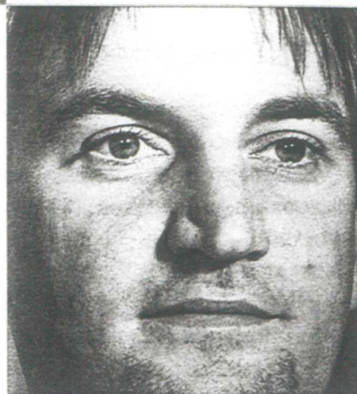




Wim Korver, TNO Inro
e-mail: wko@inro.tno.nl

De fietsverkoppen zitten in de lift. Record na record wordt verbroken. Na allerlei verbeteringen aan de klassieke fiets, hebben de fabrikanten nu hoge verwachtingen van de elektrische fiets. Is de fiets aan een comeback bezig? En is de elektrische fiets het vervoermiddel van de 21e eeuw?

De elektrische fiets: Schoon langs de file

Nederland is een fietsland; de fietsdichtheid is de hoogste ter wereld. Met 17 miljoen fietsen zijn er in Nederland meer tweewielers dan mensen. En voorlopig lijkt de markt nog niet verzadigd. Terwijl in de Verenigde Staten de fiets tot een wegwerpartikel is geworden – de gemiddelde verkoopprijs bedraagt nog geen \$100 – is de fiets in Nederland een trendy product. De gemiddelde verkoopprijs ligt al boven de f1000,-.

En de verkopen nemen ook nog steeds toe. In 1999 schafte een kwart van de Nederlandse huishoudens een nieuwe fiets aan! Dit leidde tot een recordverkoop van 1,45 miljoen fietsen.

Betekent dit dan ook dat het fietsgebruik nog steeds toeneemt? Nee, het opmerkelijke is

dat ondanks de 'boom' in de verkoop van nieuwe fietsen, het gebruik de laatste jaren stabiliseert. Het aandeel in de totale personenmobiliteit (gemeten in reizigerskilometers) is al jaren circa zeven procent. En in absoluut volume is het aantal reizigerskilometers sinds 1985

bare, recreatieve toepassingen. Waarnemingen in mijn directe omgeving ondersteunen dit. Bijvoorbeeld de aankoop van een nieuwe, relatief dure fiets voor een fietsvakantie.

De fabrikanten zijn enthousiast bezig met de verdere ontwikke-

ling van allerlei extra attributen voor de fiets. Met name allerlei comfortverhogende onderdelen dienen de fiets als product aantrekkelijker te

Het is opmerkelijk dat ondanks de 'boom' in de verkoop van NIEUWE FIETSEN, het gebruik de laatste jaren stabiliseert.

slechts met zeven procent toegenomen. Kortom, er zijn wel veel meer fietsen in Nederland maar we gebruiken ze niet veel meer. En per fiets dus veel minder. Vermoedelijk wordt het merendeel van de (nieuwe) fietsen niet voor reguliere mobiliteitstoepassingen gebruikt, maar veel meer voor, moeilijk meet-

maken. Een andere ontwikkeling is het zoeken naar methoden om de benodigde energie voor het fietsen te verminderen. Een oplossing is de ligfiets. Daarvan rijden er in Nederland al circa 20 000 rond. Vooralsnog betreft dit echter voornamelijk kleinschalige fabricage. De grote fietsfabrikanten (Gazelle, Bata-

vus en Giant) wagen zich hier nog niet aan. Kennelijk is hun verwachting dat de ligfiets zeker de komende jaren nog een betrekkelijk kleine marktniche blijft.

Anders lijkt dit te gaan met de elektrisch fiets, en dan vooral fietsen uitgerust met power assistance. Dit is een elektrische aandrijving die variabel in werking treedt. Bijvoorbeeld bij tegenwind of bergop ondersteunt de aandrijving de spierkracht. De gebruiker kan zelf kiezen in welke mate deze

ondersteuning plaatsvindt. Voor deze fiets nu precies bedoeld is, is nog onduidelijk. De ene fabrikant lijkt zich te richten op de markt van vijftigplussers, terwijl de andere juist de jongerenmarkt als kansrijk ziet.

Ook in andere landen neemt het aanbod van elektrisch fietsen toe. Een leuk voorbeeld is de onderneming die door de ex-CEO van Chrysler, Lee Iacocca, is opgericht. Dit bedrijf biedt voor een bedrag van \$750 een zeer trendy E-bike aan. En Giant kondigde onlangs aan om samen met Renault onder meer elektrische fietsen te gaan ontwikkelen en verkopen. Giant verkoopt nu voort fietsen al onder de naam Lafree. Hiervoor wordt een aparte verkooporganisatie opgezet. Het lijkt er op dat zij voor de fiets met power assistance eenzelfde strategie volgen als DaimlerChrysler met de Smart.

Sowieso is er een ontluikende interesse van autofabrikanten voor (trendy) fietsen. Ook bijvoorbeeld Porsche, BMW en DaimlerChrysler produceren (dure) fietsen.

Het ziet er naar uit dat ook het elektrische step/skateboard een trend wordt. Op basis van het traditionele skateboard en een elektrische aandrijving zijn er verscheidene fabrikanten (bijvoorbeeld Hooverboard en Zap) die zo'n licht en veelal opvouwbaar voertuigje aanbieden. In

Nederland kosten ze nu nog rond de 2000 gulden, in de VS liggen de prijzen al aanzienlijk lager. De step past met gemak in de achterbak van een personenauto. Kortom de aanbodkant is in beweging en ziet kennelijk commerciële kansen. Waar de ont-

te zijn. Waar zou aan gedacht kunnen worden? Ten eerste is het mogelijk om allerlei demonstratieprojecten op te zetten. Het product elektrische fiets is nog in ontwikkeling en door bewust een omgeving te creëren waarin dit soort voertuigen toegepast worden, geeft men fabrikanten de mogelijkheid hun product beter af te stemmen op de marktvraag. Ten tweede zou de aankoopprijs omlaag kunnen worden

gebracht. Misschien is een lager BTW-tarief wel toepasselijk voor een dergelijk milieuvriendelijk product.

Ten derde, maar daar ben ik zelf geen expert in, kan een belang-

rijk element zijn de juridische inkadering. Is de elektrische fiets een brommer of niet? Ten slotte kan de koppeling gemaakt worden tussen hoogwaardige fietsinfrastructuur en allerlei nieuwe, snellere fietsen en fietsachtigen. De ideeën om in Noord-Brabant of tussen Amsterdam en Utrecht een fietssnelweg te maken, zijn hier een exponent van.

Wilt u zien hoe een elektrische fiets of skateboard eruit ziet?

Ga naar:

www.powerassist.com
www.electricebike.com
www.batavus.com
www.evglobal.com
www.go.to/motoped

Misschien is een lager BTW-tarief wel toepasselijk voor een dergelijk MILIEU-VRIENDELIJK product.

wikkelingen bij de elektrische auto lijken te stagneren, is er voor de elektrische fiets eerder sprake van een versnelling.

Vanuit het algemene mobiliteitsbeleid gezien blijft de fiets natuurlijk een ideaal vervoermiddel. Duurzaamheid en bereikbaarheid zijn beide gediend met een toename van het fietsgebruik. Consumenten zien de fiets alleen voor relatief korte afstanden als alternatief voor de auto. Maar dan nog. Van alle autoverplaatsingen is 59 procent korter dan 10 km. Toch zijn er genoeg consumenten die op deze korte afstanden niet voor de fiets kiezen. Fietsen met power assistance zouden behulpzaam kunnen zijn om het gedeelte van de vervoermarkt waar de fiets concurreert groter te maken. Immers met minder inspanning kan een grotere afstand afgelegd worden. Met name in gebieden met een hoog congestieniveau zou dit wel eens een effectieve oplossing kunnen zijn.

Gezien het voorgaande zou je verwachten dat de elektrische fiets een speerpunt is in het mobiliteitsbeleid. Dit is (nog) niet het geval. Vooralsnog beperkt het fietsbeleid zich voornamelijk tot de infrastructuurkant. Dit is ook van belang. Maar met de elektrische fiets liggen er ook kansen om aan de voertuigkant stimulerend bezig

beleidsadvies
juridisch advies
organisatie-advies
economisch advies

Careo

Parkeeradvies

Careo
bureau voor projectmanagement
en projectadvies

Julianaweg 425
3523 XG Utrecht
tel: 030 267 08 62
fax: 030 267 08 63
E mail: careo@wxs.nl

creativiteit - communicatie - commitment