

Aantal fietshandels in (West-)Vlaanderen blijft toenemen

Fietsvakhandel zit stevig in het zadel

Jan Bart Van In, hoofdredacteur

De verkoop van fietsen zit fors in de lift en dus neemt ook het aantal fietsverkooppunten toe. Met 1.180 vestigingen in Vlaanderen, waarvan 265 uitbatingen of 22,5% in West-Vlaanderen, zit de vakhandel op een historische piek. De doorbraak van de elektrische fietsen legt de technische lat hoger voor de vakhandelaar. Toch zet een nieuwe generatie ondernemers haar tanden in de kleinhandel met herstelservice. Tegelijk zijn een schaalvergroting in de sector en de opmars van kapitaalcrachtige 'kapers' (nieuwe winkelketens inclusief autodistributeurs) onafwendbaar.

Het aantal fietswinkels in **Vlaanderen** piekte in april 2022 met **1.180 uitbatingen** op een historisch hoog niveau. Dat zijn er zo maar even 136 meer dan in 2008 (+13%). In vergelijking met 2020 gaat het over 49 extra uitbatingen (+4,3%). Dat is de grootste toename op anderhalf jaar sinds de eeuwwisseling. Die groeispurt ving aan in 2017 en zet zich sindsdien in versneld tempo door. Zie grafiek 1.

Deze sprekende cijfers zijn afkomstig van **Locatus**, de Nederlandse specialist in het verzamelen van data over de detailhandel en winkelsector, via halfjaarlijkse 'on the field' observatie en registratie door een team van enquêteurs.

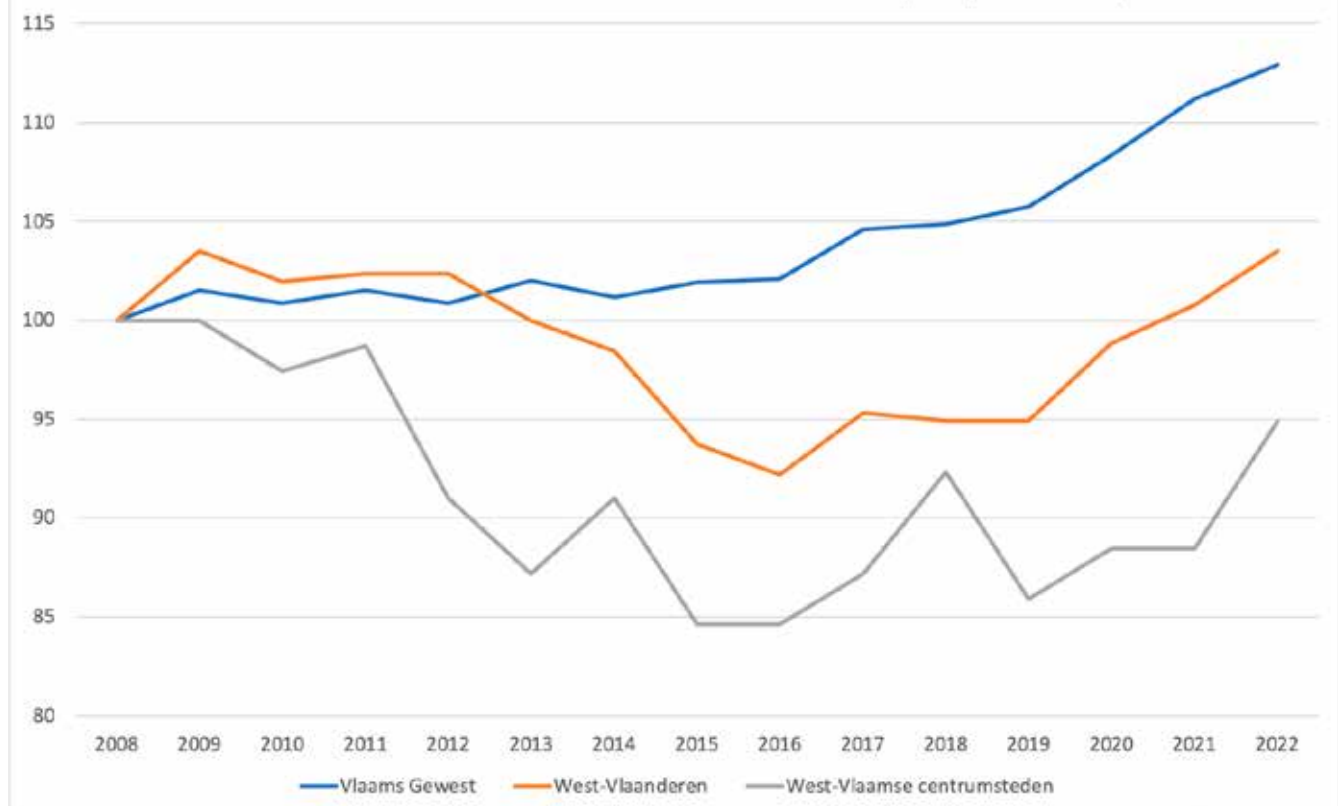
De cijfers van Locatus bundelen zowel handelszaken die enkel fietsen verkopen (1.111 in april 2022) als winkels die zowel

fietsen als bromfietsen en scooters te koop stellen (69 in april 2022).

Die opsplitsing maakt Locatus echter nog maar sinds 2019 en dat laat dus niet toe om te vergelijken op langere termijn.

Het gros van die fietshandelaars zijn eenmanszaken die zonder personeel werken. Slechts een **250-tal** heeft ook mensen in dienst.

Grafiek 1. Evolutie van het aantal fietswinkels 2008-2022 (index, 2008 = 100)





Het fietsopleidingsatelier van Syntra West in Roeselare (foto Syntra West)

Fietswinkelmekka West-Vlaanderen

De provincie Antwerpen telt het grootste aantal rijwielspecialzaken (315), gevolgd door Oost-Vlaanderen (294) en West-Vlaanderen (265). Als we de situatie evenwel meten naar het **aantal fietswinkels per 10.000 inwoners**, dan blijkt **West-Vlaanderen** het absolute fietswinkelmekka met **2,18 vestigingen** per capita. Dit met voldoende voorsprong op de nummer 2, Oost-Vlaanderen (1,93) en stevig boven het gemiddelde voor gans Vlaanderen dat 1,77 bedraagt. De kustprovincie volgt qua aantal

rijwielenzaken de jongste jaren dezelfde opwaartse trend als heel het Vlaamse gewest, maar doorliep toch een andere cyclus. *Zie opnieuw grafiek 1.*

Het aantal West-Vlaamse fietsspecialzaken kende al een eerste piek in 2009, met **265** vestigingen.

Dat aantal kalfde de daaropvolgende jaren af tot op een dieptepunt van **236** tweewielerszaken in **2016**. Pas vanaf 2017 is er terug een opmars in het aantal kleinhandelaars, met ook hier een versnelling in de jongste drie jaren. Met 265 vestigingen in april 2022, ligt

het aantal actoren terug op het niveau van topjaar 2009. De verwachting is dat de opwaartse beweging zich in de komende jaren nog even doorzet.

Opmerkelijk: van de 265 huidige **West-Vlaamse fietshandelzaken**, zijn er slechts **14 gelieerd met een winkelketen**. Dat is amper 5%, maar de prognose is dat de impact van de grootdistributeurs ook in de kustprovincie zal toenemen (*zie kaderstuk*).

Gretige & vermogende kapers op de fietskust

De onafhankelijke fietskleinhandel houdt beter stand dan andere lokale spelers in de retailsector. In tegenstelling tot vele andere branches is de fietsensector nog niet overwegend ingepalmd door grote winkelketens. Maar dat kan in de komende jaren wel eens snel veranderen. Het toenemende succes van de fietsenverkoop lokt kapitaalcrachtige distributiespelers die aan het 'demarreren' zijn.

Grootgrutter Colruyt nam in 2019 de zwaar verlieslatende Gentse fietswinkelketen Fiets! (met toen 14 vestigingen) over en herdoopte die in Bike Republic. Dit met als ambitie om uit zwermen naar alle regio's. In Veurne opende Bike Republic in maart 2022 zijn derde West-Vlaamse filiaal, het 24ste in ons land. De keten ziet plaats voor zes tot zeven vestigingen in de Noordzeeprovincie.

Even zoveel expansiedrang ontplooit de Belgische beursgenoteerde autodistributeur D'Ieteren, die ook over een forse oorlogskas beschikt. Haar intro in de fietsbranche startte pas in 2021 met de overname van de regionale fietswinkelketen iBike (acht filialen) in de provincie Antwerpen en de winkel Goodbikes in Brussel. Onder het uithangbord Lucien spurt D'Ieteren op weg naar een landelijk netwerk van fietswinkels tegen 2025. In West-Vlaanderen is de gigant vooralsnog (april 2022) niet geland. Met een meerderheidsbelang (sinds begin april 2022) in fietsleasingbedrijf Joule nv uit Gent, exploreert de auto-invoerder ook andere segmenten in de fietsbranche. Joule, opgericht begin 2018, was oorspronkelijk een Brugs bedrijf en wordt verder gemanaged door medeoprichter Bruggeling Laurens Verbeke.

Ook steeds meer regionale autodistributeurs maken de jongste jaren hun intro in de fietsenverkoop. Via myBike.be vormen Dimitri en Thibault Denoyel van de gelijknamige autogarage uit Sint-Michiels-Brugge sinds einde 2019 een tandem met de ervaren fietsondernemer Koen Crappé. Autodealer Vandecasteele uit Kortrijk pakt sinds einde 2021, onder de wimpel van Hello Velo, uit met e-bikes als verruiming van zijn mobiliteitsaanbod.

Met het Nederlandse Stella Bikes knaagt ook een buitenlandse partij sinds 2019 gretig aan de Vlaamse taart van de fietsdistributie. De onderneming, die in eigen land een van de grote spelers is, manifesteert zich einde april 2022 reeds met acht Belgische filialen, waaronder Kuurne en Brugge (opening maart 2022).

In West-Vlaanderen zelf ontpopt zich sinds een viertal jaren een 'inheemse' actor die ook een prominente rol wil spelen in de schaalvergroting en verdere professionalisering van de fietsdistributie. Cool Electro Cycles steunt in april 2022 reeds op een netwerk van tien winkels (waarvan negen in de kustprovincie) en timmert via een joint venture met collega Velodome nv uit Boechout aan het landelijke winkelnetwerk RAID (zie reportage op pagina 56).

Centrumsteden peddelen achter

Een merkwaardig fenomeen doet zich voor in de vijf grootste West-Vlaamse steden: **Brugge, Kortrijk, Roeselare, Oostende en Ieper** liggen (vooralsnog) achterop in de winkelkoers.

Zie *andermaal grafiek 1, mooi verwerkt door Data, Studie en Advies van POM West-Vlaanderen.*

Het aantal tweewielerwinkels neemt ook in deze vijf grootste steden toe, maar het recente aantal uitbatingen (= **72** einde 2021) ligt nog een stuk beneden het record van 2009, met toen **78** zaken. Het is tevens een status quo in vergelijking met 2018. Deze steden hinken dus achterop op de algemene trend in Vlaanderen en in West-Vlaanderen. De verwachting is wel dat de aanwezigheid van de rijwielspecialzaken in die vijf steden in de komende jaren wordt opgekrikt, via nieuwe grote inplantingen op de invalswegen.

Provinciehoofdstad **Brugge** is in absolute cijfers met voorsprong de West-Vlaamse fietswinkelkampioen, met **23** actoren (toch 2 minder dan in 2018), gevolgd door **Kortrijk (16** vestigingen, 5 minder dan in 2011) en **Roeselare (13** uitbatingen, = status quo).

Fietskampioen Kuurne

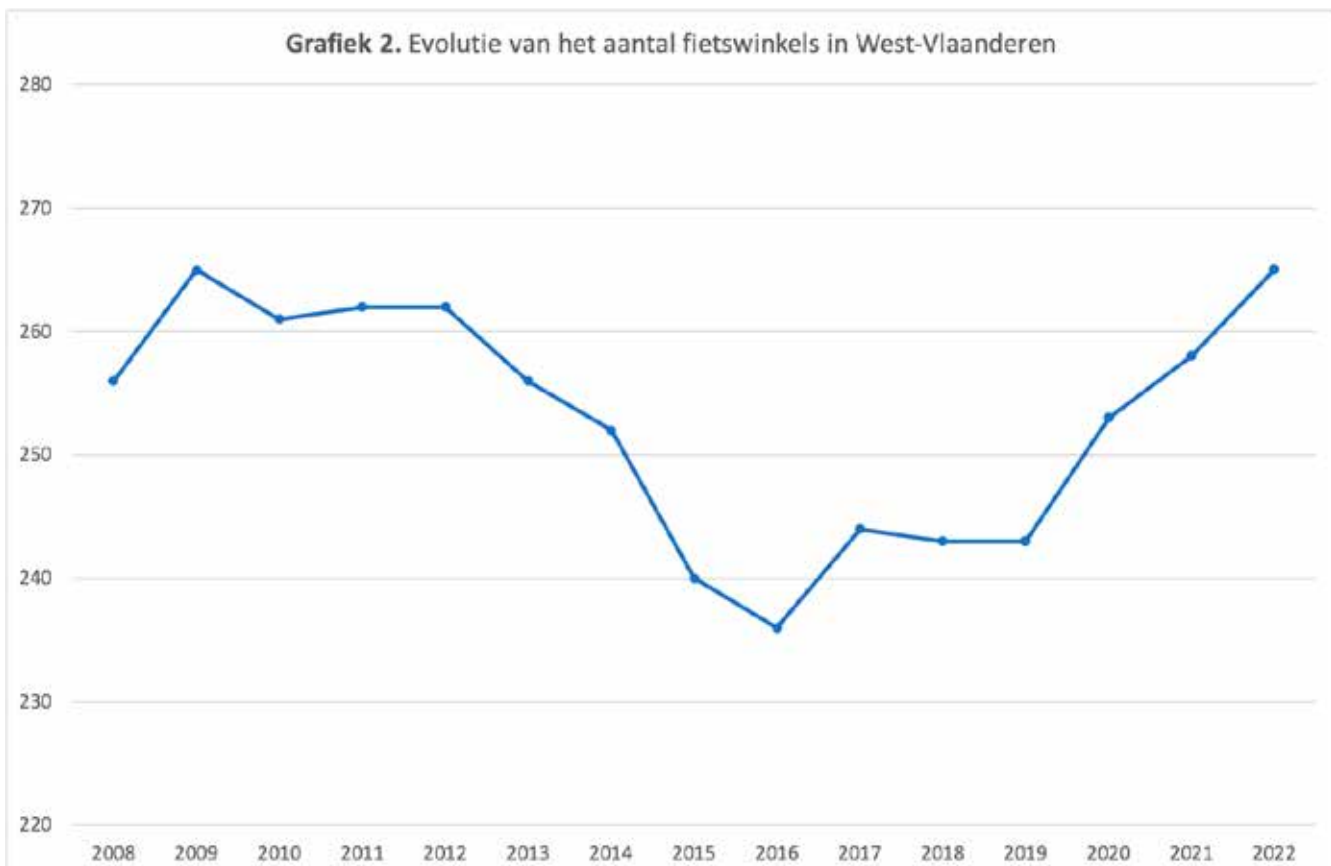
Als we verder inzoomen op de situatie in West-Vlaanderen, dan blijkt dat niet een van de grote centrumsteden, maar wel het relatief kleine Kuurne, buurgemeente van Kortrijk, de provinciale lauwerkrans draagt. Dit met **5,07 fietswinkels** per 10.000 inwoners. In de praktijk gaat het over 7 fietswinkels voor 13.794 inwoners. Verder op het erepodium staan **Dentergem**, met een score van 4,63 (4 winkels voor 8.644 inwoners), en **Nieuwpoort** met een score van 4,29 (5 winkels voor 11.667 inwoners). Ook de bevolking van **Knokke-Heist** is goed bediend met 13 winkels (vaak in combinatie met kustrijwielenverhuur)

voor 33.086 inwoners, maar daar zijn de talrijke tweedeverblijvers en de toeristen uiteraard niet bijgeteld.

Uitdagingen

De grote belangstelling voor en de florerende verkoop van elektrische fietsen is de motor achter de heropleving van de vakhandel. Dat loopt samen met een aantal nieuwe trends en uitdagingen. De e-bikes zijn complexer en delicateser in service en onderhoud. Ze vereisen van de vakhandelaar extra technische vaardigheden. De detailhandel wordt de jongste jaren ook bestookt met talrijke nieuwe fietsmerken en -snufjes. Tegelijk is er de toenemende druk van sommige fietsmerken en van Vlaamse invoerders die hun producten rechtstreeks aanbieden aan de consument. Dit bovenop de concurrentie van de supermarkten, die ook in de markt van de fietsverkoop de jongste tien jaar hun marktaandeel aandikken.

Grafiek 2. Evolutie van het aantal fietswinkels in West-Vlaanderen



Net zoals in andere winkelsegmenten staat de kleine, gevestigde lokale fietshandelaar onder druk van een nieuwe generatie fietswinkelluitbaters die investeren in grotere, attractieve winkeloppervlaktes op de invalswegen van de stedelijke centra.

Een sprekend voorbeeld is **Fietsen Devos** uit Sint-Eloois-Vijve (Waregem) dat in 2021 is uitgebreid van 80 naar 600 m² oppervlakte, dat is bijna acht keer zo groot. "Met zowel fietsen, e-bikes en steps als via een fittingruimte, wil ik een totaalaanbod qua mobiliteit aanbieden", zegt zaakvoerder **Tony Devos** in Het Nieuwsblad.

Een andere nijpende kwestie is de machtspositie van sommige grote internationale fietsmerken die de fietshandelaars verplichten om steeds grotere voorafbestellingen te doen. De fietshandelaars zien hun stocks daardoor toenemen en dat betekent ook een forse toename van hun werkkapitaal. Zeker voor jonge bedrijven kan die groeiende nood aan financiering de strop betekenen.

Sectororganisatie **Traxio** splitst de binnenlandse markt van de

fietsenverkoop op in twee segmenten. Aan de ene kant de reguliere vakhandel, die de fysieke en online verkoop van de fietswinkels omvat. Daartegenover staat multichannel. Dat zijn alle andere verkoopkanalen zoals sportwinkels, zuivere online aanbieders, direct marketing (bijvoorbeeld de acties bij kranten en andere mediabedrijven), grootwarenhuizen en doe-het-zelfzaken. In **2020** bedroeg het aandeel van de reguliere vakhandel **58,8%** ten opzichte van 41,2% voor multichannel. Opvallend was dat de vakhandel **2% marktaandeel won** ten opzichte van het jaar voordien. Als belangrijkste verklaring hiervoor ziet federatie Traxio de stijging van het aantal bedrijfs- en leasingfietsen. Die specifieke klanten kiezen uitsluitend voor de vakhandel omwille van de vertrouwensband en de service.

Gezocht: geschoold personeel

Een ander acuut probleem in de branche is de personeelsproblematiek. Op vandaag moet een fietstechnicus van alle markten thuis zijn. Hij is niet langer alleen maar een mecanicien, hij moet ook kennis hebben van elektriciteit en computers om een elektrische fiets te onderhouden of te herstellen. Het is dan ook geen toeval dat fietstechnieker

onlangs officieel erkend is als knelpuntberoep.

Een laatste belangrijke uitdaging is de opkomst van de online verkoop. De moderne consument gaat online op zoek naar informatie. Heel wat kleine fietshandelaars hebben moeite om zich op sociale media te profileren en laten daardoor de kaas van hun brood eten. Extra concurrentie krijgen ze van fietsmerken zoals Canyon en Bikester, die niet investeren in fysieke winkels maar enkel online te koop zijn. Toch is er ook goed nieuws voor de traditionele fietshandelaars. Voor hen betekent de opkomst van de elektrische fiets een opportuniteit. Het prijskaartje van een dergelijke fiets ligt een pak hoger waardoor de consument meer belang hecht aan de nabijheid, de vakbekwaamheid en de service van de leverancier. Dat valt ook af te lezen uit de verkoopcijfers. Van de 228.400 in 2020 verkochte e-bikes in ons land, tekende de traditionele fietshandel voor 171.173 stuks, waarmee ze in dit segment een marktaandeel van maar liefst 75% heeft.

Met input van collega Dirk Van Thuyne

