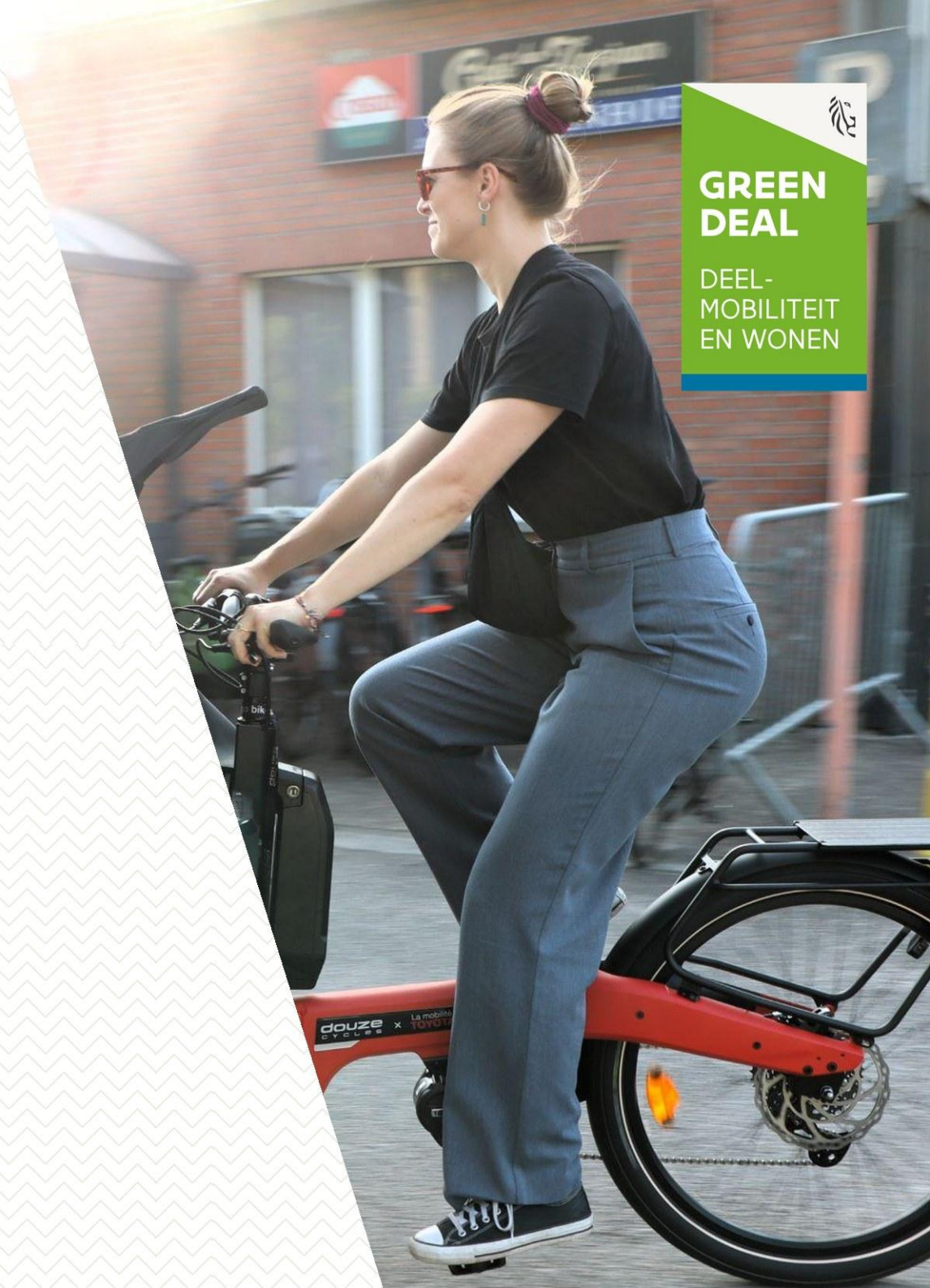
Deelbakfietsen in jouw stad of gemeente

Hoe inzetten op deelbakfietsen als lokale overheid of intercommunale?

Een inspiratiebundel vanuit de Green Deal ‘Deelmobiliteit en wonen’

November 2026



Inhoudstafel

Voorwoord 3

Leeswijzer 4

Manier 1: Samenwerken met een commerciële aanbieder 5

- Hoe werkt het? 5
- Met wie werk je samen? 5
- Voor- en nadelen methode 1 6
- Enkele casussen 8

Manier 2: Zelf eigenaar en beheer van gedeelde bakfietsen 11

- Hoe werkt het? 11
- Voor- en nadelen methode 2 12
- Enkele casussen 13

Manier 3: Particulier bakfietsdelen 18

- Hoe werkt het? 18
- Met wie werk je samen? 18
- Voor- en nadelen methode 3 18
- Enkele casussen 19

Bevindingen en tips 22

- Breng eerst de nood in kaart 22
- Hoe laagdrempeliger, hoe succesvoller 22
- Type bakfiets 22
- Alternatieven voor cargo 23
- Technologie in evolutie 24
- Belang van blijvende communicatie & ondersteuning 24
- Het vereist een stevige investering 24

Voorwoord

Met je hond naar de dierenarts, een bezoekje aan de supermarkt of op uitstap met de kinderen? Een elektrische bakfiets vervangt vaak een autorit. De aankoop van een bakfiets is echter voor veel mensen te duur en neemt veel plaats in, dus verschillende huishoudens zijn op zoek naar het gebruik van een deelbakfiets.

Wil je als lokale overheid of intercommunale een aanbod voorzien voor je burgers? Dan kan deze gids inspiratie brengen hoe je hiermee aan de slag kan gaan.

> *"Superhandig. Zo hoef ik niet altijd iemand met een auto op te trommelen. De bakfiets maakt me zelfstandiger."*
>
> — gebruiker van een deelbakfiets in Leuven

Deze inspiratiebundel kwam tot stand binnen de werkgroep deelbakfietsen van de Green Deal Deelmobiliteit en Wonen.

Bij bijkomende vragen neem contact op met info@waytogo.be.

Leeswijzer

In deze gids tonen we je drie manieren om in te zetten op deelbakfietsen. Met een deelbakfiets of een deelcargofiets bedoelen we een fiets met een grote bak aan de voorkant. Deze fietsen worden gebruikt om “cargo” te vervoeren: dat kan gaan van boodschappen, materialen tot kleine kinderen.

Als je wil starten met bakfietsdelen, moet je met verschillende aspecten rekening houden: de aankoop van een bakfiets, stallen en sluiten van de fiets, opladen van de batterij en onderhoud, het type uitleensysteem, verzekering, wetgeving, enz.

De drie manieren die hier gepresenteerd worden zijn het resultaat van enkele pilootprojecten en de ervaringen die verschillende stakeholders hadden. Bij de eerste manier word je als initiator ontzorgd rond de aankoop van een bakfiets en het uitwerken van een deelsysteem door te werken met een bestaande aanbieder die al dit operationele werk uitvoert. Bij de tweede manier heb je zelf alle touwtjes in handen: zowel rond aankoop, uitleensysteem, enz. Bij de derde manier sta je zelf in voor het aankopen van de fiets, maar is het delen van de fiets geregeld via een aanbieder van particulier fietsdelen.

Het perspectief van lokale besturen, intercommunales, aanbieders, vzw’s, enzovoort werd meegenomen bij het uitwerken van deze gids, steeds met de eindgebruiker als focuspunt.

Manier 1: Samenwerken met een commerciële aanbieder

Hoe werkt het?

Je volgt twee stappen:

1. Je koopt zelf een bakfiets of de aanbieder waarmee je samenwerkt, koopt die aan.
2. Je integreert die binnen het systeem van een commerciële aanbieder.

Met wie werk je samen?

Aanbieders van deelbakfietsen

Er zijn verschillende aanbieders in Vlaanderen die een systeem voorzien om bakfietsen te delen. Dit is een niet-limitatieve lijst en wordt gegeven bij wijze van voorbeeld:

- Cambio: https://www.cambio.be/nl-vla/node/7626
- Blue bike: https://blue-bike.be/bakfiets/
- Hoppy: https://behoppy.eu/nl/gebruikers/voertuigen/ : back to many systeem
- Monkey Donkey (Brussel): https://monkeydonkey.bike/nl/

De voordelen van werken met deze platformen is dat het volledige systeem rond het delen van de bakfiets al uitgedacht is, de fiets goed verzekerd is, er reeds een app is met bijhorende betalingsformule, enzovoort.

Onderhoud van fietsen

Voor het onderhoud van de bakfietsen zijn er verschillende partners mogelijk waarmee de aanbieder kan samenwerken, bijvoorbeeld:

- Bike & Co https://www.bikeandco.be/
- Pro Velo (https://professionals.provelo.org/overheidsinstanties/)
- Velo vzw (https://velo.be/)

- Enzovoort, ook hier zijn vele voorbeelden te vinden.

Lokale organisaties (fietsherstelplaatsen, fietshandelaars, sociale economie, …) zijn interessante partners om mee samen te werken: zij kennen de lokale context, kunnen over deelbakfietsen naar hun klanten communiceren en door met hen samen te werken versterk je tegelijkertijd je lokale economie.

Voor- en nadelen methode 1

Back to many versus back to one



Het delen van bakfietsen wordt vaker back to one (=fiets moet teruggebracht worden naar dezelfde plek) georganiseerd dan back to many (=fiets kan op een andere plaats achtergelaten worden). Dat komt omdat bakfietsen verplaatsen binnen de gemeente of stad logistieke uitdagingen met zich meebrengt. Er is vaak een camionette nodig om verschillende bakfietsen te kunnen inladen, gewone deelfietsen zijn makkelijk te verplaatsen met een aanhangwagen aan een fiets.

Back to many biedt bovendien meer uitdagingen rond voldoende plek in de publieke ruimte om meerdere bakfietsen te kunnen stallen. Voor de eindgebruiker is het vaak wel gebruiksvriendelijker, dan zijn ook enkele ritten mogelijk en kan men zich in de terugrit op een andere manier verplaatsen.

Een zekere schaal is nodig

Schaalbaarheid is belangrijk om op een succesvolle manier bakfietsen te delen. Als je de prijs haalbaar wil houden voor de gebruiker, dan is dat moeilijk met een klein aantal bakfietsen, want je steekt veel werk in het onderhouden en beheren van die bakfietsen. Enkel op grotere schaal kan er gesproken worden van een interessant businessmodel voor aanbieders.

Ontzorging voor gemeente

Je wordt ontzorgd rond het aanbod: tegen een afgesproken prijs wordt het afgesproken aantal fietsen operationeel gehouden. Standaard inbegrepen is ook de rapportering mbt het gebruik van de bakfietsen waardoor opvolging eenvoudiger wordt.

Een keerzijde is dat er wel wat overhead te pas komt aan de organisatie van de aanbesteding.

Enkele beperkingen

Er zijn mogelijke beperkingen op het vlak van keuze van fiets en de uitrusting.

Ook op het vlak van prijszetting en modaliteiten van ontlening krijg je als initiator niet alle vrijheid.

Enkele casussen

Er zijn verschillende voorbeelden te vinden binnen deze methode, we stellen hier twee cases voor:

Blue Bike in Leuven	
Type en aantal fietsen	34 elektrische deelbakfietsen verspreid over de stad, merk bakfiets.nl met 2 wielen
Startdatum project	Augustus 2026
Rolverdeling	Initiator: Stad Leuven Aanbieder: Blue Bike Onderhoud: Velo (sociale tewerkstelling in Leuven) - in onderaanneming van Blue Bike
Middelen	Stad Leuven
Ontleensysteem	Via Blue Bike app, back-to-one. Sluit aan op regionaal deelfietsensysteem van de vervoerregio, vandaar de keuze voor Blue-bike. Zo is er voor alle gebruikers één systeem en één app. Het aanbod is beperkt, één bakfiets per locatie. Het is voor Leuven belangrijker om de fietsen te verspreiden.
Kostprijs voor eindgebruiker	2€ (member plus) tot 2,5€ (ticket)/30 minuten. Dit is een andere tariefformule dan de reguliere Blue Bike fietsen omdat de focus ligt op korte verplaatsingen.
Bevindingen	Leuven kan voor iedere dag gebruikscijfers zien. De ene locatie wordt beter gebruikt dan de andere; Leuven zal zeker nog bijsturen op locaties.
Meer info	https://www.leuven.be/fietshuren



> *"Een ideale oplossing om van de ene kant van de stad naar de andere spullen te vervoeren, wat met auto erg moeilijk zou zijn geweest."*
>
> — gebruiker van een deelbakfiets in Leuven

Hoppy in Amsterdam	
Type en aantal fietsen	Er wordt gestart met 100 elektrische deelbakfietsen, merk Urban Arrow – type Family Next (Bosch Cargo Line). Hoppy heeft de ambitie hier nog te groeien.
Startdatum project	De lancering is gepland in het eerste kwartaal van 2027.
Rolverdeling	Initiator: De gemeente Amsterdam verleent de vergunning en bepaalt de kaders, zoals bv. verbodsgebieden. Aanbieder: Hoppy is exploitant en zorgt voor de vloot, het onderhoud, de batterijwissels, de app en de klantendienst. Urban Arrow en Bosch leveren de fiets, Omni het slimme slot en ATOM Mobility het softwareplatform.
Middelen	De vloot en de exploitatie zijn een investering van Hoppy, binnen een niet-schaarse vergunning van de gemeente.
Ontleensysteem	Een back to many systeem met vaste stations via de Hoppy-app. Gebruikers ontgrendelen de bakfiets met het slimme slot en zetten hem na de rit terug in een vast station (back-to-many). Er staan gemiddeld twee bakfietsen per station, in de stad en op locaties in kinderrijke wijken en bij ankerpunten zoals Sloterdijk. Met één account kun je tot vijf voertuigen tegelijk starten.
Kostprijs voor eindgebruiker	Tussen €5 en €7 per uur. Er is een abonnement van €50 per maand, goed voor één uur fietsen per dag. Studenten en houders van een stadspas krijgen 25% korting.
Bevindingen	Een systeem met vaste stations werkt beter dan free-floating die werkt met een dropzone. Vaste stations houden de openbare ruimte ordelijk, wat het draagvlak bij bewoners en de gemeente vergroot. Gebruikers weten ook altijd waar ze een bakfiets vinden. Verder blijkt Amsterdam net van de grootorde dat dit project zonder subsidie van de grond kan. Geen enkele andere stad in Nederland heeft deze schaal/context. Als we dit vergelijken met België, waar er geen vergelijkbaar profiel als Amsterdam te vinden is, zou subsidie vereist zijn.
Meer info	www.behoppy.eu

Manier 2: Zelf eigenaar en beheer van gedeelde bakfietsen

Hoe werkt het?

Je koopt zelf bakfietsen aan en deelt die op een oldskool manier of via B2B-technologie (sentinel, AXA-sloten, enz.). Je bepaalt hier zelf hoe het deelsysteem werkt en zet dit zelf ook helemaal zelf op poten. Dat betekent dat je onderstaande zaken zelf moet bepalen en uitvoeren:

1. Je kiest welke fietsen worden aangekocht en waar.
2. Je bepaalt hoe de fiets wordt ontgrendeld. Heb je een sleutel die een gebruiker afhaalt aan een balie of uit een sleutelkluisje? Wordt de fiets ontgrendelt via een app?
3. Je bepaalt de prijs voor het uitlenen van de fiets.
4. Je bepaalt hoe er gefactureerd wordt. Stuur je handmatig facturen naar de gebruikers? Wordt er via een app betaald?
5. Je bepaalt wie de fiets onderhoudt. Is dit een lokale organisatie? Doet jouw organisatie dat zelf? Schakel je vrijwilligers in?

Deze vragen stel je jezelf best voor je eraan begint:

1. **Welke partners willen echt meewerken, en wat brengen ze in?**

   Het zoeken naar partners die echt geïnteresseerd zijn en willen helpen met communicatie en infomomenten.

2. **Op welke locaties staan de fietsen dicht genoeg bij de mensen die je wilt bereiken?**

   Afstand tot de fiets is een van de belangrijkste redenen om wel of niet met de deelbakfiets te rijden.

3. **Welke persoonsgegevens krijgen de leverancier van het slot en de app, en kun je dat beperken?**

   De app bewaart vaak namen, e-mailadressen en GPS-routes. Leg dit vast vóór je kiest, samen met een verwerkersovereenkomst.

4. **Toont de app wanneer een fiets vrij is, en meldt het slot zelf een lege batterij?** .
5. **Dekt de verzekering elke gebruiker, ook bij gedeeld gebruik, en is het slot goedgekeurd voor diefstaldekking?**

   Fietspolissen noemen vaak alleen de eigenaar en zijn gezin als verzekerde, en dekken diefstal alleen met een ART-goedgekeurd slot. Vraag dat schriftelijk bevestigd.

6. **Wie herstelt de fietsen, en hoe snel?**

   Maak vooraf afspraken over onderhoud, onderdelen, goedkeuringsgrenzen en hoe een schadeclaim verloopt. Een atelier in de buurt maakt het verschil.

7. **Wie springt in als de projectverantwoordelijke afwezig is?**

   Geschreven procedures en een back-up die weet heeft van die procedures zijn onmisbaar.

8. **Hoe regel je het dagelijkse beheer?**

   Lokale beheerders brengen ook een sociale meerwaarde. Ze kunnen de banden oppompen, melden wanneer er een klein technisch defect is en de batterij regelmatig swappen.

9. **Hoeveel personeelstijd reken je, en wie betaalt na de pilot?**

   Bedenk op voorhand wie het werk zal doen en hoe je ervoor betaalt.

10. **Wat wil je weten en meten?**

    Wil je weten hoe het gedrag verandert, vraag dan bv. naar het autogebruik bij de inschrijving, vóór de eerste rit. Anders heb je geen echte nulmeting.

Voor- en nadelen methode 2

Deze werkwijze is arbeidsintensief en legt veel verantwoordelijkheden bij de initiatiefnemer. Taken die veel tijd kosten zijn het oplossen van (technische) problemen, het communiceren met de gebruikers, het ter plaatse gaan bij problemen. In de voorbereiding kruipt ook veel tijd. Je moet gebruikers- en privacyovereenkomsten opstellen, verzekeringen regelen, partners vinden, fietsen aankopen, eventueel een slim slot en een bijpassende app vinden... De verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de fietsen, de verzekering, de veiligheid van persoonsgegevens, dat komt allemaal bij de initiatiefnemer terecht.

Het voordeel is dat je de vinger aan de pols hebt. Als het de bedoeling is om iets te leren over gedeeld gebruik en over je doelgroepen, dan is dit de aangewezen methode. Zowel geautomatiseerde kwantitatieve gegevens (ontleningen, gereden kilometers....) als kwalitatieve informatie stromen vlot binnen.

Enkele casussen

Gemeente Pelt	
Type en aantal fietsen	1 elektrische cargofiets, en 2 elektrische familybikes (om kinderen te vervoeren) - merk Urban arrow
Startdatum project	Sinds juni 2023
Rolverdeling	Beheerder en onderhoud: Pelt, lokale overheid
Middelen	De fietsen zijn verworven via een subsidietraject van Landelijke gilden. Hierbij hangt de verplichting om ze voor 5 jaar ter beschikking te stellen aan de inwoners.
Ontleensysteem	Fiets reserveren per mail en de sleutel afhalen aan de onthaalbalie van de gemeente. Max twee weken uitlenen. Ze werken ook samen met de school en het WZC om fietsen uit te lenen.
Kostprijs voor eindgebruiker	Gratis
Onderhoud fietsen	Het dagelijks onderhoud gebeurt door de technische dienst van de partners waarmee ze samenwerken (woonzorgcentra en andere zorginstellingen). Kosten voor nieuwe onderdelen die nodig zijn, worden door de gemeente gedragen. Het jaarlijks onderhoud gebeurt door een lokale fietshandelaar (Velektro). Deze kosten worden door de gemeente betaald.
Bevindingen	De family bikes zijn constant uitgeleend, massaal veel interesse. Op deze manier kunnen burgers testen of een bakfiets interessant is voor hen, voordat ze zo'n fiets aankopen want weinig of geen drempels. Verschillende deelnemers hebben inmiddels al een bakfiets aangekocht. De cargo bike is minder in trek omdat Pelt een landelijke gemeente is en het voor handelaars minder interessant is om gebruik te maken van een bakfiets gezien de grotere afstanden.
Meer info?	https://www.gemeentepelt.be/uitlenen-bakfiets


Mobi'LAB
gemeentepelt.be/bakfietsen
totch.
URBAN ARROW
Mobi'LAB
gemeentepelt.be/bakfietsen
URBAN ARROW

Igemo: communitygedreven buurtbakfiets	
Type en aantal fietsen	5 elektrische bakfietsen, merk Douze Cycles - model Hêta
Startdatum project	Sinds 1 augustus 2026
Rolverdeling	Beheerder: Igemo, streekintercommunale regio Rivierenland Onderhoud: De gemeenschap (meter- of peterschap per fiets) voorziet klein onderhoud nl. banden pompen, batterij opladen, .. Men krijgt hiervoor een vrijwilligersvergoeding van 20€/maand/fiets. Technische partner Bike&Co voor echte reparaties
Middelen	De pilot van de buurtbakfietsen is opgezet vanuit het project Mobility Makers, dat financieel ondersteund wordt vanuit het Interreg Programma North Sea.
Ontleensysteem	Zingi-app voor slimme sloten van Sentinel
Kostprijs voor eindgebruiker	Gratis voor bewoners van Bonheiden, Sint-Katelijne-Waver en Berlaar, 16 jaar of ouder.
Bevindingen	Er kruipt veel arbeidstijd in voor beheer. Het blijft werk voor professionelen, je kan het niet aan vrijwilligers overlaten. Eerste resultaten: het wordt goed gebruikt. De fietsen zijn regelmatig ontleend. Er worden ook lange afstanden mee gemaakt. Er zijn ook verschillende annuleringen. Omdat het gratis is, proberen mensen alvast eens uit hoe ze moeten reserveren, maar ze gebruiken de bakfiets niet effectief op dat moment. Dat leert dat mensen vooral ook eens willen testen hoe het werkt. Het slot wordt opgeladen met een zonnepaneel, dat werkt dus niet als de bakfiets ergens binnen in de garage staat. Daarom staat de fiets steeds buiten geparkeerd en werd er een beschermzeil voorzien. De gps-tracking werkt niet altijd naar behoren. Daardoor kan het soms zijn dat gebruikers hun rit niet kunnen starten of dat ze de rit willen pauzeren en ze per ongeluk afsluiten.
Meer info?	Lees er meer over op buurtbakfiets.be



> *"In mijn geval is de bakfiets een heel welkom initiatief aangezien ik geen auto ter beschikking heb."*
>
> — Anke, Bonheiden

Zuidtrant	
Type en aantal fietsen	2 elektrische bakfietsen, merk Urban Arrow
Startdatum	Sinds 2023
Rolverdeling	Beheerder: Zuidtrant, een energiecoöperatie van de Zuidrand van Antwerpen. Onderhoud door fietsenmaker
Middelen	Via een Interregproject over hernieuwbare energie op vraag van de provincie.
Ontleensysteem	Oorspronkelijk via de app van Partago, nu gewoon bellen naar Zuidtrant en codes worden gegeven van slot met sleutelkastje
Kostprijs voor eindgebruiker	3 euro voor 1 uur, 24 euro voor een dag. Factuur maandelijks in goed vertrouwen. Aankoop van aandeel als waarborg is een drempel: 100 euro
Bevindingen	Veel werk om een geschikte locatie te vinden om de bakfietsen te stallen want een parkeerplaats moet opgeofferd worden, en plaats voor bouw van een houten tuinhuis met zonnepanelen op. De bakfietsen worden nog te weinig gebruikt maar bakfiets is geen core business dus er is niet veel tijd en ruimte voor promo en opvolging De vraag vertrok niet vanuit een bepaalde nood, het werd eerder top-down beslist.
Meer info?	https://zuidtrant.be/deelmobiliteit-voor-jou

Manier 3: Particulier bakfietsdelen

Hoe werkt het?

Je koopt zelf een bakfiets en deelt die via een particulier deelsysteem of je stimuleert burgers om hun eigen bakfiets te delen via een particulier systeem.

Met wie werk je samen?

Dégage en Cozywheels zijn twee particuliere deelsystemen waarmee je je bakfiets kan delen. De voordelen van deze platformen is dat de fiets goed verzekerd is, en alle kant-en klare documenten voor handen zijn om de fiets op een correcte manier te kunnen delen.

Cozywheels werkt met gesloten deelgroepen (voertuig wordt alleen gedeeld met de mensen die binnen die specifieke groep zitten), terwijl Dégage werkt met open deelgroepen (eens je lid bent bij Dégage kan je alle voertuigen gebruiken die hierbij aangesloten zijn).

Meer info?

- Dégage: https://www.degage.be/fietsdelen/
- Cozywheels: https://www.cozywheels.be/

Voor- en nadelen methode 3

Voordelen zijn dat leden van Dégage ook andere voertuigen (bv. auto's, tandems, enz.) kunnen gebruiken eens ze lid zijn bij Dégage. Om lid te worden dient de gebruiker eerst een infosessie bij Dégage te volgen. Voor de ontlener verloopt de facturatie en administratie via het deelsysteem. Je mag ook een jaarlijkse onderhoudsbeurt en andere kosten voor fietsherstel inbrengen. Er is een standaard fietsverzekering met diefstal inbegrepen. Als eigenaar krijg je een vergoeding per ontleenbeurt.

Enige nadelen zijn dat er voor de gebruiker vaste kosten (inschrijvingsgeld + waarborg) verbonden zijn om lid te worden bij een deelsysteem, dit kan een drempel vormen, zeker als het enkel is om een fiets te gebruiken. Als overheid kan je er wel voor kiezen het inschrijvingsgeld zelf te betalen om die drempel weg te nemen. Indien je als lokale overheid een ruim aanbod hebt binnen de gemeente, kan het net interessant zijn de bakfiets aan te sluiten bij Dégage, zodat je mensen ook stimuleert om aan autodelen te doen. Verder sta je als eigenaar zelf in voor het onderhoud en sleuteloverdracht.

Enkele casussen

Bakfietsdelen Rabot	
Type en aantal fietsen	Niet-elektrische bakfiets, triporteur (= klassieke driewielige bakfiets, bak draait mee) Laadbak 90 cm x 59 cm x 50 cm, opklapbare bankjes met veiligheidsriemen voor 4 peuters, dekzeil, geen regenkap.
Startdatum project	Een 10-tal jaar geleden aangekocht door Gentse burgers
Rolverdeling	Beheerder en onderhoud: burger uit Gent Aanbieder: Dégage
Middelen	Met middelen 'Wijk Aan Zet' (Stad Gent)
Ontleensysteem	Via Dégage + ook informeel via buren
Kostprijs voor eindgebruiker	Tarief volgens Dégage: €3 (max. 4u), €4 (max. 8u) en €7 (max. 24u). Ook éénmalige instapkosten van 120€ (inschrijvingsgeld + waarborg) Gratis voor buren via informeel delen
Bevindingen	De fiets wordt nauwelijks gebruikt door leden van Dégage. Ook destijds toen ze een eigen website hadden en in eigen beheer fiets ontleenden, werd de fiets nauwelijks gebruikt. Het meest laagdrempelige systeem via-via werkt wel. Gewoon aanbellen en fiets gebruiken.
Meer info?	www.dégage.be


BATTERIJEN
43
Frituurolie
Friuurvet
www.BakfietsDelenRabot.be

Gemeente Bonheiden	
Type en aantal fietsen	Eén elektrische cargofiets, merk Urban Arrow met een metalen en afsluitbare cargo-bak voor boodschappen (=enkel voor materiaaltransport, niet voor kindertransport)
Startdatum project	Een aantal jaren aangekocht door de gemeente om tijdens de zomermaanden wijkactiviteiten te kunnen organiseren met de fiets, andere maanden stond fiets stil dus daarom in een deelsysteem gestoken
Rolverdeling	Beheerder en onderhoud: Lokale overheid, gemeente Bonheiden Aanbieder: Dégage
Middelen	Met middelen van de gemeente Bonheiden
Kostprijs voor eindgebruiker	Tarief volgens Dégage: €3 (max. 4u), €4 (max. 8u) en €7 (max. 24u). Ook éénmalige instapkosten van 120€ (inschrijvingsgeld + waarborg)
Kostprijs voor initiatiefnemer	Werktijd rond promo en beheer
Bevindingen	Geen ontleningen, Dégage kent algemene terugval in de gemeente
Meer info?	https://www.bonheiden.be/deelfietsen

Bevindingen en tips

Breng eerst de nood in kaart

Projecten die inspelen op een nood werken beter dan wanneer een bakfiets top-down beslist wordt. Zo was er in Leuven concrete vraag vanuit Leuvenaars naar bakfietsen. De nieuwe locaties van de bakfietsen zijn bepaald op basis van gebruikscijfers van Cargoroo (de vorige aanbieder die 50 bakfietsen stalde maar weg trok met een aanbod door faillissement in 2024). Of zo deed Saamo Limburg een bevraging rond deelmobiliteit bij sociale woningen. Ze kozen niet voor bakfietsen omdat er vanuit de doelgroep geen vraag/nood naar was, maar wel voor aangepaste deelfietsen.

Soms is er een aanbod, maar beantwoordt het type bakfiets niet aan de vraag van de eindgebruiker. Denk maar aan het verschil tussen een cargofiets en bakfiets waar je kinderen mee wil vervoeren maar ook aan het verschil tussen types fietsen (bv. aantal wielen van fiets). Zo was er iemand binnen project van vervoersarmoede in Gent op zoek naar een bakfiets op 3 wielen omdat zij zich daar veiliger op voelde dan op 2 wielen.

Hoe laagdrempeliger, hoe succesvoller

Hoe meer drempels je kan wegnemen, rond nabijheid, financiën, administratie, comfort van de fiets, ... hoe meer de bakfiets gebruikt zal worden. Kijk maar naar projecten als Igemo en Pelt waar het gebruik gratis is en de fietsen goed gebruikt worden.

> *"Ik heb vandaag voor de eerste keer de bakfiets in Elzestraat geleend. Het was een heel fijne ervaring, mijn dochter was ook dolenthousiast."*
>
> — Bart, Sint-Katelijne-Waver

Type bakfiets

In verschillende projecten waar een cargofiets voor materiaal te leen is, slaat dit minder aan dan een bakfiets waar je kinderen mee kan vervoeren. Denk maar aan de casus van de cargofiets in Pelt, Bonheiden, … Ga dus op voorhand na aan welk type fiets er nood is.

> *"Afgelopen weekend hebben we opnieuw de fiets gebruikt en daardoor konden we een leuk fietstochtje met het hele gezin maken."*
>
> — Marjolein, Berlaar

Alternatieven voor cargo

Er bestaan ook verschillende deelsystemen om cargo te kunnen vervoeren met je eigen fiets. Denk maar aan Remorquable in Brussel, Karrie in Mechelen of aanhangwagen van Bycykel waarbij je een karretje bevestigt aan je eigen fiets.



Technologie in evolutie

De technologie rond slimme sloten staat nog niet volledig op punt en verandert nog sterk. Het aantal aanbieders van slimme sloten is niet uitgebreid. Ook de verlangens van eindgebruikers evolueren snel. Het is niet steeds makkelijk om hier adequaat op in te spelen.

Belang van blijvende communicatie & ondersteuning

Een gedeelde bakfiets met een lange toekomst heeft voortdurende ondersteuning nodig. Budget over hebben om fietsen aan te kopen is onvoldoende voor de stabiliteit van het systeem. Bij Igemo en bij Rabot werkte het heel goed, maar van zodra de ondersteuner wegvalt (vrijwilligers of als Igemo dit zelf niet meer wil doen) dan valt je aanbod ook weg.

Er moet ook blijvende aandacht zijn voor communicatie. In Leuven bijvoorbeeld was er een promostunt bij de lancering dat je de bakfiets gratis mag gebruiken voor je buurtfeest, dit helpt ook om het aanbod bekender te maken.

Het vereist een stevige investering

Bakfietsdelen doe je niet zomaar, "bezint eer ge begint". Het vraagt een stevige investering, zowel financieel, in mankracht als qua tijd. De kostprijs van de fiets is eigenlijk het kleinste onderdeel. Elke case in deze gids heeft zijn specifieke kenmerken dus verhoudt zich anders tot het totale kostenplaatje. Wil je meer financiële info rond een specifieke methode of case? Neem best rechtstreeks contact op.

Colofon

Overname en gebruik van deze publicatie wordt aangemoedigd mits bronvermelding. Deze brochure is louter ter informatie opgesteld. De uitgever noch de auteurs kunnen aansprakelijk gesteld worden voor onjuiste gegevens.

Copyright © 2026 Way To Go

Tekst en vormgeving: Way To Go

Foto's: Blue Bike, Buurtbakfiets Igemo, BakFietsDelenRabot, Gemeente Pelt, Way To Go

De Green Deal is een initiatief van:

Met de steun van: