

Meer binnenlandse verkoop, minder productie

# De paradox van het Belgische fietsuniversum

Jan Bart Van In, hoofdredacteur

De fiets is in ons land niet alleen een belangrijk maatschappelijk gegeven op het vlak van sport, maar ook van mobiliteit, ecologie en economie. Zo kochten we in 2020 met zijn allen net geen 600.000 nieuwe fietsen aan. De grote meerderheid daarvan is evenwel import. Het marktaandeel van de klassieke Belgische merken stagneert. Toch is de fietsproductie in eigen land nog lang niet dood. Ook in West-Vlaanderen timmeren enkele gepassioneerde fietsproducenten en -assembleurs aan de weg.

De fietsbranche heeft de jongste jaren de wind in de rug. In 2020 zijn er volgens de cijfers van sectororganisatie **Traxio, 592.107** tweewielers verkocht. Dat is de hoogste score sinds de eeuwwisseling en wellicht ook een recordaantal sinds WO II. In vergelijking met 2019 gaat het over een stijging van 4%. Tien jaar geleden lag de fietsverkoop nog beneden de 500.000 stuks. Bij de aanvang van het historische coronajaar 2020 zat de hele fietssector met de handen in het haar, maar van zodra hij zijn activiteiten mocht hervatten, stonden er meteen lange wachtrijen voor de deur. Helaas kon de Belgische fietshandel die enorme interesse niet maximaal benutten door een gebrek aan onderdelen uit de voornamelijk Aziatische fabrieken. Toch omschrijft iedereen in de fietsbusiness 2020 als een topjaar.

Maar hoe is het gesteld met de productie (assemblage) van fietsen in ons land? Een markante vaststelling is dat de klassieke Belgische merken (nog) niet optimaal profiteren van de toegenomen fietsverkoop. Zie **tabel 1** op basis van cijfers van Traxio.

Uit de cijfers, vrijgegeven door Traxio, blijkt dat het aantal, in ons land geproduceerde of geassembleerde fietsen, door de zeven al lang bestaande bedrijven (ingekleurd in het blauw in

tabel 2) is teruggevallen van 185.000 stuks in 2010 naar **144.000** in 2020. Dat is een **krimp van 22%**. Terwijl in diezelfde periode de totale fietsverkoop accelereerde met meer dan 25%. Dat is een opvallende paradox. De onverbiddelijke conclusie is dus dat de traditionele Belgische tweewielersfabrikanten marktaandeel verloren binnen een expanderende markt. In 2020 was hun marktaandeel in de verkoop van fietsen slechts **24%**. Circa 55% van de fietsen die in ons land worden verkocht, zijn buitenlandse merken. Het goede nieuws is dat

het dieptepunt qua terugval bij de binnenlandse fietsproductie in 2019 is bereikt en er sinds 2020 terug een opvering was van 139.000 naar 144.000 exemplaren (+3,5%).

## Export recent in de lift

Een tweede paradox (duikt op bij de analyse van de **export**cijfers van de traditionele Belgische fietsmerken. Die zit sinds 2019 fors in de lift en steeg van 20.000 stuks in 2018 naar **47.000** in het daaropvolgende jaar. Dit nog steeds volgens de (afgeronde) cijfers van Traxio (zie tabel 1).

Tabel 1. Productie & assemblage van fietsen in België  
Evolutie 2010-2020

Jaar	Aantal	Evolutie in vgl. met 2010 in %	Export	Totaal in België verkochte fietsen (*)
2010	185.000	100%	24.000	
2011	180.000	97%	26.000	
2012	160.000	86%	22.000	
2013	175.000	95%	22.000	
2014	160.000	86%	22.000	436.549
2015	140.000	76%	25.000	
2016	145.000	78%	25.000	
2017	145.000	78%	20.000	
2018	140.000	76%	20.000	
2019	139.000	75%	47.000	569.112
2020	144.000	78%	44.000	592.107

Bron: sectorfederatie TRAXIO via jaarlijkse bevraging van de actoren  
(\*) Cijfers Traxio vanaf 2019 zijn het resultaat van een nieuwe meer uitgebreide methodiek, sterk afwijkend van voorgaande jaren

De conclusie is dus dat in de tijdspanne waarin de Belgische productie minder presteert dan de globale Europese markt, die binnenlandse merken wel hun export opkrikken. Zijn de Belgische fietsactoren dan geen (of onvoldoende) sant in eigen land...?

Hoe is de dominantie van de buitenlandse fietsmerken op onze binnenlandse markt te verklaren? Ons land telt enkele vinnige en excellente fietsmakers maar geen enkele speler met een internationale schaal. Een schaalgrootte die toelaat om forse marketingbudgetten en zware verkoopstructuren uit te rollen. Bovendien eist de consument steeds meer types en modellen van fietsen en is het gezien onze kleine binnenlandse markt niet evident om dat hier allemaal rendabel te assembleren.

De Europese fietsmarkt kende in de voorbije vijftien jaar een schaalvergroting en concentratie, waarbij twee kapitaalkrachtige Nederlandse concerns het peloton trekken.

**Accel bv** uit Heerenveen is de groep achter de merken Batavus, Sparta, Koga Miyata, Lapiere en andere. De groep heeft fabrieken in Nederland, Duitsland, Turkije en Hongarije.

**Pon Holdings bv**, het grootste fietsconcern ter wereld, overkoepelt dan weer merken als Gazelle, Raleigh, het Duitse Kalkhoff en het Amerikaanse Cannondale.

Deze twee financiële concerns hebben hun hoofdkwartier bij onze noorderburen maar ontplooiën activiteiten in gans Europa.

De Belgische fietsassemblers spelen vooralsnog niet mee in die overnamecarrousel. Het zijn allemaal zelfstandige en overwegend familiale bedrijven, met in de meeste gevallen een lange levensloop.

### Productie, assemblage of montage?

De kwalificatie van de diverse spelers in de fietscarrousel vraagt om

enige verduidelijking. Een integrale **fietsproducent** staat in voor de vervaardiging van zijn eigen fietskaders (frames) en eventueel nog andere onderdelen. Dat soort fabrikanten is zeldzaam geworden in ons land: **Achielle** uit Pittem en enkel nog een handvol andere zeer kleine ambachtelijke bedrijven leggen zich erop toe.

Een **fietsassembler** ontwerpt zijn eigen fietsmodellen, koopt onderdelen (waaronder zijn kaders) bij diverse (vnl. buitenlandse) leveranciers, steekt de fiets volgens eigen procedé in elkaar en staat ook in voor het lakken van het product.

Een **montagebedrijf** daarentegen koopt quasi volledig (85% of meer) afgewerkte fietsen bij eenzelfde leverancier aan in het buitenland, monteert de diverse losse onderdelen en verkoopt die dan onder eigen merknaam.

**Filip Rylant, woordvoerder van Traxio:** *“Er is doorheen de jaren meer en meer fietsproductie alsook assemblage/ montage gedelocaliseerd. Aanvankelijk naar het Verre Oosten, waar nu ook heel wat knowhow is opgebouwd, niet alleen in productie maar ook in ontwerp. Dit is een fenomeen dat we niet alleen zien in de fietssector maar ook in heel wat andere sectoren (= globaliseringseffect). Misschien kan de huidige crisis met o.a. hoge transportprijzen en tekorten aan onderdelen zorgen voor een beweging van productierelocatie?”*

Meer recent verschuift de eigenlijke fietsassemblage steeds meer van Azië naar Oost-Europa. Dat is het gevolg van de invoering door de EU, begin 2019, van een **anti-dumpingtaks op e-bikes**, afkomstig uit sommige Aziatische landen waaronder China. Een aantal Chinese fietsfabrikanten verlegde daarom een deel van zijn productiewerkzaamheden naar Oost-Europa en kocht zich in bij fabrikanten in die regio.

### Branchevervaging

Een ander fenomeen dat zich doorzet is de **vervaging** (in de praktijk) van het onderscheid tussen de diverse disciplines binnen het fiets-ecosysteem. Sommige Belgische assembleurs met naam en faam en een rijke historie, vervellen steeds meer tot montagebedrijven en doen deels beroep op bijna kant-en-klare pakketten samengesteld door Oost-Europese partners. Voormalige groothandelaars, zoals Formula Cycling uit Ieper dat opging in Minerva Cycling, gaan dan weer resoluut voor een eigen merk in relatie met buitenlandse partners en treden in een rechtstreekse relatie met de eindklant. Nieuwkomers in de sector, zoals Cowboy en snelgroeier Bizbike, spitsen zich toe op hippe e-bikes, die ze zelf ontwerpen en steeds meer online verkopen onder eigen merknaam, maar met productie in Oost-Europa.

Nogal wat fietsassemblers en -montagebedrijven doen ook een beroep op **maatwerkbedrijven** als service partner. In West-Vlaanderen zijn **Waak** uit Kortrijk en **Werkplus** uit Waregem bedrijvig als montagepartner voor Belgische fietsmerken.

### Wie zijn de Belgische actoren in de fietsbranche?

**Tabel 2** biedt een overzicht van de elf grootste spelers in de productie, assemblage en montage van Belgische fietsproducten. Dit op basis van hun omzet- en tewerkstellingscijfers in boekjaar 2020.

De elf actoren monteerden/ assembleerden en verkochten samen circa **276.000 fietsen** onder Belgisch label. Ze genereerden hiermee in 2020 circa **200 miljoen euro omzet** met afgerond **300 vaste medewerkers**. De inkomsten zijn in vergelijking met 2015 (95 miljoen) meer dan verdubbeld, terwijl de tewerkstelling (+47%) veel minder groeide.

Tabel 2. Belgische fietsactoren TOP 11  
 Fabrikanten van complete fietsen en/of assemblage van fietsen en/of invoerders-monteurs met eigen merk

	NAAM	MERKEN	LOCATIE	ZAAKVOERDER(S)	Startjaar	Omszet of <i>brutoomzet</i>			TEW in VTE		
						2020	2018	2015	2020	2015	
2	Ludo nv/ Scott Sports Belux nv	Granville, Bergamont, Scott	Kortenberg	Familie Huygens	1928	55.459.000	30.100.000	18.020.000	65.000	28	25
1	Belgian Cycling Factory nv	Ridley, Eddy Merckx	Beringen	Joachim Aerts en co	1997	36.804.522	35.954.000	34.118.000	40.000	69	55
3	Gebr. Van den Berghe nv	Oxford Bikes Zannata race-fietsen	Sint-Niklaas	Familie Van Den Berghe plus management	1925	20.470.863	12.500.000	10.900.000	35.000	42	43
4	Bizbike bv	Beaufort/Veloci	Kruisem tot einde 2018 in Wielsbeke	Louis Vanhove Luc De Clerck	2014 in Wielsbeke	27.234.690	14.000.000	5.000.000	25.000	26	4
5	Minerva Cycling	Minerva	Ieper	Filip Carpenter (overleden op 10/04/2022)	2015	22.501.078	11.100.000	5.300.000	30.000	18	11
6	Norta nv	Norta	Olen	Familie Van Hemelen	1930	20.656.863	11.000.000	9.000.000	20.000	17	17
7	L'Avenir nv	L'Avenir	Lier	Familie Marien	1898	4.178.111	2.100.000	1.100.000	20.000	14	10
8	Thompson nv	Thompson	Geraardsbergen	Familie De Smet	1921	1.379.766	1.200.000	1.100.000	18.000	15	19
9	Cowboy SA	Cowboy	Brussel	Adrien Roose en co	2017	-5.384.687	-4.026.000	-	10.000	53	0
10	Bonaventure BV	Venturelli Scatto	Hooglede	Bonaventure-Devuldere	1925	953.916	604.369	621.895	10.000	8	11
11	Dija Oostcolor bv	Achelle	Pittem	Familie Oosterlinck	1946	327.186	267.900	227.000	3.000	5	5
				Totaal		184.581.308	114.800.269	85.386.895	276.000	295	200

Bron: financiële cijfers: jaarrekeningen Balanscentrale;  
 aantal fietsen: informatie vrijgegeven door de bedrijven & ramingen door de redactie

Die extra jobs zijn quasi uitsluitend te wijten aan de opkomst van een nieuwe generatie montagebedrijven (Bizbike, Minerva en Cowboy) die zich toeleggen op elektrische fietsen. De vaste waarden in het klassement stagneren in tewerkstelling terwijl ze wel blijven groeien in omzet.

Het verschil tussen het totaal aantal Belgische fietsen in tabel 2 (276.000) en tabel 1 (144.000 in 2020), komt doordat in deze laatste enkel de effectief in ons land geproduceerde of geassembleerde tweewielers vermeld zijn. In tabel 2 zijn ook de import-montage fietsen meegerekend.

We onderscheiden in onze top 11, twee categorieën van bedrijven: acht vaste waarden (ingekleurd in het blauw) die al meer dan 25 jaar fietsen fabriceren of assembleren en drie jonge bedrijven (in het groen) die focussen op de eBike.

### Fietssector is Vlaamse koek

Uit **tabel 2** blijkt ook dat de fietsbusiness in ons land zich bijna uitsluitend in het Vlaamse landsgedeelte afspeelt: tien van de elf grootste actoren zijn Vlaamse ondernemingen. Slechts één nieuwkomer (Cowboy) is gevestigd in Brussel.

Opvallend is de factor 'traditie': zeven fietsklassiekers opereren in derde of vierde familiegeneratie en zijn ook vandaag nog steeds autonome bedrijven. De meeste van deze gevestigde waarden situeren zich in het (naar Belgische normen) middelgrote segment. Dit met een omzet tussen 20 en 35 miljoen euro, goed voor de assemblage van 20.000 tot 40.000 fietsen per jaar.

De grootste werkgever is **Belgian Cycling Factory (BCF)**, de onderneming achter de legendarische fietsmerken **Eddy Merckx** en **Ridley**.

Gemeten volgens het aantal verkochte fietsen en omzet is **Scott Sports nv**, de verkooptak van assembleur **Ludo nv** uit Kortenberg, de dominante speler. In die aantallen zit echter ook een groot volume aan fietsen die Ludo nv in alliantie met zijn Zwitserse partner Scott uit het buitenland importeert.

In West-Vlaanderen is **Minerva Cycling** uit Ieper de grootste speler. Deze onderneming is het resultaat van de recente fusie van Formula Cycling (gericht op de grootdistributie) en Minerva Bike Trading (gericht op de vakhandel). Ze realiseerde naar eigen zeggen in 2021, 30 miljoen euro omzet.

**Cowboy nv**, opgericht in 2017 door vier Brusselse vennoten, ontwikkelde een strakke elektrische fiets met veel elektronische snufjes gericht op de hippe stadsfietser. **Page nv** uit **Poperinge** staat daarbij in voor sommige elektronische componenten. Het businessmodel van Cowboy is nogal atypisch voor de Vlaamse manier van ondernemen: fors blijven investeren in productontwikkeling en in medewerkers, terwijl de verliezen zich torenhoog opstapelen. Die putten worden dan opgevuld met snel opeenvolgende kapitaalsverhogingen (samen goed voor al meer dan 100 miljoen kapitaal) door diverse vooral buitenlandse investeringsfondsen. Binnen de sector vraagt men zich af hoelang Cowboy deze werkwijze nog kan volhouden.

### Comeback van de West-Vlaamse fietskampioenen

Als we de Belgische fietsbranche analyseren in een historische context, dan stellen we vast dat het grote gat dat 40 jaar geleden is geslagen door het spectaculaire faillissement van de West-Vlaamse fabrikant **Flandria-Superia**, nooit helemaal meer is opgevuld. Geen enkel



Productieatelier van Achille in Pittern (foto Luc DM)

Belgisch fietsmerk heeft sindsdien nog dezelfde Europese schaal en uitstraling gehaald, laat staan hetzelfde peil van tewerkstelling gecreëerd.

In de jaren '80 van de vorige eeuw werd de rangorde van de tien grootste Belgische fietsfabrikanten aangevoerd door twee West-Vlaamse bedrijven: naast Flandria-Superia was dat **Novy Cycles** uit Kuurne (zie reportage over de historie op pagina 15).

Sinds het stopzetten van de fietsproductie bij Novy in 2007, is de West-Vlaamse tweewielerhegemonie voorbij. Enkel **Bonaventure** uit Hooglede (**Venturelli**) bemachtigde

tot voor kort nog een plaats in de Belgische top 10.

Maar de jongste jaren rukken twee West-Vlaamse nieuwkomers op in het klassement: **Minerva** uit Ieper en **Bizbike** (merken: Veloci en Beaufort) uit Kruisem (maar oorspronkelijk uit Wielsbeke). Zij zijn de snelst groeiende fietsdistributeurs (onder eigen merken) op de binnenlandse markt. Zij worden gestuwd door de populariteit van de elektrische fietsen.

Een heel bijzondere positie in het inheemse landschap van de fietscreatie bekleedt **Dija Oostcolor bv** uit Pittem, bekend van de rustieke **Achille** fietsen, de nummer elf in onze tabel. Het bedrijf

van de familie Oosterlinck is de enige speler in ons land (van enige omvang) die nog zijn eigen kaders vervaardigt. Zij houden heel eigenzinnig en authentiek de traditie van de West-Vlaamse fietsfabricatie in ere.

De grootste West-Vlaamse speler qua tewerkstelling in de fietsbranche is geen fietsfabrikant, -assembleur of -invoerder, maar wel een excellente producent van **onderdelen**, dus een toeleveringsbedrijf. **Curana**, de Ardooise specialist in innovatieve spatborden, realiseerde in 2020 met een twintigtal vaste medewerkers een omzet van 10 miljoen euro. Zie reportage pagina 44.

## De opmars van Koning e-bike

De op spierkracht aangedreven, traditionele fietsen (waaronder ook kinderfietsen) verloren in ons land verder terrein: van **375.486** verkochte exemplaren in 2019 naar 363.707 in 2020, een **daling met 3%**. Ze vormen vooralsnog wel de meerderheid van **61%** van de totale fietsverkoop.

De groei van de globale markt is enkel en alleen te danken aan de onstuitbare opkomst van de **elektrische fietsen**. In 2019 gingen er 193.626 over de toonbank, het jaar nadien was dat cijfer opgelopen tot **228.400**, een groei met 18%. De Europese cijfers zijn nog een pak indrukwekkender. Volgens het CONEBI Market Profile Report steeg het aantal e-bikes in **2020** met maar liefst 52% in de 27 Europese lidstaten en het Verenigd Koninkrijk.

Toch is het niet al goud wat blinkt bij de elektrische fietsen. Zo lijkt de speedpedelec, een elektrische fiets die tot 45 km/u kan rijden, over zijn hoogtepunt heen. Deze elektrische fiets is bij uitstek het alternatief voor de

wagen in filegevoelige stadsranden. Omdat het aantal files in 2020 door de coronacrisis afnam, verminderde de interesse voor de speedpedelec. Het aantal verkochte exemplaren daalde in ons land met 6% tot 12.589 exemplaren. Opvallend is dat de speedpedelec in West-Vlaanderen wel nog aan populariteit won. Hier steeg het aantal met 12% tot 1.448 stuks.

De steile doorbraak van de e-bike is de motor achter een nieuwe generatie fietsontwerpers, assembleurs en onderdelenproducenten zowel in Vlaanderen als in gans Europa. Dat geldt in ons land voor Bizbike, Minerva en Cowboy, maar ook voor een ganse reeks andere prille spelers die nog niet de omvang hebben van deze drie. Een van die ambitieuze neofieten is **Aska bv** uit Bertem, het geesteskind van CEO **Filip Dehing**, een gepassioneerde fietser met een industriële achtergrond als productontwikkelaar mechatronica. Met zijn speedpedelec voor zowel de forens als de vrijetijdsvietser focust hij nadrukkelijk op de top van de markt.

Daarmee begeeft Aska zich op het terrein van **Stromer**, de Zwitserse Rolls-Royce onder de speedpedelecs.

Aska heeft ook een West-Vlaamse link in de persoon van sales & marketingmanager **Michiel Van Hooreweder**, die ook als kleine vennoot optreedt: "We gaan voor een concept dat zoveel mogelijk steunt op Belgische of soms Europese toeleveranciers, inclusief onze binnenlandse aluminium fietskaders. Anders dan het klassieke buizenframe zetten we in op een gepatenteerd nieuw concept in framebouw met lokale productie om aan de hoge kwaliteitsnormen te voldoen."

Een andere enthousiaste en inventieve nieuwkomer is **Berg** uit **Oostende**, het geesteskind van industrieel ingenieur Bram Porte. Hij ontwikkelde een uiterst lichte fiets met carbonkader en naar eigen zeggen uitgerust met de lichtste velgen ter wereld.



# West-Vlaamse fietsbranche in cijfers



Fabrikanten van complete fietsen

- 1 Dija Oostcolor (Achielle) uit Pittem
- 2 Alpas Cycles uit Zwevegem
- 3 Marcel Kindt bv uit Kortrijk
- 4 Berg uit Oostende



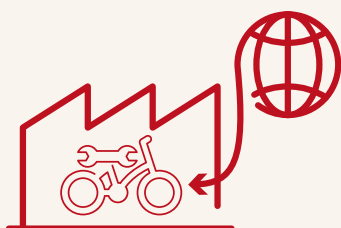
4.000



11,5 mio



15



Assembleurs invoerders & montage

- 1 Bonaventure BV uit Hooglede, Merken: Venturelli & Scatto
- 2 Bizbike bv uit Kruisem Merken: Beaufort/Veloci
- 3 Minerva Cycling nv uit Ieper Merk: Minerva
- 4 Bizo Group uit Moerkerke Merk: Bizobike



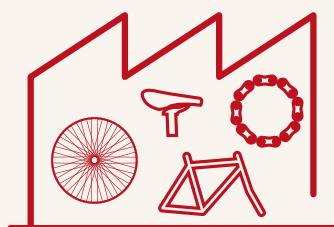
90.000



69 mio



65



Onderdelenfabrikanten/lakkerijen

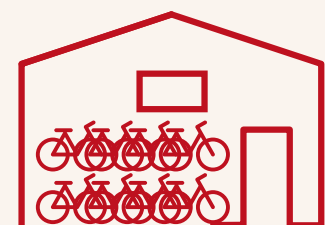
- 1 Curana (Ardooie)
- 2 Martelly Frames (Zwevezele)
- 3 M-Level (Ruisselede)
- 4 Vaneenoghe (Ruisselede)
- 5 Johan Bonaventure bv (Veurne)



12 mio



28



Groothandel

- 1 De Scheemaeker bv uit Brugge



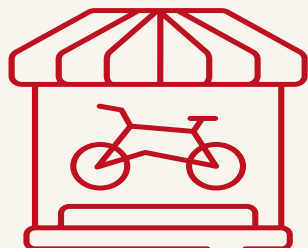
60.000



21 mio



20



Vakhandel/ fietswinkel



262 winkels



300



Maatwerkbedrijven-assemblage

- 1 WAAK vzw (Kortrijk)
- 2 Werkplus maatwerk vzw (Waregem)



30