en zicht te krijgen op daadwerkelijke ongevalcijfers en verkeers(on)veiligheid rondom de speedpedelec. Meer inzicht in cijfers en feitelijke informatie over het gebruik van de speedpedelec en de ervaring met de ontheffingen op dit moment is nodig om stappen te zetten richting een structurele, eenduidige oplossing voor de plek op de weg van de speedpedelec.

Uw opdracht bestaat uit de volgende onderdelen:

1. **Het objectief inzichtelijk maken van ervaringen uit de Rotterdamse en Amersfoortse ontheffing met als doel het informatie- en kennisniveau bij ambtenaren, politici en politie in het land te verhogen.** Daartoe betreft u de fiets-/mobiliteitsmedewerkers van beide gemeenten. Met hen en hun gemeentelijke collega's geeft u een aanpak vorm, waarbij u in ieder geval in gesprek gaat met de Politie, Fietzersbond, afdeling communicatie, gemeentelijke meldpunt (klachten, meldingen) en juristen. Een gesprek met de politie en Fietzersbond – landelijk – zien wij als belangrijke toevoeging op dit onderdeel. Wij vragen u in uw offerte te komen met een aanpak voor dit onderdeel. Achtergrond van deze vraag: we willen meer feiten, cijfers en expliciete uitspraken beschikbaar hebben over de ervaringen met de ontheffing voor de speedpedelec.
2. **Het inzichtelijk maken van ongevallencijfers met speedpedelecs.** U wordt gevraagd ongevallencijfers waar een speedpedelec bij betrokken is inzichtelijk te maken (voor zover beschikbaar). Indien gegevens niet beschikbaar zijn, wordt u gevraagd te benoemen waarom deze cijfers niet worden geregistreerd en een voorstel te doen voor een werkwijze om meer zicht te krijgen op ongevallencijfers met speedpedelecs. U wordt ook gevraagd (klachten)meldingen bij wegbeheerders waar een ontheffing of andere uitzonderingsregel geldt (bv. de gemeente Rotterdam, gemeente Amersfoort, provincie Gelderland) op te vragen en in beeld te brengen. Van wie zijn deze klachten afkomstig (Speedpedelec-berijders, fietsers, automobilisten, of...?) Achtergrond van deze vraag: vaak wordt de (maximum) snelheid van een speedpedelec aangehaald als reden om speedpedelecs niet op het fietspad toe te staan ivm veiligheid van andere gebruikers. Tegelijk voelen berijders van een speedpedelec zich onveilig en kwetsbaar op de rijbaan. Het is interessant om te kijken hoe we deze beleefde onveiligheid kunnen objectiveren met cijfers.
3. **Het duiden van het vraagstuk/de problematiek.** We vragen u op een hoog abstractieniveau inzichtelijk te maken waar in Nederland keuzevrijheid voor speedpedelec-berijders gewenst is ivm de (beleefde) verkeersonveiligheid. U wordt gevraagd dit bijvoorbeeld uit te drukken in typen wegen, aantal kilometers weg/fietspad, of.... Is hierin een koppeling mogelijk met de risico gestuurde aanpak (SPI) van Kennisnetwerk SPV worden meegenomen. Wij vragen u in uw offerte te komen met een voorstel voor dit onderdeel. Achtergrond van deze vraag: Hiermee maakt u de omvang van het vraagstuk en de problematiek rondom beleefde onveiligheid door speedpedelec-berijders specifiek.
4. **Een inventarisatie van de kansen (potentie) en bedreigingen voor de speedpedelec om uit te groeien tot een aantrekkelijke mobiliteitsoplossing op regionale schaal.** Veel wegbeheerders zien de potentie van de speedpedelec als vervoersmiddel voor regionale verplaatsingen. Echter, het aantal speedpedelecs groeit maar gestaag en ontwikkelt zich anders dan bijvoorbeeld bij onze Zuiderburen. U wordt gevraagd de kansen (en potentie), maar ook de bedreigingen voor de speedpedelec om uit te groeien tot een aantrekkelijke mobiliteitsoplossing op regionale schaal in beeld te brengen. Achtergrond van deze vraag:



om een goede afweging te maken, zijn meerdere factoren van belang. We willen zo feitelijk mogelijk de context en kansrijkheid van de speedpedelec in beeld brengen.

#### *\*Werkgroep Speedpedelec*

Er is een Werkgroep Speedpedelec vanuit Tour de Force - bestaande uit gemeenten, provincies, het CROW/Fietsberaad, Rijkswaterstaat en Ministerie van IenW - die met elkaar richting geeft aan het verder brengen van dit vraagstuk. U wordt gevraagd de werkgroep actief te betrekken bij het proces dat u doorloopt en op gezette tijden te informeren.

#### *Facebookgroep Speedpedelec-berijders*

We hebben vanuit Tour de Force contact met een Facebookgroep waarin berijders van de speedpedelec (door heel Nederland) verenigd zijn. Indien wenselijk kunt u de hele groep of een actieve afvaardiging ervan benaderen bij het beantwoorden van de onderdelen in uw opdracht.

### **Spoor1: Proces en organisatie**

Naast deze uitvraag aan u – gericht op het proces en de organisatie van één of meer landelijke pilots – vindt er parallel nog een uitvraag plaats. Vanuit Tour de Force hebben we een adviseur betrokken die de organisatievorm, rollen en betrokkenheid van partijen, financiering van één of meerdere landelijke pilots én samenhang met bestaande pilots zoals we die in de gemeenten Rotterdam en Amersfoort kennen (en elders op regionale schaal in voorbereiding zijn) inzichtelijk maakt.

De adviseur uit deze parallelle opdracht is verantwoordelijk voor het bij elkaar roepen van de Werkgroep Speedpedelec, hij/zij zal u actief te betrekken bij deze werkgroep bijeenkomsten en daar waar relevant contact zoeken om proces en inhoud bij elkaar te brengen.

### **Offerteverzoek**

U wordt gevraagd uw offerte te baseren op de op te leveren producten. Daarbij beschrijft u het product en het proces/de werkzaamheden die u voorziet om tot het product te komen:

- A. **Objectiveren ervaringen uit Pilots Rotterdam en Amersfoort:** U beschrijft de aanpak en het product dat u voorziet om de ervaringen uit de pilots in Rotterdam en Amersfoort te objectiveren. Daarbij maakt u inzichtelijk wie u in dit proces een rol geeft en op welke wijze u de resultaten visualiseert.
- B. **Het inzichtelijk maken van ongevallencijfers met speedpedelecs:** U beschrijft de aanpak en het product dat u voorstelt om ongevallencijfers met speedpedelecs inzichtelijk te maken, evenals welke bronnen/data of partijen u daarbij raadpleegt. Daar bovenop wordt u gevraagd meldingen/klachten bij wegbeheerders met een ontheffing/uitzonderingsregeling inzichtelijk te maken.
- C. **Het duiden van het vraagstuk/de problematiek:** U beschrijft de aanpak, gebruikte bronnen/data en het product dat u voorstelt om het vraagstuk rondom de speedpedelec (waar is keuzevrijheid gewenst/noodzakelijk) te duiden.
- D. **Een inventarisatie van de kansen (potentie) en bedreigingen:** u beschrijft de aanpak en het product dat u voorstelt om tot een uiteenzetting van kansen (potentie) en bedreigingen voor de speedpedelec te komen. Daarbij maakt u duidelijk wie u in dit proces een rol geeft en op welke wijze u de resultaten visualiseert.

Daarnaast vragen we aandacht te besteden aan het volgende in uw offerte:

- A. Een (korte) beschouwing van het vraagstuk van de speedpedelec in uw inleiding
- B. Een planning voor de beschreven werkzaamheden, rekening houdend met oplevering van het eindproduct uiterlijk vrijdag 1 juli 2022
- C. Aandacht te besteden aan de rol van de Werkgroep Speedpedelec en de wijze waarop u de leden van de werkgroep in het traject wilt betrekken
- D. Een toelichting op de betrokken adviseurs en hun ervaring (in beschrijving en referentieprojecten of dmv een CV)



### Budget

Voor deze opdracht is een maximum budget van € 25.000,- excl. BTW beschikbaar.

U wordt gevraagd uw prijs op te bouwen aan de hand van de op te leveren producten. Facturering vindt plaats in maximaal 2 termijnen, op basis van deze producten.

### Beoordeling

De Tour de Force Werkgroep Speedpedelec beoordeelt de offertes.

Beoordeling vindt plaats op basis van de volgende onderdelen

Plan van Aanpak objectivering ervaringen Rotterdam en Amersfoort	50%
Aanpak en producten andere onderdelen	20%
Adviseur/Team	20%
Prijs	10%

### Planning

Maandag 14 maart: verzenden offerte-uitvraag

Donderdag 31 maart: indienen offerte

Vrijdag 8 april: gunning en start opdracht

April – Juni: uitvoeren opdracht

Vrijdag 1 juli: uiterlijke opleverdatum producten

### Contactgegevens

Voor eventuele vragen én het indienen van de offerte kunt u contact opnemen met Ploegleider van het thema 'Fiets in de stad'

– Tour de Force

+31  |  [@appm.nl](mailto:5.1.2e@appm.nl)





To: 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e ) -  
DGMof 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @provincie-  
utrecht.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e @almere.nl;  
5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @crow.nl;  
5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ utrecht.nl; 5.1.2e @ utrecht.nl;  
5.1.2e @ amersfoort.nl; 5.1.2e @ amersfoort.nl; 5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e  
5.1.2e (WVL); 5.1.2e @ rws.nl; 5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e  
5.1.2e 5.1.2e @ appm.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ p2.nl]

From: 5.1.2e  
Sent: Mon 5/2/2022 10:18:40 AM  
Subject: Uitnodiging proces landelijke pilot keuzevrijheid Speedpedelec  
Received: Mon 5/2/2022 10:18:46 AM

Beste leden van de werkgroep Speedpedelec,  
Een landelijke pilot in het kader van keuzevrijheid voor de berijder van de speedpedelec. Een mooi idee, waar jullie graag samen mee aan de slag gaan. Tour de Force heeft P2 gevraagd om te helpen bij de procesbegeleiding om te komen tot de organisatie van deze pilot. Mijn collega 5.1.2e en ik, 5.1.2e, kijken er erg naar uit om hier met jullie samen aan te werken!  
Via onderstaand proces gaan we samen met jullie de pilot concretiseren, en de organisatie ervan bepalen. 5.1.2e zal in de werkgroep van 11 mei het proces verder toelichten. Dan is er ook de gelegenheid om vragen te stellen over de aanpak.

#### Ophaalsessies

Voor nu willen we je graag uitnodigen voor de eerste serie ophaalsessies (stap 1). In deze ophaalsessies bespreken we de ideeën en verwachtingen die er nu zijn rondom keuzevrijheid voor de speedpedelec en hoe dit te verbeteren. Deze eerste opbrengst vormt de startpositie tijdens de werksessie van begin juni waar we concrete afspraken gaan maken. We plannen drie ophaalsessies in, **we verwachten dat je bij één van die drie sessies aansluit.**



Kun je niet aanwezig zijn bij een van deze drie sessies, dan horen we dat graag en plannen apart een afspraak met je in. De agendaverzoeken van de ophaalsessies verschijnen vanzelf in je agenda. Wil je aangeven bij welke sessie je aanhaakt door het agendaverzoek te **weigeren** of te **accepteren**? Bedankt!

Met vriendelijke groet,

Ook namens mijn collega 5.1.2e

5.1.2e  
+31 6 5.1.2e



**REGISSEURS  
VAN EEN  
BETERE  
TOEKOMST**

Nijverheidsweg 16G • 3534 AM Utrecht • +31 30 654 00 60 • P2.nl



**To:** 5.1.2e @rotterdam.nl 5.1.2e @rotterdam.nl]  
**Cc:** 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl]  
**From:** 5.1.2e ) - DGMO  
**Sent:** Thur 5/19/2022 10:12:04 AM  
**Subject:** nabranderij speed-pedelec sessie  
**Received:** Thur 5/19/2022 10:12:05 AM

Ha 5.1.2e,

Nog even een nabrander: die opmerking van de snelheid was niet bedoeld als 'cherrypicking', maar dat is vaak wel mijn realiteit. De grootste zorgen die vanuit het land komen over de situatie op het drukke fietspad, zijn toch vaak de snelheidsverschillen. Vooral in relatie tot de andere weggebruikers, maar ik vind ook dat we de geschetste risico's voor de speed-pedelegs op het fietspad van 5.1.2e in 2014 zeker niet moeten vergeten (kruispunt- en enkelvoudige ongevallen en dat maakt het niet altijd uit of het rustig/druk is).

Neem bv. ook de discussie bij de zware LEVs (max. 25 km/h): dat wat er straks gekentekend gaat worden zijn er naar schatting landelijk in totaal 10.000 voertuigen. Maar toch vinden veel grote gemeenten dat spannend om op het fietspad toe te laten en zoeken naar maatwerkmogelijkheden. Je verkeersveiligheidscollega's bij de gemeente Rotterdam pleiten bv. nu al voor een mogelijkheden om de LEV op de rijbaan 30 km/h te zetten wanneer er sprake is van een druk vrijliggend fietspad. Maar dat vind ik persoonlijk gewoon lastig te rijmen met een snorfiets die in die situatie bij jullie dan op het fietspad blijft en de speed-pedelec die dan zelf mag kiezen? (m.u.v. wanneer er veel naar 30 km/h gaat). En weer andere gemeenten zijn van mening dat ook de LEV keuzevrijheid moet krijgen. Denk aan de cargobikes. Die zijn erg welkom in de stad, maar ook daarvoor is het fietspad niet altijd het meest geschikt.

En Rotterdam is daar natuurlijk niet de enige in: de spagaat tussen welk gebruik willen we stimuleren en hoe borgen we de fietsveiligheid, is uiteraard in meerdere steden actueel. En aan ons de uitdaging om daar chocolade van te maken: wat zijn de landelijk uniforme spelregels en welke maatwerkmogelijkheden geven we nog aan de wegbeheerder? Die puzzel heb ik nog niet weten te leggen helaas, maar ik merk dat gemeenten daar zelf ook nog vaak niet uit zijn.

Overigens deel ik je aandachtspunt van de ISA-pilot. Ik ben dan wel geen expert, maar ik hoor ook vaak dat die data van onvoldoende kwaliteit is om nauwkeurig de locatie te kunnen bepalen. Maar wellicht gaan die ontwikkelingen zo snel, dat inmiddels daar een oplossing voor gevonden is.

Groet, 5.1.2e

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

5.1.2e

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Mobiliteit

Rijnstraat 8 / 2515 XP / Den Haag

Postbus 20901 / 2500 EX / Den Haag

M 06 - 5.1.2e

5.1.2e @minienw.nl

To: [5.1.2e] - DGMo [5.1.2e]@minienw.nl  
From: [5.1.2e]  
Sent: Tue 5/31/2022 5:59:00 AM  
Subject: RE: Informatie speedpedelec Spoor 2  
Received: Tue 5/31/2022 5:59:05 AM

Ha [5.1.2e],

Bedankt voor je reactie en het toesturen van bronnen.

De tweede bron was bij ons nog niet bekend, dus gaan ons hier zeker in verdiepen.

Fijn om te horen dat wij naar jouw idee geen organisaties missen.

Het Stromerforum hadden wij nog niet op ons netvlies, bedankt voor de tip!

Inderdaad ook interessant om een gemeente/provincie te bevragen die wat minder enthousiast/actief is.

Bedankt voor je input en mocht je nog vragen of verdere input hebben horen we het graag

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

[5.1.2e]

+31

[5.1.2e]

[5.1.2e]

@dtvconsultants.nl



Oranjesingel 2, 4811 CM Breda

+31 [5.1.2e] | www.dtvconsultants.nl | K.v.K: 20104672

Van: [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 24 mei 2022 16:15

Aan: [5.1.2e] <[5.1.2e]@dtvconsultants.nl>

Onderwerp: RE: Informatie speedpedelec Spoor 2

Ha [5.1.2e]

Qua bronnen heb ik niet veel in de aanbieding en deze zijn wellicht ook al wel bekend:

- Dieptestudie SWOV: [Gepubliceerd: Speed-pedeleceongevallen: Hoe ontstaan ze, waar gebeuren ze en hoe zijn ze te voorkomen? | SWOV](#)
- LIS Vervolgonderzoek VeiligheidNL (zit de speed-pedelec beperkt in): [Aantal verkeersslachtoffers met ernstig letsel blijft stijgen \(veiligheid.nl\)](#)

En voor de interviews hou je toch altijd de usual suspects. Ik heb niet de indruk organisaties worden gemist die jullie niet op het oog hebben. Ik kan me wel voorstellen dat jullie qua gebruikersvertegenwoordiging ook wat breder kijken dan alleen de Facebook groep. Ik hoor bijvoorbeeld dat er bv. ook een Stromerforum actief is. En wellicht ook interessant om een gemeente/provincie te bevragen die wat minder enthousiast/actief is: wat zit daar achter? Waarom doen bv. Den Haag en Amsterdam (vooralsnog) niet iets met ontheffingen?

Groet, [5.1.2e]

Van: [5.1.2e] <[5.1.2e]@dtvconsultants.nl>

Verzonden: dinsdag 24 mei 2022 06:26

Aan: [5.1.2e] <[5.1.2e]@appm.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@provincie-utrecht.nl>; [5.1.2e] - DGMo

<[5.1.2e]@minienw.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@crow.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@rotterdam.nl>;

[5.1.2e] <[5.1.2e]@provincie-utrecht.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@almere.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@brabant.nl>; [5.1.2i]

<[5.1.2e]@crow.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@ gelderland.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@ utrecht.nl>; [5.1.2e]

<[5.1.2e]@amersfoort.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@ amsterdam.nl>; [5.1.2e] (WVL) <[5.1.2e]@ rws.nl>;

[5.1.2e] <[5.1.2e]@ amsterdam.nl>; [5.1.2e] (WVL) <[5.1.2e]@ rws.nl>

CC: [5.1.2e] <[5.1.2e]@dtvconsultants.nl>; [5.1.2e] <[5.1.2e]@ appm.nl>

Onderwerp: RE: Informatie speedpedelec Spoor 2

Goedemorgen allemaal,

Op woensdag 11 mei hebben we het startoverleg gehad voor het vervolgonderzoek naar de speedpedelec.

Voor spoor 2 hebben wij jullie vervolgens onderstaande mail gestuurd met de vraag wie graag betrokken willen zijn bij het vormgeven van de enquête en wie nog bronnen hebben met betrekking tot:



- Ongevallen met speedpedelecberijders;
- kansen en bedreigingen voor de speedpedelec ( voor dit onderdeel houden we ook interviews, dus ook suggesties voor personen die wij hierover moeten spreken horen wij graag).

Van enkele van jullie hebben we al een reactie mogen ontvangen, waarvoor dank.

Zouden degenen die nog niet hebben gereageerd, maar wel mee willen denken over de enquête en/of bronnen hebben, dit deze week aan mij willen terugkoppelen?

Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

+31

5.1.2e

5.1.2e

@dtvconsultants.nl



Oranjesingel 2, 4811 CM Breda

+31 5.1.2e | [www.dtvconsultants.nl](http://www.dtvconsultants.nl) | K.v.K: 20104672

Van: 5.1.2e

Verzonden: woensdag 11 mei 2022 12:50

Aan: 5.1.2e @APPM.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e - DGMo <5.1.2e @minienw.nl>;  
 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e <5.1.2e @rotterdam.nl>; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl;  
 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e <5.1.2e @brabant.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @crow.nl>; 5.1.2e @ gelderland.nl;  
 5.1.2e @utrecht.nl; 5.1.2e <5.1.2e @amersfoort.nl>; 5.1.2e @amsterdam.nl;  
 5.1.2e @rws.nl; 5.1.2e @amsterdam.nl; 5.1.2e @rws.nl  
 CC: 5.1.2e <5.1.2e @dtvconsultants.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @appm.nl>; 5.1.2e  
 <5.1.2e @p2.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @p2.nl>

Onderwerp: Informatie speedpedelec Spoor 2

Beste allemaal,

Bedankt voor jullie input tijdens het startoverleg.

Zoals afgesproken sturen wij jullie bij deze de vragen die wij aan jullie hebben, om het onderzoek zo goed mogelijk uit te kunnen voeren.

Voor de literatuuronderzoeken die wij zullen uitvoeren, zijn wij op zoek naar bronnen met betrekking tot:

- Ongevallen met speedpedelecberijders
- kansen en bedreigingen voor de speedpedelec

Mocht je een of meerdere bronnen hebben, dan ontvangen wij deze graag.

Daarnaast zullen wij voor de online enquête voor fietsers, een concept enquête opstellen.

Graag leggen wij deze enquête aan jullie voor en willen wij deze met jullie bespreken tijdens een digitaal overleg.

We horen graag of je hier aan deel wilt nemen.

Tot slot zullen wij interviews afnemen om onder andere inzicht te krijgen in de kansen en bedreigingen voor de speedpedelec.

Mocht je suggesties hebben voor personen die wij hierover moeten spreken, horen wij dat graag.

Mocht je vragen hebben, schroom dan niet om contact met ons op te nemen.

Alvast bedankt voor jullie input!

Met vriendelijke groet,



5.1.2e

5.1.2e

+31

5.1.2e

5.1.2e

[@dtvconsultants.nl](mailto:5.1.2e@dtvconsultants.nl)



Oranjesingel 2, 4811 CM Breda

+31 5.1.2e | [www.dtvconsultants.nl](http://www.dtvconsultants.nl) | K.v.K: 20104672

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.

**To:** [5.1.2e] [5.1.2e]@p2.nl]  
**Cc:** [5.1.2e] [5.1.2e]@p2.nl]  
**From:** [5.1.2e] - DGMo  
**Sent:** Wed 6/8/2022 11:34:06 AM  
**Subject:** RE: Werksessie Tour de Force - 20 juni  
**Received:** Wed 6/8/2022 11:34:00 AM

Dag [5.1.2e]

Je kan mij bereiken op onderstaande telefoonnummer (zie handtekening).

Vanmiddag heb ik bijna non-stop overleg, maar morgenochtend (voor 11u) en vrijdagochtend heb ik vooralsnog geen afspraken staan.

Per Whatsapp even een belmoment afspreken is wat mij betreft ook prima (gaat wat sneller dan per mail in mijn geval), maar je kan ook gewoon een poging wagen.

Groet, [5.1.2e]

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]

Directie Wegen en Verkeersveiligheid

[5.1.2e]

.....  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Mobiliteit  
Rijnstraat 8 / 2515 XP/ Den Haag  
Postbus 20901 / 2500 EX / Den Haag  
.....

M 06 - [5.1.2e]  
[5.1.2e]@minienw.nl

---

**Van:** [5.1.2e] <[5.1.2e]@p2.nl>

**Verzonden:** woensdag 8 juni 2022 08:38

**Aan:** [5.1.2e] - DGMo <[5.1.2e]@minienw.nl>

**CC:** [5.1.2e] <[5.1.2e]@p2.nl>

**Onderwerp:** Werksessie Tour de Force - 20 juni

Beste [5.1.2e],

In navolging van de ophaalsessies en in voorbereiding op de werksessie van 20 juni over de pilot speed pedelec heb ik nog een aantal vragen die ik graag zou willen stellen.

Ik zou deze graag telefonisch bespreken. Op welk telefoonnummer kan ik je het beste bereiken?

Ik hoor het graag, bedankt alvast!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2e]  
+31 6 [5.1.2e]



REGISSEURS  
VAN EEN  
BETERE  
TOEKOMST

Nijverheidsweg 16G • 3534 AM Utrecht • +31 30 654 00 60 • P2.nl



To: 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e ) -  
DGMof 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @provincie-  
utrecht.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e @almere.nl;  
5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @crow.nl;  
5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ utrecht.nl; 5.1.2e @ utrecht.nl;  
5.1.2e @ amersfoort.nl; 5.1.2e @ amersfoort.nl; 5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e @ amsterdam.nl;  
5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e (WVL); 5.1.2e @ rws.nl; 5.1.2e @ Utrecht.nl; 5.1.2e @ Utrecht.nl; 5.1.2e  
5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e @ appm.nl; 5.1.2e @ appm.nl; 5.1.2e @ appm.nl; 5.1.2e @ appm.nl; 5.1.2e  
5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e  
5.1.2e @ gelderland.nl;  
Cc: 5.1.2e @p2.nl; 5.1.2e @gmail.com; 5.1.2e @gmail.com]  
From: 5.1.2e  
Sent: Wed 6/15/2022 3:31:44 PM  
Subject: Werksessie Pilot(s) Keuzevrijheid Speed Pedelec - 20 juni  
Received: Wed 6/15/2022 3:31:49 PM

Beste leden van de werkgroep Speed pedelec,

In de afgelopen weken hebben we jullie visie op mogelijke landelijke pilot(s) voor speed pedelecs kunnen ophalen. Heel erg bedankt voor jullie input. Met deze opbrengst bereiden we nu de werksessie op 20 juni voor. Via deze mail deel ik het programma en wat praktische informatie over de locatie en werksessie.

Het **doel** van deze sessie is om gezamenlijk de eerste contouren te schetsen van mogelijke pilots. In de ophaalsessies hebben we gemerkt dat er verschillend wordt gedacht over welk doel de pilots zouden moeten dienen. Hier is in de opzet van de werksessie rekening mee gehouden.

#### Programma

9.15 – 9.30	Inloop, welkom met koffie
9.30 – 10.00	Introductie, terugkoppeling ophaalsessies, uitleg werkvorm
10.00 – 10.50	Werkblok 1: Organisatiemodel pilot
10.50 – 11.00	<i>Pauze</i>
11.00 – 11.40	Werkblok 2: Voorwaarden pilot
11.40 – 12.15	Onderlinge terugkoppeling en discussie
12.15 – 12.30	Afsluiting en vervolgstappen
12.30 - ...	Napraten en lunch (optioneel)

#### Wat gebeurt er al?

Tijdens de werksessie zal er een kaart van Nederland hangen waarop de - bij ons bekende - initiatieven op het gebied van speed pedelec staan weergegeven. Aan jullie de vraag om deze te checken op volledigheid en eventueel aan te vullen (beschrijving van het initiatief, status, trekker, contactpersoon).

#### Locatie

De locatie van de werksessie is [Nijverheidsweg 16G in Utrecht, bij P2](#). De locatie is op verschillende manieren goed te bereiken:

- **Trein en fiets:** vanaf Utrecht CS (Jaarbeurszijde) is het ongeveer 12 minuten fietsen. Kies de [snelle route](#), of de [groene route](#) (klik op de links voor de routebeschrijving).
- **Trein en lopend:** vanaf Utrecht Zuilen is het ongeveer 10 minuten lopen.
- **Auto:** er is parkeergelegenheid. Na afloop van de sessie kun je aan één van ons een uitrijkaart vragen.

#### Lunch

Na afloop van de sessie is er gelegenheid om na te praten en een boterham mee te eten. Dit is optioneel.

Mochten er aan de voorkant nog vragen zijn, schroom dan niet om contact op te nemen via mail of onderstaand telefoonnummer. We kijken uit naar jullie komst!

Met vriendelijke groet,  
Ook namens mijn collega

5.1.2e

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

+31 6

5.1.2e



Nijverheidsweg 16G • 3534 AM Utrecht • +31 30 654 00 60 • P2.nl





To: 5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e 5.1.2e @p2.nl  
Cc: 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl  
From: 5.1.2e  
Sent: Tue 7/5/2022 9:00:12 AM  
Subject: RE: Voorbereiding werksessie 5 juli - Pilots speed pedelec  
Received: Tue 7/5/2022 9:00:18 AM

Ha 5.1.2e,

Dank voor je bericht.

Deze week willen we alle afwezigen bij de werksessie nog de kans geven om hun inzichten te delen. Dit kan via het eerder gedeelde [feedbackformulier](#). Graag zien we jouw feedback hier ook terug.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e  
+31 6 5.1.2e



REGISSEURS  
VAN EEN  
BETERE  
TOEKOMST

Nijverheidsweg 16G • 3534 AM Utrecht • +31 30 654 00 60 • P2.nl

Van: 5.1.2e - DGMo 5.1.2e @minienw.nl

Verzonden: dinsdag 5 juli 2022 07:01

Aan: 5.1.2e 5.1.2e @p2.nl; 5.1.2e 5.1.2e @p2.nl

CC: 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl

Onderwerp: RE: Voorbereiding werksessie 5 juli - Pilots speed pedelec

Ha 5.1.2e en 5.1.2e

Vanwege andere afspraken had ik mij al afgemeld bij 5.1.2e. Helaas lukt het mij ook niet om voor de bijeenkomst te reageren op de stukken. In de laatste week voor het zomerreces van de Kamer, is het nl. traditioneel erg druk. Ik verwacht er morgen of donderdag wel tijd voor te kunnen vinden: is dat mosterd na de maaltijd, of is die input nog welkom?

Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e 5.1.2e @p2.nl

Verzonden: maandag 4 juli 2022 13:27

Aan: 5.1.2e 5.1.2e @p2.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e - DGMo  
5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @almere.nl;  
5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ utrecht.nl; 5.1.2e @ amersfoort.nl;  
5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e WVL; 5.1.2e @ rws.nl; 5.1.2e @ Utrecht.nl; 5.1.2e  
5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e @ appm.nl; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e @ appm.nl; 5.1.2e  
5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl

Onderwerp: Re: Voorbereiding werksessie 5 juli - Pilots speed pedelec

Beste allemaal,

Bij deze een reminder om nog naar de stukken te kijken voor de werksessie, morgen om 13.00.

Alvast bedankt en tot morgen!

Groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e 5.1.2e @p2.nl

Datum: donderdag, 30 juni 2022 om 13:37

450588

0053





To: 5.1.2e 5.1.2e @amersfoort.nl  
Cc: 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl; 5.1.2e @appm.nl 5.1.2e @appm.nl  
From: 5.1.2e - DGMo  
Sent: Wed 7/13/2022 3:07:54 PM  
Subject: RE: Uitwerking organisatiemodel(len) - Pilots speedpedelec  
Received: Wed 7/13/2022 3:07:00 PM

Ha 5.1.2e

5.1.2e  
5.1.2e

En de motie die je aanhaalt in de mail 5.1.2e Dus daar mag ik ook mee aan de slag. Nu loopt rond het opvoeren momenteel wel een onderzoek dat ik eerst wil afronden (kwalitatief marktonderzoek en metingen op 16 fietspaden), maar dat is vergevorderd. Daarnaast heb ik ook contact met Amsterdam, want die hebben in het coalitieakkoord staan dat zij een maximumsnelheid op fietspaden gaan onderzoeken: "We onderzoeken de mogelijkheid tot een maximumsnelheid op fietspaden". Daar wil ik uiteraard ook in meedenken en het zou dan mooi zijn als Amsterdam zelf de discussie wil verbreden. Ik kan nog niet voorzien of, en hoe dit allemaal bij elkaar kan komen, maar ik probeer de discussie zeker breder te trekken.

Groet, 5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @amersfoort.nl>  
Verzonden: maandag 11 juli 2022 18:14  
Aan: 5.1.2e - DGMo <5.1.2e @minienw.nl>  
CC: 5.1.2e <5.1.2e @appm.nl>; 5.1.2e @appm.nl  
Onderwerp: RE: Uitwerking organisatiemodel(len) - Pilots speedpedelec

Beste 5.1.2e,

We hebben vanuit de TdF-werkgroep speedpedelec een snelheidslimiet op het fietspad aangemerkt als kans en mogelijke katalysator voor het ontheffingenmodel.  
Ik zag dat er recent in de Tweede Kamer ook een [motie](#) is aangenomen die de regering verzoekt "te onderzoeken hoe er beter kan worden gehandhaafd op de maximale snelheid van 25 kilometer per uur voor e-bikes". Daarmee staat de snelheidslimiet dus op de agenda van de minister. Ondanks dat ik de haalbaarheid/uitvoerbaarheid nog steeds gering acht; zie jij kans en meerwaarde om beide thema's te verbinden en de discussie wat breder te trekken?

Groet, 5.1.2e

5.1.2e | Gemeente Amersfoort  
5.1.2e | Werkdagen: ma t/m do  
T 06 5.1.2e | Bezoekadres: Stadhuisplein 1 | [www.amersfoort.nl](http://www.amersfoort.nl)

Op de hoogte blijven van nieuws uit Amersfoort? Meld u aan voor de [AmersfoortMail](#) of volg ons op [Twitter](#).

Van: 5.1.2e <5.1.2e @p2.nl>  
Verzonden: woensdag 6 juli 2022 09:40  
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @appm.nl>; 5.1.2e @appm.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl;  
5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @almere.nl;  
5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ utrecht.nl; 5.1.2e  
<5.1.2e @amersfoort.nl>; 5.1.2e @amsterdam.nl; 5.1.2e @amsterdam.nl; 5.1.2e @rws.nl; 5.1.2e @Utrecht.nl; 5.1.2e  
5.1.2e <5.1.2e @amsterdam.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @amsterdam.nl>; 5.1.2e <5.1.2e @amsterdam.nl>;  
5.1.2e @ gelderland.nl  
CC: 5.1.2e <5.1.2e @p2.nl>  
Onderwerp: Uitwerking organisatiemodel(len) - Pilots speedpedelec

Beste leden van de werkgroep speedpedelec,

Bedankt voor de nuttige werksessie van gisteren en de feedback die we hebben ontvangen via het online [formulier](#). Samen hebben we de resultaten uit de vorige werksessie hiermee verder kunnen aanscherpen.

In de bijlage nogmaals de concept-onderdelen die zijn gebruikt als basis voor de werksessie. Graag willen we iedereen de kans



geven om jullie laatste inzichten te delen **via het online [formulier](#) of telefonisch voor dinsdag 12 juli 2022**. Daarna gaan we aan de slag met het uitwerken van ons advies voor organisatiemodel(len).

Met vriendelijke groet,

Ook namens

+31 6



**REGISSEURS  
VAN EEN  
BETERE  
TOEKOMST**

Nijverheidsweg 16G • 3534 AM Utrecht • +31 30 654 00 60 • P2.nl

To: 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e ) -  
DGMo 5.1.2e @minienw.nl; 5.1.2e 5.1.2e @crow.nl;  
5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @rotterdam.nl; 5.1.2e @provincie-utrecht.nl; 5.1.2e @provincie-  
utrecht.nl; 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e @almere.nl; 5.1.2e @brabant.nl; 5.1.2e @brabant.nl;  
5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @crow.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ gelderland.nl;  
5.1.2e @ utrecht.nl; 5.1.2e @ utrecht.nl; 5.1.2e @ amersfoort.nl; 5.1.2e @ amersfoort.nl;  
5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e (WVL) 5.1.2e @ rws.nl;  
5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e @ amsterdam.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ appm.nl  
Cc: 5.1.2e 5.1.2e @ gelderland.nl; 5.1.2e @ p2.nl; 5.1.2e @ p2.nl; 5.1.2e  
5.1.2e 5.1.2e @ p2.nl; 5.1.2e 5.1.2e @ dtvconsultants.nl; 5.1.2e  
5.1.2e @ dtvconsultants.nl

From: 5.1.2e  
Sent: Fri 10/21/2022 9:36:57 AM  
Subject: Agenda en stukken Werkgroep speedpedelec van 2 november  
Received: Fri 10/21/2022 9:37:11 AM  
[Concept eindrapportage speedpedelec spoor 2.pdf](#)  
[222709 Potentie in beeld.pdf](#)

Hoi allemaal,

*Excuses, deze mail net al verstuurd, maar kreeg hem van veel mensen terug ivm omvang van de bijlagen. Hieronder link naar bestand bijgevoegd.*

Woensdag 2 november zien we elkaar (via teams) bij de Werkgroep speedpedelec. Deze bijeenkomst staat in het teken van de onderzoeksresultaten van DTV Consultants en P2. Zij zijn erbij en zullen deze dan ook presenteren.

#### Agenda:

14.30 - 14.40: Welkom en mededelingen  
14.40 - 15.00: Presentatie DTV Consultants  
15.00 - 15.20: Vragen en discussie  
15.20 - 15.30: Koffiebreak  
15.30 - 15.50: Presentatie P2  
15.50 - 16.10: Vragen en discussie  
16.10 - 16.30: Bespreken vervolg (Hoe gaan we producten gebruiken/delen en wat zijn de volgende stappen?)

Bijgevoegd zijn de conceptrapportages van DTV en P2. **Via onderstaande link is het rapport van P2 te downloaden:**

<https://we.tl/t-tvHGyqPzmM>

Tot 2 november!

Voor vragen of opmerkingen weten jullie me te vinden. Voor wie er niet bij kan zijn, stuur eventuele vragen of opmerkingen naar me door, dan neem ik die mee tijdens de bijeenkomst.

Groeten 5.1.2e

5.1.2e  
5.1.2e  
+31 6 5.1.2e 5.1.2e @appm.nl



Nummer	Omschrijving	Datum	Reactie	Antwoord
1. 5.1.2e	Ik heb een pedelec, maar wat als ik wil fietsen terwijl ik de accu niet heb geplaatst, gelden daarmee de regels voor een gewone fiets en kan ik dus wel op het fietspad en is een helm niet verplicht?	13-10-2021	Ja, via e-mail	De regels voor het rijden op een speed-pedelec hangen samen met de aard van het voertuig en niet met de manier waarop u erop rijdt. Dat betekent dat u altijd een helm moet dragen en alleen mag rijden op de plaatsen waar dat is toegestaan voor een speed-pedelec. Zie voor meer informatie <a href="https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec">https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec</a> .
2. 5.1.2e	Sommige gemeenten en provincies hebben afwijkende of aanvullende regels voor de plek van speed-pedelecs op de weg.  Wanneer wordt dit een keer landelijk geregeld en niet via de gemeente. Verwarrend en gevaarlijk omdat elke gemeente andere regels heeft.	14-12-2021	Ja, via e-mail	Voor de plaats op de weg gelden voor speed-pedelecs dezelfde regels als voor bromfietsen. Zie daarvoor <a href="https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/veilig-rijden-op-de-brommer">https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/veilig-rijden-op-de-brommer</a> . Als gemeenten afwijken van deze regels, moeten ze dit duidelijk aangeven op de plaatsen waar de afwijkende regels gelden.
3. 5.1.2e	Sinds een paar jaar ziet men steeds vaker de speed pedelec. Deze wordt voor de wet gelijk gesteld aan een bromfiets. Dat is voor mij wel begrijpelijk, gezien de wettelijke maximum snelheid die voor beide tweewielers 45 km/u is. Waar ik mij over verbaas, is dat ik veelvuldig voorbij gereden word, door snorfietsen met blauw kenteken, met daarop bestuurders zonder helm. Deze mogen toch maar 25 km/u? Maar als ik zo ca 42 km/u fiets, komen ze mij in volle vaart voorbij. Waarom wordt dit oogluikend toegestaan? En dan zijn er nog de ?gewone? elektrische fietsen. Deze mogen net als de snorfietsen maximaal 25 km/u, en er is geen helmplicht waarom hebben deze niet een blauw kenteken, net als de snorfietsen? In mijn ogen is de regelgeving niet consequent, en zijn de veel te hard rijdende snorfietsen behoorlijk gevaarlijk. Graag hoor ik van u de reden waarom de speed pedelec wel gelijk getrokken wordt met de bromfiets, maar de elektrische fiets niet met de snorfiets.	14-2-2022	Ja, via e-mail [rzm]	<b>Speed-pedelec en bromfiets</b> In het belang van de verkeersveiligheid gelden voor speed-pedelecs dezelfde regels als voor andere bromfietsen, zoals een maximale snelheid van 45 km/u. Ook moeten gebruikers van een speed-pedelec een "bromfietshelm" of een speed-pedelec-helm gebruiken. Meer informatie over de regels voor speed-pedelecs en bromfietsen vindt u op <a href="https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec">https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec</a> .  <b>Snorfiets en elektrische fiets</b> De door u bedoelde snorfiets is een bromfiets die op basis van zijn constructie maximaal 25 km/u mag rijden. Omdat een elektrische fiets ook niet harder mag dan 25 km/u, geldt voor deze voertuigen in het belang van de verkeersveiligheid dezelfde maximumsnelheid. Op dit moment mogen snorfietsers zolang zij op het fietspad met langzaam rijdend verkeer rijden, alleen nog daar zonder helm rijden. De reden hiervoor is dat een snorfiets maximaal 25 km/u rijdt. Omdat echter gebleken is dat het dragen van een helm bij snorfietsers, (ernstig) hoofdletsel bij ongelukken voorkomt, komt er een helmplicht voor alle snorfietsers. Het streven is dat deze in dit jaar in werking treedt. Zie voor meer informatie ook <a href="https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/veilig-rijden-op-de-snorfiets">https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/veilig-rijden-op-de-snorfiets</a> . Zowel voor de gewone als de elektrische fiets zie ik vooralsnog geen reden om een helmplicht in te voeren. Wel wordt het dragen van een helm door de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, jongere en oudere fietsers, door mijn ministerie samen met partners gestimuleerd. Zie bijvoorbeeld <a href="#">Doortrappen: veiliger fietsen tot je 100ste   Fiets   Rijksoverheid.nl</a> .  <b>Handhaving</b> Het is aan de politie te handhaven opongewenst en gevaarlijk gedrag in het verkeer, ook door snorfietsers. Gemeenten zijn op lokaal niveau verantwoordelijk voor de inzet van de politie. Zij besluiten hoe de politie in de gemeente wordt ingezet. Als u meent dat er meer inzet moet zijn op verkeershandhaving kunt u daarvoor bij de betreffende gemeente aankloppen. Ik kan niet treden in deze gemeentelijke verantwoordelijkheid. U kunt zich bij klachten over specifieke situaties ook wenden tot bijvoorbeeld het <a href="#">Participatiepunt Veilig Verkeer Nederland</a> , dat op lokaal niveau actief is om knelpunten aan te kaarten bij gemeenten en provincies.
4. 5.1.2e 5.1.2e	Onlangs had ik gevraagd of een E Fatbike van een klant van ons WA verzekerd moet (!) worden en daar kregen wij deze reactie op:  De Fatbike valt onder de regeling van speed-pedelec met een trapondersteuning tot maximaal 45 kilometer per uur. Voor uw speed-pedelec hoort u een verzekering wettelijke aansprakelijkheid (WA) af te sluiten. Bij schade wordt hier gekeken naar degene die de schade veroorzaakt.  Weet u dit zeker? En waar is dit op gebaseerd?	18-2-2022	Ja, via e-mail	Of de e-fatbike WA verzekerd moet worden, hangt af van de eigenschappen van de fiets. Die eigenschappen bepalen of het een elektrische fiets is of een speed-pedelec: <ul style="list-style-type: none"><li>Een elektrische fiets heeft trapondersteuning tot 25 kilometer per uur, de bestuurder moet meetrappen om vooruit te komen en de elektromotor van de fiets heeft een vermogen van maximaal 250 watt (<a href="https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-mijn-elektrische-fiets-e-bike">https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-mijn-elektrische-fiets-e-bike</a>). Voor een elektrische fiets is een WA-verzekering niet nodig.</li></ul>



	Zit er geen verschil tussen bepaalde fatbikes?			<ul style="list-style-type: none"> <li>Een speed-pedelec geeft trapondersteuning tot maximaal 45 kilometer per uur. Er gelden dezelfde regels als voor de bromfiets (<a href="https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec">https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec</a>). Voor een speed-pedelec is een WA-verzekering verplicht.</li> </ul> <p>Als de betreffende e-fatbike, zoals u aangeeft, trapondersteuning heeft tot 45 kilometer per uur, is het een speed-pedelec. Een WA-verzekering is in dat geval verplicht. Verder gelden de regels zoals aangegeven op de genoemde pagina over de speed-pedelec op <a href="https://www.rijksoverheid.nl">rijksoverheid.nl</a>. Zo moet de bestuurder een helm dragen.</p>
5. 5.1.2e 5.1.2e	Als een e-fatbike wordt verhuurd, gelden dan dezelfde regels? (zie 4.)	21-2-2022	Ja, via e-mail	De regels voor speed-pedelecs zoals vermeld op <a href="https://www.rijksoverheid.nl">rijksoverheid.nl</a> gelden ook bij verhuur.
6. 5.1.2e 5.1.2e	<p>Sinds 4 jan dit jaar ben ik in het bezit van een speedpedelec. Inmiddels heb ik besloten niet meer op de openbare weg te rijden maar het fietspad te kiezen om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 40 km/uur is als plek bereikbaar maar gemiddeld haal ik 26 km/uur. Daarmee verhoog ik het autoverkeer. Als reactie ben ik al afgesneden door auto's.</li> <li>- boven 30 km/uur je hand uitsteken om een afslag te nemen is levensgevaarlijk. Dan stuur je dus met 1 hand.</li> </ul> <p>Mijn vraag is of er herziening van de regels in de maak zijn. Zoals max 30 op fietspad in bebouwde kom en 40 op fietspad buiten bebouwde kom.</p>	14-3-2022	Ja, via e-mail [rzm]	<p>De positie van de speed-pedelec op de weg is een punt van aandacht voor mij.</p> <p>Ook de Tour de Force, een samenwerkingsverband tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms voor een sterker fietsbeleid, heeft hier aandacht voor. Zij pleit voor een vanzelfsprekende, veilige plek met afspraken over het gedrag voor de speed-pedelec binnen én buiten de bebouwde kom, zie <a href="https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Rapport-Positie-Speedpedelec-op-de-weg">Uitvoeringsprogramma-TdF-2020-2021-120dpi-spread.pdf.aspx</a> (<a href="https://www.fietsberaad.nl">fietsberaad.nl</a>). In 2021 is er in opdracht van de Tour de Force een inventarisatie van scenario's voor de speed-pedelec gemaakt, zie <a href="https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Rapport-Positie-Speedpedelec-op-de-weg">https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Rapport-Positie-Speedpedelec-op-de-weg</a>, die de basis is voor de vervolgaanpak van de Tour de Force.</p> <p>Hoewel ik de ontwikkelingen volg, is er van een herziening van de regels vooralsnog geen sprake.</p>
7. 5.1.2e	<p>Ik ben inmiddels in het bezit van 2 nieuwe ontheffingen (Gemeente Spijkenisse en Gemeente Rotterdam) die weer voor 2 jaar geldig zijn en waarmee ik met mijn speed-pedelec op het fietspad mag rijden. Ik mis alleen nog een ontheffing van de Gemeente Schiedam, die zijn nog niet zover.</p> <p>Het is vreemd dat ik voor een ritje van nog geen 20 kilometer 3 ontheffingen nodig heb om op mijn werk te komen. Een landelijke regeling is wel zo eenvoudig. Het lijkt me dat een overheid die een speed-pedelec erkent als een actieve en duurzame mobiliteitsoplossing in het woon-werkverkeer en ziet dat een speed-pedelec een bijdrage levert aan de bereikbaarheid van een stad/regio, hier toch actief mee aan de slag zou moeten gaan. En dan hebben we het nog niet eens over de voordelen die behaald worden m.b.t. milieu en gezondheid.</p>	31-3-2022	Ja, via e-mail [rzm]	<p>Het klopt dat er in 2021 in opdracht van de Tour de Force op basis van hun uitvoeringsprogramma (Uitvoeringsprogramma-TdF-2020-2021-120dpi-spread.pdf.aspx (<a href="https://www.fietsberaad.nl">fietsberaad.nl</a>)) een inventarisatie van scenario's voor de plek op de weg van de speed-pedelec is gemaakt, zie <a href="https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Rapport-Positie-Speedpedelec-op-de-weg">https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Rapport-Positie-Speedpedelec-op-de-weg</a>, die de basis is voor de vervolgaanpak van de Tour de Force. Nieuwe kennis en onderzoeksrapporten, waaronder de SWOV (wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid) diepe teststudie naar ongevallen met speed-pedelecs (<a href="https://swov.nl/nl/publicatie/speed-pedelecongevallen">https://swov.nl/nl/publicatie/speed-pedelecongevallen</a>) worden meegenomen in de vervolgaanpak van de Tour de Force.</p> <p>Hoewel ik de ontwikkelingen volg, is er van een herziening van de regels voor de plek op de weg van speed-pedelecs vooralsnog geen sprake. Het is dus aan de betrokken gemeentes te bepalen of het betreffende fietspad wellicht ook geschikt is voor speed-pedelecs en dit onder het bord verplicht fietspad te melden, dan wel u een lokale ontheffing voor het rijden op het fietspad te verlenen.</p>
8. 5.1.2e	<p>Voor een comakership project van Windesheim Flevoland onderzoeken wij de status van speed-pedelecs in de gemeente Bunschoten.</p> <p>Wij richten vooral kwalitatief onderzoek uit naar de oplossingsrichtingen en (fiets)beleid rondom speed-pedelecs. Hier zijn veel mogelijke oplossingsrichtingen naar voren gekomen.</p> <p>Hierbij lijkt het ons interessant om de beweegredenen vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu te kennen over de status van de speed-pedelec en mogelijk hier meer informatie over te vragen, ook naar de mogelijke status van de speed-pedelec in de toekomst.</p> <p>Het leek ons dan ook interessant om iemand met verstand van het nationale (fiets)beleid rondom speed-pedelecs te spreken en interviewen. Is dit mogelijk, of is dit voor een instantie als het ministerie niet haalbaar?</p>	12-4-2022	Ja, via gesprek	Dossierhouder heeft contact gehad en student verder geholpen met onderzoek.

9. 5.1.2e 5.1.2e	Ik ben een vrouw 5.1.2e. Sinds 2 jaar bezit ik een speed pedelec. Ik fiets hiermee van mijn woonplaats 5.1.2e naar mijn werk in 5.1.2e. Dit heeft veel voordelen voor mijn gezondheid, ik krijg beweging en frisse lucht. Daarnaast lijkt het mij een beter optie voor het milieu. Het zou dus iets zijn wat aangemoedigd zou moeten worden. Helaas moet ik op erg drukke en krappe wegen op de weg fietsen. Dit voelt vaak voor mezelf erg onveilig. Maar het meest vervelende is dat ik dagelijks te maken krijg met agressie omdat ik daar fiets. Toeterende agressieve automobilisten omdat ze niet snappen waarom ik niet op het fietspad fiets en hun op hou. Zij mogen 50 ik fiets 30/35. Het is vaak te druk en te krap om in te halen. Kortom ik vraag me af of hier geen andere oplossing voor zou zijn. Ik zou het bijv. billijk vinden wel op het fietspad te mogen maar niet harder dan 20 km per uur te mogen fietsen in de bebouwde kom.	26-4-2022	Ja, via e-mail [rzm]	De positie van de speed-pedelec op de weg is een punt van aandacht voor mij. Onderstaand leg ik u het beleid voor speed-pedelecs uit en reageer ik op uw vraag. In het belang van de verkeersveiligheid gelden voor speed-pedelecs dezelfde regels als voor andere bromfietsen, zoals de plek op de weg, de maximale snelheid van 45 km/u en het gebruik van een helm. Meer informatie over de regels voor speed-pedelecs en bromfietsen vindt u op <a href="https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec">https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec</a> . In 2021 is in opdracht van de Tour de Force (initiatief van decentrale overheden en Rijksoverheid om Nederland nummer één op het gebied van fietsen te houden) op basis van hun uitvoeringsprogramma (Uitvoeringsprogramma-TdF-2020-2021-120dpi-spread.pdf.aspx (fietsberaad.nl) een inventarisatie van scenario's voor de plek op de weg van de speed-pedelec gemaakt. Deze inventarisatie ( <a href="https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Rapport-Positie-Speedpedelec-op-de-weg">https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Rapport-Positie-Speedpedelec-op-de-weg</a> ) is de basis is voor de vervolgaanpak van de Tour de Force. Nieuwe kennis en onderzoeksrapporten, waaronder de SWOV (wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid) diepteststudie naar ongevallen met speed-pedelecs ( <a href="https://swov.nl/nl/publicatie/speed-pedelecongevallen">https://swov.nl/nl/publicatie/speed-pedelecongevallen</a> ) worden meegenomen in de vervolgaanpak van de Tour de Force. Hoewel ik de ontwikkelingen volg, is er van een herziening van de regels voor de plek op de weg van speed-pedelecs vooralsnog geen sprake. Wel zijn wegbeheerders, zoals provincies of gemeenten, bevoegd te bepalen of het betreffende fietspad wellicht ook geschikt is voor speed-pedelecs met een bepaalde maximale snelheid. Dat kunnen zij doen door een melding onder het ronde blauwe bord dat verplicht fietspad betekent, dan wel door u een lokale ontheffing voor het rijden op het fietspad te verlenen.
10. 5.1.2e	Ik rijd sinds kort een Pedelec, maar wil op sommige trajecten, waar je niet op het fietspad mag rijden, niet op de openbare weg rijden. Ik pas graag mijn snelheid aan, om mij tussen de gewone fietsers te begeven. Kan er een maximum snelheid komen op de fietspaden van 25 km/u. Zo is het voor iedereen veilig. Om met de Pedelec constant max 45 km/u te rijden, is voor mij ook niet te doen. Voordeel van een max snelheid op fietspaden is dat ook (opgevoerde) snorfietsen etc. niet harder dan 25 km/u op het fietspad mogen rijden.	2-6-2022	Ja, via e-mail [rzm]	De positie van de speed-pedelec op de weg is een punt van aandacht voor mij. Onderstaand leg ik u het beleid voor speed-pedelecs uit en reageer ik op uw vraag. In het belang van de verkeersveiligheid gelden voor speed-pedelecs dezelfde regels als voor andere bromfietsen, zoals de plek op de weg, de maximale snelheid van 45 km/u en het gebruik van een helm. Meer informatie over de regels voor speed-pedelecs en bromfietsen vindt u op <a href="https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec">https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec</a> . In 2021 is in opdracht van de Tour de Force (initiatief van decentrale overheden en Rijksoverheid om Nederland nummer één op het gebied van fietsen te houden) op basis van hun uitvoeringsprogramma (Uitvoeringsprogramma-TdF-2020-2021-120dpi-spread.pdf.aspx (fietsberaad.nl) een inventarisatie van scenario's voor de plek op de weg van de speed-pedelec gemaakt. Deze inventarisatie ( <a href="https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Rapport-Positie-Speedpedelec-op-de-weg">https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Rapport-Positie-Speedpedelec-op-de-weg</a> ) is de basis is voor de vervolgaanpak van de Tour de Force. Nieuwe kennis en onderzoeksrapporten, waaronder de SWOV (wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid) diepteststudie naar ongevallen met speed-pedelecs ( <a href="https://swov.nl/nl/publicatie/speed-pedelecongevallen">https://swov.nl/nl/publicatie/speed-pedelecongevallen</a> ) worden meegenomen in de vervolgaanpak van de Tour de Force. Ik begrijp dat u graag met uw speed-pedelec op het fietspad wilt rijden met een maximale snelheid van 25 km/uur. Dit is echter erg lastig te handhaven, mede omdat er op fietspaden geen maximumsnelheden gelden. Hoewel ik de ontwikkelingen volg, is er van een herziening van de regels voor de plek op de weg van speed-pedelecs vooralsnog geen sprake.
11. 5.1.2e	Mevrouw wil een elektrische fiets kopen voor haar man om in de bossen te rijden. Het gaat om de Troy Allroad 7SP of D72022 met een vermogen van 250 of 360 watt. Het hogere vermogen is nodig omdat de banden 12-15cm dik zijn. Volgens verschillende fietsenhandelaren is dit een e-bike, maar volgens RDW en de wet mag het vermogen niet boven de 360 uit komen. Waarom bestaat deze grens van 250 watt? En klopt het dat de fiets met een maximumsnelheid van 25	24-6-2022	Ja, via e-mail [rzm]	Onderstaand ga ik in op de verschillen tussen de door u genoemde voertuigen.  Elektrische fiets Een elektrische fiets (e-bike) heeft een motorvermogen tot maximaal 250 watt en mag trapondersteuning leveren tot 25 km/uur. Zie voor de regels voor e-



	km/u en een vermogen van 360 watt een speed-pedelec is (en aan de regels daarvoor moet voldoen)?			<p>bikes Welke regels gelden voor mijn elektrische fiets (e-bike)?   Rijksoverheid.nl</p> <p>Gemotoriseerd rijwiel Een elektrische fiets met trapondersteuning tussen 250 en 1000 Watt die ophoudt bij 25 km/h is volgens de Europese wetgeving een 'gemotoriseerd rijwiel'. Dat is volgens de definitie in de Nederlandse regelgeving een snorfiets, een subcategorie van de voertuigsoort bromfiets. Dat betekent onder andere een Europese typegoedkeur, een blauwe kentekenplaat en per 1 januari 2023 geldt een helmplicht. Zie deze site voor de regels voor snorfietsen : Veilig rijden op de snorfiets   Verkeersveiligheid   Rijksoverheid.nl.</p> <p>Speed-pedelec Een elektrische fiets met een vermogen van 360 watt is inderdaad een speed-pedelec als deze een trapondersteuning levert tot 45 km/uur. Voor speed-pedelecs gelden dezelfde regels als voor andere bromfietsen. Veelal zijn zij verplicht op de rijbaan te rijden. Ook moeten gebruikers van een speed-pedelec een bromfietshelm of een speed-pedelec-helm gebruiken. Meer informatie over de regels voor speed-pedelecs vindt u op <a href="https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec">https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec</a>.</p>
12. 5.1.2e	<p>Meneer is van plan een speed-pedelec te kopen en deze zo aan te passen dat deze maximaal 25 km/u kan. Hij wil de motor ook verlagen tot 25 watt.</p> <p>Moet hij dan nog een helm/geel kenteken hebben voor dit voertuig?</p>	15-8-2022	Ja, via e-mail	<p>Als u de maximumsnelheid van een speed-pedelec terugbringt naar 25 km/h, verandert daarmee niet de voertuigcategorie. Een geel kenteken en helm blijven dan ook verplicht.</p>
13. 5.1.2e	<p>Hallo, ik vroeg me af over de regels van speedpedelecs, mogen ze max 48v zijn of is 72v ook legaal? Dus 72v voor de motor, controller en battery. Of moet het echt 48v zijn</p> <p>ik zou graag willen weten wat het maximale voltage is en of 72v acceptabel is als de top snelheid aan de 45km per uur blijft, verder weet ik alles maar moet ik alle pedelec regels op papier hebben bevestigd dus hoop dat jullie alle eisen kunnen aangeven op de e-mail, verder weet ik dat ik het bij de rdw kan goedkeuren en kenteken kan aanvragen, en wellicht welke eisen de rdw stelt voor het goedkeuren zou ook erg fijn zijn</p>	28-9-2022	Ja, via e-mail	<p>De regelgeving schrijft geen maximumvoltage voor bij de aandrijving van een speedpedelec. Wel is beschreven dat er bij 'hoogspanning' aan bepaalde eisen moet worden voldaan (VN/ECE-reglement 100: elektrische veiligheid, <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:42011X0302(01)&amp;from=NL">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:42011X0302(01)&amp;from=NL</a>) Er is sprake van hoogspanning als bij de indeling van een elektrische component of een elektrisch circuit de kwadratisch gemiddelde werkspanning &gt; 60 V en ≤ 1 500 V (gelijkstroom) of &gt; 30 V en ≤ 1 000 V (wisselstroom).</p> <p>De eisen vindt u op de website van de RDW: <a href="https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/motor/wijzigen-of-restaureren/aangepaste-of-zelfbouw-motor-laten-goedkeuren">https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/motor/wijzigen-of-restaureren/aangepaste-of-zelfbouw-motor-laten-goedkeuren</a> (technische eisen bij keuren: alternatieve voorschriften L1e L7e (Verordening 168/2013)).</p> <p>Algemene informatie over regels die gelden voor een speedpedelec vindt u op <a href="https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/voertuigen-op-de-weg/bromfiets/speed-pedelec">https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/voertuigen-op-de-weg/bromfiets/speed-pedelec</a>.</p>
14. 5.1.2e	<p>De regelgeving snelle fiets (speed pedelec) De regelgeving is nu dat ik op de rijbaan moet fietsen omdat de fiets bestempeld is met 45 km/h. Echter is mijn (en velen met mij) ervaring is dat je niet zo hard fiets door allerlei omstandigheden. Op mijn traject <u>5.1.2e</u> rijd ik met een gemiddelde snelheid van 32 km/h en op langere rechte wegen haal ik 36-38 km/h. Bij wind en regen wordt de snelheid zelfs nog lager. Alleen in uitzonderlijke gevallen haal ik 40-42 km/h. Deze snelheden zijn vergelijkbaar met wielrenners en scooters op het fietspad. Dus de vergelijking met een brommer en auto vind ik onterecht, en het rijden op de rijbaan is zelfs gevaarlijk. Met grote regelmaat wordt ik uitgescholden, er wordt getoeterd en een handgebaar gemaakt door automobilisten. Dus qua veiligheid past deze fiets beter op een fietspad en ik zou graag willen zien dat ik daar ook mag rijden. Dit is al wel mogelijk in oa Overijssel en Gelderland, zouden jullie willen overwegen om deze mogelijkheid ook in Zuid-Holland toe te passen (zie foto). Desnoods met de restrictie, op fietspaden niet harder te mogen rijden van 35 km/h.</p>	29-9-2022	Ja, via e-mail	<p>In het belang van de verkeersveiligheid gelden voor speed-pedelecs dezelfde regels als voor andere bromfietsen, zoals de plek op de weg, de maximale snelheid van 45 km/u en het gebruik van een helm. Zoals u wellicht bekend is, vindt u meer informatie over de regels voor speed-pedelecs en bromfietsen vindt u op <a href="https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec">https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec</a>. In 2021 is in opdracht van de Tour de Force (initiatief van decentrale overheden en Rijksoverheid om Nederland nummer één op het gebied van fietsen te houden) op basis van hun uitvoeringsprogramma (Uitvoeringsprogramma-TdF-2020-2021-120dpi-spread.pdf.aspx (fietsberaad.nl) een inventarisatie van scenario's voor de plek op de weg van de speed-pedelec gemaakt. Deze inventarisatie (<a href="https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Rapport-Positie-Speedpedelec-op-de-weg">https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Rapport-Positie-Speedpedelec-op-de-weg</a>) is de basis is voor de vervolgplan van de Tour de Force. Nieuwe kennis en onderzoeksrapporten, waaronder de SWOV (wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid) diepe studie naar ongevallen met speed-</p>



				<p>pedelecs (<a href="https://swov.nl/nl/publicatie/speed-pedeleceongevallen">https://swov.nl/nl/publicatie/speed-pedeleceongevallen</a>) worden meegenomen in de vervolgaanpak van de Tour de Force.</p> <p>Ik begrijp dat u graag met uw speed-pedelec op het fietspad wilt rijden, eventueel met een maximale snelheid van 35 km/uur. Dit is echter erg lastig te handhaven, mede omdat er op fietspaden geen maximumsnelheden gelden. Hoewel ik de ontwikkelingen volg, is er van een herziening van de regels voor de plek op de weg van speed-pedelecs vooralsnog geen sprake. Het is aan de betrokken gemeentes in Zuid-Holland te bepalen of de betreffende fietspaden wellicht ook geschikt zijn voor speed-pedelecs en dit onder het bord verplicht fietspad te melden, dan wel u een lokale ontheffing voor het rijden op het fietspad te verlenen.</p>
15. 5.1.2e	<p>Ik heb een e-fatbike besteld vanuit china omdat deze zowel in Nederland als België niet leverbaar was. Ik heb contact gehad met de RDW over het registreren van mijn e-fatbike maar dei gaven aan dit niet te kunnen doen omdat deze typeniet bij hun bekend is. Het zou om een bijzondere bromfiets gaan en zelfs daar staat het niet tussen. Dus kom ik niet verder met de RDW en ben ik doorgestuurd naar het ministerie. Het gaat om een e-fatbike type Gogobest GF600. Ik wil graag weten hoe ik deze alsnog kan registreren zodat ik er gebruik van kan maken.</p>	11-10-2022	Ja, via e-mail	<p>Dank voor uw vraag.</p> <p>Een fiets (of varianten hierop) met elektrische aandrijving is in veel gevallen niet kentekenplichtig. Het gaat dan om 'reguliere' fietsen met trapondersteuning. Deze fietsen moeten dan voldoen aan de volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de elektromotor heeft een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW</li> <li>• de aandrijfkracht vermindert geleidelijk en wordt ten slotte onderbroken wanneer het voertuig een snelheid bereikt van 25 km/h</li> <li>• de aandrijfkracht wordt onderbroken als de bestuurder ophoudt met trappen</li> </ul> <p>Voldoet uw fiets niet aan het bovenstaande, dan is het voertuig geen fiets maar een snorfiets, bromfiets, motorfiets of iets anders. Afhankelijk van de voertuigcategorie heeft het voertuig dan een kentekenplicht.</p> <p>Speedpedelec</p> <p>Kijkend naar informatie op internet over een e-fatbike type Gogobest GF600, lijkt het eigenschappen te hebben van een speedpedelec. Daarmee zou het voertuig niet voldoen aan de bovenstaande criteria voor een fiets met trapondersteuning, maar gelden de regels voor een bromfiets. Het voertuig moet dan worden voorzien van een kentekenbewijs. Als het voertuig een Europese typegoedkeuring heeft, kunt u (relatief) eenvoudig een kentekenbewijs aanvragen. U moet hiervoor het Certificaat van Overeenstemming (CvO) aanvragen bij de leverancier. Hiermee kunt u het voertuig aanbieden op een keuringsstation van de RDW. Meer hierover leest u op: <a href="https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/brommer/invoeren-en-exporteren/invoeren-vanuit-land-buiten-eu-of-eva-land">https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/brommer/invoeren-en-exporteren/invoeren-vanuit-land-buiten-eu-of-eva-land</a>.</p> <p>Geen typegoedkeuring</p> <p>Als het voertuig geen Europese typegoedkeuring heeft, dan kunt u het individueel aanbieden op het Testcentrum in Lelystad. Een bromfiets (en ook speedpedelec) valt in de Regeling voertuigen onder de voertuigcategorie 'L'. De RDW toetst op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de toelatingseisen, zoals vermeld in bijlage IV van de Regeling voertuigen</li> <li>• de permanente eisen zoals vermeld in hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen</li> </ul> <p>Voor de wijze van keuren volgt de RDW:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wijze van keuren IK L1e-L7e met een datum eerste toelating tot 1 januari 2017 (voor L3e, L4e, L5e en L7e) of tot 1 januari 2018 (voor L1e, L2e en L6e); Wijze van keuren L1e-L7e (Richtlijn 2002/24/EG)</li> <li>• Wijze van keuren IK L1e-L7e* met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 (voor L3e, L4e, L5e en L7e) of vanaf 1 januari 2018 (voor L1e, L2e en L6e) Wijze van keuren L1e-L7e (Verordening 168/2013)</li> </ul> <p>*) vanaf 1 januari 2016 mag op verzoek van de aanvrager het voertuig ook worden getoetst aan deze set van eisen en wijze van keuren.</p>

				U kunt via de volgende link een individuele keuring aanvragen: <a href="https://webtra.rdw.nl/#/individuelegoedkeuringaanvragen">https://webtra.rdw.nl/#/individuelegoedkeuringaanvragen</a> . Houd er rekening mee dat er kosten zijn verbonden aan een keuring bij het Testcentrum. Zie hiervoor ook <a href="https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/brommer/invoeren-en-exporteren/invoeren-vanuit-land-buiten-eu--of-eva-land">https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/brommer/invoeren-en-exporteren/invoeren-vanuit-land-buiten-eu--of-eva-land</a> .
16. 5.1.2e	Naar verluidt valt de fatbike onder de EU-type goedkeuring van brommers. Maar ze rijden rond als e-bikes. Weet u hoe het zit? Want zonder kenteken, helm, verzekering, rijbewijs etc. een e-brommer rijden is een flinke accumulatie van boetes!	11-10-2022	Ja, via twitter	Of een fatbike een 'gewone' elektrische fiets is of een speed-pedelec, hangt af van de eigenschappen van het voertuig. De regels daarvoor staan op Welke regels gelden voor mijn elektrische fiets (e-bike)?   Rijksoverheid.nl en Regels voor speedpedelecs   Voertuigen op de weg   Rijksoverheid.nl. Bij een speed-pedelec zijn kenteken, helm, verzekering en rijbewijs (AM) inderdaad verplicht.
17. 5.1.2e	Vervolg vraag. Hoe kunnen de eigenschappen vastgesteld worden? Ik denk dan aan extra kracht/snelheid die met een druk op de knop mogelijk wordt (in een smartphone-app bijvoorbeeld). Is de aanwezigheid van die potentiële extra kilowatts verboden aan de aandrijving ook strafbaar?	12-10-2022	Ja, via twitter	Het maximale vermogen van de elektromotor mag niet meer zijn dan 250 watt. Er mag dus ook geen extra vermogen beschikbaar zijn. Voor eigenschappen kan de verkoper gevraagd worden naar het Certificaat van Overeenstemming (CvO) van het voertuig.
18. 5.1.2e	Vervolg vraag. Dus iemand die met een e-bike met een 750Watt Siemens aandrijving rondrijdt is onweerlegbaar in overtreding?	13-10-2022	Ja, via twitter	Ja, als het motorvermogen van een dergelijke fatbike 750 watt is, moeten voertuig en bestuurder voldoen aan de regels voor speedpedelecs: <a href="https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/voertuigen-op-de-weg/bromfiets/speed-pedelec">https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/voertuigen-op-de-weg/bromfiets/speed-pedelec</a> .  Het is uiteraard aan de politie om hierop te handhaven.