

# Opgevoerde elektrische fietsen

## Rapportage van een kwalitatief onderzoek

Definitieve rapportage  
Versie 1.0



# Het verhaal achter Ferro Explore

---



**Wij zijn kwalitatieve onderzoekers**



**Wij begrijpen mensen**



**Wij helpen u luisteren**



**Vanuit open exploratie**



**Vanuit hart en hoofd**



**Wij begrijpen maatschappelijke trends**



**Zo geven we inzicht**

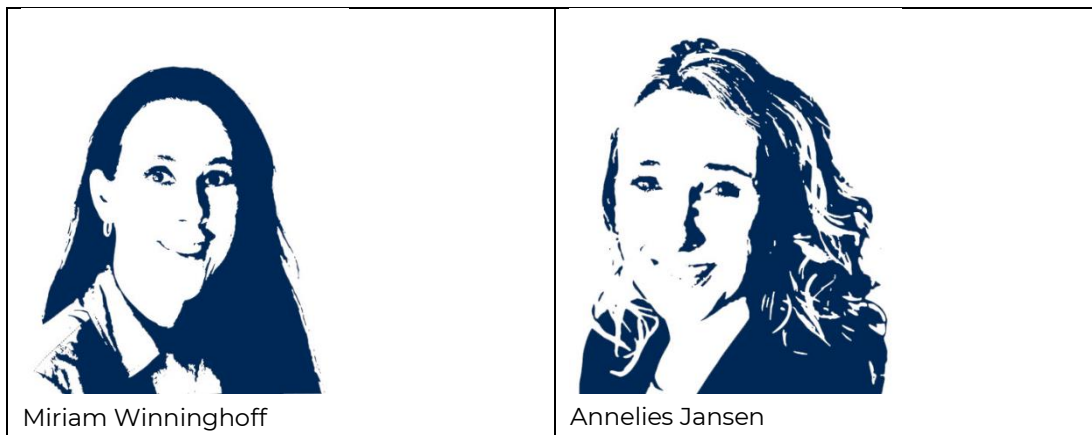


**Wat u verder brengt**

# Over dit rapport

---

## Auteur(s) van Ferro Explore



## Op verzoek van

Op verzoek van het Ministerie van I en W

## Datum

3-7-2023

## Projectnummer

6426

## Onderzoeksbureau

Ferro Explore B.V.  
Johan van Hasseltweg 2 B1  
1022 WV Amsterdam  
The Netherlands  
0031 20 624 30 44  
[info@ferro-explore.nl](mailto:info@ferro-explore.nl)  
[www.ferro-explore.nl](http://www.ferro-explore.nl)

## Auteursrecht

(c) Auteursrecht voorbehouden. Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaargemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale verwerking of anderszins, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van onderstaand ministerie. Dit onderzoek is uitgevoerd door Ferro Explore in opdracht van het Ministerie van I en W.

# Inhoudsopgave

---

<b>Conclusies</b>	<b>5</b>
Motivaties om de fiets op te voeren	5
Risico perceptie	5
Beïnvloeden risico perceptie	6
<b>Achtergrond deelnemers</b>	<b>7</b>
Wie voeren hun fiets op?	7
Waar informatie over opvoeren?	7
Opvoeren of de potentie benutten?	7
Hoe wordt de fiets opgevoerd?	7
Opvoeren in detail	8
Zelfperceptie	9
<b>Triggers en barriers opvoeren fiets</b>	<b>10</b>
Spontane triggers	10
Spontane barriers	12
<b>Risico perceptie</b>	<b>15</b>
Spontane risico perceptie	15
Geholpen risico perceptie	15
Krantenbericht	18
<b>Beïnvloeden risico-perceptie</b>	<b>19</b>
Risico's bekend maar men betreft het niet op zichzelf	19
<b>Onderzoeksverantwoording</b>	<b>20</b>
Achtergrond	20
Doel van het onderzoek	20
Methode van onderzoek en uitvoering	21
Selectie	21
Algemeen	22
<b>Bijlage: gespreksleidraad</b>	<b>24</b>

# Conclusies

---

Het doel van het onderzoek is om inzicht te krijgen in motivaties en beweegredenen van (toekomstige) gebruikers om een elektrische fiets op te voeren. Daarnaast is inzicht gevraagd in de risico-perceptie van gebruikers van opgevoerde elektrische voertuigen en in hoeverre deze risico-perceptie beïnvloed kan worden zodat gebruikers hun elektrische fiets niet meer opvoeren. Hiervoor zijn 6 online individuele gesprekken en 3 online groepsdiscussies gevoerd met eigenaars van een elektrische fiets die hun fiets hebben opgevoerd of van plan zijn om dit te doen.

## Motivaties om de fiets op te voeren

Veelal gaat men zelf over het thema 'opvoeren van de elektrische fiets' nadenken wanneer het ter sprake komt bij familie, vrienden, de dealer, et cetera. De belangrijkste motivaties om de fiets daadwerkelijk op te voeren, hebben te maken met:

- Het gevoel beperkt te worden in je eigen kunnen en het kunnen van je fiets door de begrenzing. Men wil benutten wat er technisch mogelijk is, eruit halen wat erin zit.
- Gevoel van betutteling: de perceptie is dat je als fietser heel goed kunt inschatten waar en wanneer je welke snelheid kunt fietsen. Men wil de natuurlijke gang kunnen gaan, de eigen regie houden.
- Willekeur: op eigen fysieke kracht kun je ook harder: op een gewone fiets of racefiets kun je vaak al harder dan 25 kilometer/uur dus het voelt als willekeur dat een elektrische fiets een grens heeft.
- Sneller van A naar B: omdat je weet dat het kan, vindt men het prettig om sneller van A naar B te gaan: je hebt net iets meer tijd voor andere dingen wanneer je iets sneller op de plaats van bestemming bent. Zo combineer je vrijheid en in contact staan met buiten met je snel verplaatsen.

## Risico perceptie

De risico's die men loopt worden in grote lijnen herkend, maar worden niet sterk op zichzelf betrokken. Men begrijpt rationeel dat de kans op ongelukken, vallen en aanrijdingen groter is wanneer men harder rijdt, maar men acht deze risico's voor zichzelf niet heel groot. Het eigen kunnen wordt heel positief ingeschat. Argumenten die worden gebruikt zijn: ik ben ervaren genoeg, ik rijd op een gewone fiets ook zo hard, ik ben gewend motor of scooter te rijden, ik pas mijn snelheid aan op de situatie.

Ook het risico op een boete en het niet verzekerd zijn (vooral verzekering van de fiets, garantie kwesties) zijn bekend. Men acht de pakkans echter klein of kan de begrenzing weer gemakkelijk naar 25 km/uur zetten, mocht men staande gehouden worden door de politie.

## Beïnvloeden risico perceptie

Het opvoeren van de fiets wordt snel in een grijs gebied getrokken: men weet dat het niet mag, maar ziet het zelf niet als een echt strafbaar feit of een niet-slimme keuze. Dit komt door verschillende redenen:

- omdat men weet dat er weinig of niet op gehandhaafd wordt;
- omdat je zelf op een gewone fiets ook sneller dan 25 km/uur kunt fietsen;
- omdat heel veel mensen het doen;
- omdat de fiets het technisch ook kan maar is begrensd.

Het beïnvloeden van de risico-perceptie is daarmee ook lastig: het opvoeren van een elektrische fiets moet eigenlijk eerst in de perceptie uit het grijze gebied gehaald worden en naar het terrein van 'een niet slimme keuze' of 'strafbaar' worden gehaald.

De mogelijkheid om de perceptie te beïnvloeden is dan ook het meest aanwezig bij de 'harde risico's': het risico op vervolging, het risico op een boete, het risico op het niet uitkeren door de aansprakelijkheidsverzekering. Wanneer deze risico's duidelijk worden gecommuniceerd, wordt het opvoeren van een elektrische fiets eerder gezien als een 'niet slimme keuze'. Na het communiceren van de 'harde risico's' is er meer ruimte om ook de 'zachte risico's' (bijvoorbeeld als je harder gaat zijn de gevolgen van een val groter) beter over het voetlicht te krijgen en het idee van een 'niet slimme keuze' meer te voeden.

# Achtergrond deelnemers

---

De deelnemers aan het onderzoek hadden allen hun fiets opgevoerd of zijn van plan dat binnenkort te doen.

## Wie voeren hun fiets op?

De respondenten die hebben deelgenomen aan het onderzoek zijn divers: zowel mannen als vrouwen, gespreid in leeftijd tussen 19 en 65, met verschillende types/merken fietsen. In het selectieproces kwam naar voren dat men zowel woon-werk verkeer aflegt met de elektrische fiets als recreatieve ritten. De afstanden die men aflegt liggen veelal tussen de 5 en 25 kilometer.

## Waar informatie over opvoeren?

Veelal hoort men via via over het opvoeren van elektrische fietsen: via familie, vrienden, collega's. Een enkeling hoorde er over van de dealer waar de fiets gekocht werd. Tijdens deze gesprekken wordt het opvoeren zelf (hoe doe je het?) en de voordelen ervan besproken. Men gaat dan daarna vaak zelf op het internet op zoek naar meer achtergrond en manieren om de fiets op te voeren. Op internetfora over het type fiets vindt men veelal de gewenste informatie (Hoe het aan te pakken?) of men bekijkt online YouTube video's.

Voor de meeste is 'het opvoeren van een elektrische fiets' ook niet een heel nieuw onderwerp. Men zegt het te kennen van brommers: die worden ook opgevoerd.

## Opvoeren of de potentie benutten?

Enkele respondenten noemt het 'opvoeren van de fiets' eerder: de potentie van de fiets benutten of de blokkade er af halen. Dit is dus een echt andere invalshoek: in plaats van iets doen dat niet mag ('opvoeren') framen zij het eerder als 'iets optimaal benutten': optimaal gebruik maken van je eigen potentie en de potentie van de elektrische fiets.

## Hoe wordt de elektrische fiets opgevoerd?

De fietsen worden op verschillende manieren opgevoerd:

- Met een app (deze kan aangeschaft worden voor 10 euro voor de VanMoof fiets).
- Door een 'mannelijke': op internet zoekt men naar bedrijfjes/personen die de fiets voor je kunnen opvoeren.
- Via instellingen op de fiets, je moet wel een code invoeren maar die kun je online terugvinden.

- Door de 'locatie' te wijzigen in de instellingen van de fiets (bijvoorbeeld naar Amerika, want daar mag je wel harder dan 25 km/uur). Dit kon in het verleden, maar bij de huidige elektrische fietsen kan dit niet meer.
- Door de fietsenmaker.
- Een respondent kon via instellingen zonder code gewoon de fiets 'opvoeren' naar 50km/uur. Dit ging om een oud model.

We hebben geen respondenten gesproken die de motor hebben vervangen van de fiets om te kunnen beschikken over een motor met meer vermogen en trapondersteuning tot een hogere snelheid dan 25 km/uur.

## Opvoeren in detail

- De meeste respondenten geven aan dat zij een snelheid tussen de 25 km/uur en 30km/uur en sommige respondenten tussen 25 km/uur en 35 km/uur een ideale snelheid vinden. Harder dan dat vinden de meeste respondenten niet prettig: dit gaat de snelheid die zij naar eigen zeggen zelf (met lichaamskracht) zouden kunnen bereiken op de fiets te boven.
- Sommige respondenten hebben hun fiets (via instellingen) eerst 'open gezet' tot een hogere snelheid dan 30 km/uur. Dit ervaren zij dan soms echter als 'te hard'. Ze voelen zich hier niet prettig bij, en zetten de maximum snelheid terug naar een snelheid die wel prettig voor ze voelt (ze zetten hem bijvoorbeeld terug van 35 naar 30).

“ Ik kon er 50 mee en toen kon die nóg verder omhoog. Dat ging heel makkelijk met een knopje. Hij staat nu op 28 want ik ben niet gek. Dat is sneller dan 25 maar nog niet snel genoeg dat je mensen van hun sokken rijdt. Ik fiets meestal in stedelijk gebied dus dan wil ik niet te snel maar ik houd van snel fietsen. Gewoon hard fietsen, er moet wel een beetje druk op staan.

**Vrouw met opgevoerde fiets**

“ 37 was echt te hard, dat ervaar je als je op de fiets zit. 37 is echt een beetje scooter snelheid, en je voelt jezelf ook een beetje onveilig want die fiets is er ook niet voor gemaakt. Met remmen bijvoorbeeld duurt het langer voordat je stilstaat maar dat is logisch maar met name voelt het gewoon niet veilig. 30 voelt een stuk veiliger.

**Man met opgevoerde fiets**

- Geen van hen heeft een speed pedelec overwogen. Dit wordt gezien als een echt andere league dan een 'gewone elektrische fiets': het gaat echt veel harder dan een fiets, het is veel duurder dan een elektrische fiets, je moet een helm op, je moet op de rijbaan rijden. Een speed pedelec wordt als echt iets heel anders ervaren dan een (opgevoerde) elektrische fiets. Ook een fatbike wordt gezien als



een andere league dan een elektrische fiets: deze gaat meestal ook veel harder en kan een gashendel hebben.

- Men weet van zichzelf meestal wel hoe hard men fietst: men kijkt niet veel op de snelheidsmeter maar wel geregeld. Alle respondenten hebben een snelheidsmeter op de fiets.
- Geen van de respondenten met een opgevoerde fiets heeft echt reacties gehad op hun snelheid van andere weggebruikers.

## Zelfperceptie

Vrijwel alle deelnemers vinden zichzelf een 'goede fietser' die met een opgevoerde elektrische fiets om kan gaan. Zij vinden dat zij zelf goed kunnen inschatten wanneer zij met welke snelheid kunnen rijden.



*Ik rijd op een gewone fiets ook al 30. Ik ben die snelheid dus gewend*

**Man, met opgevoerde fiets**

Een helm vindt men dan ook meestal niet nodig. Sommige wel: één respondent doet de helm wel op bij het kind als dat achterop zit, maar niet bij zichzelf. Een andere respondent heeft van een vriendin (een arts) het dringende advies gekregen een helm te gaan dragen. Meestal geeft men echter aan dat een helm het gevoel van vrijheid beperkt: je wilt de wind door je haren voelen.

# Triggers en barriers opvoeren fiets

Triggers om de elektrische fiets op te voeren hebben vooral te maken met 'vrijheid: het je niet willen laten beperken' en gewoonweg sneller op de bestemming willen zijn. Barrieres om op te voeren zijn de kosten en 'iets doen dat niet mag'.

## Spontane triggers

De deelnemers aan de groepsdiscussies hebben via een online tool hun spontane antwoord gegeven op de vraag: Wat zijn of waren triggers om je fiets op te voeren? De deelnemers aan de individuele gesprekken hebben hier mondeling een antwoord op gegeven. Hierna volgen de woordenwolken van de antwoorden van de deelnemers aan de groepen. Na deze woordenwolken beschrijven we wat de respondenten hier mee bedoelden.



Figuur 1: Triggers woordenwolk groep 1 'van plan om fiets op te voeren'



Figuur 2: Triggers woordenwolk groep 2 'hebben fiets opgevoerd'



Figuur 3: Triggers woordenwolk groep 3 'hebben fiets opgevoerd'

De triggers zijn als volgt samen te vatten:

- **Niet beperkt worden/gevoel van vrijheid/je natuurlijke gang kunnen gaan.** Veel van de respondenten hebben het gevoel dat hun elektrische fiets hen tegenwerkt als ze harder willen gaan dan 25 km/uur. Zij bereiken 25km/uur met gemak en willen dan nog wat harder kunnen gaan. De trapondersteuning van de elektrische fiets houdt hen dan echter tegen en werkt zelfs tegen. Dit geeft een heel onnatuurlijk gevoel: zelf kun je harder, maar je fiets werkt niet mee en beperkt je.

“ Het vervelende vond ik dat het beperkt en je tegenhoudt bij 25. Ik hoef niet persé veel harder, maar het voelt wel onprettig als je wordt tegengehouden. Sinds die opgevoerd is ga ik niet altijd 34 maar gerust 28 of 29 en dan voel je dat je niet wordt tegengehouden.

Vrouw met opgevoerde fiets

- **Op de 'gewone' fiets ook harder dan 25 km/uur.** Enkele respondenten geven aan dat zij op een fiets zonder trapondersteuning ook harder dan 25 km/uur kunnen fietsen. Dit willen zij dan op de elektrische fiets ook.
- **Aanwezige potentieel benutten.** Respondenten geven aan dat zij het aanwezige potentieel van de fiets willen benutten, omdat dat nu eenmaal kan. Een begrenzing voelt onnatuurlijk (“een auto is toch ook niet begrensd bij de 100?”).
- **Sneller op de plaats van bestemming.** Ook het sneller op de plaats van bestemming kunnen zijn wordt als één van de belangrijkste redenen gegeven om de fiets op te voeren. Zeker het fietsen naar het werk is een rit die men zo snel mogelijk wil afleggen. Wanneer men er feitelijk naar kijkt, scheelt het niet heel veel in tijd wanneer je 5-10 km sneller gaat. Op de afstanden die men aflegt gaat het vaak om een paar minuten. Maar hier speelt ook het gevoel mee: je kunt net een paar minuten later van huis, je hebt net wat meer speling.
- **Comfort:** wanneer het regent of koud is, vindt men het prettig om dan sneller op de plaats van bestemming te zijn, zodat je minder lang last hebt van het slechte weer.
- **Snelheid:** Men geeft aan het gewoon leuk te vinden om snel te fietsen, de snelheid geeft je een kick.

- **Sneller dan anderen** willen gaan. Het als eerste kunnen wegfietsen bij een stoplicht, of anderen inhalen op het fietspad vindt een deel van de respondenten fijn. Hier lijkt een competitief element een rol te spelen: vergelijkbaar met als eerste weg willen zijn bij het stoplicht met de auto.
- **Veilig als je als eerste weg bent** van de meute wanneer je bijvoorbeeld moet wachten voor een stoplicht. Men vindt het prettig om dan niet in het gedrang te zitten, maar vooraan weg te kunnen fietsen.
- **Langere afstanden.** Door een hogere snelheid kun je langere afstanden afleggen (hierbij neemt men dan niet in overweging dat bij een hogere snelheid de accu sneller leeg is).
- **Andere landen ook harder dan 25 km/uur.** Een deel van de respondenten weet te vertellen dat in andere landen de snelheid van een elektrische fiets waarboven de trapondersteuning moet ophouden veel hoger mag zijn dan in Nederland. Op een bepaald fietsmerk kon je eerst ook in de instellingen het land wijzigen: hierdoor kon je al harder. Dat je in andere landen wel harder mag vindt men een 'bewijs' dat het niet gevaarlijk is om harder te fietsen.
- **Bezorgwerk:** je kunt door een snellere fiets meer bestellingen bezorgen en hierdoor kun je meer verdienen. Deze respondent had uitgerekend in hoeveel tijd hij de investering van het opvoeren van de fiets kon terugverdienen met het sneller bezorgen van bestellingen.
- **Betutteling:** het beperken van de snelheid voelt voor een enkeling als een betutteling van de overheid. Deze respondenten vinden dat je goed zelf kunt inschatten wat je aankunt, en vindt het niet nodig dat de overheid de snelheid beperkt.

## Spontane barrières

De deelnemers aan de groepsdiscussies hebben via een online tool ook hun spontane antwoord gegeven op de vraag: Zie jij nadelen aan het opvoeren van je fiets? De deelnemers aan de individuele gesprekken hebben hier mondeling een antwoord op gegeven. Hierna volgen de woordenwolken van de antwoorden van de deelnemers aan de groepen. Na deze woordenwolken beschrijven we wat de respondenten hier mee bedoelden.



Figuur 4: Barriers woordenwolke groep 1 'van plan om fiets op te voeren'

batterij gaat snel leeg  
meer kosten  
gevaarlijk  
eventuele boetes  
slijtage  
onveilig  
kostprijs  
fiets sneller kapot

Figuur 5: Barriers woordenwolk groep 2 'hebben fiets opgevoerd'

te snel  
accu snel leeg  
fiets niet meer verzekerd  
fietsen met anderen  
kans op ongelukken  
onveilig  
als je valt, val je hard  
laden te langzaam  
batterij sneller leeg  
niet gedekt - verzekering  
gevaarlijk  
garantie  
kouder door meer rijwind  
boete

Figuur 6: Barriers woordenwolk groep 3 'hebben fiets opgevoerd'

De barriers zijn als volgt samen te vatten:

- **Kosten.** Veelal heeft men de fiets nog niet opgevoerd omdat men de kosten te hoog vindt. Men maakt dan de rationele afweging: is het mij xxx euro waard om 5 minuten sneller op mijn bestemming te zijn? Meestal praat men over bedragen tussen de 150 en 250 euro.
- **Verboden.** De meeste respondenten weten dat het verboden is om een fiets op te voeren en voelen hierdoor een drempel om het daadwerkelijk te doen. Ook al achten zij de kans niet heel groot dat ze 'gepakt worden', toch doen zij liever niet iets dat niet mag.
- **Boetes.** Ook al acht men de kans niet heel groot om gepakt te worden, toch is het vooruitzicht van een boete een drempel om de fiets op te voeren.
- **Verzekering.** Samenhangend met bovenstaand punt weten sommige respondenten dat zij problemen kunnen krijgen met de verzekering wanneer er iets met de fiets gebeurt, met zichzelf als ze vallen of wanneer zij iemand of iets anders aanrijden.



*Als je een ongeluk hebt of je fiets wordt gestolen, en ze komen er achter (dat je fiets opgevoerd is) dan zegt de verzekering 'toedeloef' Die keert dan niks uit..*

**Man, van plan om fiets op te voeren**

- **Garantie.** Ook weten sommige respondenten te vertellen dat de garantie op de fiets vervalt wanneer de fabrikant/dealer erachter komt dat hij opgevoerd is. Soms zegt men dit gemakkelijk te kunnen omzeilen door de snelheid terug te schroeven wanneer er iets met de fiets is en hij terug naar de dealer/fabrikant moet.
- **Gevaarlijk/kans op ongelukken.** De meeste fietsers begrijpen rationeel dat de kans op ongelukken toeneemt wanneer je harder fietst. Voor de twijfelaars is dit ook een reden om de fiets nog niet te hebben opgevoerd. Degenen die de fiets wel al op hebben gevoerd hebben het gevoel dat zichzelf niet veel meer gevaar lopen: zij kunnen goed met de snelheid om gaan. Voor anderen zien zij wel het gevaar.
- **Accu sneller leeg.** Een hogere snelheid houdt in dat de accu sneller leeg raakt. Men fietst echter over het algemeen niet hele lange afstanden en heeft hier dus niet heel veel last van: men is op tijd op een oplaadpunt.
- **Fiets slijt sneller.** Een deel van de respondenten geeft aan dat de fiets sneller slijt wanneer je hem opvoert en dat je vooral de remmen goed in de gaten moet houden.
- **Fiets niet gemaakt om zo snel te rijden.** Sommige respondenten zeggen dat de fiets niet is gemaakt om zo snel te rijden: bijvoorbeeld de remmen zijn niet gemaakt om constant harder dan 25 km/uur te rijden.

# Risico perceptie

---

De risico perceptie is rationeel aanwezig, maar wordt emotioneel weggewuifd. Voor de 'intenders' is de risicoperceptie wel een reden waarom men het nog niet heeft gedaan. De spontane risicoperceptie bestaat uit meerdere factoren: zowel risico voor je eigen gezondheid, als risico op boete/niet verzekerd zijn.

## Spontane risico perceptie

Spontaan beginnen de fietsers al vaak over de risico's van een fiets opvoeren. Zij noemen risico's als: sneller vallen, andere fietsers schrikken omdat jij zo hard gaat, te hard door bochten gaan, roekeloos rijden. Zij betrekken deze risico's echter veelal niet op zichzelf. Zij vinden dat zij heel goed met een opgevoerde fiets om kunnen gaan en zeer goed in staat zijn om in te schatten wanneer je wel en niet een bepaalde snelheid kan fietsen. Vaak wordt verteld dat ze alleen harder dan 25 km/uur fietsen wanneer het echt kan: op verlaten, lange stukken rechte weg in de provincie. Het risico van opvoeren zien zij vooral voor oudere fietsers of fietsers die hun eigen vaardigheden niet kunnen inschatten.

Het risico van een boete, aangehouden worden of niet verzekerd zijn wordt ook soms spontaan genoemd. Men acht de kans echter klein dat je wordt aangehouden. Ook zeggen sommigen de instellingen van de fiets vrij gemakkelijk te kunnen wijzigen, en als dat nodig is bij staande houding door de politie snel terug te kunnen zetten naar 25 km/uur. Dit risico wordt dus ook vaak weggewuifd. Men zegt bijvoorbeeld: met de auto rijd je ook wel eens harder dan dat je mag.

## Geholpen risico perceptie

Tijdens de gesprekken heeft de onderzoeker een aantal vooraf geformuleerde risico's aan de respondenten voorgelegd. In het algemeen kan gesteld worden dat de 'meer zachte' risico's minder raken en bekliven dan de meer harde risico's. Met zachte risico's bedoelen we: grotere kans op vallen, ongelukken, uit de bocht vliegen. Met harde risico's bedoelen we: boetes, strafvervolging, niet verzekerd zijn. Vooral het woord 'strafvervolging' raakt een snaar. Men denkt aan een strafblad, een rechtszaak, of in een enkel geval een gevangenisstraf. Dit zijn consequenties waar men ver van wil blijven. Ook had men zelf niet verwacht dat hetgeen zij doen (op een opgevoerde elektrische fiets rijden), zulke grote gevolgen zou kunnen hebben.

Op doorvraag zeggen de deelnemers na het horen van de risico's niet dat zij hun fiets niet meer zouden opvoeren, maar wel dat zij zich bewuster zijn van de risico's.

“ Ik denk gelijk aan de gevolgen dat ik mijn baan kwijt kan raken en dat ik dan nergens meer aan de slag kan. Ik moet periodiek een VOG aanvragen en als dat bij mijn VOG terecht komt, wordt het wel lastig om een opdracht te doen. Dus dan raakt het je wel daarin.

**Man met opgevoerde fiets**

“ Ik vind het heftig en ik was er ook niet bekend mee. Ik denk aan boetes of een taakstraf, ik denk eerder boetes eigenlijk.

**Vrouw met opgevoerde fiets**

De vooraf geformuleerde risico's die zijn voorgelegd, hebben we in blokken onderverdeeld in de meer zachte en harde risico's. In de blokken eronder staan de reacties op deze risico's.

#### **'Zachte risico's:**

- Andere weggebruikers zoals automobilisten en andere fietsers merken je te laat op (of kunnen je snelheid niet goed inschatten), bijvoorbeeld een afslaande automobilist die niet verwacht dat een fietser zo snel rijdt;
- Door je hogere snelheid lukt het niet om op tijd te reageren op iemand anders die iets onverwachts doet, b.v. een auto die toch geen voorrang verleent;
- Door de hogere snelheid ga je onderuit bij een noodstop;
- Je moet plotseling om een kuil of tak op het fietspad heen sturen waarbij je door je hogere snelheid van het fietspad afraakt of uit de bocht vliegt;
- Door je hogere snelheid raak je ernstig gewond bij een botsing met een auto, een paaltje, enz.;
- Bij een val loop je ernstig letsel op door je hogere snelheid;
- De e-fiets zelf is niet altijd geschikt voor rijden met hogere snelheden dan 25 km/h (bv. remmen die wellicht minder goed functioneren, of snellere slijtage van onderdelen, of accu gaat sneller leeg etc.);



#### **'Reacties op zachte risico's**

- Ik ben een ervaren fietser: ik kan dit soort gevaren prima inschatten.
- Dit soort gevaren zijn er ook als je op een 'niet opgevoerde fiets' rijdt.
- Ik ga niet te hard als dat niet kan. Ik pas mijn snelheid aan.
- Ik weet dat een andere weggebruiker mijn snelheid verkeerd kan inschatten, daar houd ik rekening mee.



### **'Harde gevolgen'**

- Je bent niet meer verzekerd bij schade/ongevallen (aansprakelijkheidsverzekering);
- Je fiets is niet meer verzekerd (fietsverzekering);
- Strafvervolging bij het veroorzaken van een gevaarlijke verkeerssituatie (Artikel 5, Wegenverkeerswet).



### **'Reacties op harde gevolgen'**

- Zet aan tot denken: plaatst het enigszins in het hokje 'misdrijf' in plaats van in het hokje 'potentieel van de fiets en jezelf benutten'
- Vooral het woord strafvervolging roept een sterke reactie op. Het doet denken aan een strafblad, boete of soms zelfs gevangenisstraf.
- Vooral de aansprakelijkheidsverzekering die niet meer dekt zet aan tot denken. Dat een fietsverzekering niet uitkeert is een gevolg dat nog is nog te overzien: dat zijn alleen de kosten van je fiets. Het risico dat je aansprakelijkheidsverzekering niet uitkeert is een risico dat niet af te bakenen is en waarvan de kosten niet te overzien zijn.

## Krantenbericht

Met de respondenten is een fictief krantenbericht gedeeld.

www.news.com

# NIEUWS

ALGEMEEN - ECONOMIE - SPORT - ACHTERGRONDEN - MEDIA -

## ALGEMEEN

### Staking NS

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

### Gasprijs op laagste punt

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit.

### El Nino is terug

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do re et dolore magna aliqua.

### Feijenoord kampioen

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do e quis nostrud exercitation.

## NIEUWS OVER ELEKTRISCHE FIETSEN



"Elektrische fietsen mogen tot 25km/u voorzien zijn van trapondersteuning. Wanneer met trapondersteuning deze snelheid wordt overschreden, is het geen elektrische fiets meer. Het voertuig wordt dan feitelijk een speed-pedelec. Voor een speed-pedelec gelden in verband met de hogere snelheid ook andere regels. Zo moet een speed-pedelec voorzien zijn van een kenteken en zijspiegel, en moet de bestuurder een WA-verzekering hebben en een (goedgekeurde) helm dragen. Ook hoort een sneller voertuig, zoals een speed-pedelec, op de rijbaan en niet op het fietspad. Een elektrische fiets die trapondersteuning biedt boven de 25km/u, moet door de RDW worden goedgekeurd als speed-pedelec. Wanneer dit niet gebeurt, is de bestuurder van een opgevoerde elektrische fiets onverzekerd en loopt de bestuurder verschillende veiligheidsrisico's."

Made with PosterMyWall.com

De respondenten is gevraagd dit krantenbericht te lezen alsof dit op een online nieuwsforum zou staan. Na het lezen is hun spontane reactie gevraagd. Veelal zeggen de respondenten de inhoud van het bericht 'wel te kennen' en er niet echt van te schrikken: men weet over het algemeen dat 25 km/uur de grens is. Alleen het feit dat je als (opgevoerde) elektrische fiets vergeleken wordt met een speed pedelec gaat voor de meesten een stap te ver. Een speed-pedelec wordt ervaren als echt een ander voertuig dan een gewone fiets. De helm, de kentekenplaat en het fietsen op de rijbaan vindt men niet passen bij een gewone elektrische fiets. Vooral het op de rijbaan fietsen roept heftige reacties op: hierdoor zou het een rommeltje worden op de weg en dit zou juist tot veel gevaarlijkere situaties leiden dan hoe het nu is. Het krantenbericht maakt echter wel duidelijk dat je je in een grijs gebied begeeft met je opgevoerde elektrische fiets (tussen speed pedelec op de rijbaan en gewone fiets op het fietspad in). Al identificeert men zich vooral met de gewone fiets.

# Beïnvloeden risico-perceptie

---

De risico-perceptie lijkt moeilijk te beïnvloeden. Men voelt zich in control en in staat om zelf risico's in te schatten en daar naar te handelen. Het beïnvloeden van de perceptie van harde risico's (verzekering, boete/strafvervolging) kan het draagvlak voor het communiceren van de zachtere risico's (vallen, ongelukken) vergroten.

## Risico's bekend maar men betreft het niet op zichzelf

Het beïnvloeden van de risico perceptie gaat lastig: enerzijds is men bewust van risico's, anderzijds betreft men deze risico's veelal niet op zichzelf. Men weet bijvoorbeeld dat:

- je niet alles zelf in de hand hebt;
- je erger hoofdletsel kan oplopen bij een hoge dan bij een lage snelheid (maar dat is wel hetzelfde als 30 rijden met racefiets of hybride);
- je met een hoge snelheid korter de tijd hebt om te reageren op een onverwachte situatie;
- dat onderdelen (remmen etc) niet berekend zijn op een hogere snelheid.

Maar toch acht men zichzelf in staat om met deze risico's om te gaan, of schat men de kans dat het je overkomt niet al te hoog in.

Wel zien we in de gesprekken gebeuren dat wanneer men gewezen wordt op de 'harde' risico's van niet verzekerd zijn (aansprakelijkheidsverzekering) of 'strafvervolging', het hele pallet aan risico's meer tot denken aanzet. Door het communiceren van de harde risico's lijkt met andere woorden een opening gemaakt om de meer zachte risico's te communiceren en aan te laten komen.

# Onderzoeksverantwoording

---

## Achtergrond

Bij verschillende stakeholders zijn er zorgen over het opvoeren van elektrische fietsen (e-bikes) waardoor gebruikers harder dan 25 km/uur kunnen rijden zonder dat de trapondersteuning stopt. Anno 2022<sup>1</sup> rijdt ongeveer een kwart van de elektrische fietsers harder dan 25 km/uur. Het aandeel ligt binnen de bebouwde kom van grote steden als Amsterdam en Utrecht hoger (ca. 35%) dan op fietspaden buiten de bebouwde kom (ca. 16%). Hoewel een opgevoerde e-bike niet op de openbare weg mag rijden (zonder dat deze is goedgekeurd bij de RDW als snorfiets of speed-pedelec) pleiten VVN en Fietsersbond voor een opvoerverbod en nam de Tweede Kamer recent een motie daarvoor aan.

Uit een eerder onderzoek naar de opvoermogelijkheden van elektrische fietsen (uitgevoerd door Antea in 2022<sup>2</sup>), blijkt dat consumenten op verschillende manieren aan een opgevoerde e-bike kunnen komen. Naast de mogelijkheid om de hardware en/of software van hun eigen e-bike aan te passen, zijn er ook e-bikes te koop met meer dan de wettelijke 250 Watt aan vermogen en/of met trapondersteuning tot (te) hoge snelheden (boven 25km/u). Het (laten) ombouwen van een gewone fiets tot e-bike biedt die mogelijkheden ook.

Na het hierboven genoemde onderzoek naar technische mogelijkheden voor consumenten/gebruikers is er voor de uitwerking van beleid behoefte aan meer inzicht in de beweegredenen van de gebruiker.

## Doel van het onderzoek

Het doel van het onderzoek is om inzicht te krijgen in motivaties en beweegredenen van (toekomstige) gebruikers om een elektrische fiets op te voeren. Daarnaast is inzicht nodig in de risico-perceptie van gebruikers van opgevoerde elektrische voertuigen en in hoeverre deze risico-perceptie beïnvloed kan worden zodat het opvoeren van een elektrische fiets als een 'niet-slimme' keuze wordt gezien.

De probleemstelling kan als volgt geformuleerd worden:

Om beleid uit te kunnen werken rond het terugdringen of verbieden van het opvoeren van elektrische fietsen is inzicht nodig in de motivaties van (toekomstige)gebruikers om dit te doen en hun risico-perceptie.

Deze probleemstelling kan vertaald worden in de volgende onderzoeksvragen:

- Wat ziet men als voordelen van het opvoeren van een elektrische fiets?
- En wat als eventuele nadelen/(veiligheids)risico's?

---

<sup>1</sup>Bron:<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/11/22/2022229896-4-bijlage-4-rapportage-snelheidsmetingen-fietspadgebruikers-2022>

- Op welke manier heeft men de elektrische fiets opgevoerd (welke methode is hiervoor gebruikt) of welke methoden heeft men overwogen?
- Wat zijn redenen om te kiezen voor opvoeren vs. een sneller voertuig aan te schaffen (bv. speed-pedelec, bromfiets)?
- Wat wordt ervaren als een prettige snelheid op een fiets en houdt men hun snelheid bij tijdens het rijden, b.v. door op een snelheidsmeter te kijken? Welke snelheid ervaart men als te snel voor op een fiets?
- Hoe hard denkt men zelf gemiddeld te rijden op hun opgevoerde elektrische fiets?
- Zijn gebruikers bewust van het feit dat de trapondersteuning van een elektrische fiets tot 25km/u mag ondersteunen, dat het geen elektrische fiets meer is wanneer dit wordt overschreden en ze daardoor onverzekerd zijn?
- Welke pakkans ervaren gebruikers van opgevoerde elektrische fietsen?
- Hoe reageren gebruikers van opgevoerde elektrische fietsen wanneer zij op de (veiligheid en handhaving gerelateerde) risico's worden gewezen?
- Welke argumenten 'raken een snaar' bij gebruikers van opgevoerde fietsers, en welke argumenten doen niet veel?

## Methode van onderzoek en uitvoering

Het onderzoek is uitgevoerd door middel van kwalitatief onderzoek in de vorm van individuele gesprekken en groepsdiscussies. In totaal zijn 6 individuele gesprekken gevoerd van 45 minuten en 3 groepsdiscussies van 90 minuten aan de hand van een gespreksleidraad die in nauw overleg met de opdrachtgever is opgesteld. De gespreksleidraad is opgenomen in de bijlagen.

Het veldwerk is online uitgevoerd op 15 en 16 mei. Vertegenwoordigers van de opdrachtgever konden het veldwerk volgen. Alle gesprekken zijn genoteerd en opgenomen. Ferro Explore onderschrijft de ESOMAR-richtlijnen voor het uitvoeren van veldwerk. Dit houdt onder meer in dat de opnames van de gesprekken in eigendom blijven van Ferro Explore, en dat ze alleen met uitdrukkelijke toestemming van de respondenten uit handen gegeven mogen worden.

Het projectteam bestond uit Annelies Jansen en Miriam Winninghoff.

## Selectie

Aan elk van de 3 groepsgesprekken deden 4 deelnemers mee. In totaal deden 6 deelnemers mee aan de individuele gesprekken.

De respondenten zijn geselecteerd aan de hand van de volgende criteria:

3 Groepen:

- Allen hebben een opgevoerde elektrische fiets of willen hun elektrische fiets graag opvoeren (het gaat om een elektrische fiets die harder kan dan 25 km/uur). Hiervoor heeft de respondent zelf iets aangepast aan de fiets, of iets laten aanpassen.
- 2 groepen met respondenten die al hebben opgevoerd, 1 groep met respondenten die het overwegen.
- 12 personen die hun elektrische fiets hebben opgevoerd (dus 2x4 respondenten + 2x2 reserves)

- 6 personen die dit nog niet hebben gedaan, maar wel overwegen (dus 4 respondenten en 2 reserves)

6 Individuele gesprekken:

- Allen hebben een opgevoerde elektrische fiets of willen hun elektrische fiets graag opvoeren (het gaat om een elektrische fiets die harder kan dan 25 km/uur) (hiervoor heeft de respondent zelf iets aangepast aan de fiets, of iets laten aanpassen)
- 4 personen die hun elektrische fiets hebben opgevoerd (3 + 1 reserve).
- 4 respondenten die overwegen om hun elektrische fiets op te voeren (3 + 1 reserve).

Gespreid over het geheel:

- helft man, helft vrouw
- gespreid op leeftijd tussen de 18 en 70 (20-ers, 30-ers, 40-ers, 50-ers en 60-ers zijn vertegenwoordigd)
- Spreiding over Nederland (Randstad versus rest Nederland)
- Spreiding helft stedelijk en helft niet-stedelijk gebied
- Spreiding over gemiddelde aantal km's die er gereden worden op de elektrische fiets per maand (0-75 km, 75-150 en 150 +)
- Spreiding naar type gebruik (woon-werk, van en naar school, recreatief, ook enkele professioneel gebruik voor bezorging);
- Spreiding naar type voertuig (bv. 'standaard' elektrische fiets, fatbike, gewone fiets voor degenen die van plan zijn over te stappen);
- Mate waarin gebruikers de 25 km/uur overschrijden (met 1-5 km, met 5-10km, met meer dan 10km)

De respondenten zijn geworven door een gespecialiseerd selectiebureau. Alle respondenten hebben een onkostenvergoeding voor hun deelname ontvangen. Een gedetailleerd respondentenoverzicht is opgenomen in de bijlagen.

## Algemeen

Het rapport is tot stand gekomen op basis van een uitgebreide analyse van de bevindingen. Daarbij zijn zowel verbale als non-verbale signalen (zoals lichaamstaal, intonatie die enthousiasme of juist weerstand verraad) meegenomen. De uitkomsten geven een goede indicatie van de risicoperceptie van het opvoeren van je elektrische fiets en welke aspecten daarin een rol spelen. Daarmee biedt het houvast voor de besluitvorming. Mening en gedachten mogen bij kwalitatief onderzoek niet direct getalsmatig worden geëxtrapoleerd (in de zin dat je kan stellen dat als 3 van de 30 respondenten iets vinden, die mening 'dus' bij 10% voorkomt). Om die reden vermelden wij in onze rapportage geen getallen.

Wij hebben het rapport opgedeeld in drie basishoofdstukken: conclusies, resultaten en onderzoeksverantwoording. Gekozen citaten representeren in de ogen van de onderzoeker meningen of houdingen die relevant zijn voor begrip van de context.

Ferro Explore is lid van de MOA (Marktonderzoekassociatie) en Esomar, als ook van de Research Keurmerkgroep, en respecteert de bijbehorende richtlijnen voor kwalitatief

marktonderzoek, zoals weergegeven in de ICC/ESOMAR gedragscode. Ook is Ferro Explore gecertificeerd volgens de internationale norm NEN-ISO 20252 (dit betreft de norm die de Research Keurmerkgroep vereist en die speciaal is ontwikkeld voor de marktonderzoekbranche).

# Bijlage: gespreksleidraad

---

Bij kwalitatief onderzoek worden geen 'vragenlijsten' afgenomen, maar wordt een gesprek gevoerd. Dit gesprek heeft een vrij format en zal voor iedere groep, of ieder individuele gesprek anders verlopen. Op deze manier kan het perspectief van de doelgroep het beste uit de verf komen.

## Introductie

De moderator legt de testsituatie uit:

- welkom;
- doel van het onderzoek: praten over opvoeren elektrische fietsen
- onafhankelijkheid onderzoeker;
- notulist, meekijkers en apparatuur;
- anonimiteit en rapportage;
- geen goede/foute antwoorden;
- tijdsduur gesprek.

## Opwarmronde

De moderator laat iedereen zich voorstellen met voornaam, leeftijd en dagelijkse bezigheden zoals werk en hobby's.

Doel: elkaar een beetje leren kennen, het groepsproces op gang brengen.

## Achtergrond opvoeren elektrische fiets

Introductie: Jullie zijn uitgenodigd omdat jullie een elektrische fiets wel zouden willen opvoeren of hebben opgevoerd/ laten opvoeren. In dit gesprek willen we daar wat meer over te weten komen. Niet om te oordelen dat het goed of fout is, maar om beter te begrijpen wat redenen zijn om dat te doen en hoe je dat hebt aangepakt of zou aanpakken.

- Hoe vaak gebruik je de elektrische fiets?
- Welke afstanden fiets je er mee?
- Wat is het doel van de fietsritjes meestal (woon/werk, naar sport/hobby, naar vrienden, 'fun'-ritten, et cetera)?
- Hoe kwam je op het idee om je elektrische fiets op te voeren?
- Wat was dé reden om het te doen of om het te overwegen?
- En dé reden om het op dat moment te doen?
- Hoe heb je je geïnformeerd over de mogelijkheden?
- Welke methoden heb je overwogen?
- Welke methode heb je uiteindelijk gekozen (voor degenen die het al hebben gedaan)?
- Hoe hard gaat je fiets nu?



- Draag je een helm? Waarom wel/niet?

### **Triggers en barriers**

Voor dit onderdeel gebruiken we onderzoekstool 'Qandr'. Deelnemers gebruiken hun smartphone om individueel reacties te geven, die op een centraal bord komen te staan. Er worden twee vragen gesteld via Qandr:

- Wat zijn de triggers om je elektrische fiets op te voeren? Welke voordelen heeft dat voor jou?
- Welke nadelen zie je aan het opvoeren van een elektrische fiets?
- Hierna worden de antwoorden die men heeft gegeven plenair besproken: wat bedoelt men precies met de triggers/barriers die men heeft opgeschreven?
- Welke triggers wegen het zwaarst?
- Welke barriers speelden het meest en waarom is men daar toch overheen gestapt?
- Op welke manier is men daar mee omgegaan?
- Hoe ben je achter deze triggers/drempels gekomen? Heb je er met anderen over gesproken? Heb je er over gelezen?
- Hoe hebben anderen gereageerd op het opvoeren van je fiets? Wie reageerde hoe?

### **Opvoeren elektrische fietsen in detail**

- Kun je uitleggen wat redenen zijn om te kiezen voor opvoeren vs. een sneller voertuig aan te schaffen?
- Wat is het voordeel van opvoeren tov een sneller voertuig aanschaffen (speed pedelec, scooter, brommer)
- En de nadelen?
- Snelheid: wat is een prettige snelheid voor je opgevoerde fiets?
- Hoe hard denk je zelf gemiddeld te rijden?
- Is snelheid iets waar je je meestal van bewust ben tijdens het fietsen?
- Kan je zelf bijhouden wat de snelheid is? Doe je dat? (snelheidsmeter)
- Als je je vergelijkt met andere weggebruikers, hoe ervaar je je snelheid dan?
- Welke snelheid ervaar jij als te snel?
- Hoe reageren anderen op jouw snelheid? Krijg je er wel eens reacties op?

### **Reactie op krantenbericht (fictief)**

Hierna tonen we een krantenbericht waarin staat dat de trapondersteuning van een elektrische fiets tot 25km/u mag ondersteunen, dat het geen elektrische fiets meer is wanneer dit wordt overschreden en ze daardoor onverzekerd zijn.

# NIEUWS

ALGEMEEN - ECONOMIE - SPORT - ACHTERGRONDEN - MEDIA -

## ALGEMEEN

### Staking NS

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

### Gasprijs op laagste punt

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit.

### El Nino is terug

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do re et dolore magna aliqua.

### Feijenoord kampioen

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do e quis nostrud exercitation.

## NIEUWS OVER ELEKTRISCHE FIETSEN



“Elektrische fietsen mogen tot 25km/u voorzien zijn van trapondersteuning. Wanneer met trapondersteuning deze snelheid wordt overschreden, is het geen elektrische fiets meer. Het voertuig wordt dan feitelijk een speed-pedelec. Voor een speed-pedelec gelden in verband met de hogere snelheid ook andere regels. Zo moet een speed-pedelec voorzien zijn van een kenteken en zijspiegel, en moet de bestuurder een WA-verzekering hebben en een (goedgekeurde) helm dragen. Ook hoort een sneller voertuig, zoals een speed-pedelec, op de rijbaan en niet op het fietspad. Een elektrische fiets die trapondersteuning biedt boven de 25km/u, moet door de RDW worden goedgekeurd als speed-pedelec. Wanneer dit niet gebeurt, is de bestuurder van een opgevoerde elektrische fiets onverzekerd en loopt de bestuurder verschillende veiligheidsrisico's.”

Made with PosterMyWall.com

1

- Als je dit leest: wat is dan je reactie?
- Welke gedachten en gevoelens komen bij je op?
- Wist je dat het verboden is? (om met trapondersteuning harder dan 25 km/uur te fietsen)
- Als ik dat nu vertel, wat denk je dan?
- Was je je hier bewust van?

### Risico's

Brainsstorm: Welke risico's zie je van een opgevoerde elektrische fiets? Risico's voor jezelf en voor anderen? Hoe reëel zijn deze risico's volgens jou? Waarom?

- Moderator noemt, wanneer de brainstorm is uitgeput, vooraf geformuleerde risico's:
  - Andere weggebruikers zoals automobilisten en andere fietsers merken je te laat op (of kunnen je snelheid niet goed inschatten), bijvoorbeeld een afslaan automobilist die niet verwacht dat een fietser zo snel rijdt;
  - Door je hogere snelheid lukt het niet om op tijd te reageren op iemand anders die iets onverwachts doet, b.v. een auto die toch geen voorrang verleent;
  - Door de hogere snelheid ga je onderuit bij een noodstop;
  - Je moet plotseling om een kuil of tak op het fietspad heen sturen waarbij je door je hogere snelheid van het fietspad afraakt of uit de bocht vliegt;
  - Door je hogere snelheid raak je ernstig gewond bij een botsing met een auto, een paaltje, enz.;
  - Bij een val loop je ernstig letsel op door je hogere snelheid;
  - Je bent niet meer verzekerd bij schade/ongevallen (aansprakelijkheidsverzekering);
  - Je fiets is niet meer verzekerd (fietsverzekering);
  - De e-fiets zelf is niet altijd geschikt voor rijden met hogere snelheden dan 25 km/h (bv. remmen die wellicht minder goed functioneren, of snellere slijtage van onderdelen, of accu gaat sneller leeg etc.);
  - Strafvervolgning bij het veroorzaken van een gevaarlijke verkeerssituatie (Artikel 5, Wegenverkeerswet).
- Per risico: Hoe kijk je daar naar?
- Ervaar je dat als een risico? Waarom wel? Waarom niet?
- Welke groep mensen zullen dit (ook) als een risico ervaren? Welke groep juist niet?
- Welke argumenten doen je wat?
- Bij welke argumenten denk je: dat doet me niet veel?
- Over welke argumenten vertel je aan anderen? Waarom?
- Hoe ervaar je de pakkans? Waarom?

## **Toekomst**

- Hoe zien jullie de toekomst van opgevoerde elektrische fiets?
- Stel jullie zouden de regels mogen opstellen over het opvoeren van elektrische fietsen. Hoe zou dat er dan uitzien?
- ITR Is 25 een terechte grens? Noemt men bijvoorbeeld dat de grens naar 30 km/uur zou moeten? Wat vindt men daarvan?
- Bedankt!