



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

Rapport

Internationaal verdienpotentieel Nederlandse fietsensector

Juli 2024



>> Duurzaam, Agrarisch, Innovatief
en Internationaal Ondernemen

Inhoud

Samenvatting	3
Inleiding	5
1 Nationaal sterk, internationaal kansrijk	6
1.1 Sterke economische nationale uitgangspositie	6
1.2 De ontwikkeling van de uitvoer door de Nederlandse fietsensector	10
1.3 Maatschappelijke meerwaarde	11
2 Drie unieke Nederlandse fietssystemen	13
2.1 Het utilitair fietssysteem	14
2.2 Vrachtfietsen als stadslogistiek systeem	16
2.3 Het vrijetijdsfietssysteem	17
3 Export van innovatieve concepten	19
3.1 De Swapfiets	19
3.2 Lease a Bike	20
3.3 OV-fiets en YouBike	21
4 Export van Nederlandse kennis	22
4.1 CIVITAS Handshake project	22
4.2 Fietsconsultancy	24
5 Export van het fietsecosysteem	27
5.1 De internationale capaciteitsopbouw	29
5.2 De vijf hoofdfactoren voor het creëren van optimale fietscondities	30
6 Tot slot	32
Een sterke uitgangspositie	32
Internationale kansen blijven benutten	32
Toonaangevend in internationale capaciteitsopbouw	32
Strategische benadering nodig	33
BIJLAGEN	34
Data	34
Interviews	34
Begeleidingscommissie	34
Samenstelling rapport	34
Fotografie	34
Redactie	34
Geraadpleegde literatuur	35

Samenvatting

Nederland wordt wereldwijd erkend om zijn uitgebreide fietsdeskundigheid die zich uitstrekt van de productie van fietsen tot geavanceerde mobiliteitsdiensten en infrastructuurontwerp. Deze tweede editie van het rapport Internationaal verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector beschrijft de huidige stand van zaken en trends, identificeert kansen en doet voorstellen voor concrete strategieën om de Nederlandse fietsensector internationaal beter te positioneren.

Groei vlakt af maar sterke positie blijft gehandhaafd

De Nederlandse fietsensector maakt volgens de nieuwste cijfers van het CBS een jarenlange periode van stevige groei door. Aangewakkerd door COVID-19 en de opkomst van de e-bike groeide de productiewaarde tot 3,24 miljard euro in 2022 met een toegevoegde waarde van 1,22 miljard. Voor de productiewaarde betekent dit een groei van 79% vanaf 2015. Na een kleine terugval in de groei de afgelopen jaren door eerst leveringsproblemen en daaropvolgende overschotten in de markt lijkt de sector de positieve trend dankzij de sterke uitgangspositie weer op te pakken.

Deze positie blijkt ook uit de ontwikkeling van de uitvoerwaarde. De totale uitvoerwaarde van de sector groeide door van 1,1 miljard euro in 2015 naar 2,37 miljard euro in 2022. Voor veel landen is Nederland een voorbeeld voor het gebruik van de fiets als een duurzaam en gezond vervoermiddel. Dat dit een maatschappelijke winst is die kan oplopen tot miljoenen euro's tonen bijvoorbeeld berekeningen uit samenwerkingsprojecten tussen Nederlandse en andere Europese steden of initiatieven van jonge Nederlandse bedrijven aan.

Fietsen als ecosysteem

De uitvoer van de Nederlandse fietsensector houdt meer in dan de cijfers van het CBS laten zien. Fietsen kan als een ecosysteem worden beschouwd, een samenhangend geheel van verschillende elementen variërend van de fiets, de producent en de fietswinkel, tot beleid, regelgeving en klimaatimpact. Drie fietssystemen vormen de basis: (1) Het utilitair fietssysteem, (2) de vrachtfiets als stadslogistiek systeem en (3) het vrijetijd fietssysteem. Voor alle drie heeft Nederland een uitgekiend stelsel van bedrijven, kennis en beleid.

Daarnaast huisvest Nederland grote fietsfabrikanten zoals Pon en Accell, wat de industriële capaciteit en innovatiekracht benadrukt. Er is ook een rijke variatie aan kleine en middelgrote bedrijven die steeds meer een focus leggen op duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Het Nederlandse fietsecosysteem is niet één op één te exporteren. Wat wel te exporteren valt, zijn onderdelen van het systeem én het concept 'fietsecosysteem'. Aansluitend op de lokale omstandigheden ontstaat zo een voedingsbodem voor Nederlandse producten, kennis en diensten. Voorbeelden van innovatieve concepten uit het fietsecosysteem met internationale betekenis zijn Swapfiets, Lease a Bike en OV-fiets. Alle drie hebben ze op hun eigen manier impact op het fietsgedrag en de maatschappelijke waarde. Met een exportgroep als onderdeel van het International Clean Energy Partnership (ICEP), handelsmissies en internationale netwerken ondersteunt RVO de fietsensector.

Fietskennis als exportproduct

Naast fysieke producten zoals fietsen of stallingen is ook kennis een exportproduct van de Nederlandse fietsensector. Een voorbeeld is het CIVITAS Handshakeproject. Dit project (2019-2022) stimuleerde fietsprojecten in Europese steden met kennisoverdracht, beleidsondersteuning, workshops en gestandaardiseerde (evaluatie)methodieken. Het aandeel van de Nederlandse steden en experts in de totstandkoming van deze projecten is aanzienlijk.

Verschillende ingenieurs- en adviesbureaus richten zich op de export van fietskennis, van gevestigde namen tot gespecialiseerde fietsadviesbureaus. De Dutch Cycling Embassy (DCE) vervult een stimulerende rol in deze sector met de organisatie van workshops en andere activiteiten in binnen- en buitenland die de overdracht van Nederlandse fietskennis als thema hebben.

Creëren optimale fietscondities

Nederlandse fietsexperts onderscheiden ten minste vijf hoofdfactoren die cruciaal zijn voor het creëren van optimale condities voor mensen om de fiets te pakken. Het gaat om de inrichting van het stedelijk landschap, de aanwezigheid van alternatieve vervoersmodaliteiten, het verkeersbeleid, sociale bewegingen en de culturele status van fietsen. Deze factoren verklaren waarom het fietsen in sommige steden bloeit, terwijl het in andere steden achterblijft. Een voorafgaande analyse helpt om optimale fietscondities te creëren.

De experts adviseren wereldwijd overheden, experts en bedrijven bij het creëren van de optimale fietscondities. Voor midden- en lage inkomenslanden is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met de Benelux-landen een mondiaal programma gestart voor capaciteitsopbouw in actieve mobiliteit. Met verschillende internationale partners worden trainingen georganiseerd die uiteindelijk in de periode tot 2033 wereldwijd 10.000 nieuwe fietsexperts opleiden.

Tot slot

Nederland heeft van oudsher een bloeiende en innovatieve fietssector. Bovendien hebben we een sterke basis gelegd voor internationale kennisdeling en capaciteitsopbouw voor de fiets, mede dankzij de leidende rol in internationale coalities en een rijke geschiedenis van innovatie in fietsinfrastructuur. Om deze voorsprong te behouden en uit te bouwen, zal Nederland moeten navigeren door een toenemende competitieve internationale markt. Naast het utilitaire fietssysteem bieden ook Nederlandse kennis en producten uit de systemen voor vrachtfietsen en recreatie kansen en het fietsen werkt vaak als binnenkomer om andere onderwerpen op de agenda te zetten. Dit vraagt om een gezamenlijke strategische benadering door bedrijven, kennisinstellingen en de overheid. Kernbegrippen zijn innovatie, internationale samenwerking en een duurzame en gezonde leefomgeving.



Inleiding

Nederland wordt wereldwijd erkend om zijn uitgebreide fietsdeskundigheid die zich uitstrekt van productie van fietsen tot geavanceerde mobiliteitsdiensten en infrastructuurontwerp. Dat bleek ook al uit 'Het internationaal verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector' (2022), de eerste editie van dit rapport.

De Nederlandse fietsindustrie onderscheidt zich met een robuuste binnenlandse maakindustrie, inclusief twee van 's werelds grootste fietsproducenten, Pon en Accell, en een bloeiende sector van middelgrote en kleine bedrijven. Nederland heeft ook unieke, innovatieve mobiliteitsconcepten zoals OV-fiets, Lease a Bike en Swapfiets ontwikkeld. Verder blinkt Nederland uit in fietsinfrastructuur, verkeersmodellen en de internationale overdracht van kennis via fietsconsultancy en kennisinstellingen. Ondanks deze sterke punten maakt deze editie, net als de vorige, duidelijk dat Nederland de unieke positie binnen de wereldwijde fietsensector nog beter kan benutten. Wat zijn de redenen daarvoor en hoe kunnen de huidige initiatieven worden opgeschaald en versneld? Dit rapport neemt anno 2024 de temperatuur op. Centraal staat de vraag hoe Nederland zijn unieke positie in de internationale fietssector kan verstevigen en uitbouwen.

De 'wet van de remmende voorsprong' kan een barrière zijn voor verdere ontwikkeling. Nederland loopt voorop in fietsproductie, -gebruik, -infrastructuur en -kennisoverdracht. In Nederland wordt 28% van alle verplaatsingen per fiets gedaan: daarvan gebruikt 70% een conventionele fiets en 30% een elektrische fiets.¹ Deze wijdverbreide acceptatie profiteert van een uitstekende fietsinfrastructuur, die dagelijks gebruik faciliteert, veelal met steun van overheids- en maatschappelijke organisaties.

Het rapport verkent de recente trends in de Nederlandse fietsensector en het groeipotentieel, met speciale aandacht voor het unieke Nederlandse fiets ecosysteem en de exportmogelijkheden. Doorgaans spreekt men over de unieke Nederlandse 'fietscultuur'. Accurater is het om te verwijzen naar een fiets ecosysteem.² Dit systeem omvat niet alleen de productie van fietsen, maar integreert industrie, beleid, infrastructuur, kennis en consumentengedrag. Dit systeem geniet wereldwijde erkenning vanwege de Nederlandse expertise in zowel traditionele als innovatieve fietsoplossingen.

Dit rapport beschrijft de huidige stand van zaken en trends, identificeert kansen en doet voorstellen voor concrete strategieën om de Nederlandse fietsindustrie internationaal beter te positioneren. In de volgende hoofdstukken zullen we de Nederlandse fietsensector verder analyseren, inclusief de unieke fietssystemen, de exportpositie en de kansen en uitdagingen voor de toekomst. Hierbij benadrukken we het belang van het inzetten van het volledige fietsecosysteem voor duurzaam internationaal succes.

¹ De Haas en Kolkowski (2023). 'Fietsfeiten 2023', Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

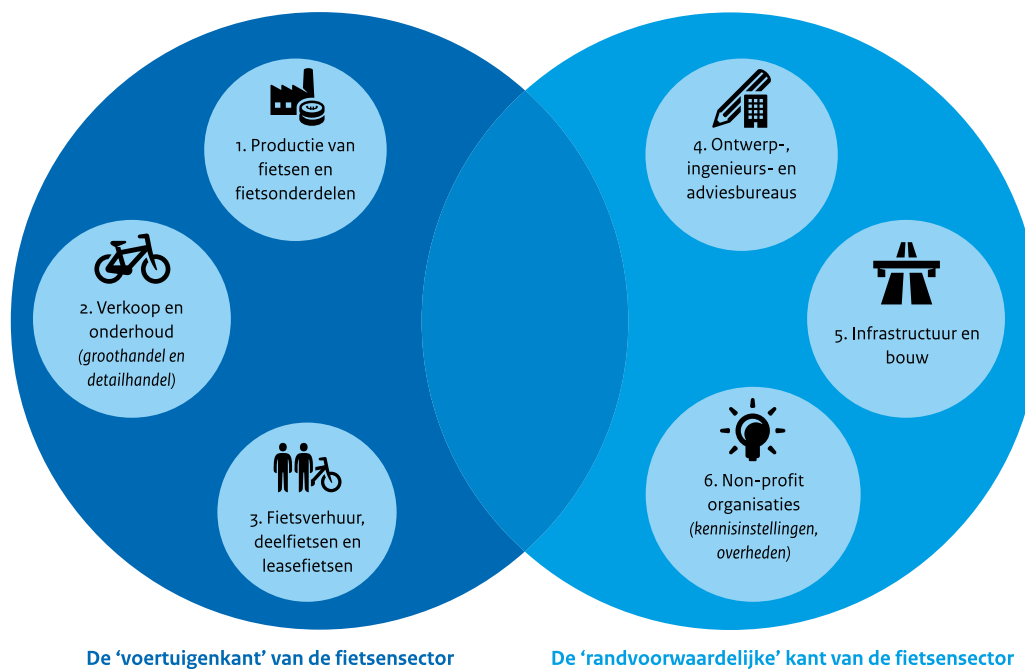
² Kuipers (2022), 'The rise and decline of national habitus'.

1 Nationaal sterk, internationaal kansrijk

1.1 Sterke economische nationale uitgangspositie

De cijfers van het CBS over de ontwikkeling van de fietsensector over de periode 2015 tot 2022 zijn goed. Tijdens de COVID-19 periode was er sprake van grote groei. Na de COVID-19 periode is de verkoop gestagneerd, maar het fietsgebruik en het delen van kennis niet.

Figuur 1: Verdeling van de Nederlandse fietsensector in deelsectoren.



Voor dit rapport is de Nederlandse fietsensector opgedeeld in zes deelsectoren. Van de bedrijven die actief zijn in de voertuigenkant heeft het CBS de economische ontwikkeling in de periode 2015-2022 in beeld. Van bedrijven die actief zijn voor de randvoorwaardelijke kant van de fietsensector is het niet mogelijk de economische cijfers te geven die zijn toe te schrijven aan de fiets³.

De bedrijven aan de 'voertuigenkant' van de Nederlandse fietsensector (zoals beschreven in figuur 1) hebben een turbulente periode achter de rug.⁴ Na een kleine terugval in de groei de afgelopen jaren door eerst leveringsproblemen en daaropvolgende overschotten in de markt lijkt de sector de positieve trend dankzij de sterke uitgangspositie weer op te pakken.⁵ Zoals uit de beschikbare cijfers van het CBS in onderstaande tabel blijkt, steeg het aantal bedrijven dat gespecialiseerd was in fietsen tussen 2015 en 2022 met ruim 13% van 3.080 naar 3.495.⁶

³ Bedrijven in de deelsectoren voor de ontwerp-, ingenieurs- en adviesbureaus en bedrijven uit de infrastructuur en bouw worden in de data van het CBS niet uitgesplitst naar de fietsensector. Desalniettemin zijn Nederlandse bedrijven internationaal toonaangevend op het gebied van het ontwerp en de bouw van de fietsinfrastructuur. Overheden en kennisinstellingen worden niet meegenomen bij de bepaling van de economische indicatoren maar worden in dit rapport wel gezien als onderdeel van de fietsensector.

⁴ GFK (2023), 'Fietsverkoppen 2023'.

⁵ 2024, 'Hoge voorraden storten Stella Fietsen in een crisis,' Supply Chain Magazine; 2024, 'Groothandel AGU meegezogen door malaise in fietsbranche', Financieel Dagblad; 2024; 'Minder omzet uit fietsen voor Pon door 'uitdagende' markt', Financieel Dagblad.

⁶ CBS (2024), Rapportage 2015-2022. [Economische indicatoren fietsensector, 2015-2022 | CBS](#)

Het aantal bedrijven dat zich richt op deelfietsen, leasefietsen en fietsverhuur is met 50% bovengemiddeld snel toegenomen. Datzelfde geldt voor bedrijven die zich richten op de productie van fietsen en onderdelen. Die categorie groeide met 46%.

Tabel Aantal bedrijven in de fietsensector

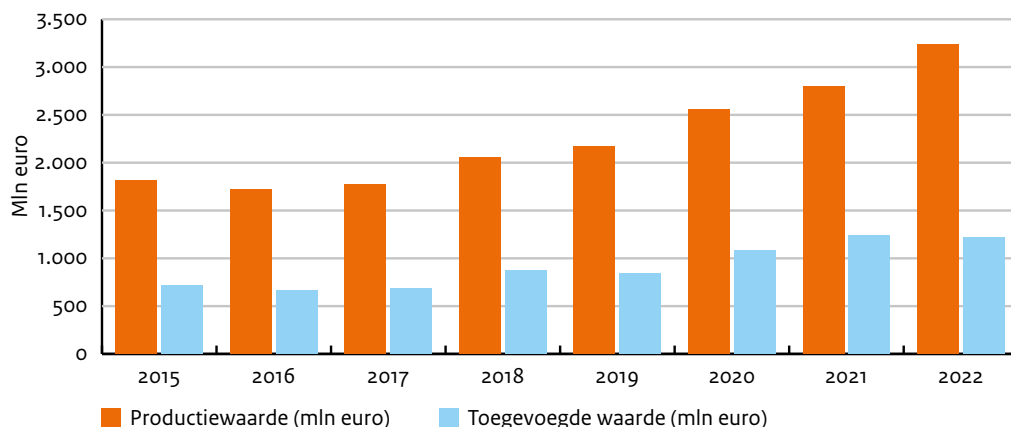
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Productie van fietsen en onderdelen	120	115	135	145	160	160	175	175
Groothandel in fietsen en bromfietsen	425	445	440	445	495	500	525	525
Detailhandel in fietsen en bromfietsen	2.415	2.500	2.520	2.505	2.500	2.550	2.615	2.615
Deelfietsen, leasefietsen en fietsverhuur	120	130	130	140	145	140	160	180
Totaal fietsensector	3.080	3.190	3.225	3.235	3.300	3.350	3.475	3.495

Bron: CBS

Uit de CBS-cijfers in figuur 2 met de economische indicatoren blijkt dat de totale productiewaarde van de fietsensector (exclusief bromfietsen en snorfietsen) steeg met 79% van 1.810 miljoen euro in 2015, tot 3.240 miljoen in 2022. Het grootste deel (51% in 2022) kwam voor rekening van bedrijven die zich richten op de productie van fietsen en onderdelen, 24% voor detailhandel, 22% voor de groothandel en 3% voor deelfietsen, leasefietsen en fietsverhuur. Deze laatste categorie zag de productiewaarde tussen 2015 en 2022 van 10 miljoen naar 90 miljoen euro toenemen.



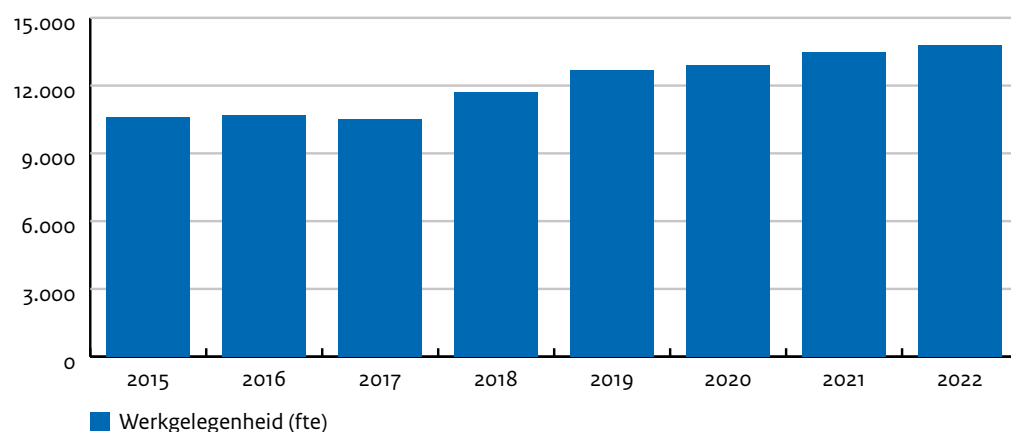
Figuur 2 Ontwikkeling economische indicatoren van de Nederlandse fietsensector tussen 2015 en 2022.



De ontwikkeling van de totale productiewaarde en toegevoegde waarde van de Nederlandse fietsensector in miljoenen euro op basis van cijfers van het CBS

Het groeiend aantal bedrijven en de stijgende productiewaarde zorgden ook voor een toename van de werkgelegenheid binnen de fietsensector (exclusief brom- en snorfietsen). Deze groeide zoals te zien in figuur 3 met circa 30%, van 10.600 naar 13.800 fte. Relatief de grootste toename in werkgelegenheid zien we in de deelsector fietsverhuur, deelfietsen en leasefietsen, met een groei van 200 naar 1.000 fte. In die toename is de allergrootste speler, OV-fiets van de NS, overigens niet meegenomen.⁷ Deze cijfers onderstrepen het belang van deze nieuwe bedrijfsmodellen en de opkomst van nieuwe mogelijkheden om mobiliteit te organiseren voor de Nederlandse economische ontwikkeling.

Figuur 3 Ontwikkeling werkgelegenheid van de Nederlandse fietsensector tussen 2015 en 2022.



De ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Nederlandse fietsensector in fte op basis van cijfers van het CBS.

⁷ Ten opzichte van de vorige editie van dit rapport zijn de leasebedrijven extra toegevoegd in de CBS-dataset. De OV-fiets is daarin niet meegenomen omdat deze in omvang de overige bedrijven ver overstijgt.

Een interessante ontwikkeling in de sector is de trend dat de traditionele grenzen tussen verschillende sectoren binnen de mobiliteitssector vervagen. Autofabrikanten leggen zich toe op fietsen en traditionele fietsenfabrikanten breiden steeds meer uit naar een groot arsenaal binnen het domein van micro-mobiliteit.⁸ Dit duidt op de ontwikkeling van innovatieve mobiliteitsoplossingen die inspelen op de behoeften van een veranderende markt op duurzaamheid.

De groei van de fietsensector in deze jaren kwam deels door COVID-19. In 2023 – een jaar dat buiten de CBS cijfers valt – heeft de sector te maken gekregen met de nasleep van de pandemie. Het aantal nieuw verkochte fietsen liet in 2023 een daling zien met 27% ten opzichte van 2020 (van 1.098.000 naar 804.000). De sector kreeg te maken met hoge inkooprijzen, toeleveringsproblemen in de keten en nu met overschotproblemen.

Opvallend is het grote aandeel van e-bikes, die goed waren voor 56% van de markt en bijna 80% van de totale omzet, wat neerkomt op 1,17 miljard euro. De gemiddelde prijs van een nieuwe fiets steeg in 2023 met 2,4% naar 1.815 euro, met een nog sterkere stijging voor e-bikes naar een gemiddelde prijs van 2.574 euro.



⁸ Dit omvat compacte, efficiënte lichte vervoersmiddelen voor korte afstanden, zoals elektrische scooters, fietsen, e-bikes, skateboards en stepjes, die bijzonder geschikt zijn voor stedelijke omgevingen met verkeerscongestie. Naast deze persoonlijke vervoersmiddelen zijn er ook specifieke vormen van vrachtfietsen, zoals bakfietsen en vrachtfietsen met grote laadplatforms.

De BOVAG benadrukt dat de fietsensector in Nederland – ondanks de problemen – een sterke positie heeft en de trend voorafgaand aan de pandemie weer oppakt en door vervanging, innovatie en duurzaamheidsinitiatieven weer zal groeien. Zo biedt de stijgende populariteit van e-bikes kansen, hoewel de transitie naar deze nieuwe vorm van mobiliteit zowel internationaal als nationaal op de kortere termijn trager verloopt dan verwacht. Volgens een vertegenwoordiger van Pon zijn de meest kansrijke internationale markten voor de relatief hoogwaardige en duurdere producten in het hogere segment in Europa en Amerika.⁹

Voor de toekomst is de implementatie van Europese maatregelen voor duurzaamheid en circulaire productie cruciaal. Deze zullen de sector dwingen om te innoveren en wellicht de productiebasis binnen de EU, met name in landen als Portugal, Litouwen en Bulgarije, te versterken om minder afhankelijk te zijn van niet-Europese toeleveringsketens, zoals die van China.¹⁰

Gerichte financiële en technische programma's voor kleine en middelgrote ondernemingen binnen de fietsensector zijn essentieel om te voldoen aan de aankomende EU-regelgeving en om innovatie te stimuleren. Hierdoor kunnen kleinschalige Nederlandse producenten zich aanpassen aan nieuwe normen en hun marktpositie versterken.¹¹

1.2 De ontwikkeling van de uitvoer door de Nederlandse fietsensector

Ondanks de sterke uitgangspositie is het de vraag in hoeverre de Nederlandse sector zijn kracht internationaal uitbaat in termen van import en export. De beschikbare import- en exportcijfers geven een wisselend en onduidelijk beeld van de internationale positie van Nederland.

Nederland voerde in 2021 circa 3,3 miljoen fietsen in. Dat is bijna driemaal zoveel als de eigen productie van 1,2 miljoen. Deze cijfers lijken te duiden op de inkoop van goedkopere fietsen, terwijl de Nederlandse sector zich specialiseert in de meer geavanceerde en hoogwaardige fietsen. Ook kan het zijn dat een belangrijk deel direct wordt doorgevoerd.



^{9, 10, 11} Interview Gense. [2023-omzet Pon.Bike daalt 5% naar € 2,3 miljard | NieuwsFiets.nu](https://nieuwsfiets.nu/2023-omzet-pon-bike-daalt-5-naar-23-miljard)

Het merendeel van de ingevoerde fietsen kwam van EU-landen, maar ook landen buiten de EU leverden een groot aantal fietsen. Daarentegen ging de uitvoer nagenoeg in zijn geheel naar EU-landen. De markt buiten de EU werd nauwelijks of niet bediend.

Voor de elektrische fietsen geldt eenzelfde beeld. Het merendeel werd ingevoerd van EU-landen. Ook hier ging de uitvoer nagenoeg in zijn geheel naar EU-landen en niet of nauwelijks naar landen buiten de EU.

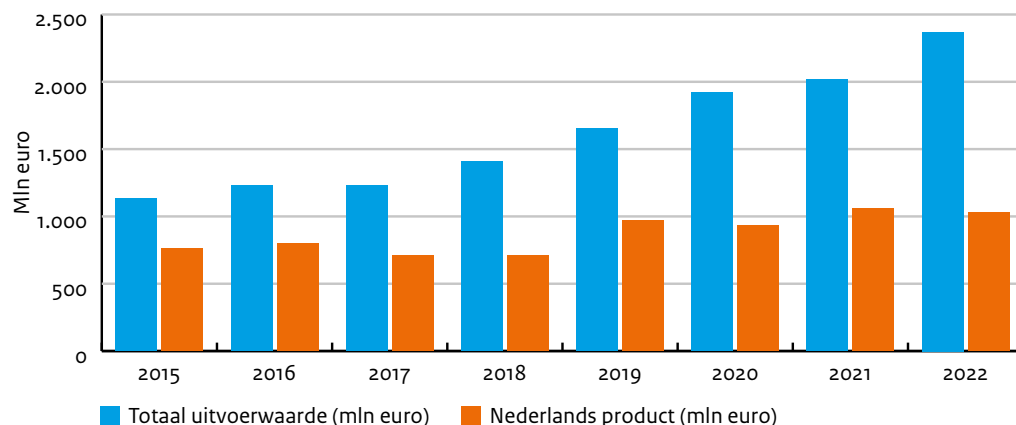
Tabel Invoer en uitvoer van fietsen (2021)

	Totaal Fietsen		Elektrische Fietsen	
	Aantal (x 1.000)	Waarde (x 1.000 euro)	Aantal (x 1.000)	Waarde (x 1.000 euro)
Invoer totaal	3.308	717	876	916
EU	2.313	455	609	621
niet-EU	995	262	267	295
Uitvoer totaal	1.088	793	725	1.090
EU	1.076	790	701	1.056
niet EU	12	3	24	34

Bron: Mobiliteit in cijfers, Tweewielers 2023-2024

De uitvoerwaarde van de fietsensector groeide volgens de cijfers van het CBS tussen 2015 en 2022 aanzienlijk van 1,1 miljard euro tot 2,4 miljard euro, zoals te zien in figuur 4. Opvallend is wel dat een groeiend deel van de uitvoerwaarde wordt bepaald door niet-Nederlandse producten. Vormden in 2015 Nederlandse producten nog 67% van de uitvoerwaarde, in 2022 was dat teruggelopen tot 44%. Het lijkt erop dat Nederland meer een doorvoerland voor fietsen wordt. Tegelijkertijd kan geconcludeerd worden dat nog steeds een behoorlijk deel wordt geproduceerd in Nederland.

Figuur 4 Ontwikkeling uitvoerwaarde van de Nederlandse fietsensector tussen 2015 en 2022.



De ontwikkeling van de uitvoerwaarde van de Nederlandse fietsensector en het aandeel Nederlands product in miljoenen euro's

1.3 Maatschappelijke meerwaarde

Een evaluatie van de internationale positie en het verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector strekt verder dan de gebruikelijke economische thema's zoals productie, werkgelegenheid, import en export. Het fietsen heeft bredere, maatschappelijke meerwaarde. Het vakgebied Bikenomics tracht de economische impact van deze effecten te analyseren door de kosten en baten tegen elkaar af te wegen. In haar invloedrijke boek *Bikenomics: How Bicycling Can Save the Economy* (2011) beargumenteert Elly Blue financiële voordelen van het fietsen, zoals besparingen op de gezondheidszorg, ruimtegebruik, brandstof en reistijd. Sindsdien heeft Decisio deze benadering voor fietsprojecten in Nederland en het buitenland uitgewerkt. Het maakt een inschatting van de kosten en baten, het identificeert en kwantificeert maatschappelijke effecten, en het drukt deze vervolgens in geld uit. De uitkomst is een berekening van de netto-effecten en een analyse van

de gevoeligheid op basis van bepaalde aannames en modellen. Het helpt beleidsmakers bij de onderbouwing van hun besluitvorming van fietsinfrastructuur en -programma's.¹² In het rapport komt een aantal buitenlandse fietsprojecten, waarbij Nederland betrokken is, aan bod. Bij de evaluatie ervan zijn berekeningen van Decisio meegenomen. Meer in het algemeen heeft Decisio de impact van Nederland Fietsland wereldwijd berekend volgens de bikenomics rekenmethode (zie voor een verantwoording daarvan in de bijlage)¹³. Voor 2022 is de geschatte waarde jaarlijks tussen de 1,2 en 3,8 miljard euro. De maatschappelijke winst van fietsen zit in effecten als bereikbaarheid, gezondheid, verkeersveiligheid en klimaat. Met andere woorden, de Nederlandse fietsindustrie levert niet alleen economische, maar ook aanzienlijke maatschappelijke meerwaarde op. Verderop in dit rapport gaan we hier uitgebreider op in.

Concluderend: de fietsindustrie had tijdens de COVID-19 pandemie te maken met explosieve vraag van consumenten naar fietsen. Tegelijkertijd konden toeleveringsbedrijven steeds moeilijker aan de vraag voldoen door strenge maatregelen en gesloten fabrieken in Azië. De fietsindustrie verhoogde de productie tegen hogere inkooprijzen. Nu de vraag zich normaliseert naar pre-pandemische niveaus blijven producenten met onverkochte voorraden zitten. De cijfers van het rapport uit 2020 en de huidige editie 2024 vangen die turbulentie slechts gedeeltelijk.¹⁴ Kijken we voorbij deze uitzonderlijke situatie dan is er sprake van stabilisatie en uiteindelijk – zo is de verwachting – van een gestage lijn van groei.



¹² Interview Campisi.

¹³ Decisio 2024. [Bijlage: Onderzoeksverantwoording maatschappelijke waarde Nederlandse fietsenexport \(rvo.nl\)](#).

¹⁴ Het RVO rapport uit 2022 is gebaseerd op cijfers over de periode 2015-2020. Voor de huidige editie lopen de CBS-cijfers door tot en met 2022, ze dekken niet de turbulente periode tot aan het voorjaar van 2024.

2 Drie unieke Nederlandse fietssystemen

Het fietsen bestaat niet alleen uit de fiets, de producent, de fietswinkel en het fietspad. Het bestaat onder andere ook uit regelgeving (de wet schrijft voor dat een fiets een voor- en achterlicht heeft), beleid (de overheid stimuleert fietsen om redenen van bereikbaarheid en gezondheid), veiligheid (het aantal ongevallen onder ouderen neemt toe door de opkomst van e-bikes), klimaat (e-bikes worden in de stad een alternatief voor de auto en reduceren de CO₂-emissies). Al deze aspecten kunnen niet los van elkaar worden gezien. Fietsen kan daarom als een ecosysteem – een samenhangend geheel van zeer verschillende elementen – worden beschouwd. Het fietsen als een export product moet dan ook op deze wijze benaderd worden. De export van de fiets of de e-bike staat dan niet centraal, maar de export van het fietssysteem als geheel.

Geïnterviewden benadrukken steeds het belang van voortdurende steun niet alleen vanuit maatschappelijke organisaties en de overheid, maar ook vanuit de maakindustrie voor beleidsmaatregelen die fietsgebruik bevorderen, zoals de ontwikkeling van infrastructuur voor deelmobiliteit, de aanleg van fietspaden, veiligheidsmaatregelen, en fietsparkeervoorzieningen.¹⁵ In Nederland zijn drie fietssystemen te onderscheiden die staan weergegeven in figuur 5: (1) Het utilitair fietssysteem, (2) de vrachtfiets als stadslogistiek systeem en (3) het vrijetijd fietssysteem. Elk type systeem heeft zijn eigen specifieke kenmerken en toepassingen, afhankelijk van de behoeften van de gebruiker en de omgeving. Elke gebruik vereist verschillende ontwerpstrategieën. Dat geldt ook voor beleid en maatschappelijke inpassing en uiteindelijk ook voor succesvolle export.

Figuur 5 De drie fietssystemen in Nederland



¹⁵ Interview Bot; Interview Veraart; Interview Gense.

Deze systemen functioneren soms onafhankelijk en soms overlappend, elk met specifiek Nederlandse eigenschappen en eigen uitdagingen en mogelijkheden. Echter, niet alle Nederlanders hebben gelijke toegang tot deze systemen.¹⁶ Er is ook sprake van geografische overlap: utilitair fietsverkeer komt ook voor in landelijke gebied, terwijl recreatief en toeristisch fietsverkeer eveneens in stedelijke gebieden plaatsvindt. Beide worden ondersteund door gemeentelijk en provinciaal beleid.

- Het utilitaire fietssysteem, gericht op dagelijks gebruik in stedelijke omgevingen, faciliteert woon-werkverkeer en boodschappen met voorzieningen zoals fietsrekken en -stallingen.
- Het stedelijk logistieke systeem maakt gebruik van speciaal ontworpen vrachtfietsen en bijbehorende infrastructuur, zoals logistieke hubs, voor efficiënt goederenvervoer binnen steden ten behoeve van ondernemend Nederland.
- Het vrijetijdsvietssysteem in landelijke gebieden, inclusief infrastructuur zoals fietsroutes, pontjes, veerdiensten, horeca en fietsverhuur, bevordert recreatief fietsen en fietstoerisme, wat bijdraagt aan de lokale economie en toerisme uit zowel uit binnen- als het buitenland.

Deze drie systemen zullen we gebruiken om de internationale activiteiten van de fietsensector en overheidsinitiatieven in de volgende hoofdstukken te onderzoeken.

2.1 Het utilitair fietssysteem

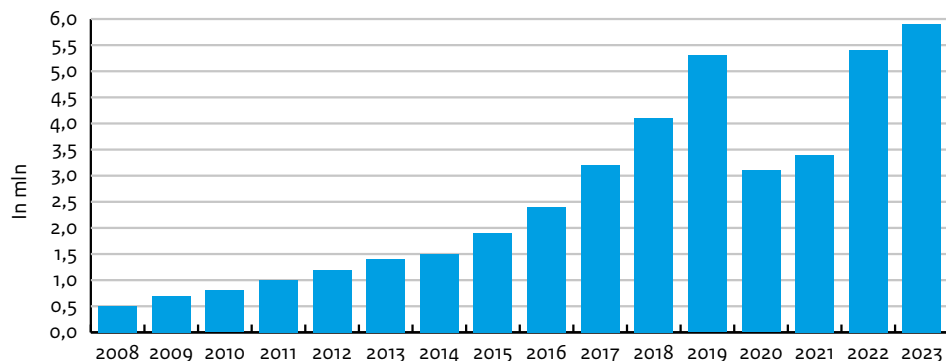
Nederland is vooral vermaard vanwege het utilitair fietsen als duurzame oplossing. Dat is niet verwonderlijk. In Nederland wordt 28% van alle verplaatsingen dagelijks per fiets gedaan. De fiets wordt veel gebruikt voor praktische doeleinden zoals pendelen naar het werk of school en het doen van boodschappen. Dat doen ze met de traditionele trapfiets (70%) of e-bike (30%).¹⁷ Deze fietsen zijn vaak robuust en uitgerust met transportfuncties zoals bagagedragers, fietstassen en manden voor het vervoeren van goederen, naast jas- en kettingbeschermers en hoefijzersloten. De brede acceptatie van het utilitair fietsen wordt ondersteund door een uitstekende fietsinfrastructuur voor dagelijks gebruik.

Eén specifieke Nederlandse innovatie symboliseert dat utilitaire fietsen bij uitstek: De Nederlandse OV-fiets. Deze fiets – een initiatief van de Fietsersbond, overgenomen door Nederlandse Spoorwegen (NS) – is een unieke innovatie binnen het stedelijke mobiliteitssysteem - met name in Randstedelijk Nederland. De populariteit van de OV-fiets groeide snel. Stond de teller in 2008 op 800.000 ritten, in 2018 was dat vervijfvoudigd tot 4,1 miljoen. De COVID-19 pandemie zorgde voor een tijdelijke terugval, daarna zette de groei weer door tot bijna 6 miljoen ritten in 2023. Het publieke deelfietssysteem vormt een essentiële schakel tussen de treinreis en de eindbestemming. Het biedt een soepele deur-tot-deur reiservaring door een naadloze integratie van fiets- en treinvervoer. Dit concept is tot stand gekomen door een samenwerking tussen gebruikers en producenten en symboliseert de potentie binnen de fietsensector om duurzaam reisgedrag te stimuleren en bij te dragen aan duurzame stedelijke mobiliteitsdoelen.¹⁸

^{16, 17} Bek (2021). No Bicycle, No Bus, No Job. The Making of Workers' Mobility in the Netherlands, 1920-1990. Amsterdam, AUP.
[No Bicycle, No Bus, No Job | Amsterdam University Press \(aup.nl\)](#)

¹⁸ Ploeger (2024). 'Het verstandshuwelijk van fiets en trein, Eindhoven, Stichting Historie der Techniek'.
[20240418_Ploeger_hf.pdf \(tue.nl\)](#)

Figuur 6 De ontwikkeling van het aantal ritten met de OV-fiets tussen 2008 en 2023



De groei van het aantal jaarlijks gemaakte ritten met de OV-fiets vanaf de introductie in 2008 tot in 2023 op basis van gegevens van NS Fiets

Dit uitgebreide stedelijke utilitair fietssysteem vormt een grote tegenstelling met een ander deel van Nederland. De bereikbaarheid van landelijk Nederland staat onder druk door een afnemende beschikbaarheid van openbaar vervoer en een toenemende afhankelijkheid van de auto. Deze trend, vaak aangeduid als verschrping van het OV, dwingt bewoners van landelijke gebieden steeds meer om eigen vervoer te gebruiken, wat leidt tot een grotere autoafhankelijkheid. Dit heeft niet alleen gevolgen voor het milieu, maar vergroot ook de sociaaleconomische kloof tussen stad en platteland.

Fietsen en elektrische fietsen zouden een schakel in het landelijk utilitair vervoerssysteem kunnen zijn en de bereikbaarheid verbeteren. E-bikes, met hun grotere actieradius en gemakkelijkere bediening, zijn bijzonder geschikt voor langere afstanden die vaak in landelijke gebieden voorkomen. Bereikbaarheid van landelijk Nederland vereist wel andere overheidsinvesteringen dan in het stedelijk fietsen, bijvoorbeeld het aanleggen van doorfietsroutes.¹⁹

De OV-fiets

De OV-fiets van de Nederlandse Spoorwegen heeft een netwerk van 21.700 fietsen over bijna 300 locaties. Dat zorgt voor een naadloze overgang van en naar het openbaar vervoer. Beleidsmakers waarderen hoe het systeem niet alleen het gebruik van het openbaar vervoer heeft gestimuleerd. Het dient ook als katalysator voor duurzame mobiliteit. De gestage groei in het gebruik van de OV-fiets tot 2019, ondanks een tijdelijke daling tijdens de pandemie, benadrukt de populariteit en het succes van dit systeem. Innovaties van de NS, zoals de introductie van slimme sloten die met een OV-chipkaart geopend kunnen worden en het experimenteren met elektrische OV-fietsen, ondersteunen de toewijding om dit systeem te verbeteren en uit te breiden. *De Volkskrant* noemde het fiets-trein-fietsstelsel van de forenzen het blauw-gele wonder en symbool van de unieke fiets-infrastructuur van stedelijk Nederland.²⁰

¹⁹ Interview Bot. Zie ook Programma deelmobiliteit I&W; fietsen is nog niet goed belegd. [Brief regering; Stand van zaken Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit en reactie op toezeggingen deelauto - Mobiliteitsbeleid - Parlementaire monitor](#)

²⁰ Schoorl (2023). 'Het geel-blaauwe wonder'. [Volkskrant](#)

2.2 Vrachtfietsen als stadslogistiek systeem

In Nederland, maar ook wereldwijd, zoeken beleidsmakers naar oplossingen om hun steden leefbaar te houden door vergaande maatregelen die het autogebruik ontmoedigen. In antwoord daarop experimenteren ondernemers met verschillende vormen van micromobiliteit voor vrachtvervoer. In Nederland hebben hoogwaardige, innovatieve vrachtfietsen een enorme vlucht genomen in de stadslogistiek. Het rapport 'Kansen voor vrachtfietsen in stadslogistiek' uit 2024 van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland belicht de toenemende rol van vrachtfietsen in de stadslogistiek, gedreven door de ontwikkeling van de elektrische fiets.²¹ Transport en Logistiek Nederland schat dat begin 2022 ruim 3.500 vrachtfietsen actief waren met een verwachte groei tot zo'n 10.000 in 2025.

In Nederland en internationaal winnen vrachtfietsen aan populariteit voor post- en koeriersdiensten, het bezorgen van maaltijden, het doen van klussen en het afleveren van goederen. Met de verbeteringen van de elektrische trapondersteuning zijn vrachtfietsen nu in staat grotere afstanden af te leggen en zwaardere lasten te vervoeren. Het draagt bij aan hun aantrekkelijkheid voor zowel privégebruik als logistieke doeleinden.

De Nederlandse maakindustrie speelt een leidende rol in de productie van deze hoogwaardige voertuigen, waaronder fabrikanten als Urban Arrow, Fulpra en Bakfiets.nl. De vraag naar vrachtfietsen groeit door toenemende stadsdrukke en de focus op duurzame logistiek. Technische verbeteringen en samenwerking tussen fabrikanten en gebruikers spelen een cruciale rol in de evolutie van vrachtfietsen, die nu beschouwd worden als een essentieel onderdeel van lichte elektrische voertuigen (LEV) in de stedelijke mobiliteit.

Het gebruik van vrachtfietsen biedt diverse voordelen zoals optimalisatie van het logistieke proces, kostenbesparingen, duurzaamheid en een grotere pool van potentiële medewerkers. Vrachtfietsen zijn bijzonder relevant voor fietskoeriers, pakketbezorgers (zoals DHL en PostNL), retailers (zoals Bol.com en Coolblue) en service-bedrijven (zoals loodgieters en schilders).



²¹ RVO (2024) 'Kansen voor vrachtfietsen in stadslogistiek.' [Kansen voor vrachtfietsen in stadslogistiek | LT128 \(rvo.nl\)](#)

In de afgelopen jaren is er veel ervaring opgedaan. De efficiëntie en flexibiliteit in de laatste kilometer is verbeterd. Regelmatig onderhoud blijkt noodzakelijk. Gedragsverandering en training van personeel zijn van belang. Het inrichten van hubs wordt gezien als een essentieel onderdeel van het logistieke proces. Voor retailers is het optimaliseren van het vrachtfietssysteem voorwaarde voor lokale leveringen met de vrachtfiets. Ze zien het ook als effectief marketinginstrument.

De vrachtfiets

Steeds drukkere stadscentra en de invoering van milieuzones en zero-emissiezones motiveren ondernemers om over te stappen naar vrachtfietsen. Naast flexibiliteit en bedrijfseconomische voordelen speelt duurzaamheid een rol en de wens om bij te dragen aan een prettiger stadsbeeld. Verdere ontwikkeling van vrachtfietsen door de industrie, gericht op betrouwbaarheid, lagere onderhoudskosten en nieuwe leaseconcepten, zal de aantrekkelijkheid voor ondernemers vergroten.

Gemeenten kunnen deze potentie ondersteunen door aangepaste stimuleringsmaatregelen, regelgeving en faciliteiten. Het behoud van de huidige voordelen is essentieel voor ondernemers, terwijl eventuele nieuwe regelgeving, zoals een rijbewijsplicht voor vrachtfietsen, de aantrekkelijkheid negatief kan beïnvloeden. Een positiever imago van de vrachtfiets, ondersteund door goede ervaringen, communicatie en handhaving van verkeersregels, is nodig om brede acceptatie en groei in het gebruik te bevorderen.

2.3 Het vrijetijdsfietssysteem

Internationaal staat Nederland vooral op de kaart voor het stedelijk, utilitair fietsen voor persoonlijk vervoer, met name het fietsforensen. Buitenlandse beleidsmakers zien het als beleidsinstrument voor leefbare steden. Op de export daarvan concentreert de Nederlandse adviessector zich. Nederland heeft daarnaast nog een ander, deels uniek fietssysteem: het vrijetijdsfietssysteem. Daarin speelt juist landelijk Nederland een hoofdrol.



Recreatieve en sportfietsen, zoals racefietsen en mountainbikes zijn ontworpen voor snelheid, efficiëntie en prestatie op diverse terreinen. Het recreatief fietsen speelt zich vooral in het landelijk gebied af en gaat terug op een lange geschiedenis, denk aan de interlokale fietspaden en beroemde ANWB paddenstoelen.²² Het is de afgelopen decennia sterk bevorderd door een infrastructuur van fietsvriendelijke voorzieningen en Nederlandse fietsroutes (denk aan het fietsknooppuntennetwerk en gespecialiseerdere bedrijven actief op het gebied van Routing).²³ De ontwikkeling van dit fietssysteem heeft het imago van Nederland als fietsland sterk verbeterd. Bij buitenlandse toeristen staat 'Nederland, fietsland' op de derde plaats op de ranglijst om voor ons land te kiezen. De onderzoeken onderstrepen het belang van recreatief fietsen voor zowel de toeristische sector als de lokale economieën.²⁴ In het stimuleren van landelijk Nederland als fietsland neemt het Nederlands Bureau voor Toerisme (niet de industrie) het voortouw.²⁵ De Stichting Landelijk Fietsplatform – het onafhankelijke coördinatiepunt voor het recreatieve fietsen in Nederland – fungeert als landelijk kenniscentrum en is verantwoordelijk voor de landelijke fietsroutestructuur (LF-net). In de stichting zijn vertegenwoordigd: ANWB, Fietzersbond, Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU), RAI (afdeling fietsen) en de provincies (IPO). Zij werken samen met het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC), VVV Nederland, RECRON en Koninklijk Horeca Nederland.

Recreatief fietsen draagt bij aan vitaal landelijk gebied

Hier ligt een kans voor landelijk Nederland. Het recreatief fietsen en het fietstoerisme zijn van economisch belang. Dat geldt voor Nederland als geheel, maar zeker ook voor de lokale economieën in toeristische regio's in landelijke gebieden. Landelijk Nederland staat voor aanzienlijke uitdagingen op het gebied van landbouw en de-industrialisatie. Deze combinatie van uitdagingen vergt zowel innovatieve agrarische oplossingen als nieuwe economische ontwikkelingsstrategieën om de vitaliteit van het platteland te waarborgen en een evenwichtige relatie met het stedelijke gebied te behouden.²⁶

Nederlandse fietssystemen als internationaal merk

Samengevat vormen de drie besproken fietssystemen de basis van het unieke Nederlandse fietsecosysteem. Daarnaast huisvest Nederland grote fietsfabrikanten zoals Pon en Accell, wat de industriële capaciteit en innovatiekracht benadrukt. Er is een rijke variatie aan kleine en middelgrote bedrijven die een sterke focus leggen op duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen, gedreven door nieuwe stedelijke regelgeving. Dit komt tot uiting in de ontwikkeling van elektrisch gedreven fietsvrachtovervoer voor stadslogistiek, passend binnen de wereldwijde trend naar milieuvriendelijke vervoersoplossingen. De vraag is of het mogelijk is deze maakindustrie en de fietssystemen ook internationaal uit te baten.

De vorige editie benadrukte de behoefte aan een sterke internationale merkidentiteit, bijvoorbeeld door het aanstellen van een 'fietsgezag'. Deze gezag zou, vergelijkbaar met de 'watergezag', kunnen fungeren als aanspreekpunt en ambassadeur voor de Nederlandse fietsensector wereldwijd. In het volgende hoofdstuk gaan we hier nader op in.

²² Dekker, Cycling Pathways; <https://www.aup.nl/en/book/9789463728478/cycling-pathways> Interview Veraart.

²³ <https://www.nederlandfietsland.nl/lf-routes/>; Bijvoorbeeld sinds 1998 is [Folkersma Routing en Sign](#) actief.

²⁴ Interview Bot. 'Recreatief Fietsen in Nederland 2021'; 'Onderzoek Knooppuntroutes 2022'; 'Continu Vrijtijdsonderzoek (CVTO) 2018' en 'Mobiliteit Nederlandse Bevolking (MON) (2021)'. De onderzoeken geven niet aan de keuze voor fietsen in Nederlandse stedelijke omgeving toeristen ook motiveert. Zie ook ECF (2018). 'Benefits of cycling'.

²⁵ Ter vergelijking: in de Verenigde Staten, waar de industrie de markt moet veroveren, investeert via bijvoorbeeld People4Bikes verhoudingsgewijs meer.

²⁶ Interview Veraart.

3 Export van innovatieve concepten

Het Nederlandse fietsecosysteem is niet één op één te exporteren. Daarvoor zijn context en karakteristieken van het ecosysteem te specifiek. Wat wel te exporteren valt, zijn onderdelen van het systeem én de export van het concept ‘fietsecosysteem’. We hebben reeds aandacht besteed aan de export van de fiets en de e-bikes, de economische wijze om naar export te kijken. In dit hoofdstuk belichten we de export van een drietal innovatieve concepten uit het fietsecosysteem, die ingaan op het bevorderen van fietsgebruik in plaats van fietsbezit. Deze voorbeelden geven een beeld van de innovatieve ontwikkelingen in de sector maar pretenderen geenszins een volledig beeld te geven van innovaties in de fietsensector. In het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 4) ligt de nadruk op de overdracht van kennis van het Nederlandse fietsen. Hoofdstuk 5 focust op het concept van het ‘fietsecosysteem’.

3.1 De Swapfiets

Swapfiets is een van oorsprong Nederlandse onderneming die de ‘Swapfiets’ als concept heeft ontwikkeld en in de Europese markt gezet. Zij biedt fietsleasing aan voor meer dan 280.000 leden in Nederland, Duitsland, België, Denemarken, Frankrijk, Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Bij Swapfiets kunnen abonnees kiezen voor verschillende modellen fietsen en e-bikes. Als een fiets defect is of een reparatie nodig heeft, dan is deze direct om te ruilen voor een vervangende fiets en wordt de defecte fiets gerepareerd en weer in de roulatie gebracht. Swapfiets is opgericht in 2014 en is nu onderdeel van de Nederlandse onderneming Pon. Swapfiets streeft naar meer leefbare Europese steden door fietsen toegankelijker te maken met als doel een omgeving te creëren die schoon, veilig en sociaal is. Daarnaast heeft Swapfiets als doelstelling om naar een 100% circulaire productlijn te groeien en wil het in 2025 klimaatneutraal zijn²⁷. Het economisch adviesbureau Decisio heeft op basis van bike-economische modellen en waarderingskengetallen van de maatschappelijk kosten en baten analyse Fiets²⁸ getracht de maatschappelijke winst (in euro's) van het internationale gebruik van de Swapfiets te berekenen. Daarbij heeft het onder andere meegenomen: het aantal ‘Swapfietsers’, de toename van het fietsen door de gebruikers, de daarmee gepaard gaande toename van gezondheid, het verminderd autogebruik, het verminderd gebruik van het openbaar vervoer en de afname van de CO₂-uitstoot. Decisio schat de jaarlijkse, minimale maatschappelijke winst op 3,5 miljoen euro. Dat kan oplopen tot jaarlijks ruim 25 miljoen.

Swapfiets, meer dan het leasen van fietsen

Swapfiets kenmerkt zich als onderneming door een grote maatschappelijke betrokkenheid. In 2022 trad Swapfiets officieel toe tot de B Corp gemeenschap, die bedrijven erkent die niet alleen winst nastreven, maar ook een positieve impact op de samenleving en milieu willen hebben. Swapfiets ondersteunt maatschappelijke initiatieven door bijvoorbeeld fietsen te doneren aan studenten in Senegal en Oekraïense vluchtelingen. Verder versterkt het bedrijf haar betrokkenheid bij de fietsgemeenschap door deel te nemen aan diverse initiatieven, zoals het aansluiten bij Fiets-ambassadeurs, een overheidsprogramma dat mensen in Nederland stimuleert om met de fiets naar werk te gaan. Ze hebben tevens de ‘Club of Circular Entrepreneurs’ opgericht en zijn hieraan verbonden, en participeren in de Cycling Industries Europe (CIE) top in Brussel om hun steun voor de fietsindustrie te benadrukken. Momenteel focust Swapfiets zich vooral op groei binnen de steden waarin ze al actief is, en minder op het uitbreiden naar nieuwe steden.

²⁷ Swapfiets (2022). ‘[Sustainability Report Swapfiets](#)’.

²⁸ Decisio (2023). [Rapportage Actualisatie MKBA Fiets](#) | [Rapport](#) | [Rijksoverheid.nl](#)

3.2 Lease a Bike

Lease a Bike biedt fietsleasing aan voor ongeveer 65.000 bedrijven en hun werknemers in Nederland, Duitsland, België, Oostenrijk, Zweden en de VS. Dit bedrijf vormt het grootste fietsleaselabel binnen Pon. Lease a Bike heeft als doel om het leasen van fietsen voor werknemers en bedrijven zo gemakkelijk en toegankelijk mogelijk te maken, met de ambitie om heel werkend Europa op de fiets te krijgen. Bedrijven kiezen voor het aanbieden van fietslease vanwege doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, het stimuleren van de gezondheid van medewerkers en het behouden en aantrekken van personeel. Via het platform van Lease a Bike kunnen werknemers van die bedrijven de gewenste fiets en bijbehorende diensten selecteren, waarbij de werkgever de leasekosten met het brutosalaris kan verrekenen. In verschillende landen zorgen fiscale voordelen en regelingen ervoor dat het leasen van een fiets financieel interessanter is voor een werknemer dan een privé aankoop.

Uit marktonderzoek van Lease a Bike onder ruim 4.500 Nederlandse gebruikers blijkt dat de leasefiets gemiddeld ongeveer twee tot drie keer per week een ander vervoermiddel vervangt, met name voor woon-werk verkeer. Voor ongeveer 75% van deze gevallen is dat de auto en 8% het openbaar vervoer. Leasefietsers kiezen ook relatief vaak voor een e-bike, gemiddeld 79% ten opzichte van ongeveer de helft van de fietsers in de onderzochte landen. Het bureau Decisio schat de maatschappelijke baten van Lease a Bike op 70 miljoen euro in 2023.

Lease a Bike: het brede assortiment

Lease a Bike biedt een uitgebreid assortiment fietsen aan via aangesloten fietswinkels, gericht op het aanspreken van een divers publiek. Klanten kunnen kiezen uit diverse types en merken beschikbaar bij deze winkels. De aangesloten winkels dragen ook zorg voor levering, service en onderhoud, en eerste hulp bij schade of diefstal van de leasefietsen. Het succes en de groei van Lease a Bike in nieuwe markten hangt sterk af van de lokale fiscale wetgeving. Hoewel er momenteel geen specifieke landen zijn aangewezen voor toekomstige activiteiten, is het doel van Lease a Bike om te groeien in elk land waar kansen liggen, rekening houdend met de fiscale wetgeving aldaar.



3.3 OV-fiets en YouBike

Internationaal is er grote belangstelling voor de fiets-trein-fiets combinatie van de Nederlandse Spoorwegen (zie ook hoofdstuk 2). De NS heeft echter geen plannen om het systeem internationaal uit te rollen.²⁹ Het bedrijf focust zich op het delen van kennis over deelfietsen en fiets parkeren door bij te dragen aan internationale onderzoeken en het ontvangen van delegaties. Toch laat het succesvolle Taiwanese YouBike - opgezet door fietsproducent Giant en de overheid, en geïnspireerd door de Nederlandse OV-fiets en het Franse voorbeeld Vélolib - zien dat export van dit succesvolle model mogelijk is, mits het juist ingebed wordt in de lokale context.

YouBike, gestart in 2009, maakte drie ontwikkelingsfasen door: technologieoverdracht, her-assemblage en marktcreatie. Na een pilot groeide het deelfietsstelsel in 2015 uit tot een netwerk van 196 verhuurstations en meer dan 6.000 fietsen. YouBike explodeerde tot meer dan 40 miljoen ritten, waarbij fietsen dagelijks tot wel 12 keer werden gebruikt. Na aanvankelijke financiële verliezen in de eerste drie operationele jaren ontwikkelde YouBike zich tot een winstgevend model in Taipei. De samenwerking met Giant, een vooraanstaande Taiwanese fietsfabrikant, was cruciaal voor het aanpassen van de technologie aan de lokale behoeften. Giant speelde ook een sleutelrol in het creëren van een nieuwe markt voor zowel professionele als amateurfietsers. De OV-fiets dient als een voorbeeld van Nederlandse innovatie in duurzame mobiliteitsoplossingen in eigen land. Het op de OV-fiets geënte YouBike-systeem in Taiwan laat zien dat export van concepten en deelsystemen wel degelijk potentie heeft.³⁰



²⁹ RVO (2022) '[Rapport Internationaal verdienpotentieel Nederlandse fietsensector](#)'.

³⁰ L. Tjaiying (2023). 'Technology Practice in Everyday Life'.

4 Export van Nederlandse kennis

Een ander exportproduct van de Nederlandse fietsensector is kennis. Kennisoverdracht zit al in de hiervoor genoemde voorbeelden. Een voorbeeld dat expliciet betrekking heeft op kennisoverdracht, was het CIVITAS Handshakeproject. Dit project – door de Europese Unie ondersteund tussen 2019 en 2022 – stimuleerde diverse fietsprojecten in Europese steden met kennisoverdracht, beleidsondersteuning, praktische workshops en gestandaardiseerde (evaluatie)methodieken. Het Nederlandse aandeel in de totstandkoming van deze fietsprojecten is aanzienlijk geweest.

4.1 CIVITAS Handshake project

Doel van het CIVITAS Handshake project was het bevorderen van fietsen binnen EU-steden door het oprichten van een platform voor samenwerking en kennisoverdracht. Het project faciliteerde de implementatie van meer dan 60 projecten op lokaal niveau, inclusief herontwerp van straten, fietsparkeeroplossingen, communicatie- en bewustwordingscampagnes, en bestuursregelingen.

Een aantal speerpunten uit het Handshake project;

- Amsterdam bood samen met Kopenhagen en München tools, expertise, richtlijnen en voorbeelden aan voor alle Handshake steden. Dit was geïnspireerd op Nederlandse best practices. Bovendien was Amsterdam de gastheer van meerdere workshops en studiebezoeken.
- Amsterdam was mentor van Turijn, Rome, Bordeaux Métropole en Dublin. Specifiek voor deze steden bood de gemeente directe technische ondersteuning en inspiratie tijdens verschillende online sessies.
- Andere Nederlandse partners speelden een belangrijke rol in het exporteren van Nederlandse best practices. Zo werkte Decisio mee aan het ontwikkelen van een gestandaardiseerde evaluatiemethodologie 'Bikenomics' voor het beoordelen van de impact van het project zowel voor als na de uitvoering, en het ondersteunen van steden in het definiëren van kosteneffectieve oplossingen. Tijdens workshops werden ook andere belangrijke externe partners betrokken, waaronder CROW en de Dutch Cycling Embassy.

Decisio berekende dat het Handshake project resulteerde in een toename van 28% van het fietsgebruik over alle gemonitorde locaties en een afname van 18% van de door personenauto's afgelegde kilometers. De algehele maatschappelijke baten van het project, voor en na de interventie en inclusief een beschouwingsperiode tot 30 jaar, is berekend op 173 miljoen euro in totaal. Daartegenover staat 44,8 miljoen euro aan investeringen door de steden.³¹

³¹ Decisio 2024. [Bijlage: Onderzoeksverantwoording maatschappelijke waarde Nederlandse fietsenexport \(rvo.nl\)](#)

De Nederlandse impact op het CIVITAS Handshake project

Amsterdam was fietsmentor van Turijn, Rome, Bordeaux en Dublin in het CIVITAS Handshake project. De Nederlandse impact op het beleid van de vier steden was aanzienlijk. De steden hadden een overheersende autocultuur, een beperkte bestaande fietsinfrastructuur en een compacte stadsinrichting die gekenmerkt werd door korte autoritten en frequente verkeersopstoppen. Het vertalen van de Nederlandse CROW-ontwerpprincipes naar de lokale context speelden een cruciale rol. Dit bleek succesvol voor het realiseren van soepele fietsstromen en het verhogen van de verkeersveiligheid,

Zo gaf een ambtenaar in Rome aan: 'De Nederlandse ontwerppraktijken uit het CROW Handboek voor Fietsverkeer waren cruciaal voor een effectief ontwerp, waarbij geavanceerde inzichten en richtlijnen werden toegepast om te verzekeren dat de nieuwe fietsinfrastructuur niet alleen veilig, maar ook toegankelijk en gebruiksvriendelijk is'. Een collega in Turijn verklaarde: 'Dankzij Handshake heb ik ingezien dat het niet slechts om de aanleg van fietspaden draait, maar om het omarmen van een geheel nieuwe visie op stedelijke inrichting.' Terwijl een ambtenaar uit de regio Piemonte opmerkte: 'De problemen die wij vandaag de dag in Italië hebben, zijn dezelfde die Amsterdam in het verleden heeft aangepakt (en opgelost) en dit is zeker een mooie inspiratie. Bovendien, als we doorgaan met het ontwerpen van een stad voor auto's, zullen er altijd alleen maar auto's in de stad zijn'.

Volgens Decisio zou zonder de Nederlandse kennisoverdracht de effectiviteit van het Handshake project lager zijn geweest. Nederlandse praktijken staan bekend om hun nadruk op gebruikerservaring (denk aan ontwerpprincipes als samenhang, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid). Door Amsterdam en de deelname van Nederlandse experts werden deze geïntegreerd in de ontwerpen. De toegevoegde maatschappelijke waarde van de Nederlandse ondersteuning wordt door het bureau geschat op ongeveer 54 miljoen euro (over 30 jaar in contante waarden). Dit betekent een jaarlijks effect van gemiddeld ongeveer 2,5 miljoen euro.



4.2 Fietsconsultancy

De export van Nederlandse fietskennis is een bloeiende industrie. Diverse vooraanstaande ingenieurs- en adviesbureaus zijn actief, van gevestigde namen zoals APPM, Arcadis, Goudappel, Mobycon, RoyalHaskoning-DHV, en Witteveen+Bos tot gespecialiseerde fietsadviesbureaus zoals Bycs en Stipo. De Dutch Cycling Embassy (DCE) vervult een stimulerende rol in deze sector. In de afgelopen periode was de DCE actief in onder andere Ierland, Duitsland en de Verenigde Staten.³²

De Dutch Cycling Embassy (DCE) functioneert als bemiddelaar tussen de wereldwijde vraag naar Nederlandse fietsexpertise en de Nederlandse aanbieders daarvan. Dit publiek-private netwerk, dat zich richt op duurzame en fietsvriendelijke mobiliteit, vertegenwoordigt Nederlandse fietskennis en -ervaring op internationaal niveau. De expertise komt van zowel private bedrijven, ngo's en onderzoeksinstituten, als overheidsorganen op nationaal en lokaal niveau. DCE beantwoordt vragen en verzoeken over Nederlandse fietsstandaarden en verwelkomt delegaties uit de hele wereld. Of het nu gaat om onderzoek, planning, beleid, productontwikkeling, productie, constructie of bouw, DCE verbindt belanghebbenden met de best mogelijke partners om hun doelen te realiseren.

De Nederlandse expertise helpt effectief lokale misvattingen over fietsen te ontkrachten, zoals de veronderstelling dat vlak terrein noodzakelijk is, en onderstreept de universele behoefte aan veilige en toegankelijke fietsinfrastructuur. De overdracht vindt veelal plaats via workshops. Daarin worden Nederlandse ontwerpprincipes aan lokale omstandigheden aangepast. Deze workshops zijn niet alleen gericht op het demonstreren van veilige infrastructuur; ze creëren bewustzijn voor de noodzaak van een fietsinfrastructuur. De dialoog met een breed scala aan belanghebbenden, waaronder gekozen vertegenwoordigers, activisten en stadsfunctionarissen, wordt aangegaan. Bovendien benadrukken deze interacties de lange-termijn voordelen van fietsinfrastructuur, zoals verbeteringen in stedelijke ontwikkeling, volksgezondheid en milieu.



³² www.dutchcycling.nl

Betrokkenen wijzen ook op uitdagingen.³³ De workshops, die vaak drie dagen duren, werken enthousiasmerend als stip op de horizon, maar beperken de diepgang. Door de relatief korte duur, beperkte follow-up, en het nog ontbreken van een volgsysteem is het moeilijk de effecten te meten.

In sommige gevallen bestaat er een mismatch tussen de Nederlandse benadering en buitenlandse opvattingen en praktijken. In landen als de Verenigde Staten en Dubai wordt fietsen vaak als een niche- of recreatieve activiteit beschouwd. In Nederland daarentegen is het een integraal onderdeel van het dagelijks bestaan. Deze verschillen hebben invloed op de export van het Nederlandse utilitaire fietsen en Nederlandse infrastructuuroplossingen.

Bovendien hebben de Nederlandse ingenieurs- en adviesbureaus niet langer het monopolie. Naast de Denen melden zich nu ook Britse en Vlaamse deskundigen op de markt. Ze hebben zich de Nederlandse fietsinzichten zodanig eigen gemaakt en aangepast dat het inkopen van Nederlandse expertise niet langer als vanzelfsprekend wordt beschouwd. Dit vereist dat Nederlandse bedrijven harder moeten werken om opdrachten binnen te halen. De wet van de remmende voorsprong wordt hier zichtbaar.³⁴

De Nederlandse fiets in Dubai

Naast Europa en de Verenigde Staten biedt de groeiende middenklasse van Kaapstad tot Lagos, en van Dubai tot Djakarta een nieuwe markt voor fietsen als lifestyle. Neem bijvoorbeeld fietsdealer AdamBike in Dubai, die zich specialiseert in de import en verkoop van typisch Nederlandse stadsfietsen en grote potentie ziet voor deze fietsen in het hogere segment. De markt in Dubai, voornamelijk bestaande uit expats en lokale lifestyle-gerichte klanten, vereist wel dat Nederlandse fietsen aanzienlijke aanpassingen ondergaan om zowel culturele als praktische aspecten te accommoderen. Zo is een kleinere maatvoering noodzakelijk (26-inch in plaats van 28-inch wielen), en zijn toevoegingen zoals versnellingen en een combinatie van hand- en terugtrapremmen essentieel. Het is ook belangrijk om te focussen op onderhoudsarme materialen vanwege het vochtige klimaat van Dubai, dat risico's voor roest en zand in bewegende delen door zandstormen met zich meebrengt, en omdat er een gebrek is aan een doe-het-zelfreparatiecultuur. Voor recreatief gebruik en om aan lifestyle-eisen te voldoen, moet de Nederlandse fiets ook esthetische aanpassingen ondergaan, zoals het toevoegen van rieten manden, terwijl bagagedragers, bellen en sloten overbodig zijn omdat de fietsen alleen voor een dagtocht langs de boulevard worden gebruikt en binnenshuis worden gestald.

Deze aanpassingen benadrukken dat succes in de luxemarkt in Dubai vereist dat Nederlandse fietsen op productniveau niet alleen praktisch zijn, maar ook voldoen aan de lifestyle en esthetische verwachtingen van de consument. Dit alles staat los van de uitdagingen gerelateerd aan het ontbreken van een breed gedragen fietscultuur, -beleid en -infrastructuur in Dubai.³⁵

³³ Interview Petzer; Interview Krizek.

³⁴ Interview Van der Wijk; Interview Bot.

³⁵ Interview Ebbenhout.

De Nederlandse fietscultuur is meer dan de optelsom van stedelijke, landelijke of goederenfietsystemen of mobiliteitsoplossingen. Het is eerder een ecosysteem. Nederland heeft een uniek fietsecosysteem ontwikkeld, dat bestaat uit een mix van grote spelers en innovatieve startups. Dit ecosysteem biedt een breed scala aan oplossingen die verder gaan dan alleen fietsproductie. Het omvat stedenbouw, infrastructuurontwikkeling, en het aanbieden van kennis en innovatieve concepten die de fiets integreren in bredere maatschappelijke en mobiliteitsprojecten. De vraag is of en hoe dit ecosysteem kan worden geëxporteerd. Wat zijn de kansen en de uitdagingen.



5 Export van het fietsecosysteem

Het is mogelijk om onderdelen van het Nederlandse fietsecosysteem te exporteren. In Nederland gefabriceerde fietsen en e-bikes vinden hun afzet in Europese landen. Concepten zoals de Swapfiets zien we onder andere terug in Frankrijk en Spanje. Amsterdam deelt de ervaringen met zijn fietsbeleid met onder andere Rome en Bordeaux. Fietsconsultants verspreiden basiskennis van de Nederlandse fietsinfrastructuur. Veelal ligt de focus op het gebruik van de utilitaire fiets.

Wat niet te exporteren is, is het Nederlandse fietsecosysteem als geheel. Daarvoor is de Nederlandse context te specifiek en heeft het ecosysteem zijn specifieke karakteristieken. Wat wel te exporteren is, is het concept 'fietsecosysteem' als wijze van onderzoeken, analyseren en evalueren van het fenomeen fietsen. De vraag is dan: met welke aspecten moeten buitenlandse beleidsmakers en andere betrokkenen rekening houden, indien men aan de gang gaat met de benadering vanuit het fietsecosysteem? Op welke factoren moeten zij letten? Wat valt er van de Nederlandse geschiedenis te leren?

De wijze waarop het fietsen als maatschappelijk fenomeen benaderd moet worden, komt aan de orde bij het initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor een wereldwijde capaciteitsopbouw in actieve mobiliteit.

De systeembenadering van maatschappelijke fenomenen is een erkende expertise van diverse Nederlandse universiteiten. Enkele universiteiten zijn gespecialiseerd in het toepassen van de systeembenadering op het fietsen. Zij hebben een aantal hoofdfactoren geïdentificeerd die cruciaal zijn voor het analyseren en creëren van een fietsecosysteem.

Het onderzoek naar het verdienpotentieel van de Nederlandse fietssector uit 2022 benadrukte al hoe Nederland de positie als fietsland kan versterken en commercialiseren door samenwerking tussen het bedrijfsleven, de overheid en kennisinstellingen. Zo kan het internationale verdienvermogen optimaal benut blijven.³⁶ Eind 2023 is, mede als gevolg van deze aanbeveling, vanuit het programma ICEP (International Clean Energy Partnership) een exportgroep ingesteld voor de fietsensector. In deze groep worden relevante ontwikkelingen gedeeld en wordt input gegeven voor afstemming van exportwensen en internationale activiteiten. Lokale overheden in het buitenland en Nederlandse diplomatieke netwerken, zoals ambassades en Netherlands Business Support Offices (NBSO's), hadden toen, en nu nog steeds, een sterke behoefte aan meer samenwerking binnen de sector om gezamenlijk internationaal op te treden. Dit kan bijvoorbeeld door gezamenlijk aan aanbestedingen deel te nemen of samen op beurzen te verschijnen.

Internationale handelsbevordering voor de fiets via ICEP

Nederland heeft een goede naam binnen de internationale duurzame energiesector. Elke sector kenmerkt zich door een grote diversiteit aan bedrijven, van grote marktspelers en mkb'ers tot start-ups. Met het [International Clean Energy Partnership \(ICEP\)](#) programma, helpt de overheid Nederlandse ondernemers uit de duurzame energiesector met internationaal zakendoen. ICEP organiseert activiteiten zoals handelsmissies en andere evenementen om de sector te presenteren. Het programma bestaat uit verschillende onderwerpen, waaronder Duurzame Mobiliteit Internationaal. Een van de aandachtsgebieden binnen Duurzame Mobiliteit is de fietsensector, waarbij met name gefocust wordt op fietsinfrastructuur en de productie van e-bikes en vrachtfietsen.

RVO voert ICEP uit namens het Ministerie van Buitenlandse Zaken. De activiteiten voor de fietsensector worden door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gefinancierd.

³⁶ RVO (2022). 'Internationaal verdienpotentieel Nederlandse fietsensector'.

Eerder werd gewezen op het belang van een gezamenlijke internationale positionering en visie. Dat zou kunnen gebeuren door het aanstellen van een zogenaamde ‘fietsgezant’, vergelijkbaar met de benadering van de Nederlandse watersector op internationaal niveau. Deze fietsgezant zou als aanspreekpunt en ambassadeur voor de Nederlandse fietsensector kunnen fungeren. Dit zou niet alleen de positie van Nederland als leider in de mondiale fietsindustrie versterken, maar ook bijdragen aan duurzaamheid, innovatie en internationale samenwerking. Hiermee kan Nederland zijn unieke fietsecosysteem wereldwijd promoten en een voortrekkersrol spelen in geïntegreerde en duurzame mobiliteit.

Een sterke, uniforme boodschap over wat de Nederlandse fietsensector te bieden heeft, kan helpen bij het binnenhalen van concrete opdrachten in het buitenland en versterkt de internationale status van Nederland als fietsland. Dit vereist dat alle betrokkenen binnen de sector, van fietsproducenten tot infrastructuurbouwers, adviseurs, overheidsorganen en ingenieurs- en adviesbureaus als ook academische instellingen, hun krachten bundelen om alle aspecten van het fietsecosysteem gezamenlijk te promoten.



5.1 De internationale capaciteitsopbouw

In aanloop naar de klimaatconferentie COP28 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met België en Luxemburg het initiatief genomen om een ambitieus programma te lanceren voor een wereldwijde capaciteitsopbouw in actieve mobiliteit. Het doel van dit programma is om binnen tien jaar 10.000 lokale experts op te leiden.

Internationale alliantie voor capaciteitsopbouw actieve mobiliteit

ACTIVE, de Alliance for Cycling and Walking Towards International Vitality and Empowerment, is een tienjarige alliantie (2023-2033) die belangrijke stakeholders in actieve mobiliteit samenbrengt om capaciteitsopbouw en financiering voor lopen en fietsen wereldwijd te versterken. Het doel is 10.000 professionals op te leiden en een financieringsfonds te starten, met partners als WRI, UNEP, GIZ, UNESCO, en de Dutch Cycling Embassy. Het programma wordt initieel ge-cofinancierd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, met op termijn aanvullende cofinanciering van andere landen.

Door een groeiend besef bij regeringen van het belang van fiets- en loopbeleid, maar een gebrek aan kennis en financiering, werd op COP28 in 2023 door de Benelux-landen het ACTIVE-programma gelanceerd om de kennisbasis in lage- en middeninkomenslanden in het mondiale zuiden te ondersteunen. In 2023 bezochten trainers van ACTIVE landen als Colombia, Ghana en India, en in 2024 zijn workshops gepland in twaalf landen, waaronder Thailand, Peru en Oeganda. Deze trainingen passen zich aan lokale behoeften, cultuur en context aan, terwijl door de opschaling van de workshops enige standaardisatie onvermijdelijk wordt.

Omdat de kennisoverdracht met name plaatsvindt van het mondiale noorden naar het zuiden, bestaat het risico dat deze goedbedoelde kennisoverdracht als belerend kan overkomen. Volgens geïnterviewden is het daarom essentieel dat capaciteitsopbouw inzet op aanpassing aan de lokale context en co-creatie met lokale betrokkenen van de deelnemende steden en landen. Het actief betrekken van industriële en academische partners, zoals gebeurt binnen het programma, is cruciaal.

Volgens geïnterviewden is er voor succesvolle capaciteitsopbouw een tweetal zaken belangrijk voor het versterken van de effectiviteit en impact³⁷:

- Maximaliseer het werken in co-creatie met relevante belanghebbenden. Er kan daarbij ingezet worden op leervormen die evolueren naar een integrale en herhalende benadering die lange-termijn leertrajecten en burgerwetenschapsmodellen integreren voor duurzame resultaten.
- Zet een robuust evaluatieproces op. Dit is nodig om de lange-termijn-effectiviteit en duurzaamheid te waarborgen. Daarbij moet rekening gehouden worden met technische aspecten en complexe sociale dynamieken binnen fietsmobiliteit.

Deze benadering versterkt de capaciteitsopbouw en zorgt voor een meer geïntegreerde en inclusieve kennisoverdracht, wat cruciaal is voor het succes van wereldwijde mobiliteitsoplossingen. Culturele gevoeligheid, diepe lokale betrokkenheid en effectieve strategieën voor duurzame kennisoverdracht zijn noodzakelijk voor een blijvende inzet van Nederlandse expertise in de wereldwijde capaciteitsopbouw.

³⁷ Interview Petzer; Interview Krizek. Zie ook Glaser, (2021), 'From global ideas to local action: building capacity to reshape urban transport policy'.

5.2 De vijf hoofdfactoren voor het creëren van optimale fietscondities

Nederlandse kennisinstellingen spelen een essentiële rol in het analyseren van de mechanismen achter effectieve kennisoverdracht. Ze hebben ook expertise in de didactische aspecten van het verspreiden en lokaal inbedden van fietskennis. Ze onderscheiden ten minste vijf hoofdfactoren cruciaal voor het creëren van optimale fietscondities.³⁸ Deze factoren verklaren waarom het utilitair, vrijetijds- of goederenfietsen in sommige steden bloeit, terwijl het in andere steden achterblijft. Een voorafgaande analyse helpt om het potentieel in te schatten. Bij het analyseren van de exportmogelijkheden van het Nederlandse fietsecosysteem, zijn de volgende factoren van belang:

- **Stedelijk landschap en fietsafstanden:** Compacte steden met korte afstanden tussen woon-, werk-, en recreatiegebieden bevorderen fietsgebruik. Historische perioden van urbanisatie en suburbanisatie hadden wisselende effecten op fietsen; suburbanisatie gebaseerd op trein- en tramlijnen bevorderde het fietsen. Forensen namen de fiets van en naar de halte. Latere suburbanisatie gebaseerd op auto's en laagbouw ontmoedigde het fietsen. Recente trends van re-urbanisatie en compact stadsontwerp hebben het fietsen opnieuw gestimuleerd. Voor fietsmobiliteit is met andere woorden ruimtelijke planning nodig.
- **Alternatieven voor fietsen:** modal split analyses geven inzicht in mobiliteitsalternatieven. Deze beïnvloeden het gebruik van de fiets. In tijden waarin openbaar vervoer duur of inefficiënt was, grepen mensen vaker naar de fiets. De opkomst van de auto in de naoorlogse periode verdrong het fietsen. Recente autobeperkende maatregelen en investeringen in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur bevorderen het fietsen in stedelijke gebieden. Beleidsmaatregelen en concessievoorwaarden kunnen fietsgebruik al dan niet stimuleren.
- **Fietsen als verkeersbeleid:** De houding van politici, beleidsmakers, en het publiek ten opzichte van fietsers heeft ook een impact. Negatieve percepties leidden vaak tot een marginalisatie van de fiets in stedelijk beleid. Positieve beelden simuleren de ontwikkeling van fietsinfrastructuur en fietsgericht verkeersbeleid. Inclusie van fietsen in verkeersbeleid is een minimale voorwaarde voor meer fietsgebruik, voorrang van fietsen zorgt voor verdere opschaling.
- **Sociale bewegingen en impact:** Sociale en culturele bewegingen hebben een significante rol gespeeld in het vormgeven van de fietscultuur en het beleid. Maatschappelijke organisaties hebben gezorgd voor het herpositioneren van fietsen als een gezonde, milieuvriendelijke en moderne levensstijl. Hun lobby heeft gezorgd voor betere voorzieningen, resulterend in meer fietsvriendelijke infrastructuur en auto-ontmoedigende maatregelen. Deze verschuivingen in perceptie hebben het beleid en de investeringen in fietsinfrastructuur positief beïnvloed.
- **Culturele status van fietsen:** Hoe fietsen wordt gewaardeerd heeft een grote invloed. Hoewel in Nederland – anders dan in het buitenland – het utilitair fietsen zich staande heeft weten houden als gerespecteerde en volwaardige vervoerswijze werd fietsen elders steeds meer gezien als een teken van lagere economische status. Culturele associaties van het fietsen als duurzaam, gezond en moderniteit, hebben bijgedragen tot de groei van het fietsgebruik. De recente waardering van het utilitair fietsen als onderdeel van een duurzame levensstijl en stadsontwikkeling heeft het beleid en de cultuur rond stedelijk fietsen positief beïnvloed.

³⁸ Bij o.a. Universiteit van Amsterdam, Urban Institute, TU Eindhoven, mondiale Cycling Cities, TU Delft en Tilburg. Voor details, zie: Oldenziel et al. (2016), *Cycling Cities*.

Deze factoren zijn niet onafhankelijk van elkaar; ze beïnvloeden elkaar, en ze worden beïnvloed door lokale en globale trends. Die interactie van al deze factoren – niet een enkele – bepaalt de mate van succes van het fietsen in de stedelijk, voorstedelijke en landelijke omgeving in het dagelijks leven. Geen enkele factor kan op zichzelf de complexiteit van (niet) stedelijke mobiliteit en fietscultuur volledig verklaren. Het is de unieke combinatie en configuratie van deze factoren door de tijd heen die bepalend is.

Concluderend kunnen we zeggen dat voor een succesvolle export van het Nederlandse fietsecosysteem het essentieel is om rekening te houden met een complex samenspel van factoren. Nederlandse academische expertise kan hierbij van waarde zijn. Het vereist ook maatwerk en aanpassing aan de lokale context en lange-termijn denken en iteratie. Daarnaast brengt internationale capaciteitsopbouw op het gebied van actieve mobiliteit exportkansen met zich mee voor Nederlandse bedrijven die actief zijn in het fiets-ecosysteem, van fietsproducenten tot fietsinfrastructuur.



6 Tot slot

Een sterke uitgangspositie

Nederland wordt wereldwijd erkend om zijn uitmuntende fietsexpertise. Deze reputatie is gebaseerd op een sterke binnenlandse fietsensector (zoals ook blijkt uit de cijfermatige trendontwikkeling) en recente innovatieve mobiliteitsconcepten zoals OV-fiets, Lease a Bike en Swapfiets, gecombineerd met voor-aanstaande kennis over (innovatieve) fietsinfrastructuur en verkeersmodellen.

Enkele van 's werelds grootste fietsfabrikanten, zoals Pon en Accell, zijn in Nederland gevestigd, wat de industriële capaciteit en innovatiekracht onderstreept. Nederland loopt voorop in de ontwikkeling van geïntegreerde mobiliteitsdiensten, wat bijdraagt aan de transitie naar duurzame stedelijke mobiliteit. Nederlandse ingenieurs- en adviesbureaus spelen een cruciale rol in de overdracht van fietsexpertise. De aanpasbaarheid van Nederlandse ontwerpprincipes aan lokale omstandigheden wordt versterkt door effectieve workshops. De nadruk op duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen sluit aan bij wereldwijde trends naar milieuvriendelijke vervoersoplossingen.

Internationale kansen blijven benutten

Nederland biedt kennis, diensten en producten voor alle facetten van het fietsecosysteem. Tegelijkertijd wordt het Nederlandse fietsecosysteem internationaal niet volledig uitgespeeld als uniek merk. Hoewel binnenlandse modellen zoals de OV-fiets succesvol zijn, blijft de internationale expansie beperkt. Veel fiets gerelateerde innovaties zijn afhankelijk van nationaal beleid, wat adoptie in nieuwe markten bemoeilijkt. Nederland lijkt internationaal voornamelijk te focussen op stedelijk, utilitair fietsen, terwijl kansen voor recreatief fietsen en vrachtfietsen onderbelicht blijven.

Culturele en marktverschillen bemoeilijken bovendien de directe toepasbaarheid van Nederlandse fietskennis. Daarnaast ervaren Nederlandse adviesbureaus toenemende concurrentie van landen met vergelijkbare expertise. Financiële beperkingen en een tekort aan personeel hinderen tot slot de uitvoering van workshops en lokale implementatie van aanbevelingen door de bureaus, waardoor de impact van Nederlandse inspanningen afneemt. Hierbij zou ook de kennis van Nederlandse universiteiten over fietsecosystemen beter benut kunnen worden.

Toonaangevend in internationale capaciteitsopbouw

Nederland speelt daarnaast een voortrekkersrol in de internationale capaciteitsopbouw voor actieve mobiliteit. Dit blijkt onder meer uit het programma ACTIVE van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met internationale partners en uit de activiteiten van de DCE. Deze positie leunt op de expertise van vooraanstaande Nederlandse ingenieurs- en adviesbureaus. De workshops die Nederlandse fietskennis overdragen, bieden in kort bestek inzicht in Nederlandse ontwerpprincipes. Het biedt Nederland een invloedrijke stem in mondiale mobiliteitsdialogen, bijvoorbeeld via actieve deelname aan internationale coalities zoals de THE-PEP (Transport, Health and Environment within the Pan-European Program) en de afstemming in Europa en met onder meer de Wereldbank, WRI en UNEP. Ook de aandacht voor actieve mobiliteit op belangrijke conferenties zoals COP versterkt de positie en invloed van Nederland in het vormgeven van mondiale mobiliteitsstrategieën.

Strategische benadering nodig

Kortom, Nederland heeft van oudsher een bloeiende en innovatieve fietssector. Bovendien hebben we een sterke basis gelegd voor internationale capaciteitsopbouw op het gebied van fietsmobiliteit, mede dankzij de leidende rol in internationale coalities en een rijke geschiedenis van innovatie in fietsinfrastructuur. Om deze voorsprong te behouden en uit te bouwen, zal Nederland moeten navigeren door een toenemend competitieve internationale markt, waarbij de sector strategisch moet innoveren en de unieke waardeproposities moet herdefiniëren. Een strategische benadering helpt Nederland zijn leadership in de mondiale fietsindustrie te consolideren en verder uit te bouwen, met een focus op duurzaamheid, innovatie en internationale samenwerking.

Vijf voorstellen van geraadpleegde experts om de positie van de Nederlandse fietssector te versterken

1. *Versterking van de Europese productiebasis:* De EU zou meer initiatieven moeten ondersteunen die de productiecapaciteit voor duurzame en circulaire economieën vergroten, specifiek voor de fietsindustrie, met name voor kleinschalige producenten om zich aan te passen aan nieuwe normen en hun marktpositie te versterken.
2. *Ondersteuning mkb:* Gerichte ondersteuningsprogramma's voor kleine en middelgrote ondernemingen binnen de fietssector zijn essentieel om te voldoen aan nieuwe markten en regelgeving en om innovatie en professionalisering te stimuleren.
3. *Onderzoek:* Meer inzicht in de in- en uitvoer van de Nederlandse fietssector en de buitenlandse markt is noodzakelijk.
4. *Mobiliseren van kennisinstellingen:* Het fietsecosysteem, de drie fietssystemen en de vijf hoofdfactoren als uitgangspunten nemen voor een strategie om de internationale positie van Nederland te versterken.

BIJLAGEN

Data

CBS (2024). 'Economische indicatoren fietsensector, 2015-2022'. Den Haag: CBS

Vegter, S., Decisio 2024. [Bijlage: Onderzoeksverantwoording maatschappelijke waarde Nederlandse fietsenexport \(rvo.nl\)](#).

Swapfiets Jaarverslag

Swapfiets, 2022. 'Sustainability Report Swapfiets' [52226-1685034410-Swapfiets Sustainability Report 2022-478bf8.pdf \(d21buns5ku92am.cloudfront.net\)](#)

Interviews

Wim Bot, Fietsersbond, Internationaal, Duurzame mobiliteit, 13 maart 2024

Melissa Bruntlett, Royal HaskoningDHV, 25 maart 2024

Edoardo Campisi, advisor Bikenomics, Decisio, Italië, 9 februari 2023

Dr. Mila Davids, TU Eindhoven, Taiwan Fietsindustrie, 22 maart 2024

Sjors van Duren, Royal HaskoningDHV, Sustainable Mobility, cycling, Nijmegen, 21 februari 2024

Stefanie Ebbenhout, ADAM Dutch Bike dealer, Dubai, 29 maart 2024

Raymond Gense, Pon Holding, 5 april 2024

Professor Meredith Glaser, Universiteit van Gent en Urban Cycling Institute

Dr. Kevin Krizek, Un. Colorado, Senior advisor Cycling, US State Department, 19 maart 2024

Sonja Munnix, RVO, International Capacity Building Active Mobility, maart 2024

Dr. Brett Petzer, Mobycon, DCE, Zuid Afrika, NL, Ghana, Ethiopië, 11 maart 2024

Dr. Frank Veraart, TU Eindhoven, Innovatie Studies, Fietsen, 11 maart 2024,

Wim van der Wijk, Royal HaskoningDHV, Sustainable Mobility, 25 maart 2024

Begeleidingscommissie

Bert Zinn, Ministerie Infrastructuur en Waterstaat

Maarten Mastop, BOVAG

Skadi Tirpak, Directeur Dutch Cycling Embassy

Samenstelling rapport

Stichting Historie der Techniek

Projectleider Ruth Oldenziel (Technische Universiteit Eindhoven) met medewerking van Harry Lintsen,

Kazem Afradi, Jan Korsten en Eric Berkers

Fotografie

Alle foto's uit Mediatheek Rijksoverheid, met uitzondering van pagina 16: Fulpra, pagina 20: Lease a Bike, pagina 23, 24, 26 en 28: Dutch Cycling Embassy

Redactie

RVO

Geraadpleegde literatuur

- Bakker, S., Guillen, M. D., Nanthachatchavankul, P., Zuidgeest, M., Pardo, C., and Van Maarseveen, M. (2018). 'Hot or not? The role of cycling in ASEAN megacities: Case studies of Bangkok and Manila'. *International Journal of Sustainable Transportation* 12, no. 6, 416–431. <https://doi.org/10.1080/15568318.2017.1384522>
- Bek, Patrick (2021). *No Bicycle, No Bus, No Job. The Making of Workers' Mobility in the Netherlands, 1920-1990*. Amsterdam, AUP. <https://www.aup.nl/en/book/9789463723183/no-bicycle-no-bus-no-job>
- Blondiau, T., van Zeebroeck, B., & Haubold, H. (2016). 'Economic Benefits of Increased Cycling'. *Transportation Research Procedia* 14, 2306–2313. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.247>
- Dekker, Henk-Jan (2021). *Cycling Pathways: The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920-2020*. Amsterdam: Amsterdam University Press. <https://www.aup.nl/en/book/9789463728478/cycling-pathways>
- Egiguren, J., Nieuwenhuijsen, M. J., en Rojas-Rueda, D. (2021). 'Premature Mortality of 2050 High Bike Use Scenarios in 17 Countries'. *Environmental Health Perspectives* 129, no. 12. <https://doi.org/10.1289/EHP9073>
- Glaser, Meredith (2021). 'From global ideas to local action: building capacity to reshape urban transport policy'. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Kuipers, Giseline (2012). 'The rise and decline of national habitus: Dutch cycling culture and the shaping of national similarity'. *European Journal of Social Theory* 16, no 1, 17-35. 2022.
- Meng, L. (2022). Political economy and cycling infrastructure investment. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 14. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100618>
- Oldenziel, Ruth en Adri A. Albert de la Bruhèze (2015). 'Who pays, who benefits?: Bicycle taxes as policy tool, 1890-2012'. In *Cycling and Recycling*, edited Ruth Oldenziel en Helmuth Trischler. London. Berghahn.
- Oldenziel Ruth et al, red. (2016-) *Cycling Cities: The European Experience*. Eindhoven: TU Eindhoven.
- Ploeger, Jan (2024). 'Verstandshuwelijk van de Fiets-Trein. Kansen voor ketenmobiliteit'. Eindhoven: TU Eindhoven. https://pure.tue.nl/ws/portalfiles/portal/321218003/20240418_Ploeger_hf.pdf
- Sabyrbekov, R., en Overland, I. (2020). 'Why Choose to Cycle in a Low-Income Country?' *Sustainability* 12, no. 18. <https://doi.org/10.3390/su12187775>
- Tjaiying, L. (2023). 'Technology Practice in Everyday Life: The YouBike System in Taipei'. MA thesis (in Chinese)

Beleid

- Benelux Union (2022). 'Benelux-NRW Bike Roadmap'. Brussel, Benelux Union.
- ECF (2018). 'Benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe'. Brussel, ECF.
- Embassy of the Kingdom of the Netherlands in the United States (2022). 'Market study report cycling'.
- Fietsplatform (2023). 'Kennisdata: Recreatief Fietsen. Amersfoort, Stichting Landelijk Fietsplatform.
- Haas, Mathijs de, en Lukas Kolkowski (2023). 'Fietsfeiten 2023'. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- United Nations Economic Commission for Europe (2021). [Transport United Nations Special Envoy for Road Safety International Forum on Energy for Sustainable Development Road Safety Trust Fund Countries adopt first pan-European Master Plan for Cycling Promotion](https://www.unece.org/transport/road-safety/road-safety-trust-fund-countries-adopt-first-pan-european-master-plan-for-cycling-promotion). Brussel, UNECE.
- Zwaan, Laurens J. (2020). 'Social, economic and environmental effects of Dutch cycling policies.'

Marktonderzoek

- Adam Marsal (2021). 'Cycling in Numbers: Facts You Probably Didn't Know'. WeLoveCycling.
- BOVAG. (2023). 'Netwerkstudie Nederlandse fietsenbranche'. Amsterdam: BOVAG en RAI, november.
- BOVAG. (2023). 'Mobiliteit in Cijfers. Tweewielers 2023-2024'. Amsterdam: BOVAG en RAI, oktober
- Casey, Mark, Paul Lee, & Craig Wigginton (2019). 'Cycling's technological Transformation - Making bicycling faster, easier, and safer'.
- Elad, Barry (2024). 'Bicycle Industry Statistics 2024. Enterprise Apps Today'.
- Decisio, (2023), 'Actualisatie MKBA Fiets 2023'
- GfK (2024). 'GfK Sprint E-bike 2023: Insights for Growth in the EU market'.
- GfK (2024). 'Fietsverkopen 2023'. Amsterdam: RAI.
- Global Insight Services (2022). 'Bicycle Market Analysis- Industry Specific Opportunities and Trends Affecting the Growth'.
- Goel, R., Goodman, A., Aldred, R., Nakamura, R., Tatah, L., Garcia, L. M. T., Zapata-Diomed, B., de Sa, T. H., Tiwari, G., de Nazelle, A., Tainio, M., Buehler, R., Götschi, T., & Woodcock, J. (2022). 'Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far?' *Transport Reviews* 42, no. 1, 58–81. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1915898>
- Gravett, N. & Mundaca, L. (2021). 'Assessing the economic benefits of active transport policy pathways: Opportunities from a local perspective'. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 11 <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100456>
- Jackson, Chris, Robert Grimm, and Joern Pyhel (2022). 'Cycling across the world: Key findings'. Ipsos
- Limmen, Calder (2014). 'Entering the Dutch bicycle industry'. Utrecht, Hogeschool.
- Logemann, Alex and Noa Banayan (2020). 'The American Bicycle Industry and U.S. Trade'.
- Mordor Intelligence (2023). 'E-bike Market Size & Share Analysis: Growth Trends and Forecasts up to 2029'.
- RVO (2022). 'Rapport. Het internationaal verdienmodel van de Nederlandse Fietsensector'. Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Utrecht: RVO.
- RVO (2024). 'Vrachtfietsen en stadslogistiek'. Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Utrecht: RVO.
- SNS Insider. (2022). 'Bicycle Market Size, Share And Segmentation By Product Type (Mountain Bikes, Hybrid Bikes, Road Bikes, Cargo Bikes, Others), By Technology (Electric, Conventional), By End-User (Men, Women, Kids), by Regions, and Global Forecast 2023-2030'.
- Stellar Market Research. (2023). 'Bicycle Market: Global Industry Analysis and Forecast (2024-2030) by Type, Product, End User, and Region'.
- Swanstrom, John. (2023). 'Cycling Statistics 2024. The World of Masters Cycling'.
- TechSci Research. (2023). 'Global Bicycle Market'.
- Willem Oosterveld, and Lucie Kattenbroek. (2020). 'From "Loyal Ally" to "Frenemies"'.

Overig

2024. 'Hoge voorraden storten Stella Fietsen in een crisis'. *Supply Chain Magazine*. 20 januari.
2024. 'Groothandel AGU meegezogen door malaise in fietsbranche. *Financieel Dagblad*. 7 mei.
2024. 'Minder omzet uit fietsen voor Pon door 'uitdagende' markt'. *Financieel Dagblad*. 4 april.
- Damsteeg, Matthijs (2024). 'Markt voor e-bikes lijkt verzadigd'. BNR Radio. 24 maart.
- Schoorl, John (2023). 'Blauw-gele wonder'. *De Volkskrant*. 9 november.

Dit is een publicatie van:

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Graadt van Roggenweg 200, 3531 AH Utrecht

Postbus 8242, 3503 RE Utrecht

T +31 (0)88 042 42 42

E klantcontact@rvo.nl

www.rvo.nl/fietsen

© Rijksdienst voor Ondernemend Nederland | juli 2024

Publicatienummer: RVO-118-2024/BR-DUZA