

De elektrische fiets vraagt om een upgrade van het fietsbeleid

Jolanda Smit - van Oijen
(*XTNT*)

Huib Beets
(*XTNT*)

Godfried de Graaf

Samenvatting

De elektrische fiets werd zo'n tien jaar geleden geïntroduceerd en inmiddels rijden er zo'n 1 miljoen rond in Nederland. Je ziet de e-fiets steeds meer terug in het Nederlandse straatbeeld. Het aantal gebruikers blijft groeien. Wij denken dat overheden kansen kunnen verzilveren door in hun mobiliteitsbeleid rekening te houden met de e-fiets. Dat vraagt volgens ons om een aanvulling op het huidige fietsbeleid en een andere manier van denken over het ruimtelijk beleid in de stad. Met deze bijdrage geven een aanzet tot een discussie over de rol van de elektrische fiets in het overheidsbeleid. We geven weer wat de komst en verdere groei van het aantal e-fietsers kan betekenen (zoals voor infra, verkeersveiligheid en parkeren), welke kansen en eventuele bedreigingen er zijn en hoe de e-fiets de overheid kan helpen steden en gebieden aantrekkelijker te maken. Kortom, we zien bepaalde ontwikkelingen die vragen om een 'upgrade' van het fietsbeleid.

Trefwoorden

Elektrische fiets, fietsbeleid, toekomstvisie, fietsinfrastructuur, fietsparkeren

De elektrische fiets vraagt om een upgrade van het fietsbeleid!

De elektrische fiets werd zo'n tien jaar geleden geïntroduceerd en inmiddels rijden er zo'n 1 miljoen rond in Nederland. Je ziet de elektrische fietsen steeds meer terug in het Nederlandse straatbeeld. Het aantal gebruikers blijft ook groeien. Wij denken dat overheden kansen kunnen verzilveren door in hun mobiliteitsbeleid ook rekening te houden met de e-fiets en eventuele bedreigingen dienen af te weren. Dat vraagt volgens ons om een aanvulling op het huidige fietsbeleid en een andere manier van denken over het ruimtelijk beleid in de stad. Met deze bijdrage voor het Nationaal Verkeerskunde Congres 2013 geven we graag een aanzet tot een discussie over de rol van de elektrische fiets in het overheidsbeleid. We geven weer wat de komst en verdere groei van het aantal e-fietsers kan betekenen, welke kansen en eventuele bedreigingen er zijn en hoe de e-fiets de overheid kan helpen steden en gebieden aantrekkelijker te maken. Kortom, we zien bepaalde ontwikkelingen rondom de elektrische fiets die vragen om een 'upgrade' van het fietsbeleid.

Dit paper geeft verschillende handreikingen hoe overheden deze upgrade kunnen vormgeven. We gaan daarbij in op enkele 'feiten' en vertalen deze naar verwachtingen en voorspellingen voor de nabije toekomst. Recentelijk hebben wij een enquête gehouden onder bezitters van e-fietsen over hun gebruik en wensen ten aanzien van hun e-fiets. Er reageerden meer dan 6000 respondenten. De eerste resultaten van dit onderzoek zullen we op het Verkeerskundecongres presenteren.

Het aantal e-fietsen in Nederland

Op dit moment zijn er zo'n 1 miljoen elektrische fietsen in Nederland. In tabel 1 ziet u dat in 2006 nog maar 3% van alle verkochte fietsen elektrisch was, in 2012 is dit al 16%. Een flinke groei terwijl het totaal aantal verkochte fietsen tussen 2006 en 2012 met bijna 300.000 is gedaald¹. De huidige verkochte elektrische fietsen zijn vergelijkbaar met de gewone of hybride fietsen. Zetten we het aantal verkochte e-fietsen tegen deze fietsen af, dan blijkt dat zelfs één op de vier verkochte fietsen elektrisch is. Wij verwachten dat deze trend zich doorzet, indien we in staat zijn zijn nieuwe doelgroepen aan te spreken en te verleiden te gaan fietsen.

Categorieën fietsen	Nieuw verkochte fietsen			
	2006		2012	
Gewone toer- of stadsfiets	59%	780.570	52%	540.280
Hybride fiets	15%	198.450	9%	93.510
Kinder- of jeugdfiets	15%	198.450	13%	135.070
Elektrische fiets	3%	39.690	16%	166.240
Overig (w.o. race-, MBT- en vouwfietsen)	8%	105.840	10%	103.900
Totaal	100%	1.323.000	100%	1.039.000

Tabel 1: Aantal nieuw verkochte fietsen in 2006 en 2012 (Bovag-RAI/CBS/GfK, 2013).

Een kijkje in de toekomst: hoe ziet de wereld er over een paar jaar uit?

Het aandeel e-fietsen groeit. Wij verwachten dat dit percentage blijft groeien, zeker als ook andere doelgroepen het gemak van de elektrische fiets ontdekken. E-fietsen worden naar verwachting steeds goedkoper (en ook het verschil met de gewone fiets zal waarschijnlijk afnemen) en daarentegen zullen de kosten voor autogebruik stijgen. We voorspellen onder andere dat de e-fiets in de toekomst ook door jongeren wordt gebruikt om langere afstanden naar school te overbruggen, de e-fiets een veel gebruikte modaliteit wordt in het woon-werk

¹ Opvallend: ondanks de negatieve verkoopcijfers van alle fietsen in Nederland, fietsen we steeds meer. Tussen 2000 en 2011 is het aantal fietskilometers met 14% gestegen (KiM)

verkeer tot maximaal 20 kilometer, de e-fiets de korte autoritten zal overnemen en de e-fiets het openbaar vervoer deels kan vervangen en een rol gaat spelen in de 'first- en last mile'. Meer e-fietsen levert ook een positieve bijdrage aan de gezondheid van de fietsers. Recent onderzoek van TNO laat bijvoorbeeld al zien dat van een groep woon-werkers die is gaan e-fietsen nu 93% voldoet aan de dagelijkse beweegnormen tegen 47% van hen daarvoor.

Inspelen op deze ontwikkelingen is nodig

Deze ontwikkelingen bieden kansen, maar zullen er ook voor zorgen dat fietsfiles aan de orde van de dag zijn en snelheidsverschillen op het fietspad gaan toenemen met mogelijk onveiligheid tot gevolg. We voorspellen dus kansen en bedreigingen en voor beiden is het nodig dat wordt nagedacht over hoe hierop in te spelen: het huidige fietsbeleid is hiervoor volgens ons niet toereikend. Er is een upgrade nodig, oftewel een plus op het bestaande fietsbeleid. Wij stippen in dit artikel de belangrijkste onderwerpen aan waarop volgens ons inzet van de overheid gewenst is. Daarbij geven we aan welke ontwikkelingen je als kansrijk kan opvatten en welke meer bedreigend van aard zijn. Natuurlijk bieden we ook handvatten voor de upgrade van het fietsbeleid.

Ritten tot 15 km voornamelijk op de (elektrische) fiets

De e-fiets biedt nieuwe mogelijkheden op middellange afstand (tot 15 km). En bedenk, 50% van de werknemers woont binnen 15 kilometer vanaf het werk! Waar veel woonwerkers nu nog de auto pakken omdat zij de afstand te groot vinden, gebruiken zij in de nabije toekomst meer en meer de elektrische fiets omdat hun werklocatie wel op fietsafstand komt te liggen. Deze fietsminded woonwerkforensen zien vele voordelen: sneller dan de auto, goedkoper (ook voor werkgever en de overheid), beweging, hoofd leeg maken, et cetera². De groeipotentie voor de e-fiets is het grootst in stedelijke regio's, dus wanneer er meerdere steden of grote plaatsen binnen de 15 à 20 kilometer liggen (KpVV, 2012). De stimuleringsmaatregelen worden nu mede in het kader van Beter Benutten verder uitgewerkt, denk aan nieuwe arbeidsvoorwaarden, een kilometervergoeding, aanschafsubsidie, onderlinge competitie of autoleasecontracten waarin ook een e-fiets is opgenomen. Uit een kleine analyse blijkt dat deze maatregelen ook vaak kosteneffectief zijn (Fietsberaad, 2013). Het devies luidt: spring hierop doelgericht in, maak afspraken met bedrijven (ook buiten Beter Benutten) en realiseer minder autokilometers in de stad. Dat betekent een verbetering van de luchtkwaliteit, minder beheerskosten voor wegen, minder noodzaak tot het aanleggen van relatief dure infra voor auto's en minder geparkeerde auto's in de stad. En onthoud: Gebieden waar veel wordt gefietst, zijn succesvolle en prettige gebieden!

Openbaar vervoer wordt meer kosteneffectief

Het openbaar vervoer staat onder druk. Bezuinigingen zorgen voor minder publieke middelen om openbaar vervoerlijnen in bepaalde gebieden overeind te houden en te voorzien in openbaar vervoer voor de mensen die zijn toegewezen op het openbaar vervoer (OV-captives) in 'dunne' gebieden. Ook hier kan de elektrische fiets op diverse manieren bijdragen aan een meer kosteneffectief openbaar vervoer en een betere bereikbaarheid. Wij denken bijvoorbeeld aan nieuwe mogelijkheden in het voor- en natransport, oftewel de first en last mile naar de OV-halte. Het strekken van OV-lijnen en het focussen op snelle en dikke lijnen dient dan daarmee ook samen te gaan met kwalitatief goede stallingsvoorzieningen waarbij schadevrij stallen voor de elektrische fiets voorop staat. Daarnaast kan de voorziene afschaf van de studenten OV-kaart opgepakt worden als een kans voor het gebruik van de (e-)fiets door studenten/scholieren. Maak afspraken met opleidingsinstututen over de te volgen koers en

² Deze voordelen zijn onderzocht in diverse onderzoeken, onder andere Hendriksen et al 2008, Go Pedelec 2012, Direct Research 2012, TNS NIPO 2011

biedt gezamenlijk studenten en scholieren een alternatief aan (mogelijk een combinatie tussen OV en e-fiets). De e-fiets kan daarnaast een bijdrage leveren aan de zelfstandige mobiliteit van ouderen en mensen met een beperking. Wellicht kan dat indirect tevens een besparing opleveren voor WMO-uitgaven, zoals doelgroepenvervoer of scootmobielen.

Onderscheid in doelgroepen levert nieuwe parkeerconcepten

Elektrische fietsen zijn relatief duur en uit onderzoek met focusgroepen weten we dat elektrische fietsers vragen om meer bescherming tegen beschadiging en diefstal (Fietsberaad, 2013). Mensen zijn zuinig op hun e-fiets en stellen daardoor ook hogere eisen aan hun stallingsplek. Daarnaast zorgt het gewicht van de fiets dat bijvoorbeeld etagerekken geen optie zijn. De opkomst van de e-fiets vergroot de noodzaak om ook in het fietsparkeren meer onderscheid te maken in doelgroepen. Als partijen willen inzetten op meer



gebruik van de elektrische fiets naar het centrum, station, kantoren of scholen, dan dienen de fietsparkeervoorzieningen hierop ook ingericht te zijn. Dat betekent in ieder geval een grotere hart-op-hart afstand tussen geparkeerde fietsen (om beschadigingen te voorkomen), het vermijden van tillen (te zwaar) en geen hellingen of krappe bochten in stallingen.

Daarentegen heeft de e-fietser er mogelijk ook wat meer voor over om zijn fiets te stallen en kan dus ook een vergoeding worden gevraagd voor de stallingsruimte. Oplaadvoorzieningen zijn niet per se noodzakelijk, de accu's worden beter waardoor het bereik toeneemt. De elektrische fiets kan ook bij de overstap van auto op fiets een rol spelen. Je kunt daarbij denken aan speciale P+R plekken voor e-fietsen of speciale parkeerplekken voor mensen die overstappen op hun eigen vouw-e-fiets. De automobilist kan mogelijk nog makkelijker worden verleid als het fietsen hem weinig moeite kost. Daarnaast mag de te overbruggen afstand misschien iets groter zijn. Dit kunnen we nog niet onderbouwen met onderzoeksresultaten. Het is immers nog niet toegepast.

Inspelen op de elektrische fiets betekent een hoogwaardige infrastructuur

Doordat er meer e-fietsen bij komen, neemt het totaal aantal fietsers (gewone en e-fiets) toe. De drukte op het fietspad zal toenemen, vooral in de grotere steden. Dit kan een beperkend effect hebben op de groei van het aantal fietsers. Toekomstige fietsvoorzieningen moeten voldoende capaciteit hebben om het aantal fietsers te kunnen verwerken. De vraag is wat wegbeheerders hieraan moeten doen? In de jaren 50 trad dit 'probleem' ook op met de snelle opkomst van de auto. Tot dan toe gingen alle autowegen door de stads- en dorpscentra heen.

Vanaf dat moment zijn er vele snelwegen om de stadscentra heen aangelegd om het doorgaande verkeer uit de stadscentra te mijden. Ditzelfde kan, in mindere mate, ook voor de e-fiets gelden. Zorg dus voor een uitgebreid fietsnetwerk, snelle fietsroutes langs centrumgebieden en goede doorstromingsmaatregelen voor fietsers in de centra van steden. De vraag die daarbij ook opkomt is welke plaats de e-fiets moet krijgen op de openbare weg. Moeten er apart voorzieningen voor e-fietsers komen of moeten de huidige en toekomstige fietsvoorzieningen breder worden en een upgrade krijgen?



Verkeersveiligheid op termijn wel een issue?

Uit recent onderzoek van VeiligheidNL blijkt dat er niet meer of andersoortige ongelukken gebeuren met de e-fiets (Kruijer et al, 2012). Daarnaast blijkt uit onderzoek van Fietsberaad dat de huidige snelheid van de e-fietsers prima in het fietsbeeld past (Fietsberaad, 2013). Naar de toekomst toe zien we wel een risico: een toenemend snelheidsverschil op de fietspaden. De nieuwe e-fietsers zullen de e-fiets met name aanschaffen voor zijn snelheid en zullen dus ook optimaal gebruik maken van deze snelheid. De verwachting is dat zij vaker de topsnelheid van 25 a 27 kilometer per uur zullen gaan rijden. De grotere snelheidsverschillen hebben mogelijk negatieve gevolgen: meer inhaalbewegingen, een moeilijkere inschatting van de kruissnelheid door medeweggebruikers en mogelijke ernstigere gevolgen van ongelukken. Dit maakt het nadenken over en daadwerkelijk realiseren van hoogwaardige infrastructuur een must.

Hieraan gerelateerd is de regelgeving omtrent voertuigen en snelheden. Want, is een e-fiets nu een fiets of moeten we hem onder de categorie scooter/brommer/snorfiets scharen? En moet je een helm op bij een fiets die tot 35 kilometer per uur ondersteund en hoe gaan we hierop controleren? Wat het antwoord ook is, de landelijke overheid zou hierin duidelijk moeten zijn.



Betekent meer fietsers dan chaos bij slecht weer?

Het gebruik van de fiets is en blijft weersafhankelijk. Hoewel de e-fiets zorgt dat je flink kan doortrappen, zul je toch zien dat in de winter het aantal (e)-fietsers veel lager ligt dan in de zomer. Ook met regen zul je ineens zien dat er weer autofiles staan en de bussen overvol zitten. Die files zijn niet het gevolg van de regen, maar doordat veel mensen die normaal fietsen een dagje met de auto gaan. Het OV kan hierop inspelen door bijvoorbeeld meer flexibel bussen in te zetten bij voorspeld slecht weer. Of bijvoorbeeld de dienstregeling in de wintermaanden te upgraden ten opzichte van de dienstregeling in de zomermaanden wanneer er veel meer gefietst wordt. De uitdaging is in ieder geval om zoveel mogelijk mensen op de fiets te houden bij slecht(er) weer. Dit kun je doen door te investeren in goede fietsvoorzieningen of fietsen (financieel) interessanter te maken bij slecht weer.

Vergeet de gewone fiets niet

De elektrische fiets is in opkomst, maar vergeet vooral de gewone fiets niet. De komst van de e-fiets is nu een aanleiding om fietsbeleid te upgraden. Maar het uiteindelijke succes van de stad wordt niet bepaald door het soort fietsers, iedere fietser is belangrijk.

XTNT werkt aan nieuw (e)-fietsbeleid

De inhoud van dit paper zou overheden aan het denken moeten zetten en handvatten moeten bieden om de e-fiets een speciale plek in haar fietsbeleid te geven. Door huidig fietsbeleid te upgraden kan de overheid vol inzetten op het gebruik van de (e)-fiets.

Met onze adviezen aan de overheid en fietsfabrikanten zorgen wij ervoor dat meer mensen het aantrekkelijk vinden om te (e)-fietsen.

Bronnen

- Van Boggelen, O., van Oijen, J. (2013), Feiten over de elektrische fiets, Utrecht, Fietsberaad.
- Bovag-RAI/CBS/GfK (2013), Kerncijfers Tweewielers 2012 Amsterdam, Stichting BOVAG RAI Mobiliteit
- Direct Research.nl (december 2012). *Evaluatie onderzoek elektrische fiets 1-meting Stadsregio Arnhem Nijmegen.*
- GoPedelec Projectconsortium (2012), GoPedelec!-handboek.
- Hendriksen, I., Engbers, L., & et al. (2008). Elektrisch Fietsen, Marktonderzoek en verkenning toekomstmogelijkheden. TNO, Bovag, HBD.
- TNS NIPO. (2011). Multiclientonderzoek, onderzoek naar het huidige gebruik en potentieel bereik van e-bikes. Amsterdam.
- Kruijer, H., Klein Wolt, K, & et al (2012). Fietsongevallen in Nederland. Een LIS vervolgonderzoek naar ongevallen met gewone en elektrische fietsen. VeiligheidNL.
- KiM (2012), Mobiliteitsbalans 2012.
- KpVV (2012) Dashboard duurzame en slimme mobiliteit, <http://kpvvdashboard-6.blogspot.nl/2012/09/e-bike-kan-fietsverkeer-met-meer-dan-20.html>
- TNO (2013), Elektrische fietsen in het woon-werkverkeer: effecten op mobiliteit en gezondheid.