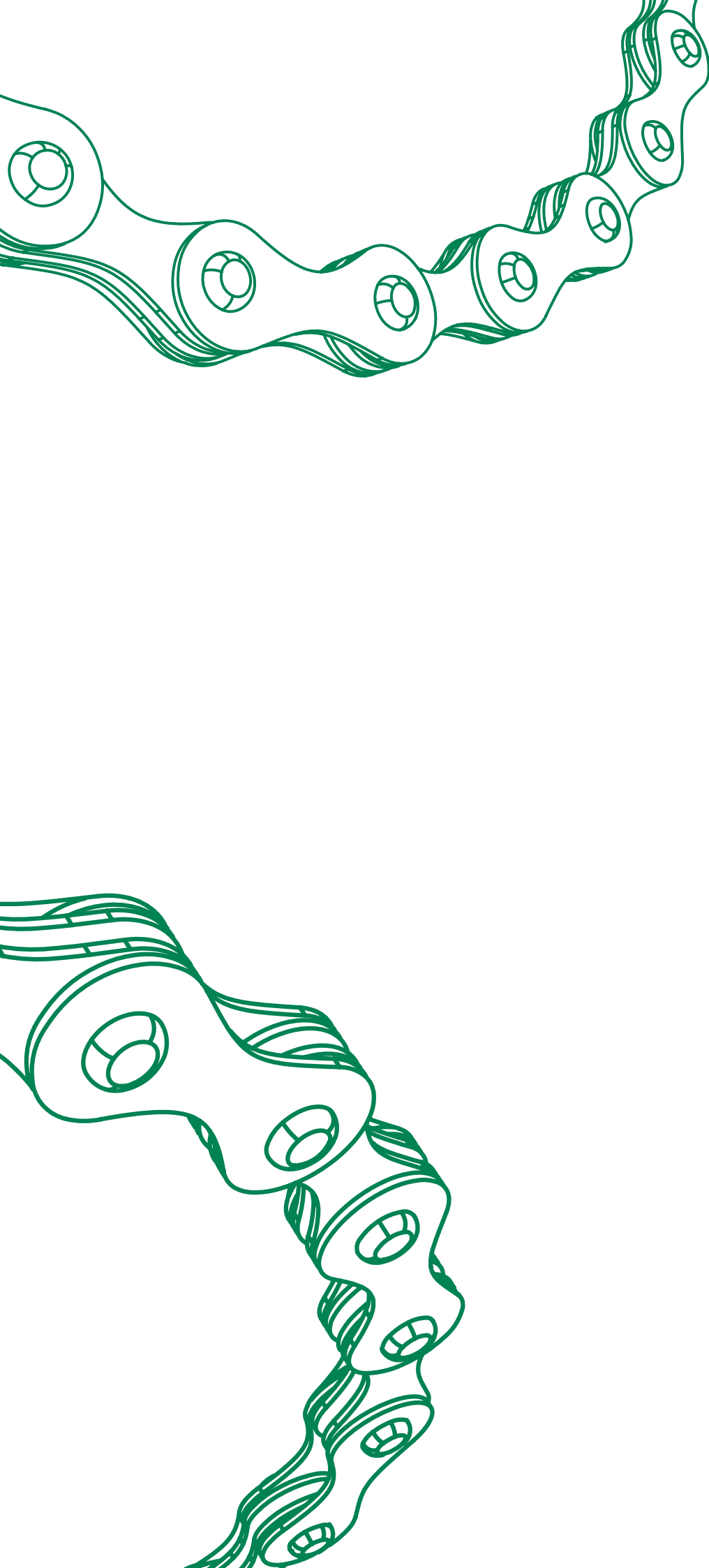




VELOCIRCULAR

Onderzoek naar circulair fietssherstel

Inzichten en aanbevelingen voor een duurzamere fietsmarkt in België



Inhoudsopgave

1. Samenvatting.....	5
2. Inleiding en onderzoeksvragen	7
3. Methode.....	9
4. Beschrijving steekproef.....	11
5. Fietsbezit en –gebruik.....	13
5.1 Fietsbezit	13
5.2 Verplaatsingsgedrag en fietsgebruik	14
5.3 Houding ten aanzien van fietsen.....	16
6. Algemene opvattingen over consumptie, herstel en tweedehandsgoederen.....	19
6.1 Consumptiegedrag.....	19
6.2 Herstelgewoonten.....	20
7. Fietsherstel	23
7.1 Houding ten aanzien van fietsherstel	23
7.2 Herstelpraktijken bij defecte fietsen	23
7.3 Keuze-experiment.....	25
8. Conclusies en aanbevelingen.....	29
8.1 Factoren bij fietsherstel	29
8.2 Houding ten aanzien van tweedehandsgietsen en -onderdelen.....	29
8.3 Naar een circulaire fietsmarkt.....	30
8.4 Basisaanbevelingen.....	31
1. Investeer in de demontage van gebruikte fietsen	31
2. Creëer een kader voor kwaliteitsborging van fietsen en fietsonderdelen.....	31
3. Informeer consumenten over de kwaliteit en herstelbaarheid van fietsen	32
4. Blijf fietsgebruik en tweedehandsaankopen promoten.....	32
5. Blijf onderhoud en herstel aanmoedigen	32
6. Ontwikkel een sectorbrede strategie rond herstel	32
Contact.....	33



1. Samenvatting

Het fietsgebruik in België blijft toenemen. Dat is positief, maar betekent ook dat de nood aan fietsonderhoud en -herstel groeit. Circulariteit, of het hergebruik van **tweedehands-fietsen en tweedehandsonderdelen**, kan een belangrijke rol spelen in dat verhaal.

Het project **Velocircular** onderzocht hoe Belgische consumenten kijken naar circulair fietsherstel en de aankoop van tweedehands-fietsen en -onderdelen. Hiervoor werd in mei 2025 een grootschalige enquête uitgevoerd bij **1574 fietsbezitters**, aangevuld met een keuze-experiment waarin mensen verschillende scenario's van fietsherstel beoordeelden. Uit de resultaten van die enquête blijkt dat er in België een duidelijke basis aanwezig is om een circulaire fietsmarkt uit te bouwen. Fietsbezit en fietsgebruik zijn wijdverspreid, de bereidheid om te herstellen is groot en consumenten staan open voor kwalitatieve tweedehandsonderdelen.

De uitbouw van zo'n circulaire fietsmarkt zal wel wat inspanningen vragen. Als we bijvoorbeeld kijken naar de factoren die Belgen in rekening brengen bij de keuze voor een fietsenmaker, dan staan betrouwbaarheid en nabijheid op kop. Prijs en snelheid spelen ook een rol, maar minder sterk. Of een fietsenmaker duurzaam te werk gaat, weegt voorlopig nauwelijks door in de keuze. Toch is het potentieel groot. Een derde van de Belgen zegt zeker bereid te zijn een tweedehandsonderdeel te gebruiken bij herstel, en nog eens 43% staat daar misschien voor open. De belangrijkste motivatie is de **prijs**, gevolgd door de wens om verspilling te vermijden en materialen te hergebruiken. De grootste drempel is **twijfel over de kwaliteit** van tweedehandsonderdelen. Indien de kwaliteit gegarandeerd is, is de bereidheid om te kiezen voor tweedehands groot. Onderdelen van Europese herkomst genieten daarbij de voorkeur.

Verder toont het onderzoek dat de **betalings-bereidheid** voor fietsherstellingen aanzienlijk is. Consumenten zijn bereid bijna evenveel te betalen voor tweedehandsonderdelen van hoge kwaliteit als voor nieuwe onderdelen, en hechten veel belang aan een snelle dienstverlening. Dat wijst erop dat er ruimte is voor een markt waarin circulariteit en professionele service hand in hand gaan.

Ten slotte sluit dit potentieel aan bij de bredere houding van Belgische consumenten: veel Belgen gaan al bewust om met consumptie en hechten weinig belang aan het verwerven van de nieuwste spullen. Dat biedt maatschappelijke kansen om circulair fietsherstel breder ingang te doen vinden.

Om dat doel te bereiken, kunnen beleidsmakers bijvoorbeeld inzetten op het opbouwen van een robuuste infrastructuur voor de **demontage van fietsen en onderdelen**. Dit omvat onder meer de ontwikkeling van repair hubs, nazicht van onderdelen, veilige verwerking en opslag, en uiteraard extra financiering om dit structureel te organiseren. Tegelijk is het belangrijk een **uniform kwaliteitskader** uit te werken dat de betrouwbaarheid van fietsen en onderdelen garandeert en het vertrouwen van consumenten versterkt.

Daarnaast is het belangrijk om consumenten te informeren over herstelbaarheid, bijvoorbeeld via een **repair score**, en onderhoud en herstel actief aan te moedigen. Samen met een **sectorbrede strategie** voor herstel en aanhoudende promotie van fietsgebruik, ontstaat een ecosysteem waarin fietsen langer meegaan, afval wordt verminderd en betaalbare, duurzame mobiliteit voor een brede groep beschikbaar is.



2. Inleiding en onderzoeksvragen

Steeds meer Belgen gebruiken de fiets om zich te verplaatsen.¹ Dat is goed nieuws, maar zorgt er ook voor dat er steeds meer nood is aan **fietsonderhoud en -herstel**. Die nood brengt uitdagingen met zich mee. Hoe zorgen we er bijvoorbeeld voor dat al die fietsen duurzaam onderhouden en hersteld kunnen worden?

Traditioneel betekent fietsherstel vaak dat kapotte onderdelen worden vervangen door nieuwe onderdelen. Dat werkt, maar heeft ook een keerzijde. De productie van nieuwe onderdelen vergt grondstoffen en energie, terwijl oude onderdelen bij het afval belanden. Door in te zetten op circulariteit – hergebruik, recuperatie en slimme inzet van tweedehandsonderdelen – kan fietsherstel duurzamer worden. **Circulariteit** kan namelijk zowel de vraag naar primaire grondstoffen als de uitstoot die gepaard gaat met productie- en distributieprocessen reduceren. Daarnaast kan circulariteit in fietsherstel bredere maatschappelijke en economische baten genereren. Het creëert werkgelegenheidskansen in lokale herstel- en hergebruikinitiatieven, vaak met een nadruk op sociale inclusie en competentieontwikkeling.

Toch is er vandaag weinig bekend over circulariteit in fietsherstel. Om een beter beeld te krijgen van het potentieel op dat vlak, sloegen Mobiel 21, Pro Velo, Cyclo, Velo, KU Leuven en werecircle de handen in elkaar. In augustus 2023 startten zij het project '**Velocircular**'.² Doel van dit project was om het circulaire potentieel van de fiets en fietsonderdelen te verkennen vanuit een *bike mining*-perspectief. In eerste instantie lag de focus van het project op de ontwikkeling van:

- een **repair score**, ofwel een uitgekende berekening die aangeeft hoe herstelbaar een fiets is, zodat consumenten bewuster kunnen kiezen.
- een **AI-scan**, ofwel een digitale tool die organisaties helpt om snel de staat en herstelbaarheid van grote aantallen fietsen in te schatten.
- **pilootprojecten**, om na te gaan in welke mate tweedehandsonderdelen kunnen worden ingezet in plaats van nieuwe onderdelen.³

Uit de vele gesprekken die de projectpartners in het kader van die ontwikkelingsprocessen met elkaar voerden, kwam naar voren dat er weinig informatie beschikbaar is over **hoe Belgische consumenten aankijken tegen herstel met tweedehandsonderdelen of tegen de aankoop van circulaire fietsen**. Na verdere reflectie, besloten de partners binnen het project dan ook een antwoord te zoeken op de volgende onderzoeksvragen:

- Welke factoren nemen Belgen mee in overweging wanneer ze hun fiets (laten) herstellen?
- Hoe staat men tegenover tweedehandsfietsen en het gebruik van tweedehandsonderdelen bij herstellingen?
- Onder welke omstandigheden kan de fietsmarkt evolueren naar meer circulaire oplossingen?

Dit eindrapport bundelt de belangrijkste inzichten en resultaten van die zoektocht. Het document biedt beleidsmakers, onderzoekers en organisaties actief op de fietsmarkt een helder overzicht van wat we leerden, welke uitdagingen er zijn en welke kansen circulair fietsherstel biedt.



¹ <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-ovg/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-7-2023-2024/onderzoek-verplaatsingsgedrag-7-fietsgebruik-in-vlaanderen-op-hoogste-peil-ooit>

² Velocircular kadert binnen het *Belgium Builds Back Circular*-fonds van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, wordt gefinancierd via het Europese programma *Next Generation EU*, en maakt deel uit van het Nationaal Herstel- en Veerkrachtplan.

³ Zo voerden Velo en Cyclo, twee organisaties die actief zijn in fietsherstelling binnen een sociaal-economische context, in het najaar van 2024 een praktijktest uit in één van hun herstellateliers voor fietsen. Dit bracht niet alleen het potentieel van tweedehandsonderdelen in beeld, maar ook de obstakels voor een breder gebruik van deze onderdelen te identificeren: logistiek, opslag, de tijd die nodig is om oude fietsen te demonteren voor de recuperatie van onderdelen, het ontbreken van garanties, de prijs-kwaliteitverhouding van de gerecupereerde onderdelen, evenals de motivatie van klanten en van herstellingsteams.



3. Methode

Om een antwoord te vinden op de onderzoeksvragen voerden we een enquête uit bij een steekproef van de Belgische bevolking. Om representatieve uitspraken te kunnen doen, maakten we gebruik van het online burgerpanel voor maatschappelijk onderzoek **Bpact**. De bevraging vond plaats in mei 2025.

De kern van de enquête bestond uit een **keuze-experiment rond fietsherstel**.⁴ Deze methode maakt het mogelijk om voorkeuren en afwegingen van consumenten diepgaand te analyseren, en dus ook hun bereidheid om tweedehandsonderdelen te gebruiken. In een keuze-experiment krijgen respondenten scenario's voorgeschoteld waarin enkele kenmerken systematisch variëren. Respondenten moeten telkens kiezen tussen twee opties, of aangeven dat ze geen van beide opties verkiezen.

In dit onderzoek ging het om **hypothetische scenario's waarin de respondent zijn of haar fiets laat herstellen**. Daarbij sloten we enkele onderdelen uit (zoals ketting, remblokken, kabels en tandwielen), aangezien tweedehands daar geen optie is.

Respondenten kregen telkens de **keuze tussen twee herstelopties** waarbij zes kenmerken van deze herstelling varieerden: type onderdeel (tweedehands of nieuw), de wachttijd, het type fietshersteller, de reputatie van de fietshersteller, de herkomst van het onderdeel en de prijs van de herstelling. Elke respondent beantwoordde één blok van zes scenario's. In totaal waren er drie blokken met samen achttien scenario's. Hieronder volgt een voorbeeldscenario.

Naast het keuze-experiment rond fietsherstel peilde de enquête met een **reeks gesloten vragen** naar fietsbezit, verplaatsingsgedrag met nadruk op het gebruik van de fiets, houding tegenover fietsen en algemene gewoonten rond fietsherstel. Om de context rond het gebruik van tweedehandsonderdelen bij fietsherstel grondiger te onderzoeken, namen we ook stellingen op rond consumptiegedrag en materialisme, stellingen rond ecologisch bewustzijn en enkele vragen rond circulariteit in de brede zin van het woord. Tot slot bevroegen we ook verschillende socio-demografische kenmerken.

Voorbeeldscenario

	Optie A	Optie B
Type onderdeel	Nieuw	Tweedehands - hoge kwaliteit
Wachttijd	Na twee dagen klaar	Zelfde dag klaar
Type fietshersteller	Sociale economie	Zelfstandige
Reputatie fietshersteller	Hoog (4 of 5 sterren)	Normaal (minder dan 4 sterren)
Herkomst van onderdeel	Europa	Azië
Prijs van de herstelling (in euro)	120	30

Welke van deze opties verkies je?

- Optie A
- Optie B
- Geen van beide

⁴ De keuze-experimenten binnen dit onderzoek werden ontwikkeld in samenwerking met **professor Sandra Rousseau (KU Leuven)**, expert in onderzoek naar circulariteit aan de hand van keuze-experimenten. Zij was nauw betrokken bij de methodologische opzet, stond in voor de analyse van het keuze-experiment en gaf feedback op de rest van de vragenlijst.



4. Beschrijving steekproef

In totaal vulden 1976 Belgen, ouder dan 18 jaar, onze enquête in. Deze steekproef is **representatief voor de Belgische bevolking op basis van gender, leeftijd, opleidingsniveau en regio**. We pasten daarbij ook nog een weging toe, zodat de resultaten uit de steekproef nog beter aansluiten bij de populatie.

Toch werden niet alle respondenten meegenomen in de uiteindelijke analyses. Omdat onze onderzoeksvragen draaien rond fietsherstel, konden enkel respondenten deelnemen die minstens één fiets in hun huishouden hebben. Personen die geen enkele fiets bezitten, krijgen namelijk niet te maken met fietsherstel. Op basis van de eerste vraag ("Hoeveel fietsen van elk type zijn er in uw huishouden beschikbaar?") sloten we deelnemers zonder fiets dan ook uit van de rest van de enquête. Zo bleven er **1574 respondenten** over. Dit betekent dat ongeveer 20% van de Belgen niet over een "eigen" fiets beschikt in het huishouden.⁵ Alle analyses in dit rapport zijn uitgevoerd op de beperkte steekproef van 1574 respondenten, met uitzondering van de gegevens over fietsbezit. Daar gebruikten we de volledige steekproef van 1976 respondenten.

Wat betreft socio-demografische kenmerken komt de 'beperkte' steekproef van 1574 personen goed overeen met de volledige steekproef. Twee verschillen springen in het oog. Ouderen boven 65 jaar zijn iets minder vertegenwoordigd, wat niet verwonderlijk is gezien zij vaker niet meer fietsen. Ook het percentage lageropgeleiden ligt in de beperkte steekproef iets lager dan in de volledige steekproef.

Een grotere afwijking zien we bij de **regionale spreiding**. In de beperkte steekproef komt 64% uit Vlaanderen, 28% uit Wallonië en 9% uit Brussel. In de volledige steekproef is dit respectievelijk 58%, 32% en 11%. Hieruit kunnen we concluderen dat het fietsbezit in Vlaanderen hoger ligt dan in Wallonië en (in mindere mate) Brussel, waardoor Vlamingen oververtegenwoordigd zijn in de beperkte steekproef.

Aangezien mobiliteitsgewoonten sterk samenhangen met waar iemand woont, bevroegen we verder ook de **woonomgeving** van de respondenten. Uit de woonplaatsen en postcodes die respondenten invulden, blijkt dat 27% van hen in of rond één van de vijf grote stedelijke agglomeraties in België woont (meer bepaald Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent of Luik). Nog eens 23% woont in kleinere steden zoals Leuven of Namen. De andere helft woont in nog kleinere steden en dorpen (24%) of in landelijk gebied (26%). Wanneer we respondenten om een persoonlijke inschatting van hun woonomgeving vroegen, gaf 27% aan te leven in een woonbuurt in een stad en nog eens 20% in een woonbuurt in de buurt van een stad. 29% gaf aan in een woonbuurt in een dorp te leven, 4% in een landelijke omgeving en de overige 20% aan een verbindingsweg.



⁵ Een absolute minderheid (1%) gaf aan enkel een abonnement op een deelfiets te hebben, of een fiets te huren via een formule waarin reparatie en onderhoud inbegrepen zijn.



5. Fietsbezit en -gebruik

Op basis van de antwoorden op de enquête, kunnen we uitspraken doen over het fietsbezit en fietsgebruik van Belgen. In dit hoofdstuk vatten we enkele opvallende inzichten samen.

5.1 Fietsbezit

Een meerderheid van de respondenten (60%) geeft aan dat er minstens één **klassieke fiets** beschikbaar is in hun huishouden. Ongeveer een derde (34%) heeft zelfs toegang tot twee of meer klassieke fietsen. In Vlaanderen ligt het bezit van minstens één klassieke fiets hoger (69%) dan in Brussel (49%) of Wallonië (48%).

Naast de klassieke fiets zijn er anno 2025 heel wat andere typen fietsen. Zo blijkt uit onze enquête dat de opmars van de **elektrische fiets** zich voortzet: 40% van de huishoudens bezit minstens één elektrische fiets. De regionale verschillen zijn echter groot: in Vlaanderen bezit 52% van de huishoudens een elektrische fiets, terwijl dit percentage in Brussel (24%) en Wallonië (22%) veel lager ligt.

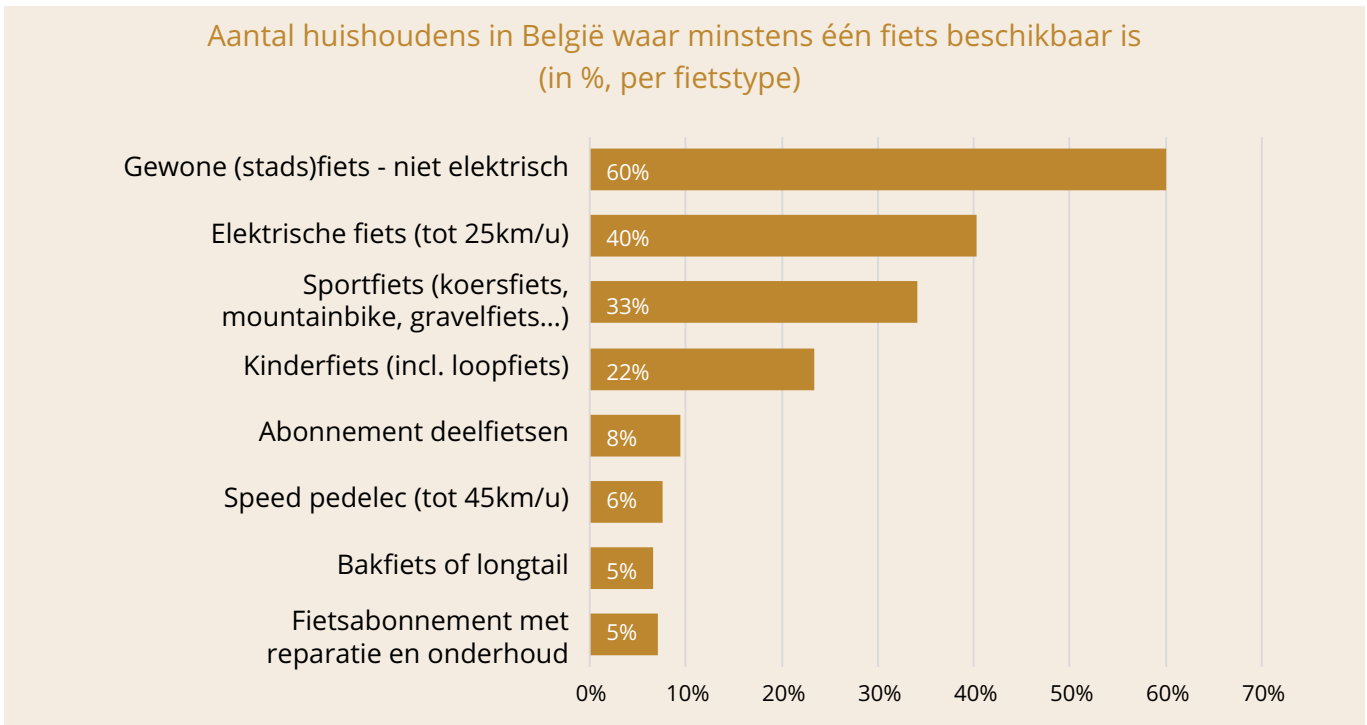
Ook **sportieve fietsen** (zoals koersfietsen, mountainbikes of gravelbikes) zijn goed vertegenwoordigd in Belgische huishoudens: ongeveer een derde van de huishoudens heeft er minstens één. Daarnaast heeft 22% van de huishoudens minstens één **kinderfiets**. Voor de **speed pedelec** (6%) en de **bakfiets of longtail** (5%) ligt dit aandeel heel wat lager.

Toegang tot de fiets verloopt uiteraard niet enkel via eigendom. Zo heeft 8% van de huishoudens één of meer abonnementen op een **deelfiets**, en heeft 5% toegang tot een **huurfiets** via een formule waarin ook reparatie en onderhoud inbegrepen zijn.

Opvallend is dat een groot deel van de Belgen (zeer) tevreden lijkt over de staat van de fiets die ze het vaakst gebruiken: maar liefst 90% zegt dat die fiets in goede of zeer goede staat is.

Meer dan 2 op 3 respondenten kochten deze fiets nieuw aan. In de meeste gevallen (64%) ging het om een conventionele aankoop. In 4% van de gevallen ging het om leasefietsen. Bijna 1 op 5 respondenten kocht zijn of haar fiets tweedehands: ofwel via een particulier (13%), ofwel via een winkel (5%). 11% van de Belgen kreeg zijn of haar fiets van een kennis. Als we ook deze laatste categorie als **tweedehandsfietsen** beschouwen, is de meest gebruikte fiets voor **29% van de Belgen** een tweedehandsfiets.

Voor 29% van de Belgen is hun meest gebruikte fiets een tweedehandsfiets



Hoe meest gebruikte fiets verkregen	%
Nieuw, zelf aangekocht	64%
Tweedehands, zelf aangekocht via een particulier	13%
Gekregen van een kennis	11%
Tweedehands, zelf aangekocht via een winkel	5%
Nieuw, via een leasecontract	4%
Andere	2%

Gevraagd om de drie belangrijkste factoren bij de aankoop van een fiets aan te duiden, geven respondenten de **prijs** aan als doorslaggevende factor. Maar liefst 65% geeft aan prijs belangrijk te vinden. De volgende factoren in de rangorde scoren meteen een pak lager. Op de tweede, derde en vierde positie in de rangorde zien we factoren die te maken hebben

met gebruiksgemak, zoals onderhoudsgemak (32%), elektrische ondersteuning (31%) en de afmetingen van de fiets (23%). Ook opvallend: bij een eventuele aankoop geeft 18% van de respondenten aan een voorkeur te hebben voor een nieuwe fiets. 8% verkiest de aankoop van een tweedehandsfiets.

5.2 Verplaatsingsgedrag en fietsgebruik

De meeste fietsverplaatsingen in Belgische huishoudens lijken **vrijtijdsgericht** te zijn, in de brede zin van het woord: sport of recreatie (36%), naar eigen hobby's gaan (35%) of die van eventuele kinderen (10%), om vrienden of familie te bezoeken (33%), of naar vrijetijdsactiviteiten zoals de bioscoop of andere voorstellingen (24%). Daarnaast zijn er ook functionele verplaatsingen. Denk aan boodschappen doen (43%), medische afspraken (25%) of verplaatsingen naar het werk (23%).

Verplaatsingen met kinderen, bijvoorbeeld naar school of hun hobby's, komen relatief weinig voor. Dit geldt zowel voor het meenemen van kinderen op de eigen fiets, als voor het samen fietsen met kinderen die zelf trappen op hun kinderfiets. Deze lage cijfers zijn consistent over gewesten, inkomenscategoriën en woonomgevingen heen.

Ongeveer de helft van de Belgen (51%) legt met hun meest gebruikte fiets **minder dan 10 km per week** af. Slechts een kleine groep (13%) rijdt wekelijks langere afstanden (meer dan 50 km), die regelmatig onderhoud en herstel van de fiets noodzakelijk maken. Regionaal bekeken zijn de afgelegde afstanden in Vlaanderen en Brussel vergelijkbaar, terwijl in Wallonië de afstanden over het algemeen lager liggen dan in Vlaanderen en, in mindere mate, Brussel. Het type fiets dat het meest wordt gebruikt sluit aan bij het eerder beschreven fietsbezit: 42% gebruikt hoofdzakelijk een gewone stadsfiets, 32% een elektrische fiets, en 14%

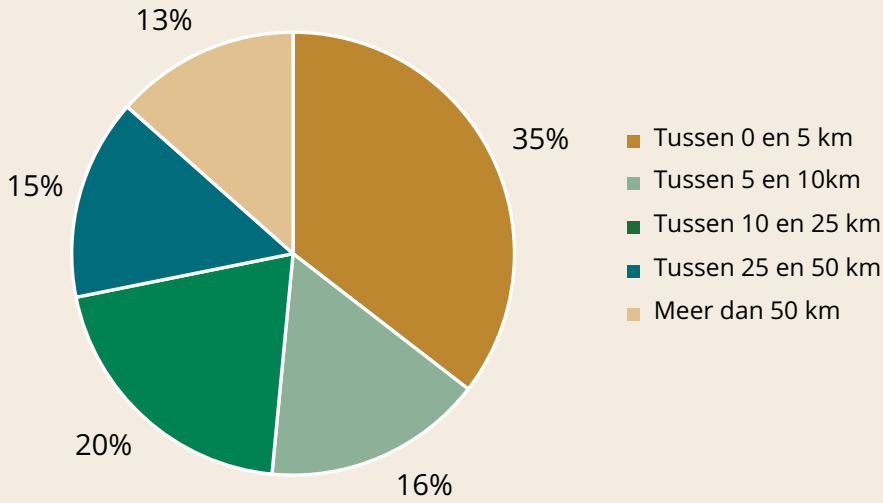
een sportfiets.

Belgen gebruiken natuurlijk niet uitsluitend de fiets om zich te verplaatsen. We vroegen respondenten daarom hoe frequent ze andere vervoersmiddelen gebruiken.

- **Auto:** driekwart (75%) van de Belgen gebruikt de auto minstens wekelijks.
- **Fiets:** exact de helft (50%) verplaatst zich minstens wekelijks met de fiets.
- **Bus, tram en metro:** een groot deel (66%) reist nooit of minder dan één keer per maand met bus, tram of metro.
- **Trein:** nog meer Belgen (72%) reizen nooit of minder dan één keer per maand met de trein.

Uiteraard moeten deze cijfers met enige omzichtigheid geïnterpreteerd worden. De mobiliteitsnoden en -mogelijkheden van een student in het centrum van Brussel verschillen immers sterk van die van een ouder met drie kinderen in de provincie Luxemburg. Dat deze cijfers bovendien niet per se alles zeggen over hoe mensen zich *willen* verplaatsen, wordt geïllustreerd door het feit dat bijna twee derde van de Belgen aangeeft graag meer te willen fietsen. Daarom enkele belangrijke nuances:

Aantal kilometers per week met meest gebruikte fiets (in %)



- **Inkomen** lijkt een rol te spelen in fietsgebruik. Van de respondenten die aangeven moeilijk rond te komen, gebruikt 36% wekelijks de fiets, terwijl 44% (bijna) nooit fietst. Bij respondenten die 'comfortabel leven' met hun inkomen is dit respectievelijk 61% en 24%. Mensen met hogere inkomens fietsen dus vaker.
- **Bus, tram en metro** worden vooral in de grote steden gebruikt. In de vijf grote stedelijke centra (Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik) gebruikt 33% wekelijks bus, tram of metro, tegenover ongeveer 15% in andere gebieden.
- In landelijke gemeenten ligt het **autogebruik** dan weer hoger. 85% van de respondenten die daar wonen, gebruikt zijn of haar wagen minstens wekelijks.

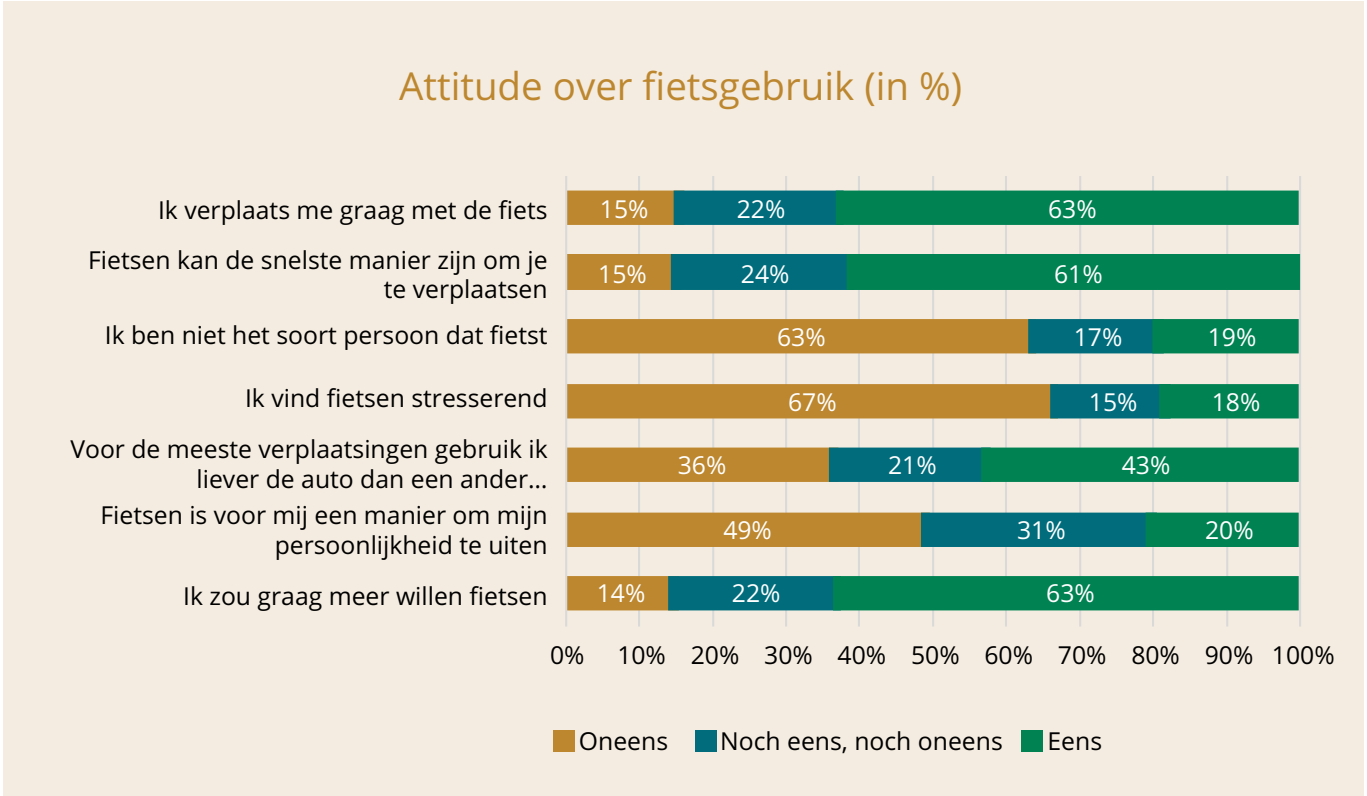
- **Fietsgebruik** is relatief constant over verschillende verstedelijkingsgraden heen. Of iemand nu in een zeer stedelijke omgeving of juist in een landelijke gemeente woont, overal wordt evenveel gefietst. Regionale verschillen zijn echter duidelijk. In Wallonië gebruikt slechts 27% wekelijks de fiets, terwijl dit in Brussel 45% is en in Vlaanderen 62%. Dit kan erop wijzen dat het lagere fietsgebruik in Wallonië niet alleen te maken heeft met afstanden of reliëf, maar ook te wijten valt aan een gebrek aan geschikte infrastructuur en een minder ontwikkelde fietscultuur.

Voor **65%** is prijs een belangrijke factor bij de aankoop van een fiets

5.3 Houding ten aanzien van fietsen

De Belg heeft **een overwegend positieve perceptie** van de fiets. 63% zegt zich graag met de fiets te verplaatsen, en 61% vindt fietsen bovendien vaak de snelste manier om zich te verplaatsen. Minder dan een vijfde ervaart fietsen als stresserend. Regionale verschillen zijn ook hier zichtbaar: in Wallonië geeft 52% aan graag te fietsen, terwijl dit in Vlaanderen meer dan twee op drie is (68%). Fietsen wordt vooral in Brussel als stresserend ervaren: bijna 32% van de Brusselaars noemt het stresserend, tegenover 25% in Wallonië en 13% in Vlaanderen.

Hoewel de fiets positief wordt beoordeeld, lijkt hij weinig verbonden aan het **zelfbeeld** van mensen. Slechts een vijfde van de respondenten ziet fietsen als een manier om zijn of haar persoonlijkheid uit te drukken. Daarnaast wijst tegelijk ook 63% de stelling dat ze “niet het type persoon zijn om te fietsen” af. Ondanks de positieve perceptie blijft de auto populair: 43% van de Belgen gebruikt het liefst de wagen om zich te verplaatsen. In Wallonië ligt dit aandeel nog hoger, op 61%.





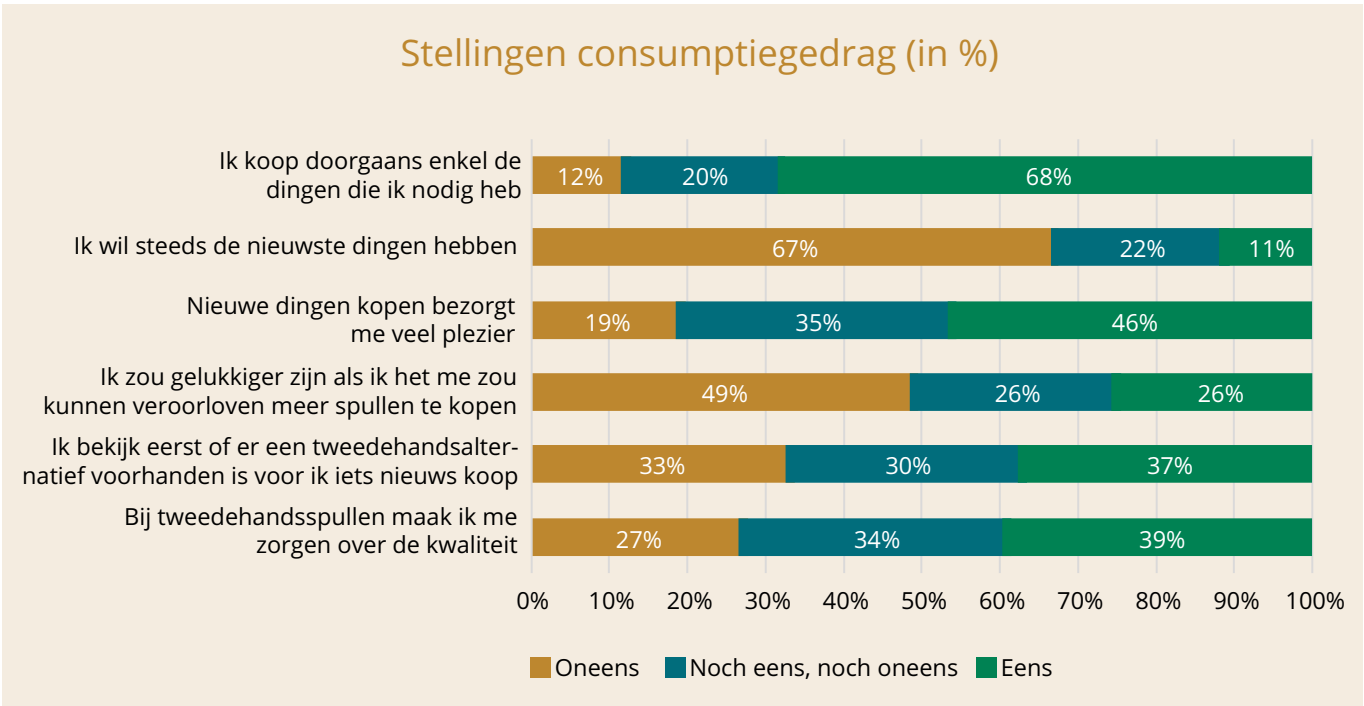
6. Algemene opvattingen over consumptie, herstel en tweedehandsgoederen

Naast fietsbezit en -gebruik, peilde de enquête ook naar de opvattingen van Belgen over consumptie, herstel en tweedehandsgoederen. Hier bundelen we enkele cijfers en onderzoekresultaten met betrekking tot die thema's.

6.1 Consumptiegedrag

Via enkele stellingen peilden we hoe mensen aankijken tegen consumptie en **het kopen van nieuwe of tweedehandsspullen**. De meerderheid van de respondenten geeft aan behoorlijk bewust om te springen met consumptie.⁶ Ruim twee op drie (68%) geeft aan doorgaans enkel de spullen te kopen die hij of zij nodig heeft. Een even grote groep (67%) is het oneens met de stelling 'ik wil steeds de nieuwste dingen hebben'. Ondanks dit **schijnbare bewustzijn** geeft bijna de helft van de respondenten (46%) aan plezier te halen uit het kopen van nieuwe dingen. Bovendien geeft een kwart (26%) aan dat hun geluk zou vergroten, als ze zich meer spullen zouden kunnen veroorloven. Bij respondenten die moeilijk rondkomen met hun inkomen loopt dit zelfs op tot 44%.

Een alternatief voor nieuwe aankopen is hergebruik, of goederen uit tweede hand kopen of krijgen. Een meerderheid van de respondenten verwierf het voorbije jaar iets tweedehands, aangezien slechts 30% aangeeft dat ze in die periode niets tweedehands kochten of kregen. De goederen die respondenten het meest tweedehands kopen of krijgen zijn kleding (40%) en multimedia zoals boeken, muziekalbums of games (31%). Toch lijkt tweedehands **niet voor iedereen een automatisme**. Zo kijkt maar 37% eerst of er een tweedehands alternatief voorhanden is, vooraleer ze iets nieuws kopen. Dit is wel een grotere groep dan diegenen die aangeven dit niet te doen (33%). Een mogelijke belemmering om voor tweedehandsgoederen te kiezen is twijfel over de kwaliteit: 39% maakt zich hier bij tweedehandsspullen zorgen over.



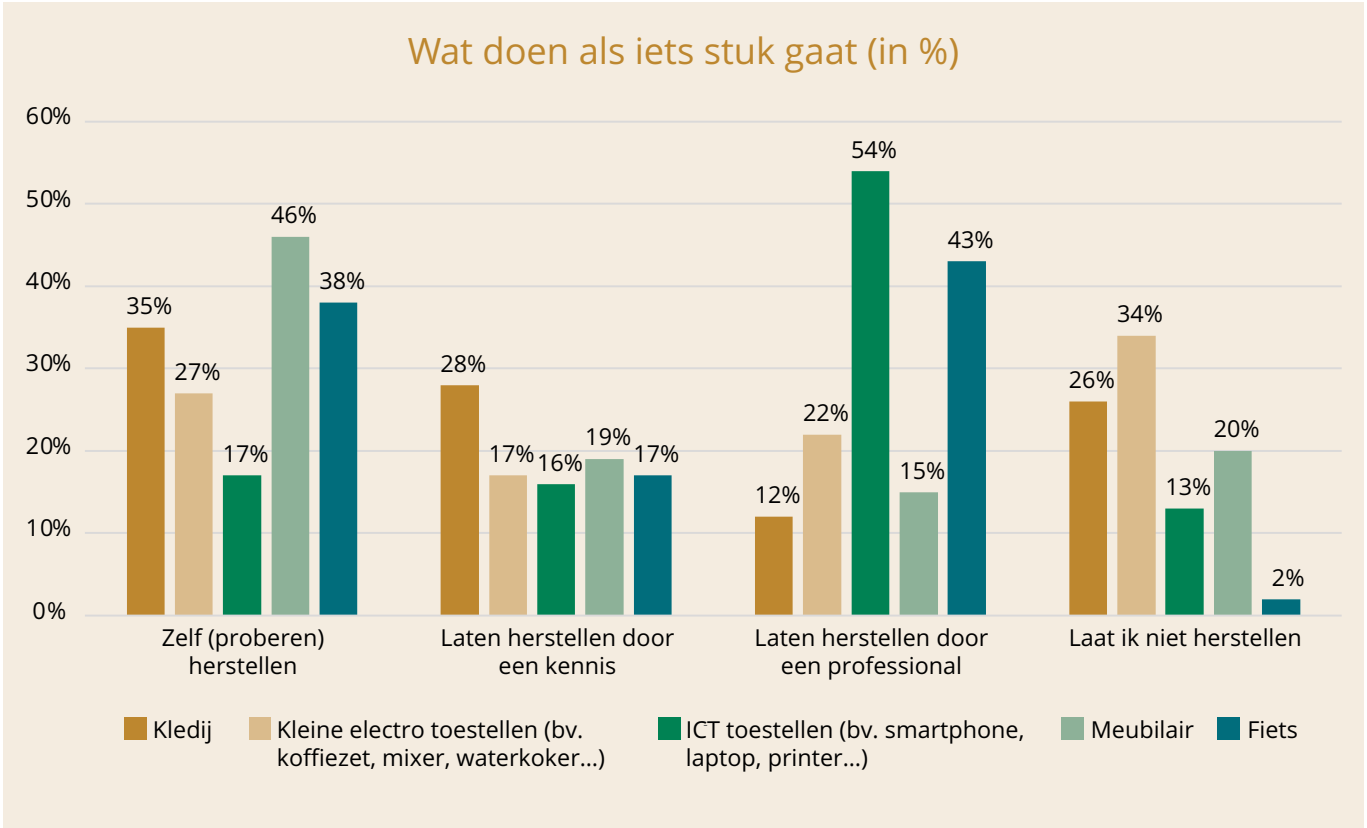
⁶ We herinneren de lezer er graag aan dat het hier om de resultaten van een vragenlijst gaat en er een duidelijk verschil bestaat tussen wat mensen willen doen, wat ze zeggen te doen en wat ze werkelijk doen.

6.2 Herstelgewoonten

Een andere manier om bewuster te consumeren is het **herstellen van kapotte spullen**. Bijna alle respondenten geven aan hieraan deel te nemen; slechts 1% herstelt helemaal niets.

Kleine elektronische apparaten worden het minst hersteld: één op drie doet hier niets aan. Na de fiets (zie 7.1 *Houding ten aanzien van*

fietsherstel) worden ICT-toestellen het meest hersteld, met slechts 13% die ze niet laat repareren. ICT-toestellen worden bovendien het vaakst naar een professional gebracht: ruim 54% laat deze in eerste instantie herstellen door een vakman. Daarentegen worden kledij (12%) en meubilair (15%) het minst vaak naar een professional gebracht, en worden deze vaker zelf hersteld.





43% laat zijn of haar fiets herstellen door een professional

7. Fietsherstel

Tot slot zoomde de enquête, onder meer via een keuze-experiment, rechtstreeks in op de opvattingen van de Belg over fietsherstel, fietsherstellers en de onderdelen die ze gebruiken.

7.1 Houding ten aanzien van fietsherstel

Van alle onderzochte producten in onze enquête (waaronder kledij, kleine elektronische apparaten, ICT-toestellen, meubilair en fiets) wordt de **fiets met afstand het meest hersteld**. Slechts 2% van de respondenten laat zijn of haar fiets niet repareren wanneer deze

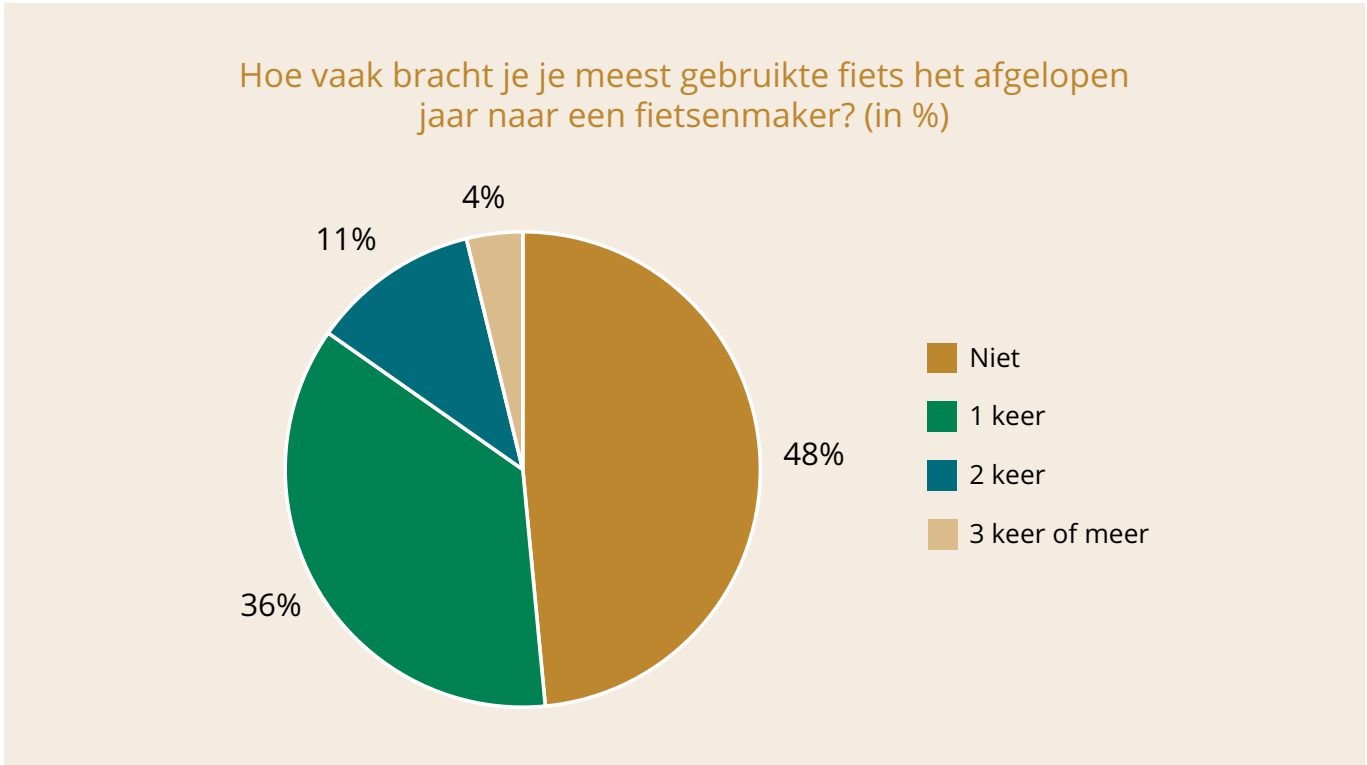
stuk is.⁷ Na ICT-toestellen wordt de fiets ook het vaakst meteen naar een **professionele hersteller** gebracht: 43% laat de fiets door een professional repareren, 38% doet het zelf en 17% laat de fiets herstellen door een kennis.

7.2 Herstelpraktijken bij defecte fietsen

Wanneer we respondenten specifiek vragen naar hun **gedrag bij een defecte fiets**, verschuift het beeld lichtjes. 35% geeft aan de fiets altijd naar de fietsenmaker te brengen, terwijl 23% hem zelf herstelt of laat herstellen door iemand in het huishouden. Een aanzienlijke groep (40%) voert kleine herstellingen zelf uit, maar brengt de fiets voor grotere reparaties wel naar een vakman. Opvallend is dat **elektrische fietsen** veel vaker naar de fietsenmaker gaan: 55% van de respondenten die voornamelijk een elektrische fiets gebruik-

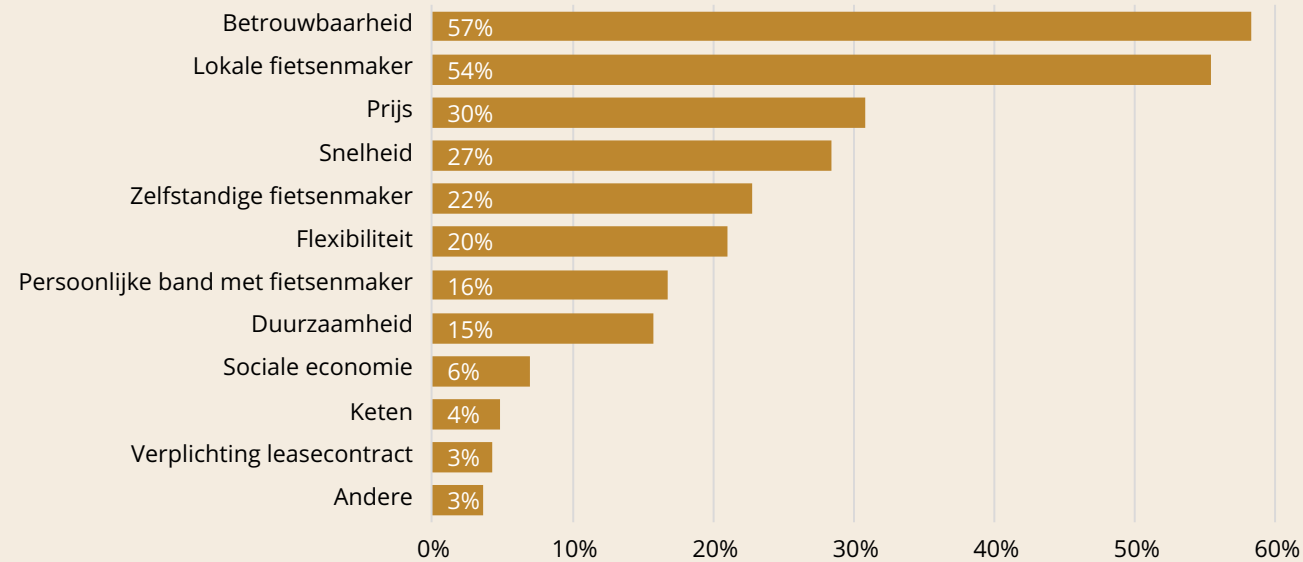
ken, brengt deze altijd naar een professional. Voor bakfietsen en speed pedelecs lijkt dit ook te gelden, maar de aantallen zijn te klein om hier duidelijke conclusies uit te trekken. Gewone stadsfietsen (29%) en sportfietsen (32%) worden daarentegen vaker zelf hersteld.

De meeste deelnemers geven aan dat hun fiets in **(zeer) goede staat** is. Dat is enigszins contradictorisch: bijna de helft (48%) is het voorbije jaar niet naar de fietsenmaker geweest, 36% één keer, en de resterende 15% twee keer of vaker. Er is een duidelijke samenhang



⁷ Hierbij moeten we opmerken dat enkel fietsbezitters aan de verdere bevraging deelnamen. In de algemene populatie ligt dit percentage dus waarschijnlijk hoger.

Belangrijkste aspecten die Belgen overwegen als ze hun fiets laten herstellen door een fietsenmaker (in %)



tussen de staat van de fiets en het bezoek aan de fietsenmaker: van diegenen met een fiets in slechte staat is maar 35% het afgelopen jaar naar de fietsenmaker geweest, terwijl van diegenen met een fiets in zeer goede staat 60% een bezoek aan een fietshersteller bracht. Ook regionaal zijn er verschillen. In Wallonië is 64% van de respondenten het voorbije jaar niet bij een fietsenmaker geweest, terwijl dit in Brussel en Vlaanderen 43% is.

In de enquête vroegen we ook welke drie aspecten voor respondenten het belangrijkste zijn wanneer ze hun fiets laten herstellen door een fietsenmaker. Deelnemers konden kiezen uit een lijst van elf aspecten. Twee aspecten springen er duidelijk uit, en werden door meer dan de helft van de respondenten aangeduid: **betrouwbaarheid**, of weten dat de fietsenmaker kwaliteit levert (57%), en **nabijheid**, of weten dat het om een lokale fietsenmaker gaat die vlot bereikbaar is (54%). Andere aspecten volgen op afstand, zoals bijvoorbeeld de prijs van de herstelling (30%) of de snelheid van de herstelling (27%). **Duurzaamheid**, zoals het werken met degelijke materialen en het vermijden van nodeloos afval, lijkt minder prioriteit te hebben: slechts 15% noemt dit als belangrijk aspect.

Ook de **mate waarin respondenten duurzaamheid en circulariteit in overweging nemen** bij fietsaankoop en -herstel onderzochten we wat dieper. Respondenten kregen de algemene vraag of ze het zouden overwegen om tweedehandsonderdelen te gebruiken bij

herstel of om een tweedehandsfiets aan te schaffen. Het potentieel blijkt aanzienlijk: 34% geeft aan dit zeker te overwegen, terwijl nog eens 43% dit misschien zou doen. Daarentegen zegt 24% dit waarschijnlijk niet, of zeker niet, te overwegen.

We bevroegen ook de **motivaties achter het al dan niet overwegen van tweedehandsonderdelen of -fietsen**. De belangrijkste reden om wel voor tweedehands te kiezen is **prijs** (76%). Daarna volgen twee redenen die verband houden met duurzaamheid: verspilling tegengaan (60%) en kostbare materialen hergebruiken (43%). Andere redenen werden veel minder vaak aangeduid. De voornaamste redenen om niet voor tweedehands te kiezen hebben vooral te maken met **zorgen over de kwaliteit**: 56% is onzeker over de kwaliteit en nog eens 44% vertrouwt tweedehandsspullen niet volledig. Daarnaast geeft bijna de helft van de respondenten (46%) aan liever nieuw te kopen. Bij deze groep speelt ook een gebrek aan ervaring: bijna één op vijf zegt dat het niet bij hen opkomt om tweedehands te kopen (18%) of dat ze het nog nooit gedaan hebben (19%).

34% overweegt zeker een tweedehandsfiets te kopen of -onderdeel te gebruiken

7.3 Keuze-experiment

Om beter te begrijpen **welke kenmerken Belgen in overweging nemen als ze hun fiets laten herstellen**, en of het gebruik van tweedehandsonderdelen een rol speelt, zetten we een **keuze-experiment** op (zie ook 3. *Methode*).⁸ Deze methode maakt het mogelijk om te onderzoeken welke invloed verschillende kenmerken hebben op de keuzes van de respondenten.

Alle onderzochte kenmerken – **type onderdeel, wachttijd, type fietshersteller, reputatie van de fietshersteller, herkomst van het onderdeel en prijs van de herstelling** – vertonen een **significant effect**. Dit betekent dat elk van deze factoren een rol speelt in de overwegingen van respondenten bij fietsherstel. Daarnaast blijkt er een duidelijke voorkeur te bestaan om de fiets wel te laten herstellen in plaats van niet.

Uit het keuze-experiment blijkt ook dat de Belg zeker potentieel ziet om zijn of haar fiets circulair te laten herstellen, mits het tweedehandsonderdeel van **goede kwaliteit** is. Respondenten geven namelijk een sterke voorkeur aan fietsherstel met een nieuw onderdeel of een tweedehandsonderdeel van hoge kwaliteit, vergeleken met een tweedehandsonderdeel van matige kwaliteit. Er is echter geen significant verschil tussen een nieuw onderdeel en een tweedehandsonderdeel van hoge kwaliteit. Dit suggereert dat kwaliteit belangrijker is dan het tweedehandsaspect op zich, wat ook aansluit bij eerdere bevindingen dat zorgen over kwaliteit de belangrijkste reden vormen om geen tweedehandsonderdeel te kiezen.

Mogelijk samenhangend hiermee is de **herkomst van het onderdeel**: onderdelen uit Europa hebben een significante voorkeur boven onderdelen uit Azië. Mogelijke verklaringen zijn dat Europese onderdelen geassocieerd worden met hogere kwaliteit, of dat respondenten de voorkeur geven aan het versterken van de binnenlandse of Europese economie.

Bij de vraag naar belangrijke aspecten om in overweging te nemen als je je fiets laat herstellen stond **“zelfstandige fietsenmaker”** op de vijfde plaats (22%). Aspecten zoals sociale economie (6%) en keten (4%) scoorden heel wat lager. Ook in het keuze-experiment zijn deze drie opties opgenomen onder het kenmerk ‘type fietshersteller’.

Daaruit blijkt dat een zelfstandige fietsenmaker significant meer de voorkeur geniet dan een fietsenmaker uit de sociale economie, die op zijn beurt weer boven een keten wordt verkozen. Daarnaast speelt de reputatie van de fietsenmaker een rol: een hoge reputatie wordt duidelijk verkozen boven een “normale” reputatie.

Prijs en snelheid zijn respectievelijk het derde en vierde belangrijkste aspect dat mensen in overweging nemen als ze hun fiets laten herstellen. Beide kenmerken vertonen ook een significant effect in het keuze-experiment. Respondenten hebben een duidelijke voorkeur voor snelle herstellingen: een herstelling die dezelfde dag klaar is, wordt significant verkozen boven een herstelling binnen twee dagen, en beide boven een herstelling die een week duurt. Ook prijs speelt een rol: hoe goedkoper, hoe beter.

Door de prijs mee op te nemen als een van de variërende kenmerken kunnen we bovendien de **betalingsbereidheid** voor andere kenmerken inschatten. Deze betalingsbereidheid kunnen we interpreteren als het maximumbedrag dat iemand zou willen betalen voor een herstelling met dat kenmerk, waarbij de andere kenmerken van de herstelling gelijk blijven. Hieruit blijkt dat respondenten bereid zijn om:

- €117 meer te betalen voor een nieuw onderdeel, vergeleken met een tweedehandsonderdeel van matige kwaliteit
- €106 meer te betalen voor een tweedehandsonderdeel van hoge kwaliteit, vergeleken met een tweedehandsonderdeel van matige kwaliteit

Ook voor een snellere herstelling is de betalingsbereidheid relatief hoog. Zo zijn respondenten bereid om:

- €75 meer te betalen voor een herstelling die dezelfde dag klaar is, dan voor een herstelling die een week duurt.
- €41 meer te betalen voor een herstelling die binnen de twee dagen klaar is, dan voor een herstelling die een week duurt.

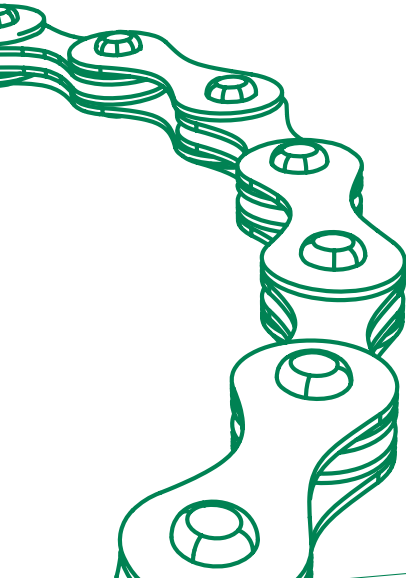
Opvallend is verder ook nog de relatief hoge betalingsbereidheid voor de herkomst van het onderdeel. Respondenten zijn bereid €68 meer te betalen voor een onderdeel uit Europa dan voor een onderdeel uit Azië.

⁸ De volgende paragrafen gaan dieper in op de resultaten van het keuze-experiment. We stippen graag aan dat het hier telkens om de gemiddelde houding van de steekproef gaat.

	Bedrag dat respondenten bereid zijn meer te betalen voor dat kenmerk in vergelijking met de referentiecategorie
Type onderdeel (referentie: tweedehands van matige kwaliteit)	
Nieuw onderdeel	€117
Tweedehands onderdeel van goede kwaliteit	€106
Wachttijd (referentie: na 1 week klaar)	
Na 1 dag klaar	€75
Na 2 dagen klaar	€41
Type fietshersteller (referentie: keten)	
Sociale economie	€16
Zelfstandige	€46
Reputatie fietshersteller (referentie: normaal (minder dan 4 sterren))	
Hoog (4 of 5 sterren)	€37
Herkomst van onderdeel (referentie: Azië)	
Europa	€68

Na het keuze-experiment konden responden-ten tot slot ook aangeven **welke kenmerken ze niet meenamen** in hun keuzes. Ruim 22% gaf aan met alle kenmerken rekening te heb-ben gehouden. Het meest genegeerde ken-merk was de herkomst van het onderdeel (37%) en het type fietshersteller (33%). Prijs en reputatie werden het vaakst meegenomen: slechts 15% gaf telkens aan hier geen re-kening mee te hebben gehouden. Dat zijn de laagste percentages van alle kenmerken.

76% ziet prijs als reden om tweedehands te kiezen. 56% ziet zorgen over kwaliteit als reden om dat niet te doen





8. Conclusies en aanbevelingen

Dit onderzoek werd opgezet rond drie concrete onderzoeksvragen:

- Welke factoren nemen Belgen mee in overweging wanneer ze hun fiets (laten) herstellen?
- Hoe staat men tegenover tweedehandsfietsen en het gebruik van tweedehandsonderdelen bij herstellingen?
- Onder welke omstandigheden kan de fietsmarkt evolueren naar meer circulaire oplossingen?

lossingen?

Hieronder formuleren we concluderende antwoorden op elk van die vragen, maken we enkele kanttekeningen en lijsten we basisaanbevelingen op die beleidsmakers helpen om de conclusies van dit onderzoek in de praktijk om te zetten.

8.1 Factoren bij fietsherstel

De Belgische consument hanteert **twee duidelijke prioriteiten** bij de keuze van een fietsenmaker:

- **Betrouwbaarheid (57%)**: men wil zeker zijn dat de fietsenmaker kwaliteit levert.
- **Nabijheid (54%)**: de afstand tot de fietsenmaker mag niet te groot zijn.

Andere factoren wegen minder zwaar door. De prijs van de herstelling (30%) en de snelheid van de herstelling (27%), met andere woorden hoe lang men de fiets moet missen, scoren lager. Duurzaamheid lijkt nog minder prioritair: slechts 15% vindt het belangrijk dat de fietsenmaker werkt met goede materialen en niets nodeloos weggooit.

In geval van een defecte fiets, zegt 35% de fiets altijd naar een fietsenmaker te brengen. 23% herstelt de fiets zelf, of laat dat doen door iemand in het huishouden. 40% voert kleine herstellingen zelf uit, maar rekent voor grotere problemen wel op de fietsenmaker. Elektrische fietsen worden vaker professioneel hersteld dan niet-elektrische exemplaren. Tot slot geldt: wie het afgelopen jaar een fietsenmaker bezocht, rapporteert vaker dat zijn of haar fiets in goede staat verkeert.

8.2 Houding ten aanzien van tweedehandsfietsen en -onderdelen

34% van de Belgen geeft aan zeker te overwegen om bij een fietsherstelling een tweedehandsonderdeel te gebruiken. Nog eens 43% is daar misschien toe bereid. De belangrijkste motivatie is de **prijs** (76%): consumenten gaan er dus van uit dat tweedehandsonderdelen goedkoper zijn. Daarna volgen argumenten die gelinkt zijn aan duurzaamheid: verspilling tegengaan (60%) en het hergebruiken van kostbare materialen (43%).

De voornaamste drempel is **zorg over kwaliteit**. Meer dan de helft (56%) twijfelt aan de kwaliteit van tweedehandsonderdelen en 44% geeft aan een algemeen gebrek aan vertrouwen te hebben in tweedehandspro-

ducten. Opvallend is dat consumenten geen uitgesproken voorkeur hebben tussen nieuwe onderdelen en tweedehandsonderdelen van hoge kwaliteit. Zodra de kwaliteit matig is, valt de bereidheid echter sterk terug. Daarnaast zien we een duidelijke voorkeur voor onderdelen van Europese herkomst.

Niet verrassend hechten mensen veel belang aan een snelle en betaalbare herstelling. Hoe sneller men de fiets terug heeft, hoe beter, en hoe goedkoper de herstelling, hoe liever. Toch valt op dat de maximale betalingsbereidheid van consumenten relatief hoog ligt (zie tabel bij 7.3 *Keuze-experiment*).

8.3 Naar een circulaire fietsmarkt

Dit onderzoek brengt enkele hoopgevende signalen naar voren die doen vermoeden dat het uitbouwen van een circulaire fietsmarkt in België mogelijk is.

Ten eerste is het **fietsbezit** hoog: 80% van de Belgen heeft toegang tot minstens één fiets in het huishouden. Zes op tien beschikken over een klassieke fiets en bijna vier op tien over een elektrische fiets. Met de huidige verkoopt cijfers zal vooral die laatste categorie de komende jaren blijven groeien, ook op de tweedehandsmarkt. Bij een groot deel van deze fietsen zal vroeg of laat een onderdeel vervangen moeten worden.

Ook het keuze-experiment wijst op kansen. De **betalingsbereidheid** voor fietsherstellingen ligt relatief hoog, en consumenten blijken bereid bijna evenveel te betalen voor tweedehandsonderdelen van goede kwaliteit als voor nieuwe onderdelen.

Tot slot laat de bredere kijk op **consumptiegedrag** zien dat veel Belgen al bewust omgaan met hun aankopen. Ruim twee op drie Belgen zeggen enkel te kopen wat ze nodig hebben, en een even grote groep hecht er weinig belang aan om steeds de nieuwste dingen te bezitten.

Er zijn echter ook belangrijke **kanttekeningen** te maken:

- Veel Belgen maken zich zorgen over de kwaliteit van tweedehandsspullen in het algemeen, en dat geldt ook voor tweedehandsfietsonderdelen. Het is daarom cruciaal om consumenten te voorzien van **objectieve**

informatie die hen kan gidsen bij de aankoop van een nieuwe of tweedehandshiets. Voor elektrische fietsen loopt momenteel het **CaDaNS-project**, waarin onderzocht wordt hoe preventief onderhoud kan bijdragen aan een langere levensduur. Voor mechanische fietsen is er nood aan een duidelijk kader waarmee tweedehandsfietsen en -onderdelen gecontroleerd en gecertificeerd kunnen worden. Zoals ook blijkt uit bovenstaande opsomming, bestaat er immers een duidelijke betalingsbereidheid voor kwalitatieve onderdelen, ook als die tweedehands zijn.

- Meer dan driekwart (76%) van de respondenten noemt **prijs** als reden om bij een fietsherstelling voor een tweedehandsonderdeel te kiezen. Toch is een tweedehandsonderdeel niet automatisch goedkoper dan een nieuw onderdeel. Bij de prijs moet immers ook rekening gehouden worden met de **kosten voor demontage, opslag en inventarisatie**. Dat maakt het moeilijk om te concurreren met goedkope nieuwe onderdelen die eenvoudig en snel online besteld kunnen worden.
- De **nabijheid van een fietsenmaker** is een van de belangrijkste factoren bij de keuze voor fietsherstelling. Bovendien geeft 35% van de respondenten aan hun fiets altijd naar een fietsenmaker te brengen bij een defect. Toch heeft niet iedereen een fietsenmaker in de buurt. Daardoor blijven fietsen soms ongebruikt staan, samen met de nog functionele onderdelen die erop gemonteerd zijn.

8.4 Basisaanbevelingen

Op basis van de antwoorden op onze drie onderzoeksvragen, geven we graag de volgende basisaanbevelingen mee. Het gaat om handvaten of startpunten, waarmee beleidsmakers op verschillende politieke niveaus de conclusies van dit onderzoek in de praktijk kunnen omzetten.

1. Investeer in de demontage van gebruikte fietsen

In Vlaanderen alleen belanden naar schatting meer dan **400.000 fietsen per jaar** op de schroothoop, terwijl een aanzienlijk deel daarvan nog bruikbare of waardevolle onderdelen bevat.⁹ Met de groei van elektrische fietsen neemt bovendien de hoeveelheid **gevaarlijk afval** (zoals batterijen en motoren) toe. Het is daarom aangewezen om demontage van fietsen en hergebruik van onderdelen de norm te maken. Daarbij kan inspiratie gehaald worden uit sectoren waar demontage- of terugnameverplichtingen al ingeburgerd zijn (zoals in de autosector, of bij elektro onder de WEEE-richtlijn).

Extra financiering is noodzakelijk om:

- **demontage en nazicht** van afgedankte fietsen structureel te organiseren en het circulaire fietsaanbod verder uit te bouwen;
- **veilige verwerking en opslag** van batterijen, elektrische componenten en mechanische onderdelen te garanderen;
- **repair hubs** op te zetten waar onderdelen gecentraliseerd, beheerd en digitaal ontsloten worden.

Door tweedehandsonderdelen op een professionele en toegankelijke manier beschikbaar te maken, kan de milieu-impact aanzienlijk verlaagd worden en krijgt een bredere groep toegang tot betaalbare, duurzame mobiliteit.

2. Creëer een kader voor kwaliteitsborging van fietsen en fietsonderdelen

Een duidelijk en uniform **kwaliteitskader** voor de monitoring en controle van fietsonderdelen (zowel nieuw als tweedehands) én van fietsen zelf is essentieel. Dit geldt voor zowel elektrische als mechanische modellen. Het kader moet vastleggen:

- hoe fietsen en onderdelen systematisch worden geïnspecteerd en gecertificeerd;
- welke realistische kosten verbonden zijn aan demontage, revisie en herassemblage van tweedehandsonderdelen.

De **automobielsector** kan hierbij als referentie dienen: daar bestaan al goed uitgebouwde systemen voor revisie en hergebruik van onderdelen, inclusief kwaliteitscertificering en prijs transparantie (zoals bij motoren, versnellingsbakken en remsystemen). De economische haalbaarheid ligt er hoger omdat de onderdelen een grotere waarde vertegenwoordigen. Voor fietsen is de uitdaging groter door de lagere eenheidswaarde van onderdelen en de grote diversiteit aan modellen en merken. Juist daarom is verder onderzoek en de ontwikkeling van een specifiek kader voor de fietssector cruciaal.

Een goed onderbouwd kwaliteitskader kan de circulaire fietsmarkt professionaliseren en het vertrouwen van consumenten in tweedehandsonderdelen en -fietsen aanzienlijk versterken.

⁹ Deze raming is gebaseerd op Vlaamse fietsbezitdata uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG): het gemiddelde aantal fietsen per huishouden steeg van 2,2 in 2017 naar 2,47 in 2024, toegepast op ongeveer 2,9 miljoen huishoudens. Dat komt overeen met een netto toename van ongeveer 780.000 fietsen in zeven jaar. In dezelfde periode werden volgens TRAXIO jaarlijks gemiddeld 550.000 nieuwe fietsen verkocht, goed voor in totaal ongeveer 3,85 miljoen stuks. Het verschil tussen het aantal verkochte fietsen en de netto stijging in bezit – zo'n 3,07 miljoen fietsen – wordt beschouwd als het aantal fietsen dat in die periode uit gebruik is genomen (afgedankt, gerecycleerd, gestolen of geëxporteerd). Dit leidt tot een raming van 400.000 à 450.000 afgedankte fietsen per jaar.

3. Informeer consumenten over de kwaliteit en herstelbaarheid van fietsen

Voor veel consumenten is het moeilijk om in te schatten hoe eenvoudig een fiets te herstellen is, zowel bij nieuwe als tweedehandsmodellen. Om hier verandering in te brengen ontwikkelden de projectpartners binnen Velocircular de **repair score**: een cijfer dat aangeeft hoe duurzaam en herstelbaar een fiets is. Het verder verfijnen en breed toepassen van deze score is cruciaal om consumenten te helpen weloverwogen keuzes te maken.

Door meer **transparantie over herstelbaarheid en duurzaamheid** krijgen consumenten de kans om bewust te kiezen voor fietsen en onderdelen die langer meegaan.

4. Blijf fietsgebruik en tweedehandsaankopen promoten

Uit de enquête blijkt dat veel Belgen al bewust omgaan met consumptie. Het is belangrijk om dit gedrag te blijven **stimuleren en sensibiliseren**. Daarnaast gebruiken Belgen hun fiets regelmatig, en geeft een groot deel van hen aan dat graag nog meer te willen doen. Blijf daarom investeren in **fietsgebruik en -infrastructuur**, zodat mensen zowel bij vrijetijds- als bij functionele verplaatsingen effectief voor de fiets kunnen kiezen. Hoe meer er gefietst wordt, hoe groter de nood aan herstel, en hoe sterker het circulaire aanbod daarop kan inspelen.

5. Blijf onderhoud en herstel aanmoedigen

Door gerichte communicatiestrategieën in te zetten die **onderhoud en herstel actief stimuleren**, kan de levensduur van fietsen en onderdelen aanzienlijk verlengd worden. Eenvoudige handelingen zoals het controleren van de bandendruk, het schoonmaken

van fiets en aandrijving en het smeren van de ketting beperken slijtage. Jaarlijks preventief onderhoud voorkomt dat onderdelen volledig defect raken. Dat leidt niet alleen tot **minder materiaalverbruik en afval**, maar verhoogt ook het rijplezier en de verkeersveiligheid.

Een beleid dat onderhoud en herstel centraal stelt, ondersteund door **campagnes, educatie en toegankelijke hersteldiensten**, kan zo een belangrijke hefboom zijn voor zowel de circulaire economie als duurzame mobiliteit.

6. Ontwikkel een sectorbrede strategie rond herstel

Het is belangrijk een sectorbrede herstelstrategie te ontwikkelen waarin **producenten, handelaars, herstellende en beleidsmakers** nauw samenwerken. Dit omvat onder meer: regelmatige kennisdeling en overlegmomenten, het opstellen van een gezamenlijke roadmap met meetbare doelstellingen (zoals een hogere recuperatiegraad van onderdelen) en de ontwikkeling van een kwaliteits- en certificeringskader dat het vertrouwen in tweedehandsonderdelen versterkt.

Daarnaast stellen we voor om de **repair score** uit te bouwen tot hét centrale beleidsinstrument. De score kan producenten stimuleren om fietsen modulair en herstelbaar te ontwerpen, terwijl ze consumenten transparant informeert over de herstelbaarheid van hun aankoop. De score moet zichtbaar zijn in winkels en online platformen, zodat ze daadwerkelijk meespeelt in de aankoopbeslissing.

Tot slot is het van belang te investeren in **repair hubs en demontage-infrastructuur** voor veilige opslag en professioneel nazicht van onderdelen, en in **sensibiliseringscampagnes** die onderhoud en herstel promoten. Zo kan een ecosysteem ontstaan waarin fietsen langer meegaan, de afvalberg krimpt en de toegang tot betaalbare, duurzame mobiliteit groeit.

Contact

Meer weten over het Velocircular-project, de enquête of de resultaten?

Els Van den Broeck

Algemeen Directeur Mobiel 21
els.vandenbroeck@mobiel21.be





Het Velocircular-project kadert binnen het Belgium Builds Back Circular (BBBC)-fonds, een initiatief van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu dat de overgang naar een circulaire economie stimuleert. Het BBBC-fonds wordt gefinancierd via het tijdelijke Europese programma Next Generation EU en maakt deel uit van het Nationaal Herstel- en Veerkrachtplan. Dit plan heeft als doel om de economie te herstellen na de Covid-19-crisis, met een focus op de doelstellingen van de Europese Green Deal.

Meer informatie over het herstelplan voor België:

https://belgium.representation.ec.europa.eu/strategie-et-priorites/le-plan-de-relance-europeen-en-belgique_nl

Reproductie is toegestaan op voorwaarde dat de bron wordt vermeld.

De verantwoordelijkheid voor de inhoud van dit document ligt bij de auteurs. De inhoud weerspiegelt niet noodzakelijk de mening van de Europese Unie. De Europese Commissie is niet verantwoordelijk voor het gebruik van de informatie in deze publicatie.