

De fiets en elektrische fiets in België

Thematische fiche op basis van de database ontwikkeld in het kader van het MONITOR-project

De fiets en elektrische fiets in België

Thematische fiche op basis van de database ontwikkeld in het kader van het MONITOR-project

Auteurs : Julien Leblud, Brecht Pelssers & Wouter Van den Berghe

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe.

Uitgever : Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 9/12/2019

Wettelijk depot: D/2018/0779/XX

Gelieve als volgt naar dit document te verwijzen: Julien Leblud, Brecht Pelssers & Wouter Van den Berghe, De fiets en elektrische fiets in België – Thematische fiche op basis van de database ontwikkeld in het kader van het MONITOR-project
Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Le vélo et le vélo à assistance électrique en Belgique – Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Dit onderzoek werd mogelijk gemaakt door de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De fiets en elektrische fiets in België

1 Inleiding

De fiets is een vrij populair actief vervoermiddel in België en vooral in Vlaanderen. Of het nu zonder of met elektrische assistentie is, het vertegenwoordigt momenteel een aanzienlijk modaal aandeel en maakt deel uit van oplossingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

*Een belangrijke opmerking vooraf: in dit hoofdstuk hebben we het altijd over **elektrisch ondersteunde fietsen, die met 25 km/u kunnen rijden en niet over "speed pedelecs"**. Deze laatste, zeer recent op de Belgische markt, kan een gemiddelde snelheid van 30,40 km/u bereiken, ruim boven de 25 km/u.*

Meer dan 12% van het aantal verplaatsingen in België wordt met een fiets zonder assistentie gemaakt. Daarnaast wordt 2% van de ritten gemaakt met elektrische fietsen¹ (Tabel 1). Als we kijken naar de totale afgelegde afstanden, zien we dat het verschil tussen fietsen en elektrisch fietsen kleiner is: respectievelijk 4,3% en 0,9%, wat betekent dat elektrische fietstochten langer zijn.

Tabel 1 Aandeel van de fiets binnen het totaal aantal verplaatsingen in België

	Aandeel binnen het aantal verplaatsingen	Aandeel in de totale reistijd	Aandeel in de totale reisafstand	Dagelijks gebruik (% van de bevolking)
Fiets	12.6%	10,6%	4,3%	14%
Elektrische fiets	1.4%	1,8%	0,9%	3%

Een fiets legt natuurlijk minder kilometers af dan een auto. De tijd die met dit vervoermiddel wordt doorgebracht is echter even groot: ongeveer 13% (10,6+1,8%) van de tijd verplaatsen Belgen zich met de fiets.

Over het algemeen kan worden gesteld dat op een normale dag 17% van de bevolking de fiets gebruikt (14% zonder assistentie, 3% fietsen met assistentie). Het is dus een belangrijk vervoermiddel in België. Het is duidelijk minder dan bijvoorbeeld de auto, maar meer dan het openbaar vervoer.

2 Belangrijkste kenmerken van fietsers en fietsverplaatsingen

Tabel 2 toont de belangrijkste kenmerken van fietsersfietsverplaatsingen voor zowel fietsen zonder en met elektrische assistentie. Het eerste element spreekt voor zich: elektrische fietsen worden gebruikt door mensen die gemiddeld 20 jaar ouder zijn dan fietsers met een fiets zonder assistentie. Bovendien maken deze elektrische fietsen langere ritten mogelijk (bijna 10 km per rit, vergeleken met 5 voor conventionele fietsen). Mannen zullen eerder conventionele fietsen gebruiken dan vrouwen.

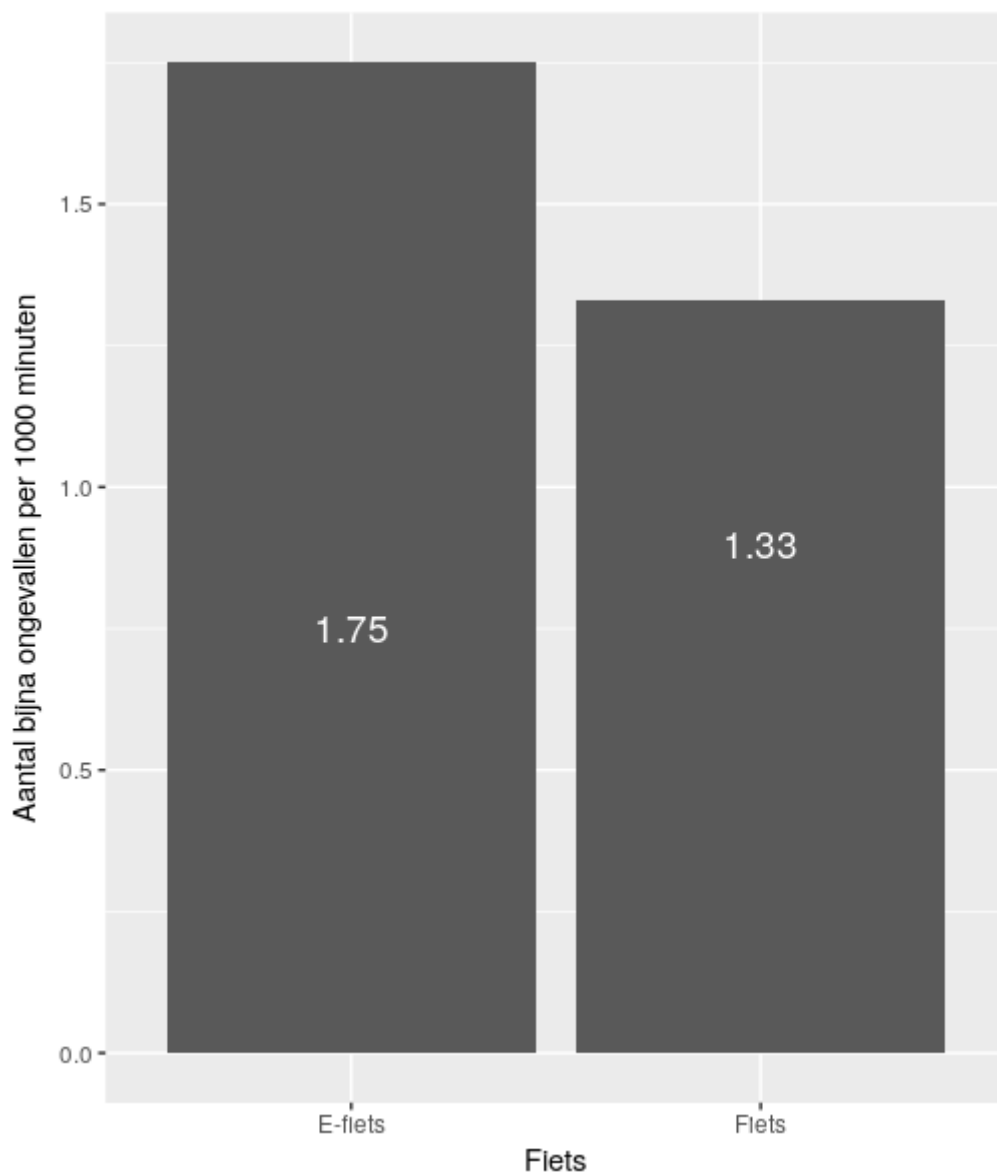
Tot slot kan worden vastgesteld dat de verdeling van fietsen en elektrische fietsen sterk verschilt van regio tot regio. In het Brusselse gewest lijkt het fietsen met assistentie nog steeds ondervertegenwoordigd (7%) in vergelijking met Vlaanderen (14%) en Wallonië (21%). De topografie kan dit fenomeen waarschijnlijk gedeeltelijk verklaren.

¹ Aangezien de gegevens dateren van medio 2016, is het aandeel nu nog groter.

Tabel 2 Vergelijking tussen fietsen en elektrisch fietsen

Parameter	Fiets zonder assistentie		Fiets met elektrische assistentie	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw
Gemiddelde leeftijd van de gebruiker	39 jaar	33,5 jaar	54,6 jaar	52,9 jaar
Verdeling naar geslacht	57% Mannelijk / 43% Vrouwelijk		47% Mannelijk / 54% Vrouwelijk	
Afstand per rit	6,1 km	4 km	10,3 km	9 km
Gemiddelde tijd per rit	22 min	17 minuten	34 min	25 min
Gemiddelde snelheid	17 km/u	14 km/u	18 km/u	22 km/u
Gevaarlijke situatie tarieven per 1000 minuten	1.45 / 1000 minuten	1.12/1000 minuten	1,41 / 1000 minuten	2.18 / 1000 minuten

Tabel 2 en Figuur 1 illustreren ook het aantal gevaarlijke situaties dat in de database is geregistreerd.



Figuur 1 Aantal bijna-ongevallen per 1000 minuten op de openbare weg.

Het is duidelijk dat mensen die met een elektrische fiets reizen over het algemeen in gevaarlijkere situaties terechtkomen dan conventionele fietsen. Het verschil in gemiddelde snelheid kan het risico van een gevaarlijke situatie vergroten. Dit is het meest uitgesproken bij vrouwen die met assistentie fietsen en hun gemiddelde snelheid is inderdaad het hoogst.

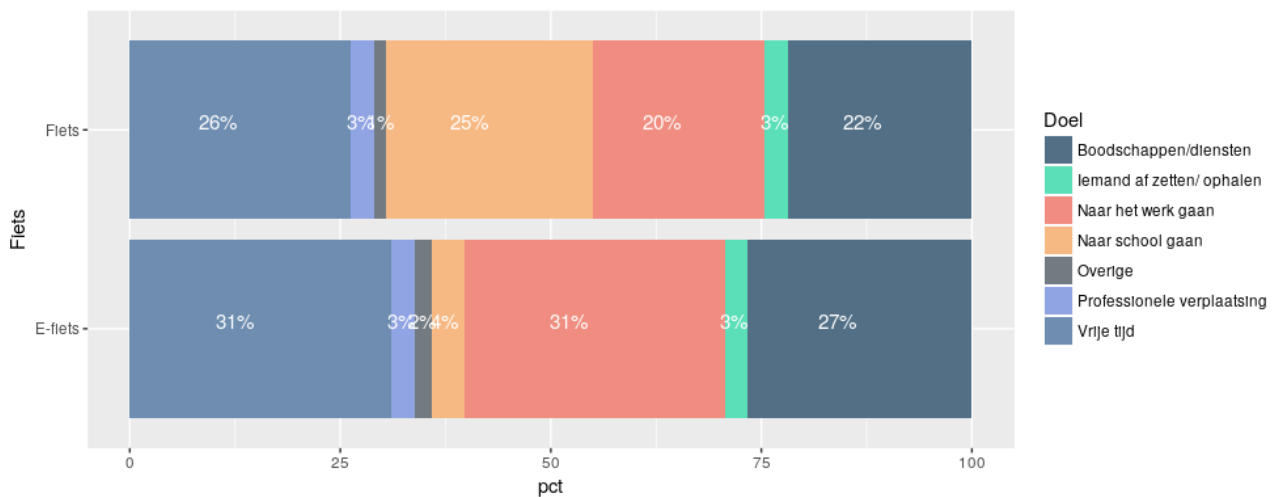
De respondenten werden in de gelegenheid gesteld om aan te geven tegen wie/waarmee ze een gevaarlijke situatie hadden ervaren. De resultaten zijn weergegeven in Tabel 3.

Tabel 3 Beschrijving van gevaarlijke situaties die door fietsers/elektrische fietsers worden ervaren (Aantal gevaarlijke situaties = 101. De getallen tussen haakjes komen overeen met de absolute waarden.

	Fiets assistentie	zonder assistentie	Fiets elektrische assistentie	met assistentie
Tegen een geparkeerd voertuig	8% (6)		5% (1)	
Tegen een vast object (paal, boom)	1% (1)		5% (1)	
Tegen voetgangers/skaters?	12% (10)		5% (1)	
Tegen een auto (+ minibus + bestelwagen)	62% (50)		81% (17)	
Tegen een fiets (met of zonder assistentie)	10% (8)		5% (1)	
Tegen een vrachtwagen	1% (1)		/	
Andere	1% (1)		/	
Helemaal alleen	4% (3)		/	

Het is te zien dat de belangrijkste bron van gevaar, volgens de fietsers, nog steeds auto's en bestelwagens op de openbare weg zijn. Andere fietsen en voetgangers lijken in vergelijking daarmee verwaarloosbaar. We weten echter ook dat $\frac{3}{4}$ fietsongevallen ongelukken zonder tegenhanger zijn, wat betekent dat de weggebruiker zich niet bewust is van de gevaren die gepaard gaan met vallen of de controle verliezen.

3 Motieven en moment van verplaatsing



Figuur 2: Verdeling van de motieven voor fietsen en elektrisch ondersteunde fietsen

Interessant is dat fietsen (al dan niet elektrisch) momenteel vooral gebruikt worden om naar het werk of naar school te gaan (35% van de elektrische fietstochten en 45% van de conventionele fietstochten). Vervolgens komen vrije tijdverplaatsingen en verplaatsingen voor aankopen/diensten. Het is dus duidelijk dat de fiets vandaag de dag een functioneel vervoermiddel is en niet enkel in de vrije tijd gebruikt wordt.



Vias Instituut

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel - Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel - Haussée de Haecht 1405, 1130 Brussel - +32 2 2 2 244 15 11 - info@vias.be - www.vias.be - www.vias.be - BTW BE 0432.570.411.