

De fietssector in België: uitdagingen, kansen en moeilijkheden

D

De verkoop van fietsen piekt als nooit tevoren. Aanvankelijk veroorzaakte de corona-crisis heel wat moeilijkheden voor fietshandelaars en -producenten. Het voorjaar (maart, april, mei) is normaal gezien een zeer drukke periode. Er worden veel fietsen verkocht en er moeten veel fietsen hersteld worden. Door de lockdown viel dat allemaal in het water. De economische vooruitzichten waren dus – zacht uitgedrukt – niet rooskleurig. Maar van zodra de fietssector haar activiteiten mocht hervatten (in de eerste helft van mei), was het onmiddellijk heel erg druk. Het verlies van de voorbije maanden lijkt daardoor volledig te kunnen worden gerecupereerd.

Goed nieuws dus voor de fietsindustrie en voor de mensen die er werken. Het ideale moment ook om eens wat dieper in te zoomen op deze industrietak (die valt onder het paritair comité van de metaalhandel). Hoe ziet de sector eruit? Wat zijn haar sterktes en zwaktes? Met welke uitdagingen en evoluties wordt ze geconfronteerd? We spreken erover met Guy Crab, Algemeen Secretaris bij werkgeversorganisatie TRAXIO VELO.

TRAXIO is de federatie van de autosector en de aanverwante sectoren. Een van die aanverwante sectoren is de fietssector. Hoe ziet die sector er in grote lijnen uit?

GUY: "De sector bestaat uit twee clusters. Enerzijds heb je de groothandel. Dat zijn de Belgische fabrikanten, de importeurs en de toeleveranciers. De meesten daarvan zijn lid bij TRAXIO. Het economische belang van die cluster is de voorbije jaren toegenomen, onder meer door het toenemende belang van bedrijfsfietsen en de stijging van de gemiddelde prijs van een fiets. Elektrische fietsen kosten immers meer dan gewone fietsen. De tweede groep zijn de kleinhandelaars. Dat zijn voornamelijk heel erg kleine bedrijfjes – meestal zelfstandigen – maar er zijn ook enkele grotere fietshandelaars. De meerderheid van de ondernemingen ligt in Vlaanderen. De Vlaamse ondernemingen zijn over het algemeen ook een stuk moderner, al zijn Wallonië en Brussel wel aan een inhaalbeweging bezig."

Hoe zou u de economische impact van de corona-crisis omschrijven op de sector van de tweewielers? Wordt de schade van de lockdown momenteel helemaal gerecupereerd?

GUY: "De lockdown was zeer slecht nieuws voor de sector. In het begin was er ook veel paniek. Maar de economische schade werd inderdaad vrij snel ingehaald. De meeste ondernemingen (zowel groot- als kleinhandel) zullen herstellen. Er is momenteel een enorme vraag naar fietsen. Veel mensen die vroeger nooit fietsten, beginnen nu wel te fietsen. Ze kopen ook gewoon wat er in stock is, terwijl er vroeger vooral op bestelling werd gekocht (een specifieke kleur, een bepaald model ...). Door het effect van de lockdown is de beschikbaarheid van nieuwe fietsen wel verminderd. De voorraden die voorzien waren voor de Belgische markt, zijn verschoven naar andere Europese markten die later

in lockdown gingen. Het is dus nog maar de vraag of er voldoende fietsen geproduceerd kunnen worden om aan de huidige vraag te voldoen."

Draaien alle fietshandelaars nu erg goed? Of zijn er ook die het nog steeds moeilijk hebben?

GUY: "Sommigen zijn in de problemen geraakt en hebben het vandaag nog altijd zeer moeilijk. Ik denk dan bijvoorbeeld aan startende fietshandelaars. Zij hebben veel investeringen gedaan en moesten dan vrijwel onmiddellijk sluiten. Ook sommige kleine handelaars hebben het moeilijk, maar je kunt dat niet veralgemenen. We stellen vooral vast dat moderne ondernemingen – ongeacht hun grootte – het vandaag goed doen. En met moderne ondernemingen bedoel ik bedrijven die mee zijn met de nieuwste ontwikkelingen (e-bikes en dergelijke) en samenwerken met partners om te kunnen groeien. Dat geldt trouwens voor alle bedrijven en voor alle sectoren. Wie anticipeert op toekomstige veranderingen, staat meestal sterker."

Hoe zit het met de tewerkstelling in de sector?

GUY: "Het is moeilijk om een exact zicht te krijgen op het aantal werknemers. Er zijn ongeveer 1.700 fietsbedrijven in België. De meerderheid daarvan zijn kleine zelfstandigen die alleen werken. Er zijn een kleine tweehonderd fietshandelaars die groter zijn en meerdere werknemers in dienst hebben. Maar ook daar is de tewerkstelling beperkt. Bij de fietsproducenten is de tewerkstelling groter. Soms werken er meer dan vijftig mensen, maar dat geldt maar voor enkele bedrijven. Wat wel duidelijk opvalt is dat groeiende bedrijven zoeken naar personeel, maar er geen kunnen vinden."

Hoe komt dat?

GUY: "Een fietstechnieker moet vandaag over heel wat vaardigheden

en kennis beschikken. Het volstaat niet meer om alleen mechaniker te zijn, je moet ook elektricien zijn en kunnen werken met computers. Een elektrische fiets of een Speedpedelec heeft een boordcomputer en die moet kunnen uitgelezen worden. Je kunt niet meer visueel of proefondervindelijk vaststellen wat er mis is. Eigenlijk is dat dezelfde evolutie als in de automobiellindustrie. De digitalisering en elektrificering brengen heel wat mogelijkheden, maar ook uitdagingen met zich mee. Levenslang leren is daarom heel belangrijk geworden. Dat is ook zo voor de fietssector."

Het beroep van fietstechnieker is onlangs ook officieel erkend als een knelpuntberoep. Om iets te doen aan de personeelskrapte werken wij samen met diverse partners, zoals de VDAB. We doen ook een beroep op andere organisaties, bijvoorbeeld om immigranten naar onze sector toe te leiden of om bepaalde mensen te zoeken en ze nadien op te leiden tot fietstechnieker. Die initiatieven werpen vruchten af, maar we zijn er nog lang niet."

“Zowel op vlak van klimaat als mobiliteit hebben wij een rol te spelen.”

- Guy

Hoe zie je de toekomst van de Belgische fietssector? Is er nog groeipotentieel?

GUY: "Het is goed dat er vandaag veel aandacht is voor de fiets. Zowel op vlak van klimaat als mobiliteit hebben wij een rol te spelen. Steeds meer bedrijven beginnen ook bedrijfsfietsen

aan te bieden aan hun werknemers. Er is dus nog groeipotentieel. Vandaag zien we vooral evoluties in het soort fietsen dat verkocht wordt. In 2019 was maar liefst 51 procent van de verkochte fietsen een elektrische fiets. Dat percentage zal op korte termijn nog stijgen tot 60-70 procent. Veel mensen gaan nu ook met de fiets werken, want in tijden van corona proberen ze het openbaar vervoer te vermijden. En met de auto sta je toch vaak in de file. Maar zoals in elke groeiende sector zullen enkel de beste aangepaste ondernemers overleven en wordt het moeilijker voor de kleine zelfstandigen."

Verwachten jullie bepaalde zaken van de overheid om dat groeipotentieel te kunnen realiseren?

GUY: "Het zou goed zijn mocht de overheid enkele zaken kunnen faciliteren. Ik ben voorstander van het zogenaamde Oslo-Model, naar de hoofdstad van Noorwegen. Daar geldt een heel interessante visie op mobiliteit. De focus ligt er op een evenredige verdeling tussen alle verkeersmodi. De auto, het openbaar vervoer en de zwakke weggebruiker (fiets en voetganger) krijgen hun plaats in de openbare ruimte. Terwijl in België toch vooral de auto centraal staat en de meeste plaats opeist. Er is dus nood aan infrastructuuradaptaties en investeringen in fietsen wandelpaden. Al moet ik er wel bij zeggen dat dit in België – omwille van onze ruimtelijke ordening – niet altijd gemakkelijk te organiseren is. Maar toch, het gebruik van de fiets zou veiliger moeten zijn. Want er zijn veel mensen die niet fietsen omdat ze het niet veilig vinden. In woonkernen zou er volgens mij altijd eenrichtingsverkeer moeten zijn, dat kun je eenvoudig realiseren. En ik ben ook een voorstander van fietsstraten, waar je met de auto niet mag inhalen."

"De overheid zou ook iets kunnen doen aan de oneerlijke concurrentie die fietshandelaars soms onder-

vinden. Grootwarenhuizen mogen bijvoorbeeld ook fietsen verkopen (en tijdens de lockdown mochten ze dat blijven doen, terwijl wij dicht waren). Maar dergelijke fietsen zijn niet altijd even veilig vergeleken met een fiets die je koopt in een fietswinkel. Soms moet je nog bepaalde stukken zelf ineensteken en afstellen. Wij pleiten ervoor om de verkoop van fietsen over te laten aan de reguliere fietssector en niet aan grootwarenhuizen of doe-het-zelf-zaken."

Laatste vraag: blijkbaar komen veel fiets-onderdelen uit Azië. Vandaag – door de corona-crisis – is het soms een probleem om alles op tijd hier te krijgen. Zou het niet interessanter zijn om die onderdelen zelf te maken?

GUY: "Alles komt uit China, dat klopt. De knowhow komt daar ook vandaan. Vroeger was dat anders en zat alle kennis hier bij ons in Europa. Maar de Chinezen hebben dat overgenomen. Europa heeft dat laten gebeu-

ren omdat ze in Azië veel goedkoper konden produceren. Het resultaat is dat alle fietsen die hier rond rijden eigenlijk uit China komen. In België worden de onderdelen alleen nog maar geassembleerd. Dat is een evolutie die we – opnieuw – ook in veel andere sectoren zien. In tijden zoals vandaag stemt dat inderdaad tot nadenken."

"We zien wel dat Europa terug zelf bepaalde fietscomponenten begint te produceren. Ook Belgische fabrikanten denken eraan om meer zelf te produceren in plaats van alleen maar te assembleren. Waarom doen ze dat? Om zeker te zijn van de beschikbaarheid. En ook omdat de Chinese onderdelen duurder worden en de transportkosten stijgen. Dat is een trend die al een tijdje bezig was, maar door corona is die bewustwording nog gegroeid. Het zou trouwens ook een goede zaak zijn voor de tewerkstelling, maar dan moet we natuurlijk wel voldoende personeel vinden."



Guy Crab