

Kopersgroep steeds jonger

# Eén op de vijf elektrisch

Karin Broer

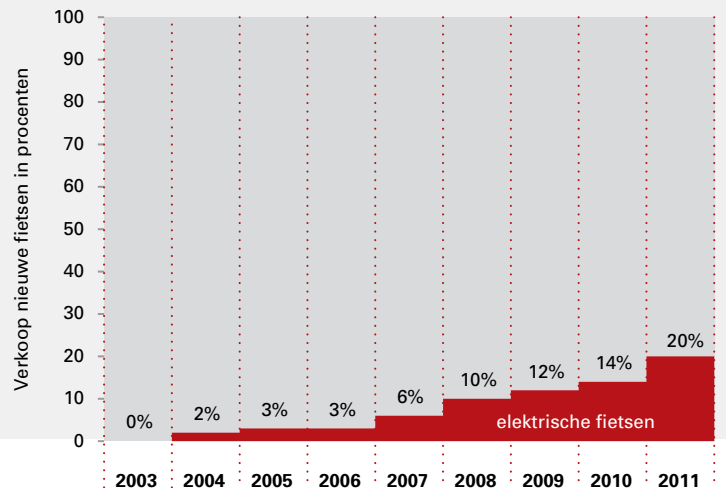
**Na 2003 begon de elektrische fiets aan een spectaculaire opmars in Nederland. In 2010 was 14 procent van alle verkochte nieuwe fietsen een elektrische. Wat betekent meer elektrische fietsen op de weg voor de verkeersveiligheid en voor het fietsgebruik?**

In 1996 waren er zo veel elektrische fietsen op de markt dat de Fietzersbond het tijd vond deze uit Japan overwaaiende trend eens uit te testen. Zes fietsen werden uitgeprobeerd, waaronder een aantal dat nu in de snorscootercategorie zou vallen, ze gaan ook vooruit zonder te trappen. Het testteam was niet erg enthousiast. De ondersteuning was schokkerig en na een kilometer of 20 was de accu leeg. Is hier een markt voor? Misschien iets voor ouderen of gehandicapten, was de voorzichtige conclusie. Toch kwam 2003 en 2004 voor de elektrische fiets de grote doorbraak met de komst van de Sparta ION, die leek op een gewone fiets. Het 'Dafjes-effect' was voorbij. Mark Kuper, commercieel directeur van Sparta: 'We wisten in 1998, toen we met de eerste elektrische fiets kwamen, heel goed waar de schoen wrong: het uiterlijk van de fiets. Het was te veel een fiets voor ouderen, voor gehandicapten.' Sparta's ontwikkelafdeling kreeg drie opdrachten: het systeem moest onzichtbaar zijn verwerkt, rijden als een fiets (dat wil zeggen: je moet trappen wil er iets gebeuren) en de actieradius moest voldoende zijn (minstens 30 tot 40 kilometer).

Vanaf dag één was de ION een succes. Kuper: 'We bereidden ons voor op een langzame start, maar we verkochten meteen het dubbele. En dat hebben we in de jaren daarna steeds gezien. De elektrische fiets is van een niche in een segment veranderd. Nu is het een markt op zichzelf met alle kenmerken van een markt. Met lage en hoge prijzen, met hele exclusieve lifestyle fietsen. We begonnen met 1 model en hebben er nu 22.'

## De opkomst van de elektrische fiets

In 2010 werden 1.186.000 nieuwe fietsen verkocht. Daarvan waren er 166.040 (14 procent) elektrisch.



In de showroom onder het kantoor van Kuper staan elektrische vouwfietsen, elektrische transportfietsen, elektrische omafietsen, elektrische bakfietsen, elektrische toerfietsen. Een elektrische tandem wordt net binnengereden, zojuist gefotografeerd voor de catalogus van volgend jaar. Die snelle groei en verbreding van het aanbod is nog niet ten einde. Kuper verwacht dat de komende jaren een derde van de verkochte fietsen elektrisch zal zijn. 'Dan gaat het om aantallen van ongeveer 300.000 elektrische fietsen per jaar.'





Het publiek voor de elektrische fiets verjongt. Dat betekent nog niet dat scholieren in groten getale overstappen, maar misschien verandert dat als er meer trendy modellen komen.



### Jongere kopers

In 2007 had volgens een marktonderzoek van TNO 3,1 procent van de Nederlanders een elektrische fiets.<sup>1</sup> Dat percentage is aan het groeien. Over 5 jaar zal dat misschien rond de 10 procent liggen: 1,6 miljoen elektrische fietsen.<sup>2</sup>

Zowel Sparta als Gazelle constateren dat de kopersgroep aan het verjongen is. Bij Sparta is nu de helft van de kopers jonger dan 55 jaar. Ronald ter Braak, marketingmanager van Gazelle: 'De verjonging is niet zo spectaculair, scholieren stappen nog niet op de elektrische fiets zoals sommige fabrikanten roepen.

Maar het zou mij niet verbazen dat als straks de juiste fiets met de juiste kenmerken en goede prijs op de markt komt, ook jongeren overstappen.'

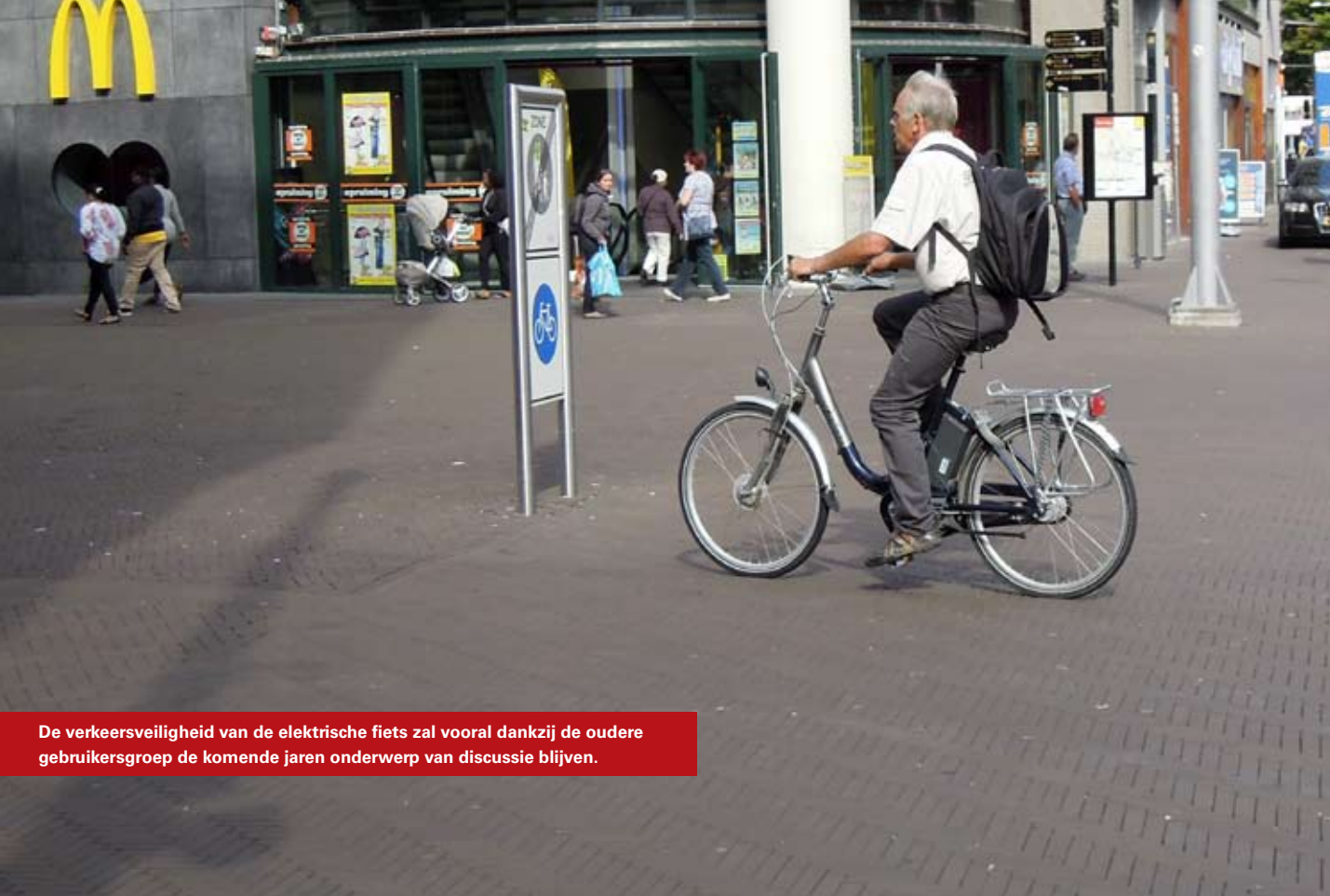
Uit marktonderzoek blijkt dat de jongere leeftijdsgroep geen moeite heeft met het idee van ondersteuning. Kuper: 'De reactie 'daar ben ik nog niet aan toe, ik kan nog prima fietsen' komt vooral voor bij 70-plussers. De groep 40-ers heeft geen enkele moeite met een beetje comfort.'

Dat de fabrikanten geloven in verjonging van de doelgroep blijkt ook uit hun aanbod. Het zijn de hippe omafietsen en transportfietsen die nu ook in elektrische varianten worden verkocht. Kuper zegt dat het elektrische Pickup-model (met rek voorop) een van de goedverkopende fietsen in Amsterdam is, 'de toonaangevende stad als het om fietstrends gaat'.

Technisch is de elektrische fiets steeds verder verbeterd: de ondersteuning werd geleidelijker, het motortje krachtiger en de accu beter. De ontwikkeling van de accu's gaat – net als bij de pc – stapje bij stapje: kleiner en krachtiger. Dat biedt weer mogelijkheden voor het ontwerp. De software wordt ingeni-







De verkeersveiligheid van de elektrische fiets zal vooral dankzij de oudere gebruikersgroep de komende jaren onderwerp van discussie blijven.

euzer. Sparta kwam vorig jaar met een op de hartslag gebaseerde module. Zodra je hartslag boven een bepaald niveau komt, gaat de ondersteuning aan.

De gemiddelde prijs voor kwaliteitsfietsen is wel iets gedaald, maar ligt nog altijd rond de 2000 euro, het goedkopere segment zit rond de 1200 euro. Elektrische fietsen zijn overigens al vanaf rond de 500 euro te koop (van onduidelijke kwaliteit). Het is wel de vraag of het duurste onderdeel, de accu, snel goedkoper zal worden gezien de stijgende grondstoffenprijzen.

#### **Verkeersveiligheid een probleem?**

De branche verwacht dus groei van het aantal elektrische fietsen en een verjonging van de klantengroep. Wat betekent die groei voor het fietsbeleid van de komende tien jaar? De zorgen gaan vooral over verkeersveiligheid. Nog altijd is vooral bij ouderen de elektrische fiets populair (in 2007 had 8 procent van de 65 plussers er een) en juist de oudere fietsers zijn de laatste jaren opgevallen in de verkeersveiligheidsstatistieken. Harde cijfers over de invloed van de elektrische fiets bij ongevallen zijn er niet. In de officiële slachtofferstatistieken op basis van politieregistratie wordt geen onderscheid gemaakt tussen fiets en elektrische fiets. Maar geregeld wordt verwezen naar het gevaar van de elektrische fiets, zoals door minister Schulz bij de presentatie van het Actieprogramma verkeersveiligheid in mei dit jaar. Uit Duitsland en China kwamen berichten over verontrustende verkeersveiligheidscijfers. Die worden soms ook gekoppeld aan het feit dat elektrische fietsers voor de automobilisten onverwacht hard gaan. Maar in deze landen wordt ook een ander type elektrische fietsen ver-

kocht: voertuigen die maximaal 45 kilometer per uur mogen en ook werken als je niet trapt (en dus bij ons onder de snorfietsen zouden vallen).

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Overijssel (ROVO) liet vorig jaar drie studenten van de Hogeschool Windesheim een verkennend onderzoek doen naar aanleiding van zorgen van de politie en Veilig Verkeer Nederland in de regio. De studenten ondervroegen deskundigen op het gebied van verkeersveiligheid en spraken met een aantal oudere fietsers. Zij concludeerden dat 'de elektrische fiets een groter ongevalsrisico heeft dan de gewone fiets'. Maar ook dat het verschil marginaal is als je het vergelijkt met de ongevalsrisicocijfers van de snor- en bromfiets.

Een belangrijke factor is de snelheid. Het 'duwtje in de rug' zorgt voor meer snelheid. En dat is belangrijk als het gaat om verkeersveiligheid. Bij meer snelheid is er minder tijd om te reageren en meer snelheid zorgt voor meer letsel als er iets misgaat.

Nu valt het met de hogere snelheid van de elektrische fiets wel mee. Volgens de wettelijke eisen mag de trapondersteuning niet meer dan 250 watt bedragen en moet die stoppen bij 25 kilometer per uur. Het probleem van opvoeren lijkt tot nu toe marginaal (zie kader opvoeren). Als je je benen stilhoudt, doet de ondersteuning niks. Op zich is 25 of 30 kilometer per uur op het fietspad een tamelijk gewone snelheid. Menig wielrenner of ligfietsers gaat veel harder.

Het probleem is dat er vooral een oudere groep op de elektrische fiets stapt. Het ROVO vindt dat ouderen voorlichting

## Helft van de omzet

In 2010 was 14 procent van de nieuw verkochte fietsen een elektrische, de verwachting is dat dat in 2011 opnieuw gestegen is. Maar qua omzet, en daar gaat het de fietsfabrikanten natuurlijk om, 'zitten we in de buurt van 35 procent', zegt Kuper van Sparta. Er zijn inmiddels over de hele linie dertig aanbieders van elektrische fietsen. Voor de fietsvakhandel is de komst van de elektrische fiets van groot belang geweest. Sommige dealers halen vijftig procent van hun omzet uit de elektrische fiets.



kunnen gebruiken. Alex Oosterveen van het ROVO signaleert dat de elektrische fiets soms met mensen 'aan de haal gaat'. 'Je hoort geregeld dat de ondersteuning zorgt voor verrassingen. Je ziet dat mensen soms veel te hard een bocht ingaan. De reflex dat het te hard kan gaan, ontbreekt. Het zwaartepunt van de fiets is anders en gecombineerd met de snelheid is het een andersoortig vervoermiddel dan een doorsnee fiets. Dat is wennen voor ouderen.'

In 2012 komen er drie pilots met een speciale elektrische fietscursus voor ouderen. Het ROVO ontwikkelt de cursus samen met de provincies Overijssel, Flevoland en Drenthe en de Fietzersbond. Mario Kramer van de Fietzersbond: 'In de cursus gaan we een heleboel tips geven: hoe stap je op, hoe ga je een bocht in, wanneer schakel je terug naar een lagere stand. Oudere fietsers moeten op een andere manier leren anticiperen. We laten mensen het rijden op een elektrische fiets ervaren, zodat ze na een dag weggaan met meer zelfvertrouwen.'

De fietsfabrikanten vinden dergelijke speciale cursussen overdreven, omdat een elektrische fiets net fietst als een gewone fiets. Maar Kramer suggereert dat je voor sommige oudere fietsers de ondersteuning eerder zou moeten laten stoppen, bijvoorbeeld bij 18 kilometer per uur. Dat soort aanpassingen zijn volgens Sparta nu al te programmeren door de fietsenhandelaar die de fiets aflevert.

De verwachting is dat de verkeersveiligheid van de elektrische fiets vooral dankzij de oudere gebruikersgroep de komende jaren een onderwerp van discussie zal blijven. Er zullen 'hardere' cijfers komen. Zo houdt de politie in Overijssel sinds begin dit jaar bij of het een elektrische fiets is als er een ongeluk gebeurt. Consument en Veiligheid start dit najaar een onderzoek naar de rol van de elektrische fiets bij ongevallen, op basis van de eerstehulpgegevens. De voorspelling dat de resultaten daarvan tot krantenkoppen zullen leiden over de 'gevaarlijke elektrische fiets' lijkt niet al te gewaagd.

## Gezondheidseffecten

Tegenover het risico om betrokken te raken bij een ongeluk, staat het plezier van meer beweging en toegenomen mobiliteit. Uit het marktonderzoek van TNO (2008) blijkt dat mensen met een elektrische fiets langere afstanden afleggen en frequenter gaan fietsen. Kan de elektrische fiets een rol gaan spelen om Nederlanders meer te laten bewegen?

In het TNO-rapport wordt geschat dat het percentage volwassen Nederlanders dat voldoet aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen (minimaal 30 minuten per dag matig intensief bewegen) met 1 procent zal toenemen. Dat kan nog wat meer worden als de elektrische fiets gepromoot wordt. Ingrid Hendriksen, een van de auteurs van het rapport, vindt dat





De elektrische fiets is cool, zelfs autofabrikant Smart profileert zich met zo'n fiets, zij het nog wel met een model in het duurdere segment.



je het effect van 1 procent niet moet onderschatten. 'Er zijn genoeg maatregelen met minder effect.' Hendriksen is doorgegaan met onderzoek naar de relatie elektrisch fietsen en gezondheid. Zij vindt het gerechtvaardigd elektrisch fietsen te stimuleren. 'Zeker voor ouderen is de elektrische fiets een middel om langer te blijven bewegen. Maar ook voor jongeren. Wij zijn nu bezig met een aantal pilots waarin we de intensiteit van de inspanning monitoren. En tot nu toe komt er steeds uit dat elektrisch fietsen voldoende intensief is.' Consumentenvoorlichter van de Fietsersbond Kees Bakker, die veel testen met elektrische fietsen heeft uitgevoerd, twijfelt daaraan. Hij rekent voor dat een jongere volgens de norm een uur lang 125 watt op de fiets zou moeten leveren, een volwassene een half uur 100 watt. 'Het bezwaar van de elektrische fiets is dat je je best moet doen om de minimale inspanning te halen. Je denkt dat je gezond bezig bent maar je doet te weinig.'

Hendriksen: 'Het fietsen is misschien minder intensief, maar

uit onderzoek blijkt ook dat mensen frequenter gaan fietsen en langere afstanden afleggen. Dat weegt daar dan tegen op. Bovendien zie je vaker dat mensen helemaal niet bewegen. En dan is elke vorm van beweging winst, al is dat niet zo intensief.'

De grote voordelen zijn er als mensen overstappen van de auto naar de elektrische fiets. Niet alleen vanuit het oogpunt van gezondheid, maar ook wat betreft milieu en bereikbaarheid. Als iedereen een elektrische fiets heeft, verwacht TNO voor het woon-werkverkeer een stijging van het aantal fietsritten van 4 tot 9 procent. Over de effecten op het aantal autoritten is men voorzichtig: 1 à 2 procent minder. Het effect op de files zal klein zijn, maar TNO verwacht wel dat 'de bereikbaarheid binnen de steden zal verbeteren'.

Toen TNO onderzoek deed, in 2007, gaf 1,9 procent van de Nederlanders aan de elektrische fiets te gebruiken voor het woon-werkverkeer. Dat zou wel eens kunnen toenemen. In het



Op steeds meer plaatsen worden oplaadpunten geïnstalleerd, zowel bij horecagelegenheden als in stallen.



## Een opgevoerde e-bike?

Volgens de wettelijke voorschriften ondersteunt een elektrische fiets tot 25 kilometer per uur. Kees Bakker van de Fietsersbond ontdekte bij het testen van elektrische fietsen dat sommige fabrikanten de grens op 27,5 zetten. Opvoeren kan wel maar is niet gemakkelijk. Zo is de software van het ION-systeem van Accell (Sparta en Batavus) beveiligd en kan zo niet gemakkelijk worden bijgesteld. Bakker van de Fietsersbond merkt op dat opvoeren ook niet zo zinvol is, omdat de accu dan heel snel leeg is.



## Een elektrische fiets voor 150 euro

Over de kwaliteit doen we geen uitspraken, maar elektrische fietsen zijn al in te kopen uit China voor 150 euro, bij een minimumafname van 50 stuks. Niet verwonderlijk dat er naar verluidt zo'n 120 miljoen rondrijden in China. Dat zijn er zo veel, dat in sommige steden de elektrische fiets wordt geweerd. Niet vanwege milieuproblemen rond afgedankte accu's, waar in het begin nog sprake van was, maar vanwege het toenemende aantal slachtoffers. Dat is bijvoorbeeld het geval in Shenzhen, dat 500.000 elektrische fietsen telt. Die mogen het centrum niet meer in. Tegenslag voor de forenzen, maar ook voor de bezorgdiensten die dankbaar gebruik maken van dit relatief snelle vervoermiddel.

mobilitieitsmanagement is de elektrische fiets dit jaar één van de troeven. Het is het vervoermiddel dat de voordelen van de fiets uitbreidt naar woon-werkafstanden tot 20 kilometer. Afgelopen tijd zijn er verschillende projecten geweest om werknemers met de elektrische fiets te laten kennismaken: in Eindhoven en andere Brabantse steden, in Twente, Leeuwarden, Amersfoort. Provincies als Brabant en Fryslân stelden tientallen elektrische fietsen ter beschikking om werknemers de elektrische fiets te laten uitproberen.

De resultaten van die projecten lijken in veel gevallen positief. Mensen staan na afloop van zo'n project over het algemeen een stuk welwillender tegenover de elektrische fiets. Zo zei 69 procent van de deelnemers aan de Eindhovense proef de aanschaf van een e-bike te overwegen. Ook uit andere steden komen dergelijke geluiden.

## Toekomst

De elektrische fiets kwam al met al eigenlijk onverwacht. En

de vraag voor de komende tien jaar is vooral hoe het gebruik van de elektrische fiets zal veranderen. Nu is het overwegend een vervoermiddel voor recreatiedoeleinden, maar het gebruik is aan het verbreden. De fietsenbranche maakt niet voor niets hippe elektrische stadsfietsen. Voor forenzen lijkt de elektrische fiets zeer geschikt voor de langere woon-werkafstanden. De signalen vanuit mobiliteitsmanagement zijn positief, maar of het werkelijk aanslaat onder deze doelgroep blijft nog een vraag. En er zijn meer vraagtekens. Stappen scholieren op de elektrische fiets? Gaan mensen straks ook naar het station op een elektrische fiets? Kunnen we op termijn, vanwege het gewicht van de elektrische fiets, de bovenrekken afschaffen? Hebben we vanwege de toegenomen snelheidsverschillen op het fietspad bredere fietspaden nodig? Krijgen we een discussie over helmplicht voor ouderen? Over tien jaar weten we meer.

- 1 TNO-rapport 'Elektrisch fietsen, marktonderzoek en verkenning toekomstmogelijkheden' (2008). Zie [www.fietsberaad.nl/kennisbank/fiets-en-beschikbaarheid-technische-innovaties-voor-deze-en-andere-publicaties-over-de-elektrische-fiets](http://www.fietsberaad.nl/kennisbank/fiets-en-beschikbaarheid-technische-innovaties-voor-deze-en-andere-publicaties-over-de-elektrische-fiets).
- 2 Schatting van Sparta. Het aantal fietsen in Nederland is nu ongeveer 17 miljoen. Daarvan zijn 500.000 stuks elektrisch en jaarlijks komen daar naar schatting bij: 160.000 in 2011, 190.000 in 2012, 220.000 in 2013, 250.000 in 2014 en 300.000 in 2015. Dat is 1,6 miljoen op 17 miljoen. Dus tegen de 10 procent aan.

