



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# De e-fiets: gebruikersgroepen en effecten op het reisgedrag

Met de introductie van de e-fiets werd het voor mensen mogelijk om met relatief weinig inspanning een grotere afstand af te leggen dan met de reguliere fiets. Waar de e-fiets eerst voornamelijk werd omarmd door ouderen die de e-fiets vooral voor vrijetijdsdoeleinden gebruikten, is er de afgelopen jaren een verschuiving zichtbaar. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft onderzocht welke groepen e-fietsgebruikers er bestaan en hoe de e-fiets het reisgedrag beïnvloedt. Laten mensen bijvoorbeeld vaker de auto staan of vervangt de e-fiets toch voornamelijk de reguliere fiets?

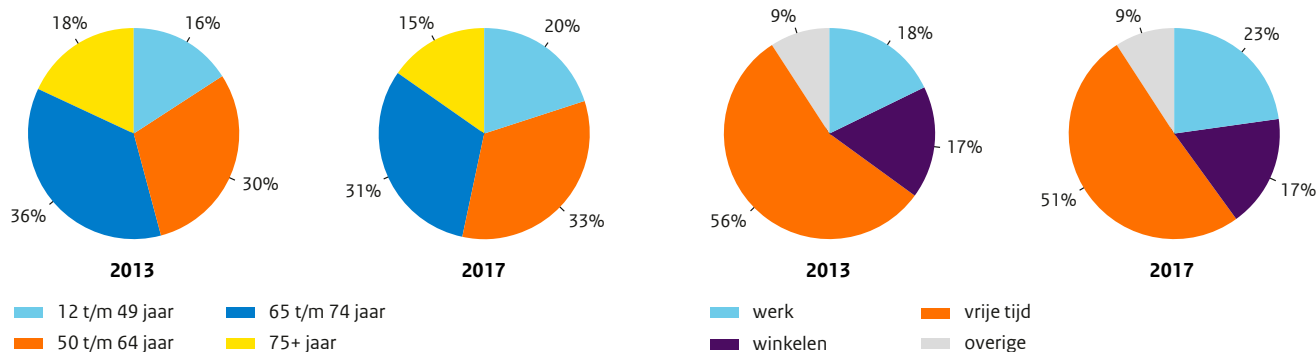
## Gebruik e-fiets groeit

De afgelopen jaren nam het aantal nieuw verkochte e-fietsen toe. In 2018 werden voor het eerst meer e-fietsen dan normale stadsfietsen verkocht. Tegelijkertijd nam het gebruik fors toe. Gebruikten Nederlanders in 2013 nog 257 miljoen keer de e-fiets, in 2017 werd de e-fiets ongeveer 442 miljoen keer gebruikt. In 2017 werd ongeveer 18% van de totale fietsafstand in Nederland afgelegd met een e-fiets. Wanneer de e-fiets wordt gebruikt, wordt er gemiddeld 5,1 kilometer afgelegd, ten opzichte van 3,5 kilometer met de reguliere fiets. Naast een toename in e-fietsgebruik, is er een verschuiving het gebruik zichtbaar (zie Figuur 1). Het aandeel 65-plussers neemt af en met name het aandeel werkgerelateerde verplaatsingen neemt toe.

## Doel van het onderzoek

Met de toenemende populariteit en het veranderende gebruik, wordt de e-fiets een steeds belangrijker vervoermiddel in de dagelijkse mobiliteit van Nederlanders. Er is echter weinig bekend over de huidige gebruikers van de e-fiets. Ook ontbreekt het aan inzicht in het effect van de e-fiets op het reisgedrag omdat de meeste studies niet op de Nederlandse situatie zijn gericht. Met behulp van gegevens van het nationale verplaatsingsonderzoek OViN en het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) heeft het KiM onderzoek gedaan naar de e-fiets gebruikersgroepen en de effecten van de e-fiets op het gebruik van andere vervoerwijzen.

**Figuur 1** Verdeling van de per e-fiets afgelegde afstand naar leeftijd (links) en motief (rechts)



### Vijf verschillende gebruikersgroepen

Op basis van de gegevens uit het OViN blijken er vijf verschillende e-fietsgebruikersgroepen te bestaan<sup>1</sup>. De titels van de groepen geven het meest voorkomende profiel van mensen weer die tot die groep behoren<sup>2</sup>. Elke groep wordt op volgorde van grootte kort toegelicht.

#### Groep 1: Gepensioneerde oudere vrijetijdsgebruikers

De eerste en grootste groep gebruikers (53%) zijn de klassieke e-fietsgebruikers. Bijna iedereen in deze groep is 65 jaar of ouder en de gemiddelde leeftijd ligt op ruim 72 jaar. Hierdoor is bijna iedereen gepensioneerd in deze groep. De e-fiets wordt door deze gebruikersgroep voornamelijk gebruikt voor vrije tijd of winkelen.

#### Groep 2: Fulltime werkenden van middelbare leeftijd

Tot de tweede gebruikersgroep behoren ongeveer 20% van de e-fietsbezitters. Deze mensen zijn een stuk jonger dan de eerste groep, met een gemiddelde leeftijd van net geen 53 jaar. Het gaat hier voornamelijk om mensen met een fulltime baan (78%). Dit is ook terug te zien in de manier waarop deze groep de e-fiets gebruikt met een relatief hoog aandeel werk gerelateerde verplaatsingen.

#### Groep 3: Oudere vrouwelijke vrijetijdgebruikers

De derde groep, met 14% van de e-fietsbezitters, zijn voornamelijk vrouwen van tussen de 50 en 65 jaar. Er zitten ongeveer even veel mensen in deze groep die een parttime baan hebben als die voornamelijk het huishouden doen. Net als de eerste groep gebruikt deze groep de e-fiets het vaakst voor vrije tijd of winkelen.

#### Groep 4: Jongere parttime werkende vrouwen met kinderen

Bij de vierde groep, met 11% van de e-fietsbezitters, gaat het wederom voornamelijk om vrouwen. Met een gemiddelde leeftijd van ruim 46 jaar gaat het hier, in vergelijking met de voorgaande groepen, om een relatief jonge groep. Het vaakst hebben deze mensen een parttime baan. Opvallend hier ook is dat het in bijna 80% van de gevallen gaat om mensen die in een huishouden wonen dat bestaat uit een stel met kinderen. Deze groep gebruikt de e-fiets zowel voor werk, als voor vrije tijd en winkelen.

#### Groep 5: Scholieren/studenten

De laatste en kleinste groep, met slechts 1% van de e-fietsbezitters, bestaat voornamelijk uit tieners. 94% van deze groep is tussen de 12 en 20 jaar oud. Als gevolg van de jonge leeftijd is er een hoog aandeel laagopgeleiden zichtbaar in deze groep. Tevens is 90% van de personen in deze groep scholier of student. Dit is ook terug te zien in het feit dat de e-fiets vaak gebruikt wordt voor onderwijs in deze groep.

**Tabel 1** Kenmerken van de vijf verschillende gebruikersgroepen

	Groep 1	Groep 2	Groep 3	Groep 4	Groep 5
	Mannen en vrouwen	Meer mannen	Vrouwen	Vrouwen	Mannen en vrouwen
	72 jaar	53 jaar	59 jaar	46 jaar	16 jaar
	Laagopgeleid	Middelbaar-/hoogopgeleid	Laag-/middelbaar opgeleid	Middelbaar-/hoogopgeleid	Laagopgeleid
	Gepensioneerden	Fulltime werkenden	Parttime werkenden/ Eigen huishouding	Parttime werkenden	Scholier/student
	Stel zonder kinderen	Stel met/ zonder kinderen	Stel zonder kinderen	Stel met kinderen	Stel met kinderen
	Winkelen/vrije tijd	Werk	Winkelen/vrije tijd	Werk, winkelen en vrije tijd	Onderwijs

<sup>1</sup> In het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN), het Nederlandse nationale verplaatsingsonderzoek, wordt vanaf 2013 aan deelnemers van 12 jaar en ouder gevraagd of zij een e-fiets bezitten.

<sup>2</sup> Mensen die op bepaalde kenmerken afwijken van de titel van de groep kunnen echter ook tot die groep behoren. Zo kan het bijvoorbeeld voorkomen dat de naam van een groep naar vrouwen verwijst, maar dat er toch een percentage mannen tot de groep behoort.

Tabel 2 Ontwikkeling e-fiets gebruikersgroepen, aandeel en absolute grootte

Aandeel	Groep 1	Groep 2	Groep 3	Groep 4	Groep 5	Totaal
2013	56,1%	17,9%	15,4%	9,2%	1,3%	1.170.000
2014	53,8%	19,8%	14,5%	10,5%	1,3%	1.369.000
2015	49,5%	22,9%	15,4%	10,7%	1,5%	1.630.000
2016	49,8%	24,5%	12,6%	11,4%	1,7%	1.832.000
2017	48,6%	23,6%	12,3%	13,6%	1,9%	2.033.000
<b>Absolute grootte</b>						
2013	657.000	209.000	180.000	108.000	16.000	1.170.000
2014	737.000	272.000	199.000	144.000	18.000	1.369.000
2015	807.000	374.000	250.000	175.000	24.000	1.630.000
2016	912.000	449.000	230.000	209.000	32.000	1.832.000
2017	988.000	480.000	250.000	276.000	39.000	2.033.000
<b>Groei 2013-2017</b>						
Groei (%)	50%	129%	39%	156%	150%	74%

### Ontwikkeling gebruikersgroepen

Logischerwijs is de stijging van e-fietsverkopen goed terug te zien in de ontwikkeling van de gebruikersgroepen. Tussen 2013 en 2017 nam het aantal e-fietsbezitters met ongeveer 74% toe. Er zijn echter grote verschillen in de groei van de verschillende groepen, zoals te zien is in tabel 1 en figuur 2. Zoals eerder vermeld is in het gebruik van de e-fiets een verschuiving zichtbaar, waarbij het aandeel ouderen afneemt. De eerste en derde groep, de twee oudste groepen, groeiden namelijk minder hard dan de overige groepen. De eerste groep, de gepensioneerde oudere vrijetijdsgebruikers, groeide bijvoorbeeld met 50%. Doordat deze groep minder hard is gegroeid dan de totale groei, nam het aandeel van deze groep tussen 2013 en 2017 af van 56% naar 49%.

### Jongere gebruikersgroepen groeien hard

De tweede, vierde en vijfde gebruikersgroep zijn meer dan verdubbeld in grootte in vijf jaar tijd. Relatief gezien is de groep jongere parttime werkenden vrouwen met kinderen (groep 4) het hardst gegroeid, gevolgd door de groep scholieren/studenten (groep 5). Deze ontwikkeling verklaart tevens de stijging van het aandeel werkverplaatsingen met de e-fiets. De tweede en vierde groep zijn namelijk de groepen die de e-fiets

voornamelijk inzetten voor werkverplaatsingen en minder voor vrije tijd en winkelen.

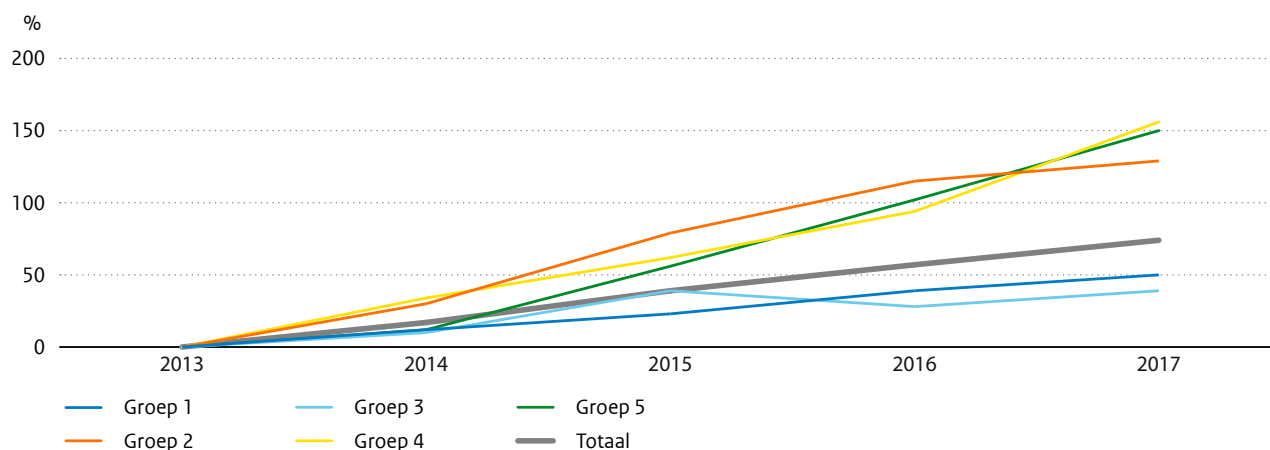
### E-fiets nog niet bij iedereen populair

Het blootleggen van de verschillende gebruikersgroepen van de e-fiets laat niet alleen zien onder welke mensen de e-fiets populair is. Het laat ook zien wie de e-fiets juist nog niet gebruiken. Opvallend is dat bijvoorbeeld 20- tot 40-jarigen erg weinig voorkomen in de gebruikersgroepen. In de tweede groep bijvoorbeeld, waar voornamelijk mensen met een fulltime baan in zitten, is slechts 10% tussen de 20 en 40 jaar oud. De groep waarin 20- tot 40-jarigen het meest voorkomen, is de vierde groep. In deze groep is 29% tussen de 20 en 40 jaar, waarbij het voornamelijk gaat om mensen met een deeltijd baan. Waarom de e-fiets nog niet populair is onder bepaalde groepen kan uit dit onderzoek niet worden geconcludeerd.

### Effect van de e-fiets op het reisgedrag

De ontwikkeling van de gebruikersgroepen laat zien dat de snelgroeiende groepen de e-fiets met name voor werkgerelateerde verplaatsingen gebruiken. Dit zegt echter niets over

Figuur 2 Groei e-fiets gebruikersgroepen ten opzichte van 2013



hoe de e-fiets het gebruik van andere vervoerwijzen beïnvloedt. De gegevens van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) helpen om hier zicht op te krijgen. Doordat mensen in het MPN voor langere tijd worden gevolgd, is het mogelijk om te kijken in hoeverre het gebruik van vervoerwijzen verandert door het aanschaffen en gebruiken van een e-fiets.

### Meer fietsen na aanschaf e-fiets

Uit analyse blijkt dat na de aanschaf van een e-fiets mensen voornamelijk minder vaak met de reguliere fiets of lopend de deur uit gaan. Daarnaast is de toename in e-fietsgebruik groter dan de afname in fietsgebruik. Na de aanschaf van een e-fiets gaat men dus vaker en verder fietsen.

Er is echter geen bewijs gevonden dat mensen na de aanschaf van een e-fiets in totaal meer verplaatsingen gaan maken of een langere afstand afleggen.

### E-fiets vervangt voornamelijk de reguliere fiets

Mensen gaan na aanschaf van een e-fiets dus verder en vaker fietsen, maar in hoeverre leidt het gebruik van de e-fiets tot een ander gebruik van andere vervoerwijzen? Door het reisgedrag van mensen in verschillende jaren te analyseren, kan dit worden onderzocht. Wanneer er naar alle verplaatsingen wordt gekeken en er dus geen onderscheid wordt gemaakt naar de reden waarom men de e-fiets gebruikt, vervangt de e-fiets enkel de reguliere fiets. Ditzelfde geldt wanneer er specifiek naar vrijetijd- of winkelverplaatsingen wordt gekeken.

### Voor woon-werkreizen wel daling in autogebruik

Wanneer er specifiek wordt gekeken naar woon-werkverplaatsingen blijkt de e-fiets niet enkel de reguliere fiets te vervangen. Voor woon-werkverplaatsingen vervangt de e-fiets ook de auto. Een toename in het gebruik van de e-fiets leidt dus tot een afname in het autogebruik voor woon-werkverplaatsingen. Omdat met name de gebruikersgroepen die de e-fiets gebruiken voor de woon-werkreis hard aan het groeien zijn, is het mogelijk dat in de komende jaren een duidelijke verschuiving zichtbaar zal zijn in de manier waarop men naar het werk reist.

### Vervolgonderzoek

Een beperking van dit onderzoek is dat niet bekend is met welke reden mensen een e-fiets hebben aangeschaft. Het kan namelijk zijn dat de aanschaf van een e-fiets inderdaad een verandering in het reisgedrag teweegbrengt, maar het kan ook zijn dat men graag iets in het reisgedrag wilde veranderen en daarom een e-fiets heeft aanschaf. Zo blijkt uit dit onderzoek dat men na de aanschaf van een e-fiets minder gebruik maakt van de auto voor woon-werkverplaatsingen. Het kan zijn dat deze mensen een e-fiets hebben aangeschaft omdat zij graag minder vaak met de auto naar het werk wilden, of dat ze door het aanschaffen van een e-fiets erachter kwamen dat deze ook goed geschikt is voor woon-werkverplaatsingen en daardoor het autogebruik hebben verminderd. Inzicht hierin is belangrijk om vast te stellen of het stimuleren van de aankoop van een e-fiets een effect zal hebben op het autogebruik.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en/of de staatssecretaris van IenW weer te geven.



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

#### Auteur

Mathijs de Haas

Dit is een uitgave van het

#### Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienw](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)

[www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)

December 2019