

Verkoper: 'Speed pedelecs zijn niet meer aan te slepen, leveringstermijnen van drie tot acht maanden'

Files drijven Antwerpenaars naar supersnelle e-bikes

Het aantal speed pedelecs in ons land is in de voorbije zes maanden gestegen van 6.760 naar 9.521 exemplaren en bijna de helft van alle nieuwe supersnelle elektrische fietsen is gekocht in de provincie Antwerpen. 'Je ziet zo'n piek nergens anders, ook niet in een fietsland als Nederland. Alleen maar in Antwerpen. Door de files', zegt Marc Groven van iBike.

VAN ONZE MEDEWERKER **DIRK HENDRIKX**

ANTWERPEN | De mede-eigenaar van iBike, de keten met acht fietswinkels in Antwerpen, zegt dat ze de speed pedelecs (van de Engelse woorden *pedal* en *electric*) niet meer aangesleept krijgen. Dat klinkt natuurlijk goed als promotie, maar het wordt bevestigd door de cijfers die CD&V-kamerlid Jef Van den Bergh opvroeg bij Mobiliteit. 'In juni 2017 zaten we aan 3.613 speed pedelecs, vandaag is dat aantal bijna verdrie-

dubbeld', zegt het parlements lid uit Kalmthout. '95 procent is ingeschreven in Vlaanderen. In Wallonië zijn er maar 281, in Brussel 144. Antwerpen ligt met 4.032 inschrijvingen een straatlengte voor, gevolgd door Oost-Vlaanderen (2.133) en Vlaams-Brabant (1.260).'

Ook voor Jef Van den Bergh is de verklaring simpel: 'Voor pendelaars in Antwerpen is het een alternatief geworden voor de auto. Zeker nu sinds begin dit jaar ook voor speed pedelecs een fietsvergoeding van 0,23 cent geldt. Eerst was dat niet zo, omdat de wetgever ze als bromfietsen zag. We hebben de wet aangepast, met als argument dat een speed pedelec alleen vooruitgaat als je trapt.'

Ook de drukte op de fietsostrades in de provincie toont het succes aan van de speed pedelec. 'Het geeft soms spanningen met de tragere fietsers', erkent Van den Bergh. 'Dat is spijtig. Er is nu door aan wederzijds respect.'

Er is ook behoefte aan bredere fietssnelwegen. 'De provincie zal de nieuwe fietsostrades vier meter

breed maken. Nu is dat nog drie meter, voor de twee richtingen. Maar dat wordt dus te krap.'

Nu ambtenaren og

Federale en Vlaamse ambtenaren (op leerkrachten na), politieagenten en militairen kunnen nog geen fietsvergoeding krijgen en Van den Bergh pleit ervoor om daar zo snel mogelijk verandering in te brengen. 'Het zit in het sociaal overleg voor de ambtenaren, maar dat vordert traag', zegt hij. 'Juist de overheidsinstanties zouden hier het duurzame voorbeeld moeten geven. Bij de NMBS is er van enige fietsvergoeding nooit sprake geweest. Dat is toch absurd?'

Volgens Van den Bergh leasen bedrijven steeds vaker speed pedelecs voor hun personeel via leasefirma's, alsof het auto's zijn. Daar weet Marc Groven alles van. 'Onze eerste grote klant was Atlas Copco, waar een paar honderd werknemers een bedrijfsfiets hebben', zegt hij. 'Bij BASF pendelen al achthonderd mensen met een leasefiets. Ook Exxon Mobile is



Verkoper iBike Marc Groven © Pdr

een klant. Voor kleine bedrijfjes kan het interessant zijn om de speed pedelecs zelf te kopen. Ze kunnen die investering voor 120 procent aftrekken.'

Het verhaal van de kopers is al tijd hetzelfde. 'De pendelaars hebben het gehad: ze weten nooit wanneer ze zullen aankomen. Met een speed pedelec weet je dat bij na tot op de minuut. Ze zijn wel

duur, van 4.500 euro tot 10.000 euro, maar met de fietsvergoeding en wat je uitspaart aan autokosten verdien je dat terug in twee jaar tijd. Bovendien beweeg je veel meer en heb je minder stress. Er komen hier klanten die het "alleen eens willen proberen bij mooi weer", maar die dan helemaal overschakelen. Ook als het regent. Juist als het regent, want de files zijn dan langer en met de geschikte kleding is het goed te doen.'

'De *pendelaars-op-speed* leggen zonder verpinken afstanden af tussen 25 en 50 kilometer enkel. 'Het zijn ook geen tuigen meer voor bejaarden, zoals de e-bike vroeger, maar hippe, blinkende bolides, alleen maar goed voor het imago.'

Het succes blijkt helaas ook uit de levertijden. Voor een Riese & Muller met twee batterijen moet je geduld hebben tot half augustus. 'Ik heb gehoord van levertijden tot in februari voor Stromer, een duur Zwitsers merk', zegt Groven. 'Het zijn de fabrikanten zelf die ze niet rap genoeg gemaakt krijgen.'