

Haalt de e-bike de milieubewuste mens uit de auto?



E-bikers (de vrouw en de voorste man) op de Waaldijk bij Beneden-Leeuwen. Beeld Marcel van den Bergh

Voor het eerst is de omzet van elektrische fietsen hoger dan die van gewone stadsfietsen. En dat komt niet alleen door senioren.

Ook steeds meer forenzen kiezen voor een rijwiel met trapondersteuning.

Redactie

1 maart 2019, 6:55

Fietsenverkopers hadden vorig jaar de wind in de rug. Mede door de warme zomer werden er volgens cijfers van de Bovag en Rai Vereniging meer dan een miljoen fietsen verkocht, een stijging van 5,7 procent ten opzichte van 2017. Tweederde van de omzet ging naar de verkoop van elektrische fietsen. Streven deze e-bikes, waarvan sommige een maximale snelheid van 45 kilometer per uur aantikken, binnenkort ook de auto in populariteit voorbij?

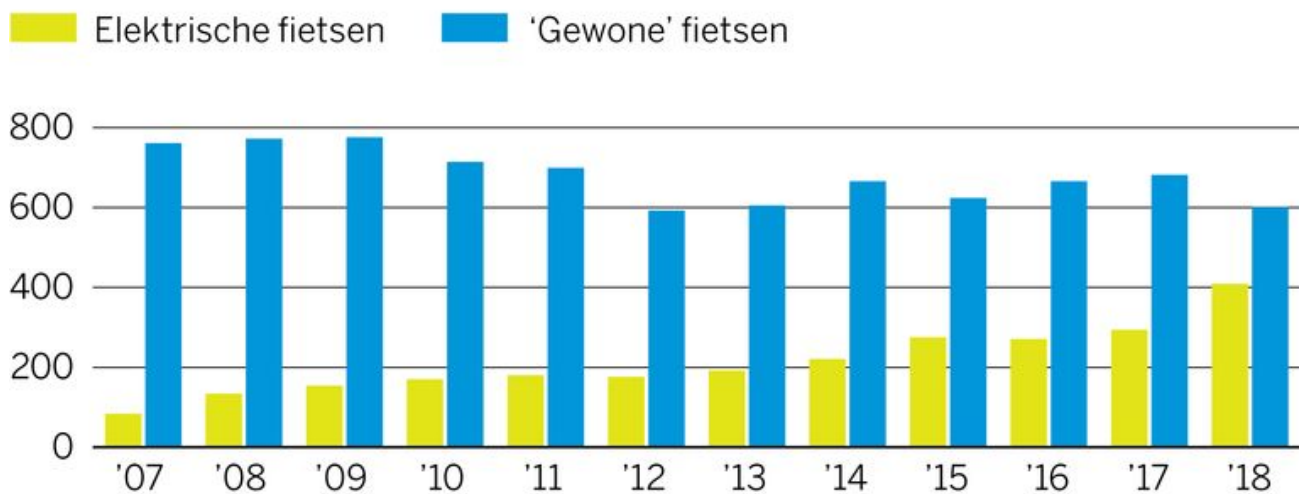
Zeker in de Randstad zal de elektrische fiets een goed alternatief zijn voor de auto, denkt Tom Huyskens van de Bovag. 'Je komt makkelijk van deur tot deur, hebt geen problemen met parkeren en het is goed voor de doorstroming.' Steeds meer Nederlanders zijn daarvan doordrongen. Waar tot 2013 vooral senioren de elektrische fiets bestegen, is de e-bike nu ook in opmars bij een jonger publiek. De Fietsersbond ziet twee belangrijke groeimarkten: jongeren die een lange afstand naar school moeten afleggen en, veel belangrijker, werkenden die de e-bike gebruiken voor woon-werkverkeer.

Tot voor kort waren Nederlanders bereid om voor afstanden tot maximaal 15 kilometer op de fiets te stappen. Alleen 'fietsfanaten' waagden zich aan langere afstanden, volgens Marieke Martens van onderzoeksinstituut TNO. 'Met de elektrische fiets verandert dat, ook voor langere afstanden stappen we op de fiets.' De 22 kilometer die Nederlanders gemiddeld van hun werk wonen, is ineens met de fiets in een half uur te overbruggen.

Gek genoeg speelt duurzaamheid nauwelijks een rol in de beslissing om met de e-bike naar het werk te gaan. Het gaat vooral om prijs en comfort, al is het milieu natuurlijk mooi meegenomen, zegt Martens. Fileleed en het ontmoedigingsbeleid dat veel steden voeren voor auto's lijken doorslaggevend in de keuze voor de fiets.

ELEKTRISCHE FIETSEN IN DE LIFT

Verkoop van nieuwe fietsen, aantal x 1.000



020319 © de Volkskrant . Bron: CBS, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Fietsersbond
Beeld De Volkskrant

E-bike blijft naast de auto

Toch is de auto allerminst ten dode opgeschreven, daarover zijn alle deskundigen het eens. ‘Als je op vakantie gaat of je schoonmoeder wilt bezoeken in Friesland, doe je dat niet op de fiets’, zegt Huyskens van de Bovag. Ook doordat allerlei voorzieningen buiten de Randstad (scholen, ziekenhuizen) minder worden en dus voor velen steeds verder van huis liggen, zullen mensen daar vaker geneigd zijn om in de auto te stappen, denkt hij. ‘De fiets zal vooral naast de auto bestaan.’

Die stelling wordt geschraagd door recent onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteit. Dat wees uit dat een stijging van het e-bikegebruik alleen een duidelijk effect heeft op het gebruik van de reguliere fiets. Ook de autoverkopen namen vorig jaar niet af. Integendeel: het aantal personenauto's steeg volgens de Bovag het afgelopen jaar van 8,5 naar 8,7 miljoen.

Om de e-bike aantrekkelijker te maken, is het volgens de Fietsersbond - essentieel om te investeren in goede infrastructuur. Door het toegenomen verkeer met verschillende snelheden op de fietspaden worden deze te druk en te smal, waardoor het comfort van fietsen onder druk staat. In een fietsfile verdampt immers al snel het voordeel van de fiets boven de auto. Daarom wordt er ook al gekeken naar oplossingen in de vorm van 'fietsnelwegen' tussen steden. Zo trok de provincie Overijssel begin dit jaar 6 miljoen euro uit voor de aanleg van de F35.