

MAG HET WAT SNELLER GAAN?



© Hollandse Hoogte / Bas de Meijer

De speed pedelec, de snelle elektrische fiets, is aan een opmars bezig. Er rijden nu bijna evenveel speed pedelecs als elektrische auto's rond.

VAN ONZE REDACTEUR

PASCAL DEMDOOVEN

BRUSSEL | De elektrische fiets wordt steeds belangrijker in de verkoop van fietsen. En wie voor een elektrische fiets kiest, overweegt steeds vaker de aankoop van een speed pedelec. De 'snelle elektrische fiets' die een maximumsnelheid van 45 kilometer per uur haalt.

'Veertig procent van de fietsen die we verkopen, is elektrisch', zegt Yannick De Smedt van Fiets.be, een keten die zowel in België als in Nederland actief is. Maar het merendeel van de verkochte elektrische fietsen zijn nog de gewone e-bikes die 25 kilometer per uur halen. Per honderd verkochte elektrische fietsen zijn er vijf speed pedelecs, zegt De Smedt.

De wijzigende wetgeving rond de speed pedelec leidde bij kandidaat-kopers tot veel verwarring en mogelijk terughoudendheid. In Nederland veroorzaakte dat eerder dit jaar zelfs een daling van de verkoop van snelle elektrische fietsen. Nederland heeft naar schatting vijf jaar voorsprong op België inzake de verkoop van e-bikes. Er is er ook al een omvangrijke tweedehandsmarkt.

In België vindt de speed pedelec nog aan populariteit. Dat blijkt vooral uit het aantal ingeschreven fietsen.

De recentste cijfers wijzen op nog een forse toename. 'Op 1 december waren er al 6.700 speed pedelecs op de Belgische fietspaden', zegt Jef Van den Bergh, verkeersdeskundige van CD&V. Die groei komt niet alleen door de verkoop van nieuwe snelle elektrische fietsen, maar vooral door de regularisatie van eerder verkochte fietsen.

De snelle fietsen moesten worden ingeschreven en dat gaf problemen. Omdat niet alle snelle fietsen destijds met een homologatie-attest werden verkocht. Van den Bergh spreekt over de speed pedelecs van de eerste generatie.

'De regularisatieperiode werd verlengd om iedereen de kans te geven zich in orde te stellen', zegt Van den Bergh. Aanvankelijk had elke snelle elektrische fiets tegen 10 december een kenteken moeten hebben, maar de periode is met een jaar opgeschoven naar december 2018.

De verplichting om een apart kenteken aan te vragen én een fietshelm te dragen, kan een remmende factor zijn. Bovendien heerst er verwarring of zo'n snelle elektrische fiets een verzekering nodig heeft.

'Dat hangt af van de mogelijkheid om snelheid te maken zonder dat je zelf trapt. Als de fiets autonoom (zonder zelf te trappen) niet sneller dan 18 kilometer per uur gaat, hoef je geen speciale verzekering te hebben', zegt Van den Bergh. Maar niet alle snelle elektrische fietsen zijn uitgerust met een knop 'autonoom fietsen'.

De markt van snelle fietsen valt dus uiteen in twee segmenten. Snelle elektrische fietsen waarbij je nog altijd zelf moet trappen, en fietsen die wel autonoom kunnen rijden. Een snelle elektrische fiets waarbij je altijd zelf moet trappen, kan je dus niet vergelijken met een brom-

fiets. In functie van het niveau van trap-assistentie moet je zelf minder hard trappen.

Besparen op batterij?

Samige snelle elektrische fietsen hebben vier hulpfuncties: economisch, touring, sportief en turbo. En dat bepaalt, samen met de kwaliteit van je batterij, hoe ver je kan fietsen. Er bestaan al batterijen met een capaciteit van 1.000 Wh, wat bij maximale ondersteuning een autonomie van om en bij de 80 kilometer zou moeten geven. Op de zwaarste stand kan je dan 150 kilometer en meer fietsen. Een batterij is duur, maar besparen op de batterij door voor een capaciteit van 400 Wh te gaan, heeft geen zin. Toch niet als je van plan bent langere tochten te maken.

Stromer, een Zwitserse fabrikant die alleen maar high-speed-fietsen maakt, is bijvoorbeeld een merk dat e-bikes verkoopt waarbij de batterij mooi in het frame ingewerkt is én een grote capaciteit heeft. Stromer verkoopt ook 'slimme' high-speed-fietsen. Je kan je fiets met je smartphone op slot doen of ontgrendelen. Of de motor via de app blokkeren als je fiets gestolen wordt. Je fiets lokaliseren, net zoals je dat voor je telefoon of tablet kan. Of een beetje à la Tesla de software van je fiets updaten via het internet. Voor zo'n fiets is al een budget van om en bij 6.000 euro nodig.

Wie koopt nu zo'n e-bike? Op basis van een onderzoek van Fiets.be bij zeventienhonderd klanten blijkt dat een elektrische fiets niet alleen voor ouders is. Een op de vier e-bikers is jonger dan 50 jaar. De snelle elektrische fiets is goed voor 11 procent van de e-bikes. Maar de coutranie e-bike die 25 kilometer per uur haalt, is al langer een fenomeen dan de high-speed-fiets.

'Afgelopen jaar is het segment van de high-speeds met 15 à 20% gegroeid', zegt Yannick De Smedt van Fiets.be. Hij verwacht dat de leasefiets voor een groei-versnelling zal zorgen. Doordat het fiscaal kader nu duidelijk is, nemen bedrijven vaker zo'n fiets op in hun mobiliteitsaanbod. BASF in Antwerpen heeft een pedelec-fietsleaseplan opgezet om werknemers te helpen het verkeersinfarct te overleven.

Van de huidige vlot bedrijfsfietsen is nog maar 2,5 procent een high speed, zegt De Smedt. 'Terwijl we het potentieel op 30 procent schatten'. Fiets.be en leasepartners zoals KBC Antolease zijn een soepele regeling aan het opstellen om de prakti-

sche aspecten (fietspolicy, inverteerstelling, verzekering) vlot te kunnen afhandelen, waardoor een versnelde uitrol mogelijk moet zijn.

Sinds midden december is ook de parafiscaliteit geregeld. De fietsvergoeding van werknemers die met een snelle elektrische fiets hun woon-werkverkeer doen, is vrijgesteld van socialezekerheidsbijdragen voor zover de vergoeding 23 eurocent per gereden kilometer niet overtreft. Dus fietsen maar? Als de overheid ook in de gebijde weginfrastructuur investeert in plaats van het belastinggeld aan consumenten te spenderen, kan het een versnelling hoger.

Nederland heeft naar schatting vijf jaar voorsprong op België inzake de verkoop van e-bikes

De verplichting om een apart kenteken aan te vragen én een fietshelm te dragen, kan een remmende factor zijn

