



**INTER CONTRACTING**

# De gebruiker bepaalt!

Onderzoek naar de plaats op de weg voor speed-pedelecs  
(specifiek keuzevrijheid)

**Samenvattende PAPER**



**Samenvattende PAPER**

**28 augustus 2019**



**TITEL** : DE GEBRUIKER BEPAALT!

**PROJECT** : SAMENVATTENDE PAPER

Auteur : Tom Seising

Organisatie : Inter Groep Bouw en Infra – Inter Contracting

Documentnummer : Samenvattende PAPER - De gebruiker bepaalt!

Status : Definitief

Datum : 28 augustus 2019

## DISCLAIMER

Deze samenvattende paper is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid tot stand gekomen. Desondanks kunt u aan de inhoud geen rechten ontlenen; de auteur aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade die voortvloeit uit het gebruik van de inhoud van dit onderzoeksrapport.

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen en/of openbaar worden gemaakt zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de auteur.

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>Inleiding.....</b>	<b>6</b>
1.1	<i>Aanleiding .....</i>	6
1.2	<i>Probleemstelling .....</i>	6
1.3	<i>Doel.....</i>	6
<b>2</b>	<b>Het onderzoek (samengevat) .....</b>	<b>7</b>
2.1	<i>Overeenkomsten en verschillen van visies.....</i>	7
<b>3</b>	<b>Overweging implementatie.....</b>	<b>9</b>
3.1	<i>Behoefte en gebruik.....</i>	9
3.2	<i>Wetgeving.....</i>	9
3.3	<i>Techniek .....</i>	9
3.4	<i>Bekendheid en herkenning.....</i>	10
3.5	<i>Knelpunten .....</i>	10
3.6	<i>Wel of geen keuzevrijheid?.....</i>	11
<b>4</b>	<b>Conclusie .....</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Aanbevelingen .....</b>	<b>13</b>
	<b>Bronnenlijst.....</b>	<b>14</b>

# 1 INLEIDING

**Laat de speed-pedelec-gebruiker het zelf uitzoeken!** Dit klinkt misschien wat negatief. Gelukkig gaat het in dit geval om échte keuzevrijheid.

Het gebruik van de e-fiets is afgelopen jaren explosief toegenomen. Dat geldt voor zowel de gewone e-fiets als de snelle variant; ook wel speed-pedelec genoemd. Deze verschuiving in modaliteiten brengt kansen, maar ook nieuwe, pittige, uitdagingen. Eén van die uitdagingen is de plaats op de weg voor de speed-pedelec. Rijbaan of fietspad? Of laten we de keuze bij de gebruiker?

Het rapport dat als basis geldt voor deze paper gaat in op het onderzoek naar keuzevrijheid, ofwel de speed-pedelec-gebruiker kiest zelf voor gebruik van de rijbaan of het fietspad. Zitten we wel te wachten op keuzevrijheid? En zo ja, (hoe) kan dit in Nederland worden geïmplementeerd?

## 1.1 AANLEIDING

Sinds 1 januari 2017 is de wetgeving omtrent de plaats op de weg voor de speed-pedelegs veranderd. Speed-pedelegs worden sindsdien gezien als bromfiets met helmplicht en dient voorzien te zijn van een kentekenplaatje en achteruitkijkspiegel. Dit betekent dat de deze speed-pedelec-gebruiker binnen de kom gebruik moet maken van de rijbaan. Van bromfietspaden mag wel gebruik worden gemaakt. De reacties op deze wetswijzigingen zijn overwegend negatief. Diverse belangengroepen als de Fietsersbond, ANWB en CROW-fietsberaad alsook vele verkeersdeskundigen spreken hun zorgen uit. Tevens laten gebruikers van de speed-pedelec zich horen over de wijziging. Zij ervaren verkeersonveiligheid en ongewenst gedrag van onder andere medeweggebruikers en zien zichzelf daardoor vaak genoodzaakt gebruik te maken van het fietspad. De overige medeweggebruikers ervaren op hun beurt ongewenst gedrag met speed-pedelegs te ervaren en zien de speed-pedelegs op de rijbaan. Grote snelheidsverschillen worden als een oorzaak van de problematiek aangedragen.

## 1.2 PROBLEEMSTELLING

De centrale onderzoeksvraag waar met de rapportage antwoord op wordt gegeven luidt:

***'Is het mogelijk om de speed-pedelec-gebruiker zelf op een veilige en herkenbare manier de plaats op de weg te laten kiezen? En zo ja, (hoe) kan dit in Nederland worden geïmplementeerd?'***

## 1.3 DOEL

De afgelopen jaren zijn meerdere onderzoeken, artikelen en visies door diverse belangengroepen en onderzoeksbureaus omtrent de plaats op de weg voor speed-pedelegs verschenen. Keuzevrijheid is een onderdeel dat ruimte krijgt in deze literatuurbronnen, maar verdiepende onderzoeken zijn niet voorhanden. Met voorliggend onderzoek wordt dieper ingegaan op het onderwerp 'Keuzevrijheid'. Deze rapportage geeft meer inzicht naar het praktijkgebruik van de speed-pedelec omtrent de plaats op de weg in combinatie met de mogelijkheid tot keuzevrijheid. Daarnaast biedt het handvatten naar implementatie voor verbeteringen die bijdragen aan de ervaren problematiek.

## 2 HET ONDERZOEK (SAMENGEVAT)

Het onderzoek kent drie stappen van gegevensverzameling. Er heeft een literatuuronderzoek plaatsgevonden. Literaire bronnen die raakvlakken hebben met het onderwerp 'keuzevrijheid' zijn geraadpleegd. Daaruit is de belangrijkste informatie samengevat.

Vervolgens zijn diverse overheden en belangengroepen benaderd. Er is gevraagd naar de uitgebreide visie van de organisatie omtrent de speed-pedelec en, waar bekend, specifiek keuzevrijheid.

Daarnaast is er contact geweest met specialisten van diverse overheden en belangengroepen, waaronder de Provincie Gelderland, Gemeente Amsterdam, Fietsersbond, CROW-fietsberaad, ANWB en De Speed-pedelec Groep. Deze stakeholders zijn gevraagd naar een verdere toelichting op de visie van desbetreffende organisatie omtrent keuzevrijheid (samengevat in paragraaf 2.1).

Op 15 mei 2019 heeft een gezamenlijke sessie plaatsgevonden, met een groot deel van de bovengenoemde partijen, waarin gediscussieerd is over de diverse vragen rondom het voertuig 'speed-pedelec' en de plaats op de weg. De aanwezigen waren het unaniem eens over het feit dat er landelijke kaders moeten komen. Daarbij zullen alle stakeholders met een gezamenlijke visie richting het Ministerie moeten komen.

De speed-pedelec-gebruiker zelf is gevraagd om de mening en gebruikerservaringen. Middels een enquête heeft de respondent kunnen reageren op zes vragen. Deze gingen voornamelijk over de bekendheid met de huidige wetgeving, de mening over deze wetgeving, de plaats op de weg in de praktijk en mogelijke keuzevrijheid. Daarnaast is er op basis van ingevulde persoonsgegevens, als geslacht en leeftijd, een gebruikersprofiel opgesteld.

Uit de gegevens blijkt dat voornamelijk mannen van middelbare leeftijd gebruik maken van de speed-pedelec. De geënquêteerden kennen de huidige wetgeving, maar zijn daar overwegend negatief over. Volgens hen sluit de wetgeving niet aan bij het daadwerkelijke gebruik. Men geeft aan, om met name de reden van (eigen) veiligheid, de plaats op de weg te kiezen door zaken als snelheid, techniek, en omgevingsinvloeden die de verschillende praktijksituaties met zich meebrengen. Daarnaast is de onbekendheid van de speed-pedelec en bijbehorende regelgeving bij de overige weggebruikers een groot risico. Agressiviteit en onbegrip zijn reacties die gebruikers veelvuldig ervaren.

### 2.1 OVEREENKOMSTEN EN VERSCHILLEN VAN VISIES

De verschillende visies van de belangengroepen en specialisten hebben op een aantal vlakken overeenkomsten in zowel de geconstateerde problematiek als maatregelen. De overeenkomstige geconstateerde problematiek is:

- Grote snelheidsverschillen van speed-pedelecs met het overige verkeer. Op de rijbaan ligt de gemiddelde snelheid van de speed-pedelec een stuk lager; op het fietspad een stuk hoger;
- Onbekendheid van de speed-pedelec als voertuig, maar ook de bijbehorende wetgeving, bij de overige weggebruikers;

Door alle belangengroepen en specialisten worden onderstaande aspecten als noodzakelijk gezien:

- Uniformiteit voor alle weggebruikers. De weggebruikers moeten op basis van gedrags- en gebruiksregels van elkaar kunnen weten wat zij kunnen verwachten;
- Noodzaak tot campagnevoering om bekendheid van de speed-pedelec en bijbehorende wetgeving onder de aandacht te brengen.

Daarnaast zijn er duidelijke verschillen tussen de belangengroepen en specialisten. Deze gaan met name over aspecten als:

- De speed-pedelec wordt als fiets gezien (BOVAG);
- Het noodzakelijk achten van een maximumsnelheid op fietspaden, variërend van 25 km/u tot 30 km/u (ANWB);
- Aanvullende maximumsnelheden specifiek voor speed-pedelecs op de verschillende wegtypen (rijbaan, fietspad binnen de bebouwde kom, verplicht (brom-)fietspad buiten de bebouwde kom en onverplicht fietspad) (De Speed-pedelec Groep);
- Vrijstelling voor gebruik van fietssnelwegen en snelfietsroutes (ANWB en RAI vereniging);
- Keuzevrijheid voor speed-pedelecs met betrekking tot de plaats op de weg wordt als passende maatregel gezien. Daarnaast is het een wens vanuit de speed-pedelec-gebruiker (De Speed-pedelec Groep en (deels) CROW);
- De wegbeheerder wijst, op basis van diverse criteria, diverse uitzonderingstrajecten aan, waar de speed-pedelec zowel op de rijbaan als op het fietspad wordt toegestaan (ANWB en Provincie Gelderland);
- Verwachting dat het scheppen van privileges voor de speed-pedelec tot onvrede en onbegrip leidt bij de overige weggebruikers (CROW).

De verschillende visies laten zien dat er (nog) geen landelijke overeenstemming is over de richting die de belangengroepen gezamenlijk op willen gaan. In veel gevallen wordt nog teveel naar de eigen belangen geluisterd. Dit terwijl compromissen nodig zijn om tot maatregelen te komen die verbeteringen brengen in het kader van de verkeersveiligheid voor zowel de speed-pedelec als overige verkeersdeelnemers.



### 3 OVERWEGING IMPLEMENTATIE

Voordat kan worden uitgesproken of implementatie van keuzevrijheid voor speed-pedelecs mogelijk is, moet worden gekeken naar een aantal invloedsaspecten, zoals:

- Behoeftte en gebruik;
- Technische aspecten van zowel de speed-pedelec alsook de openbare ruimte;
- Verandering in de wetgeving;
- Vergroten van de bekendheid en herkenning van de speed-pedelec.

Daarnaast zijn knelpunten, die door belangengroepen, specialisten en de speed-pedelec-gebruikers zijn benoemd, onderdeel van de afweging.

#### 3.1 BEHOEFTE EN GEBRUIK

Uit de diverse onderzoeksresultaten en reacties van de respondenten op de enquête is de behoefte voor keuzevrijheid bij de speed-pedelec-gebruiker sterk aanwezig. Aspecten die volgens hen belangrijk zijn voor mogelijke implementatie zijn onder andere:

- 'Gebruik je verstand', ofwel aanpassen aan de situatie ter plaatse;
- Geef elkaar de ruimte en respecteer elkaars aanwezigheid.

Uit hoofdstuk 5 blijkt dat de speed-pedelec-gebruiker een ervaren weggebruiker is met een groot verantwoordelijkheidsgevoel. De speed-pedelec-gebruikers achten zichzelf in staat om te kunnen gaan met keuzevrijheid.

#### 3.2 WETGEVING

Een wezenlijke stap die moet worden gezet om te komen tot implementatie van keuzevrijheid voor speed-pedelecs is het veranderen van de wettelijke kaders. Regels die bijdragen aan de mogelijke implementatie van keuzevrijheid zijn:

- Invoeren van een maximumsnelheid op fietspaden van 25 km/u. Op deze manier zijn grote snelheidsverschillen tussen de diverse gebruikers van het fietspad beperkt;
- Verlagen van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/u voor al het verkeer. Dit biedt meer ruimte aan alle snelle (e-)fietsen tussen het autoverkeer en beperkt snelheidsverschillen.

De ervaring leert dat wetswijzigingen een lange doorlooptijd hebben voor invoering. Vervolgens is handhaving noodzakelijk om gewenst gedrag af te dwingen. Met name de invoering van een maximumsnelheid op fietspaden zal, meer dan gebruikelijk, gehandhaafd moeten worden.

#### 3.3 TECHNIEK

Waar de ontwikkeling van de speed-pedelec in razend tempo voortzet, zijn er nog veel modellen die technisch gezien te beperkt zijn om 45 km/u te kunnen halen. De huidige wetgeving is dan ook teveel gebaseerd op deze maximaal haalbare snelheid van een speed-pedelec. Zoals in tabel 1 van hoofdstuk 2 is te zien, is het vermogen van de elektrische ondersteuning van groot belang. Daarnaast zijn omgevingsaspecten en de persoonlijke conditie van invloed op de maximaal haalbare snelheid in de praktijk. Het is bij keuzevrijheid, en specifiek gebruik van de rijbaan, essentieel dat de speed-pedelec 45 km/u daadwerkelijk kán halen.

De infrastructuur hoeft in het geval van keuzevrijheid niet direct te worden aangepast. In de huidige situatie zijn in het algemeen voldoende voorzieningen die op beslispunten ruimte bieden om te wisselen tussen rijbaan en fietspad. Daarbij zal de gebruiker van de speed-pedelec de snelheid aan moeten passen aan de situatie ter plaatse, vergelijkbaar met bromfietzers in de huidige situatie. Wel moet er aandacht zijn voor de herkenbaarheid van de speed-pedelec bij verkeersregelinstanties. In de huidige situatie kunnen de detectielussen in de rijbaan de speed-pedelec niet altijd detecteren.

### 3.4 BEKENDHEID EN HERKENNING

Mocht implementatie van keuzevrijheid worden doorgevoerd, is het van groot belang de wetswijziging landelijk onder de aandacht van alle weggebruikers te brengen. Door middel van voorlichting en campagnes kunnen de diverse verkeersdeelnemers op de hoogte worden gebracht van de speed-pedelec als vervoersmiddel, maar ook bijbehorende (gewijzigde) wetgeving. Campagnevoering moet bij voorkeur door de landelijke overheid opgepakt worden. Campagnes, vergelijkbaar aan de invoering van de bromfiets naar de rijbaan of de landelijke BOB-campagne, zijn noodzakelijk om de bekendheid en herkenning van de speed-pedelec te vergroten.

### 3.5 KNELPUNTEN

Bij de diverse overheden, belangengroepen en specialisten is ook twijfel over keuzevrijheid. Zij zien de huidige mentaliteit van de weggebruiker, privileges voor een specifieke verkeersdeelnemer (in dit geval de speed-pedelec) en gebrek aan uniformiteit als risico's.

De speed-pedelec-gebruiker wordt nu nog gezien als verantwoordelijke weggebruiker die keuzevrijheid 'aan moet kunnen'. Door de technologische ontwikkelingen zullen speed-pedelecs in de toekomst mogelijk toegankelijker worden voor een breder publiek. Bij een groeiend gebruikersaantal bestaat ook de kans op toename in 'onverantwoord gebruik'. Dit risico moet in de nadere overweging worden meegenomen.



Afbeelding 1: Verplicht naar de rijbaan? Of toch keuzevrijheid? (Van Vliet, B., 2019)

### 3.6 WEL OF GEEN KEUZEVRIJHEID?

De vraag of keuzevrijheid voor de speed-pedelec-gebruiker uitvoerbaar is, is niet met ja of nee te beantwoorden. In de basis is nagenoeg ieder bepalend aspect geënt op of gerelateerd aan gedrag van de gebruiker zélf. De techniek van het voertuig is minder bepalend. Als de speed-pedelec-gebruikers zich naar de huidige én noodzakelijk aanvullende regelgeving kunnen gedragen, is keuzevrijheid een effectieve en zelfs eenvoudig in te zetten maatregel. Keuzevrijheid is dus mogelijk, mits:

- Er aanvullende wetgeving komt die een maximumsnelheid van 25 km/u op het fietspad afdwingt;
- Er aanvullende wetgeving komt die keuzevrijheid mogelijk maakt;
- De speed-pedelec-gebruiker zich verantwoord gedraagt naar de wetgeving. Dat houdt in:
  - Wil je snel? Dan ga je op de rijbaan (met een snelheidsregime van 50 km/u) en rijd je de maximale snelheid (45 km/u);
  - Wil je rustig? Dan ga je op het fietspad en rijd je maximaal de maximumsnelheid die geldt op fietspaden (25 km/u);
  - Wil je op het fietspad? Dan rijd je maximaal de maximumsnelheid die geldt op fietspaden (25 km/u);
  - Wil je op de rijbaan? Dan rijd je (op een rijbaan met een snelheidsregime van 50 km/u) de maximale snelheid (45 km/u);
  - Heb je een speed-pedelec die een maximaal haalbare snelheid heeft lager dan 45 km/u? Dan ga je op het fietspad en rijd je maximaal de maximumsnelheid die geldt op fietspaden (25 km/u).

De speed-pedelec-gebruiker wordt zo tegemoet gekomen in de wens voor keuzevrijheid. De verantwoordelijkheid ligt hier volledig bij de speed-pedelec-gebruiker en de regelgeving past beter bij het praktijkgebruik. Overige weggebruikers ervaren hierdoor minder hinder en overlast, want op zowel het fietspad als de rijbaan wordt de snelheid aangepast.

Het is verder belangrijk om de invoering van keuzevrijheid goed kenbaar te maken bij alle weggebruikers. Dit moet met voorlichting en terugkerende campagnes. Daardoor zal bij de overige verkeersdeelnemers de aanwezigheid van de speed-pedelec en bijbehorende wetgeving op meer begrip kunnen rekenen. Daarnaast is de kans op ongevallen lager doordat de diverse weggebruikers weten wat zij van elkaar kunnen verwachten; ofwel 'weten wat de ander doet'.

Om de gedrags- en gebruiksregels technisch te ondersteunen is het gebruik van een snelheidsbegrenzer op de speed-pedelec te overwegen. De nieuwe modellen moeten worden voorzien van een begrenzer die de optie geeft te gaan tot een maximale snelheid van 25 km/u op het fietspad en maximale snelheid van 45-50 km/u op de rijbaan. De maximaal begrensde snelheid zal door de gebruiker zélf bij de keuze voor de plaats op de weg moeten worden ingesteld (mogelijk door in het menu van de begrenzer een keuze te maken tussen fietspad of rijbaan). Handhaving is in dit scenario, met de gewenste techniek, niet of nauwelijks nodig. Ook het juiste gebruik van de snelheidsbegrenzer is de verantwoordelijkheid van de speed-pedelec-gebruiker.

## 4 CONCLUSIE

***'Is het mogelijk om de speed-pedelec-gebruiker zelf op een veilige en herkenbare manier de plaats op de weg te laten kiezen? En zo ja, (hoe) kan dit in Nederland worden geïmplementeerd?'***

Ja, keuzevrijheid is mogelijk, als met name de speed-pedelec-gebruiker zélf, zich gedraagt naar de huidige en aanvullende wetgeving. De verantwoordelijkheid van het gedrag en gebruik ligt volledig bij speed-pedelec-gebruiker. Bekendheid van keuzevrijheid en gedrag bij de overige weggebruikers is wel een belangrijke voorwaarde. Op die manier kan aan de wens van de gebruiker van de speed-pedelec worden voldaan, maar draagt de maatregel ook bij aan een herkenbare verkeerssituatie voor overige weggebruikers. Technische aspecten van het voertuig zijn ook van belang. Zo moet de speed-pedelec de mogelijkheid hebben daadwerkelijk de maximumsnelheid (45 km/u) te behalen. Keuzevrijheid, aangevuld met een maximumsnelheid op fietspaden en enkele gedrags- en gebruiksregels specifiek voor de speed-pedelec, ontziet de overige weggebruikers van, voor hun direct relevante, wetswijzigingen. Keuzevrijheid is de wens van de speed-pedelec-gebruiker; dan dragen zij de verantwoordelijkheid. Daarbij is het wel belangrijk dat het verwachtingspatroon van de overige weggebruikers verandert. Zij moeten weten dat ze de speed-pedelec tegen kunnen komen en hier bepaalde regels omtrent gedrag voor gelden. De houding van het overige verkeer is mede bepalend voor het succes van keuzevrijheid.

Om te komen tot een implementatie van keuzevrijheid zijn maatregelen noodzakelijk. Zo zal de huidige wetgeving moeten worden aangepast om keuzevrijheid mogelijk te maken. Daarnaast is het gebruik van een snelheidsbegrenzer op nieuwe modellen speed-pedelecs reëel en moet het voertuig de mogelijkheid bieden om, met ondersteuning, 45 km/u te kunnen behalen.

Bij implementatie speelt de bekendheid van de speed-pedelec ook een belangrijke rol. Met name overige weggebruikers moeten middels campagnes en daadwerkelijke zichtbaarheid van de speed-pedelec bekend raken met de aanwezigheid van het voertuig en bijbehorende regelgeving.

De uitspraak van de mogelijkheid tot implementatie van keuzevrijheid voor speed-pedelecs kan reacties oproepen bij diverse stakeholders en specialisten. Maar in de praktijk gedraagt de speed-pedelec-gebruiker zich nu al regelmatig op deze manier. In zekere mate wordt keuzevrijheid al toegepast, al dan niet in strijd met de huidige wetgeving. Juist door de hiaten tussen de huidige wetgeving en het praktijkgebruik ontstaat nu disbalans. Door de wetgeving aan te passen naar de wens en toe te werken naar een herkenbaar verwachtingspatroon onder alle verkeersdeelnemers, ontstaat een, in balans zijnde, verkeerssituatie voor alle weggebruikers.

## 5 AANBEVELINGEN

Keuzevrijheid is een passende maatregel voor de huidige problematiek rondom de plaats op de weg voor speed-pedelecs. Dat geldt zowel voor de speed-pedelec-gebruiker zélf alsook voor de overige weggebruikers. Alleen het aanvullen van de huidige wetgeving met een maatregel in de vorm van een maximumsnelheid op het fietspad is hierin onvoldoende. Onderstaande aanbevelingen zijn van belang voor een verdere, landelijke implementatie.

### PRAKTIJKKENNIS OPDOEN

Aangezien keuzevrijheid voor speed-pedelec-gebruikers een wens is en zij, naar eigen inzicht, verantwoordelijk genoeg zijn voor de implementatie verdient de maatregel een proefperiode. Door middel van experimenten, op proefvakken door heel het land, wordt praktijkkennis en ervaring in uiteenlopende verkeerssituaties opgedaan. Uit de resultaten kunnen specifieke kaders worden gevormd voor (landelijk) beleid en de behoefte voor 'maatwerksituaties' worden bepaald. Daarnaast biedt de evaluatie van deze praktijkproeven handvatten voor eventuele aanpassingen ter verbetering van de definitieve maatregel tot keuzevrijheid.

### OPSTELLEN VAN (BELEIDS-)KADERS VOOR KEUZEVRJHEID

De, bij deze rapportage betrokken, overheden en belangengroepen zijn het erover eens dat alle stakeholders niet zelfgekozen maatregelen moeten toepassen, maar een gezamenlijke stelling moeten nemen. Door met elkaar het vervolgtraject voor implementatie in te gaan, kunnen (beleids-)kaders worden opgesteld. Maatwerk is daarbinnen onvermijdelijk, maar een landelijk wettelijk kader geldt als basis. Binnen die kaders kunnen bijpassende (maatwerk)maatregelen worden gevormd.

### BETREKKEN VAN HET MINISTERIE

In het vervolgtraject is gezamenlijk optreden noodzakelijk. Het Ministerie moet deelgenoot worden van de wensen en mogelijkheden voor implementatie van keuzevrijheid en haar rol hierin nemen. Met een landelijk gedragen visie kan het Ministerie aan de slag met de nodige wijzigingen in de wetgeving om te komen tot keuzevrijheid.

### BEKENDHEID SPEED-PEDELEC VERGROTEN

Naast regelgeving is zichtbaarheid en herkenbaarheid van de speed-pedelec nodig. De onbekendheid van de speed-pedelec en bijbehorende wetgeving is één van de oorzaken van het huidige onbegrip bij overige weggebruikers. Onbekendheid betekent in dit geval ook verkeersonveiligheid. De overheid is bij de toelating van de speed-pedelec op de openbare weg tekortgeschoten in goede voorlichting en campagnevoering. Ook bij de wetwijziging van 2017 is hiervoor te weinig aandacht geweest. Het is noodzakelijk deze achterstand in te halen en de speed-pedelec onder de aandacht te brengen. Dit kan met voorlichting en campagnes via diverse informatiemiddelen/-kanalen. De landelijke overheid moet hier een leidende rol in nemen en decentrale overheden bij het traject betrekken. Het invoeren van keuzevrijheid is een uitstekend moment om met campagnes de bekendheid van de speed-pedelec te vergroten.

## BRONNENLIJST

- Beltman, J., november 2018 – ‘Effectmeting uitzonderingsmaatregel speed-pedelecs’ – Keypoint Consultancy bv (in opdracht van Provincie Gelderland), Enschede (Nederland)
- Bot, W. e.a., 2019 – ‘Fietsvisie 2040’ – Fietsersbond, Utrecht (Nederland)
- BOVAG, mei 2018 – Visie BOVAG – BOVAG  
<https://www.bovag.nl/nieuws/verkeersregels-hinderen-doorbraak-speed-pedelec>
- Capelle, J., november 2016 – ‘Speed-pedelecs: Waarom en hoe?’ – Katholieke Universiteit Leuven, Leuven (België)
- CBS, april 2019 – Verkeersongevallen 2018 – CBS  
<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/16/11-procent-meer-verkeersdoden-in-2018>
- Clavaux, F., april 2018 – Visie speed-pedelec – ANWB  
<https://www.anwb.nl/experts/fietsen/2/speedpedelec>
- Commissie Speed-pedelec, o.l.v. Klinkenberg, A., 2018 – Rapport ‘Commissie Speed-pedelec’ – Fietsersbond, Utrecht (Nederland)
- De Haan, J. en Van Boggelen, O., januari 2015 – Advies CROW-fietsberaad over speed-pedelec – CROW-fietsberaad  
<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Advies-CROW-Fietsberaad-over-Speed-Pedelec>
- De Vries, M., datum onbekend – ‘Onderweg sinds 1 juli 2017’ – De Speed-pedelec Groep, locatie onbekend
- De Vries, M., oktober 2018 – ‘Enquête naar de keuze van de speed-pedelec-gebruiker’ – De Speed-pedelec Groep, locatie onbekend
- De Vries, M., oktober 2018 – ‘De keuze van de speed-pedelec-rijder’ – De Speed-pedelec Groep, locatie onbekend
- Fietsersbond, 2019 – Visie speed-pedelec – Fietsersbond  
<https://www.fietsersbond.nl/de-fiets/fietssoorten/speed-pedelec/vindt-fietsersbond-speed-pedelec/>
- Gemeente Amsterdam 2019 – Snorfiets naar de rijbaan – Gemeente Amsterdam  
<https://www.amsterdam.nl/snorfiets-rijbaan/>
- Hulshof, R. en Wolters, S., januari 2019 – ‘Speed-pedelec - Een verkenning naar de scenario’s voor de plek op de weg’ – CROW, Ede (Nederland)
- Immers, B. e.a., juni 2016 – ‘Verkeer in de stad’ – ANWB, Den Haag (Nederland)
- Kopgroep o.l.v. De Vries, M., november 2018 – Beleidsnota ‘De Speed-pedelec in Nederland’ – De Speed-pedelec Groep, locatie onbekend
- Kuster, M., 2017 – Afbeelding locaties uitzonderingsmaatregel – De Stentor  
<https://www.destentor.nl/veluwe/gelderland-houdt-vast-aan-uitzondering-voor-speed-pedelec~a837e0a5/>
- NieuwsFiets.nl, april 2018 – Verkoop speed-pedelecs – NieuwsFiets.nl  
<https://nieuwsfiets.nu/2018/04/13/verkoop-speed-pedelecs-doorbreekt-15-000-grens/>

- RAI vereniging, 2019 – Visie RAI vereniging – RAI vereniging  
<https://raivereniging.nl/dossiers/speed-pedelec>
- Rijksoverheid, 2017 – Wetgeving speed-pedelec – Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec>
- Rijksoverheid, 2019 – Wegenverkeerswet 1994– Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2018-07-28#HoofdstukII>
- Stelling-Konczak, A. e.a., 2017 – ‘Eerste praktijkonderzoek naar gedragseffecten’ – SWOV, Den Haag (Nederland)
- Van Vliet, B., 2019 – Afbeelding speed-pedelec – Rijksoverheid  
<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec>
- Visser, A., december 2017 – Typegoedkeuring speed-pedelec – Tweewieler  
<https://www.tweewieler.nl/elektrische-fietsen/nieuws/2017/12/typegoedkeuring-speed-pedelec-wijzigt-per-1-januari-2018-10133103>