Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Rapport

Nederland als Fietsland

Economische betekenis, maatschappelijke waarde en internationale verdienkansen



Oktober 2026

Derde editie Verdienpotentieel

Voorwoord Nederland als Fietsland

Nederland staat wereldwijd op de kaart als fietsland. Meer dan een kwart van onze verplaatsingen gaat per fiets. Ik herken dat helemaal. Mijn hele middelbareschooltijd ging ik op de fiets van Noordwijk naar school in Leiden; elf kilometer heen en elf terug en voor mijn gevoel altijd wind tegen. En nog steeds ga ik, als het ook maar even kan, lopend of op de fiets.

De fiets is diep verankerd in ons dagelijks leven. Ze is ook niet meer weg te denken in het bereikbaar maken van ons land. Alleen al voor het ontsluiten van nieuwe woningen en het verbeteren van de regionale bereikbaarheid speelt de fiets een belangrijke rol.

Het is mooi te zien dat de Nederlandse fietsensector zich blijft ontwikkelen. Na een periode van groei is de fietsmarkt gestabiliseerd en veranderd, vooral door de opkomst van de elektrische fiets. Er is heel veel kennis over fiets-infrastructuur, over fietsbeleid en over nieuwe verdienmodellen zoals lease, verhuur en onderhoudsabonnementen. Hierdoor zien we dat de fietsensector zich heeft verbreed richting een kennis- en diensteneconomie.

Dit alles blijkt uit deze derde editie van Nederland als Fietsland. Voorheen heette dit rapport nog het 'Internationaal verdienpotentieel van de Nederlandse fietssector'. De naam is niet voor niets veranderd. Dit rapport kijkt namelijk breder dan puur het internationaal verdienpotentieel. Het belicht ook de maatschappelijke waarde van de fiets: van gezondheidswinst en verbeterde leefbaarheid tot minder uitstoot, geluidsoverlast en betere bereikbaarheid.

Het bevestigt dat de fiets zoveel meer is dan alleen een vervoersmiddel. Ze geeft mensen vrijheid om te gaan en staan waar ze willen, of dat nu is voor sociale contacten, school of werk. Dat blijkt ook uit de cijfers: de productiewaarde van de fietssector is 3,1 miljard euro, maar de maatschappelijke waarde is vele malen hoger.

Internationaal is er grote belangstelling voor onze Nederlandse fietskennis en ervaring. Veel landen laten zich inspireren door de Nederlandse combinatie van hoogwaardige infrastructuur, jarenlang gericht beleid en onze fietscultuur. Hierdoor levert Nederland niet alleen economische waarde, maar ook maatschappelijke waarde buiten de landsgrenzen.

Er is veel om trots op te zijn. De kracht van de fiets wordt breed gezien en benut. Laten we daarmee doorgaan. De inzichten uit dit rapport helpen daar enorm bij als een rijke inspiratiebron. Veel leesplezier!

Annet Bertram

Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat



Samenvatting

De Nederlandse fietsensector bevindt zich in een nieuwe ontwikkelingsfase. Na de uitzonderlijke groei tijdens de coronajaren is de markt sinds 2023 afgekoeld, maar er is onder de streep geen sprake van structurele achteruitgang. Voor de komende jaren zijn de verdienkansen niet alleen te vinden in de verkoop van fietsen, maar ook in internationale projecten, capaciteitsopbouw, systeemontwikkeling en bredere mobiliteits- en stedelijke transities waarvoor fietskennis de toegangspoort vormt.

Economische betekenis blijft groot

De Nederlandse fietsensector zoals het Centraal Bureau voor de Statistiek die definieert omvat o.a. productie, groothandel, detailhandel, onderhoud en verhuur en lease. Tussen 2015 en 2024 groeiden deze sectoren sterk. De productiewaarde nam toe van circa € 1,9 miljard naar ruim € 3,1 miljard en de toegevoegde waarde groeide van € 750 miljoen naar bijna € 1,2 miljard. Ook het aantal bedrijven steeg van ongeveer 3.650 naar 4.400 in 2024. De werkgelegenheid bereikte een piek van bijna 15.000 fte in 2023.

Productie en groothandel vormen nog altijd het grootste economische segment van de sector. Samen waren zij in 2024 goed voor circa € 2,1 miljard productiewaarde, ongeveer twee derde van de direct (in statistieken) meetbare delen van de fietsensector.

Tegelijkertijd is de aard van de sector veranderd. Elektrische fietsen spelen een hoofdrol in de markt. Hoewel de verkoop van nieuwe fietsen is gedaald van ruim één miljoen fietsen in 2020 naar ongeveer 800.000 in 2025, bleef de omzet op niveau doordat consumenten steeds duurdere fietsen kopen. E-bikes vertegenwoordigen inmiddels circa 70-80% van de marktwaarde. Ook ontstaan nieuwe verdienmodellen rond lease, verhuur, onderhoudsabonnementen en circulaire businessmodellen. Hierdoor verschuift de economische waarde van een eenmalige verkoop naar langdurige klantrelaties.

Grote maatschappelijke waarde

De betekenis van de fietsensector gaat veel verder dan de directe economische opbrengsten. Fietsgebruik levert substantiële maatschappelijke baten op in de vorm van gezondheidswinst, minder zorgkosten, minder congestie, lagere uitstoot en een betere leefomgeving. Ter illustratie: de maatschappelijke waarde van fietsgebruik in een selectie van onderzochte landen bedraagt ongeveer € 180 miljard per jaar. Gezondheidseffecten vormen verreweg de grootste component.

Nederland speelt hierbij een bijzondere rol als internationaal voorbeeldland. Buitenlandse overheden, kennisinstellingen en bedrijven zien Nederland als gidsland op het gebied van fietsmobiliteit. Niet alleen de infrastructuur trekt aandacht, maar vooral de combinatie van infrastructuur, beleid, cultuur, governance en samenwerking. Via studiereizen, trainingen, internationale projecten en kennisuitwisseling verspreidt Nederland zijn expertise wereldwijd. Deze reputatie creëert nieuwe kansen voor Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen.

Drie exporteerbare Nederlandse fietssystemen

Het rapport benadrukt dat de internationale kracht van Nederland niet alleen in afzonderlijke producten ligt, maar in drie samenhangende en innovatieve fietssystemen.

1. Utilitair fietssysteem (dagelijks vervoer)

Nederland beschikt over unieke kennis van fietsinfrastructuur. Denk daarbij aan hoogwaardige, veilige en comfortabele fietsnetwerken die veel bestemmingen ontsluiten en ook goed aansluiting geven op het openbaar vervoer. Een belangrijk onderdeel van het utilitaire fietssysteem is fietsparkeren. Veilige en goed geïntegreerde stallingsvoorzieningen blijken cruciaal voor succesvol fietsgebruik. Door nieuwe Europese regelgeving groeit de vraag naar expertise over fietsparkeren sterk. Nederlandse kennis van ontwerp, exploitatie en integratie van stallingen biedt daarom belangrijke exportkansen, in aanvulling op kennis over andere vormen van fietsinfrastructuur.

2. Fietslogistiek

Nederland behoort tot de pioniers van stedelijke logistiek. Hoewel inmiddels veel landen investeren in eigen fietslogistieke ecosystemen, beschikt Nederland over een sterke kennispositie en ruime praktijkervaring met de inzet van cargobikes in stedelijke distributie. De kansen liggen niet alleen in de verkoop van bakfietsen, maar vooral in complete logistieke systemen met hubs, software, leasing en operationele expertise. Steden zoeken wereldwijd naar emissievrije alternatieven voor bestelwagens, waardoor de vraag naar Nederlandse kennis en producten groeit.

3. Fietstoerisme

Fietstoerisme vertegenwoordigt een aanzienlijke economische waarde. In Nederland zijn jaarlijks ongeveer 300 miljoen recreatieve fietstochten en bijna 6 miljoen fietsvakanties goed voor circa € 7,3 miljard economische impact en bijna 39.000 banen. Daarnaast groeit internationaal de vraag naar kennis over recreatieve routenetwerken, bewegwijzering, toeristische dienstverlening en gebiedsontwikkeling.

Verdienkansen in kennis en netwerken

Een centrale bevinding van het rapport is dat traditionele exportcijfers slechts een deel van het internationale verdienvermogen zichtbaar maken. Het rapport onderscheidt drie vormen van internationaal verdienvermogen:

1. Directe export van producten en diensten, zoals fietsen, onderdelen, software en advies.
2. Internationale projecten en samenwerkingsprogramma's, waaronder ontwerp-, onderzoeks-, implementatie- en capaciteitsopbouwtrajecten.
3. Vervolgopgaven binnen bredere maatschappelijke transities, waarbij fietsexpertise toegang biedt tot grotere mobiliteits-, klimaat-, gezondheids- en stedelijke ontwikkelingsprojecten.

Juist deze derde categorie lijkt een belangrijk, maar vaak onzichtbaar onderdeel van de toekomstige internationale verdienkansen te vormen. De fiets fungeert daarbij als een "toegangspoort" tot bredere maatschappelijke vraagstukken.

Tegelijkertijd blijft de Nederlandse fietsindustrie een belangrijke economische pijler. Productie, assemblage, merkontwikkeling en export vormen ook richting 2030 een essentieel onderdeel van het verdienvermogen van de sector.



Kansen en risico's richting 2030

De internationale vooruitzichten voor de Nederlandse fietsensector zijn positief. Wereldwijd groeit de aandacht voor actieve mobiliteit, gezonde steden, emissievrije logistiek en duurzame toeristische ontwikkeling. Deze ontwikkelingen sluiten goed aan bij de Nederlandse expertise op het gebied van fietssystemen, kennisontwikkeling en capaciteitsopbouw. Tegelijkertijd zijn er belangrijke onzekerheden. De internationale concurrentie neemt toe, publieke investeringsstromen zijn niet vanzelfsprekend, geopolitieke ontwikkelingen beïnvloeden markttoegang en arbeidsmarkttekorten kunnen verdere groei beperken. De toekomstige verdienkansen hangen daarom niet alleen af van internationale vraag, maar ook van het vermogen van Nederland om zijn kennisvoorsprong te behouden en om te zetten in duurzame marktposities.

Strategische boodschap voor 2030

Samenvattend geeft dit rapport antwoord op drie vragen: Wat is de actuele economische betekenis van de Nederlandse fietsensector? Welke maatschappelijke waarde creëert de Nederlandse fietsensector nationaal en internationaal? Waar liggen de belangrijkste internationale kansen en risico's voor toekomstig verdienpotentieel?

Ten eerste laat het zien dat de Nederlandse fietsensector economisch relevant blijft, maar zich verbreedt richting een kennis- en diensteneconomie. Ten tweede blijkt dat de maatschappelijke waarde van de sector aanzienlijk groter is dan de directe economische opbrengsten. Ten derde laten de analyses zien dat er internationale verdienkansen zijn in kennisexport, systeemontwikkeling en de bijdrage van fietsexpertise aan bredere maatschappelijke transities (zie ook infographic).

Economische betekenis (2024)

Productiewaarde	Toegevoegde waarde	Werkgelegenheid	Bedrijven actief		Uitvoerwaarde
€3,1 miljard	**€1,2** miljard	**14.000** fte	**4.400**	**796.000** nieuwe fietsen verkocht in 2025 met een omzet van **€1,5** miljard	**€1,7** miljard

Maatschappelijke waarde

De Nederlandse fietscultuur levert nationaal en internationaal grote maatschappelijke baten op:

Gezondheid | **Klimaat en CO2** | **Bereikbaarheid** | **Leefbaarheid** | **Internationale uitstraling**

€1,8 miljard
geschatte waarde van jaarlijkse bijdrage van Nederlandse fietscultuur

De drie Nederlandse fietssystemen

Basis van onze internationale propostie

Utilitair Dagelijkse mobiliteit	• Dagelijks vervoer voor iedereen • Hoogwaardige fietsinfrastructuur	• Fietsparkeren en integratie met OV • Veiligheid en comfort
Logistiek Stedelijke logistiek	• Cargobikes en e-cargobikes • Last-mile oplossingen	• Efficiënte, duurzame stadslogistiek • Infrastructuur en hubs
Recreatief Vrije tijd & toerisme	• Fietsroutes en netwerken • Toeristische producten en diensten	• Natuur, cultuur en beleving • Regionale economie

Het internationale verdienpotentieel verbreedt zich:

1. Producten

Directe export
- Fietsen
- Onderdelen
- Stallingssystemen
- Logistieke oplossingen

2. Kennis en projecten

Kennisexport en projecten
- Consultancy
- Ontwerp
- Training
- Internationale projecten
- Capaciteitsopbouw

3. Brede maatschappelijke systeemopgaven

Toegang tot brede systeemopgaven
- Stedelijke ontwikkeling
- Klimaatadaptatie
- Verkeersveiligheid
- Gezondheid & leefbaarheid
- Mobiliteitssystemen

Vijf aanbevelingen voor 2026-2030

1. Positioneer Nederland als aanbieder van fietssystemen
2. Verbind maatschappelijke impact aan economische kansen
3. Investeer in internationale netwerkvorming en capaciteitsopbouw
4. Versterk de industriële en innovatieve basis
5. Ontwikkel een bredere monitor voor internationaal verdienvermogen



Inhoud

Voorwoord Nederland als Fietsland 2

Samenvatting 3

1 Inleiding & aanpak 9
1.1 Doelstelling editie 2026 9
1.2 Scope en deelsectoren 9
1.3 Werkwijze en betrokken partijen 11
1.4 Leeswijzer 11

2 Economische betekenis van de Nederlandse fietsensector (2015–2026) 12
2.1 Trendanalyse productie, verkoop, onderhoud en verhuur 12
2.2 Productiewaarde, toegevoegde waarde en werkgelegenheid 13
2.3 Economische ontwikkeling per deelsector 14
2.4 Verkoop, fietsenpark en consumententrends 16
2.5 Internationale positie en uitvoer 18
2.6 Conclusie 18

3 Maatschappelijke waarde van de Nederlandse fietsensector 20
3.1 Gezondheid, leefomgeving en CO_2-besparing 20
3.2 Symbolische en diplomatieke waarde van de Nederlandse fietscultuur 21
3.3 Nederlandse bijdrage en implicaties voor verdienkansen 22
3.4 Conclusie 24

4 Export van Nederlandse fietssystemen 25
4.1 Drie unieke fietssystemen: utilitair, logistiek en vrije tijd 25
4.2 Utilitair: de rol van fietsparkeren 25
4.3 Logistiek: de rol van bakfietsen 26
4.4 Vrije tijd: kansen voor recreatie en toerisme 26
4.5 Conclusie 27

5 Internationale verdienkansen voor de fietsensector 28
5.1 Verbreding van het internationale verdienvermogen 28
5.2 Internationale samenwerking, programma's en marktontwikkeling 28
5.3 Systeemopgaven en capaciteitsopbouw 29
5.4 Risico's en onzekerheden voor internationale verdienkansen 30
5.5 Conclusie 32

6 Conclusies & aanbevelingen 33
6.1 Economische betekenis, maatschappelijke waarde en verdienkansen 33
6.2 Kansen en risico's richting 2030 34
6.3 Prioritaire aanbevelingen 34
6.4 Slotbeschouwing 35

Bijlage 1 **36**
Begeleidingscommissie 36
Samenstelling rapport 36
Fotografie 36
Redactie 36

Bijlage 2 **Literatuur en databronnen** **37**

Bijlage 3 **Economische ontwikkeling per deelsector** **38**

Bijlage 4 **Drie Nederlandse fietssystemen** **39**

Bijlage 5 **Indicatieve inschatting van het verdienvermogen richting 2030** **47**

Bijlage 6 **Kansen en risico's voor het internationale verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector** **49**

1 Inleiding & aanpak

1.1 Doelstelling editie 2026

Nederland wordt wereldwijd gezien als hét fietsland. De combinatie van een eigen fietsindustrie, hoogwaardige infrastructuur, gespecialiseerde kennisinstellingen, innovatieve mobiliteitsconcepten en een diepgewortelde fietscultuur heeft Nederland een unieke internationale positie opgeleverd. Deze positie vormt al jarenlang een belangrijke bron van economische activiteit, maatschappelijke waarde en internationale invloed.

Sinds de eerste editie van dit rapport in 2022 hebben nieuwe ontwikkelingen het karakter van de fietsensector verder verbreed en verdiept. De uitzonderlijke groei van de fietsensector tijdens de COVID-19-periode heeft plaatsgemaakt voor een fase van normalisatie. Tegelijkertijd zijn nieuwe ontwikkelingen zichtbaar geworden. Elektrificatie heeft het karakter van de sector veranderd. Nieuwe verdienmodellen rond lease, verhuur en dienstverlening hebben aan betekenis gewonnen. Internationale belangstelling verbreedt steeds vaker van de fiets als product naar de fiets als onderdeel van bredere mobiliteits- en stedelijke systemen. Bovendien nemen vraagstukken rond gezondheid, klimaat, leefbaarheid en bereikbaarheid internationaal aan belang toe. Juist op deze terreinen wordt de fiets steeds vaker gezien als onderdeel van de oplossing. Overheden en internationale organisaties investeren daardoor niet alleen in fietsinfrastructuur, maar ook in kennisontwikkeling, capaciteitsopbouw en integrale mobiliteitsoplossingen waarin Nederlandse expertise een belangrijke rol kan spelen.

Tegen deze achtergrond actualiseert deze editie van het rapport het beeld van de economische betekenis en het internationale verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector. Daarbij wordt nadrukkelijk verder gekeken dan traditionele exportcijfers. De internationale betekenis van de sector bestaat immers niet alleen uit de verkoop van fietsen, onderdelen en diensten, maar ook uit kennisontwikkeling, systeeminnovatie, capaciteitsopbouw en de internationale verspreiding van Nederlandse expertise.

In deze editie staan daarom drie vragen centraal:

1. Wat is de actuele economische betekenis van de Nederlandse fietsensector?
2. Welke maatschappelijke waarde creëert de Nederlandse fietsensector nationaal en internationaal?
3. Waar liggen de belangrijkste internationale kansen en risico's voor toekomstig verdienpotentieel?

De centrale boodschap van dit rapport is dat het internationale verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector steeds breder wordt dan productexport alleen. Naast de export van fietsen en onderdelen lijken systeemexport, kennisexport en capaciteitsopbouw een steeds belangrijkere rol te spelen in toekomstige internationale groeikansen. Daarbij verschuift de internationale meerwaarde van afzonderlijke producten naar complete fietssystemen, van incidentele transacties naar langdurige relaties en van technische expertise naar bredere bijdragen aan maatschappelijke en stedelijke transities.

1.2 Scope en deelsectoren

De Nederlandse fietsensector is een breed ecosysteem van bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en overheden. In eerdere edities van dit rapport werd onderscheid gemaakt tussen de "voertuigenkant" van de sector en de partijen die de randvoorwaarden creëren waarbinnen fietsen mogelijk wordt. Deze brede benadering blijft ook in 2026 relevant.

Voor de economische analyses in dit rapport wordt aangesloten bij de sectorafbakening van het CBS. Daarbij worden vijf economische deelsectoren onderscheiden:

- productie van fietsen en onderdelen;
- groothandel in fietsen;
- detailhandel in fietsen;
- fietsreparatie en onderhoud;
- deelfietsen, leasefietsen en fietsverhuur.

Deze deelsectoren vormen samen de direct meetbare economische kern van de fietsensector. Zij genereren werkgelegenheid, toegevoegde waarde, productiewaarde en export.

Tegelijkertijd beperkt de Nederlandse fietsensector zich niet tot deze direct meetbare activiteiten. Een belangrijk deel van het internationale verdienpotentieel ontstaat juist in activiteiten die buiten de traditionele sectorstatistieken vallen. Het gaat daarbij onder meer om:

- ontwerp-, ingenieurs- en adviesdiensten;
- kennisinstellingen en onderzoeksorganisaties;
- beleidsontwikkeling en capaciteitsopbouw;
- infrastructuurontwikkeling;
- internationale programma's en netwerkorganisaties;
- toeristische en recreatieve toepassingen.

Juist deze activiteiten spelen een belangrijke rol bij de export van Nederlandse fietskennis en fietssystemen. De internationale kracht van Nederland ligt immers niet uitsluitend in de fiets als product, maar in de wijze waarop fietsen geïntegreerd is in mobiliteit, logistiek, stedelijke ontwikkeling en recreatie.



In hoofdstuk 4 wordt deze systeembenadering verder uitgewerkt aan de hand van drie Nederlandse fietssystemen:

- het utilitaire fietssysteem;
- het logistieke fietssysteem;
- het recreatieve en toeristische fietssysteem.

Deze drie systemen vormen gezamenlijk een belangrijk onderdeel van de internationale positionering van Nederland als fietsland.

1.3 Werkwijze en betrokken partijen

Dit rapport is tot stand gekomen op basis van een combinatie van kwantitatieve analyses, deskresearch en interviews met deskundigen uit de fietsensector.

De economische analyses zijn gebaseerd op maatwerkgegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), aangevuld met gegevens van onder meer BOVAG, RAI Vereniging en andere branchebronnen. Voor de maatschappelijke waarde is gebruik gemaakt van actualisaties van eerder onderzoek door Decisio. Daarnaast zijn voor specifieke deelonderwerpen achtergrondstudies uitgevoerd naar fietsparkeren, fietslogistiek, recreatief fietsen en internationale capaciteitsopbouw.

Naast de kwantitatieve analyses zijn interviews gehouden met vertegenwoordigers van bedrijven, brancheorganisaties, kennisinstellingen, overheden en internationale netwerken. Deze gesprekken zijn gebruikt om actuele ontwikkelingen, markttrends en internationale kansen te duiden.

Door deze verschillende informatiebronnen te combineren ontstaat een integraal beeld van de Nederlandse fietsensector. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar economische prestaties in het heden en verleden, maar ook naar de vraag hoe Nederland zijn internationale positie in de komende jaren verder kan versterken.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport is opgebouwd rond drie samenhangende vragen: wat is de economische betekenis van de Nederlandse fietsensector, welke maatschappelijke waarde creëert de sector en waar liggen de belangrijkste internationale verdienkansen? Deze vragen worden stapsgewijs beantwoord in de volgende hoofdstukken van het rapport.

Hoofdstuk 2 analyseert de economische betekenis van de Nederlandse fietsensector aan de hand van ontwikkelingen in productie, handel, werkgelegenheid, export en consumententrends. Hoofdstuk 3 richt zich op de maatschappelijke waarde van de sector, waaronder gezondheidswinst, leefbaarheid en de internationale voorbeeldfunctie van Nederland als fietsland. Vervolgens beschrijft hoofdstuk 4 drie exporteerbare Nederlandse fietssystemen: utilitaire fietsmobiliteit, fietslogistiek en fietstoerisme. Hoofdstuk 5 verkent de internationale verdienkansen die hieruit voortvloeien, inclusief kansen in kennisexport, capaciteitsopbouw en bredere mobiliteits- en stedelijke transities. Tot slot brengt hoofdstuk 6 de belangrijkste conclusies samen en formuleert aanbevelingen voor overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Voor lezers die vooral geïnteresseerd zijn in de internationale kansen van de sector, vormen hoofdstuk 4 en 5 het zwaartepunt van het rapport. Lezers die inzicht zoeken in de economische betekenis en maatschappelijke waarde van de sector kunnen zich primair richten op hoofdstuk 2 en 3.

2 Economische betekenis van de Nederlandse fietsensector (2015–2026)

De Nederlandse fietsensector vormt een structureel en onderscheidend onderdeel van de nationale economie. In de periode 2015 - 2022 kende de sector een fase van sterke groei, versneld tijdens de COVID-19-jaren. Sinds 2023 bevindt de sector zich in een fase van correctie en herijking. Per saldo markeert deze ontwikkeling geen structurele krimp, maar een normalisatie na een uitzonderlijke groeiperiode, waarbij verschillen tussen marktsegmenten en verdienmodellen duidelijker naar voren komen.

Dit hoofdstuk beschrijft de economische betekenis van de fietsensector aan de hand van CBS-cijfers, aangevuld met actuele sectorinzichten (op basis van diverse interviews en branchebronnen).

2.1 Trendanalyse productie, verkoop, onderhoud en verhuur

Tussen 2015 en 2024 maakte de Nederlandse fietsensector een periode van sterke groei door. Deze groei kwam tot uiting in hogere productievolumes, stijgende verkopen van met name e-bikes, een groeiende onderhoudsmarkt en de opkomst van nieuwe diensten zoals lease, verhuur en abonnementsmodellen. De sterkste groei vond plaats in de jaren 2020 - 2022, toen COVID-19-gerelateerde mobiliteitsveranderingen, verstoorde internationale supply chains en uitgestelde vraag zorgden voor een uitzonderlijke marktdynamiek[1].

Vanaf 2023 trad een duidelijke afkoeling op. De terugval in productie en verkoop wordt door deskundigen geduid als een normalisatie na een uitzonderlijke piekperiode en niet als een structurele verzwakking van de sector[2]. In de piekjaren werd de vraag naar fietsen en e-bikes overschat, wat leidde tot overinvesteringen en voorraadopbouw, vooral bij fabrikanten en groothandels. De daaropvolgende correctie was scherper dan historisch gebruikelijk, met name in het middensegment van de markt voor dagelijkse fietsen en e-bikes.

Tegelijkertijd zette de professionalisering van de sector door. Traditionele fietsenwinkels maakten steeds vaker plaats voor grotere en professioneler georganiseerde ondernemingen waarin verkoop, onderhoud, lease, financiering en service worden gecombineerd. De coronaperiode heeft daarnaast duidelijk gemaakt dat de fietsensector historisch minder datagedreven opereerde dan bijvoorbeeld de auto-industrie. Beperkte beschikbaarheid van marktinformatie, registratiegegevens en vraagprognoses droegen bij aan voorraadproblemen tijdens en na de pandemie. Sindsdien investeren veel bedrijven nadrukkelijk in data-analyse, ketensamenwerking en vraagvoorspelling[3]. Deze professionaliseringsslag versterkt het vermogen van de sector om toekomstige marktontwikkelingen beter te anticiperen.

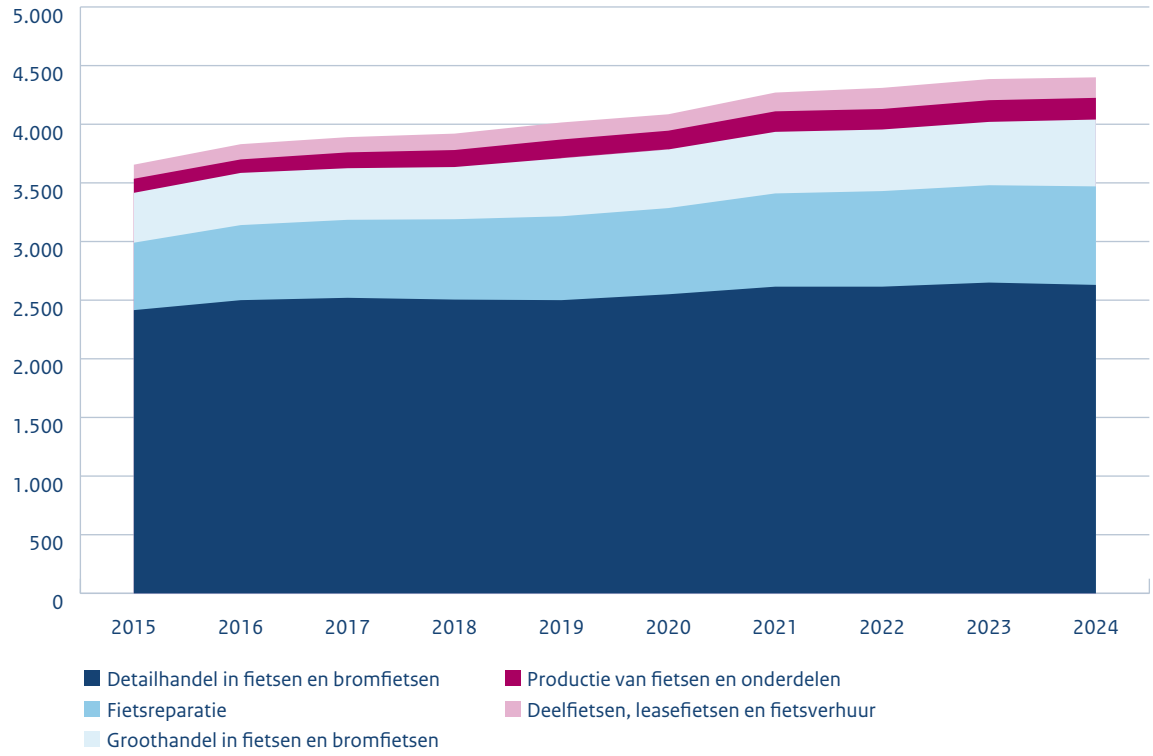
De verbreding van een productgerichte markt naar een meer dienstverlenend mobiliteitsecosysteem is ook zichtbaar in de groei van de aantallen bedrijven. Dit groeide tussen 2015 en 2024 van circa 3.650 naar 4.400 (figuur 2.1). Die groei vond plaats in alle onderscheiden deelsectoren, waaronder productie, groothandel, detailhandel, reparatie en onderhoud, en deelfiets-, lease- en verhuuractiviteiten. Vooral gespecialiseerde detailhandel, onderhoudsbedrijven en nieuwe mobiliteitsdiensten lieten een sterke toename zien.

1 Interviews RAI Vereniging, BOVAG en Gazelle, april 2026.

2 Interviews RAI Vereniging, BOVAG, april 2026.

3 Interview Gazelle, april 2026.

Figuur 2.1 Aantallen bedrijven fietsensector, 2015 - 2024 (CBS)



Bron: CBS 2026

2.2 Productiewaarde, toegevoegde waarde en werkgelegenheid

De productiewaarde van de fietsensector steeg van circa € 1,9 miljard in 2015 naar een piek van € 3,3 miljard in 2022, en daalde daarna tot ongeveer € 3,1 miljard in 2024 (figuur 2.2). De toegevoegde waarde nam tussen 2015 en 2024 toe van circa € 750 miljoen naar circa € 1,2 miljard. De fietsensector vertegenwoordigt daarmee circa 0,12% van het Nederlandse bbp in termen van productiewaarde en circa 0,16% in termen van toegevoegde waarde. Deze cijfers hebben uitsluitend betrekking op de direct meetbare economische activiteiten binnen de afbakening van de fietsensector. Indirecte economische en maatschappelijke effecten worden in de volgende hoofdstukken afzonderlijk behandeld.

De afvlakking na 2022 weerspiegelt vooral een normalisatie van de verkoopvolumes na de uitzonderlijke coronapiek. Het aantal verkochte fietsen daalde, maar de economische betekenis van de sector bleef relatief stabiel doordat de toegevoegde waarde per fiets toenam. Elektrificatie, hogere gemiddelde verkoopprijzen en een groeiend aandeel diensten zoals onderhoud, lease en financiering zorgen ervoor dat minder verkochte fietsen niet hebben geleid tot een evenredige daling van de productiewaarde of toegevoegde waarde.

De werkgelegenheid groeide tot circa 14.900 fte in 2023 en nam in 2024 af tot circa 14.000 fte (CBS 2026). Deze ontwikkeling verhult een belangrijk structureel knelpunt: een tekort aan technisch geschoold personeel. De groei van e-bikes vergroot de behoefte aan vaardigheden op het gebied van elektronica, software en service. Arbeidsmarktkrapte vormt daarmee een van de belangrijkste randvoorwaarden voor toekomstig verdienpotentieel[4].

Tegelijkertijd verandert de geografische organisatie van de sector. Verschillende marktpartijen hebben de afgelopen jaren productieactiviteiten gedeeltelijk verplaatst naar andere Europese landen of naar internationale productielocaties. Hierdoor verschuift een deel van de werkgelegenheid in assemblage en productie naar het buitenland, terwijl in Nederland relatief meer nadruk komt te liggen op ontwerp, productontwikkeling, merkmanagement, handel, dienstverlening en kennisintensieve activiteiten (zie ook tekstkader op pagina 14).

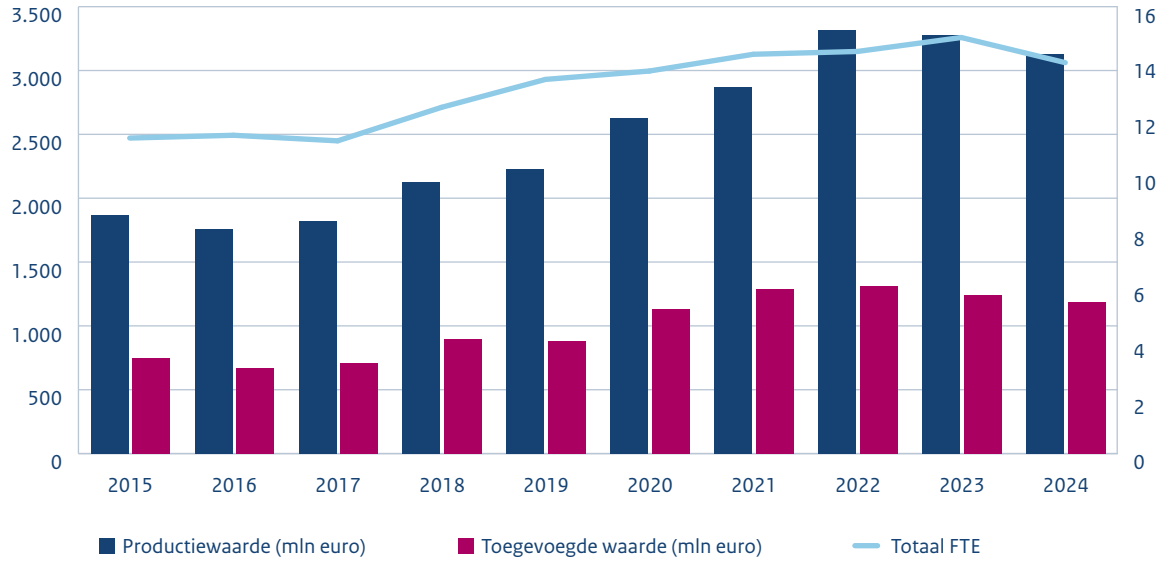
4 Interview RAI Vereniging, BOVAG, april 2026.

Recente ontwikkelingen in de maakindustrie

De Nederlandse fietssector wordt internationaal vaak geassocieerd met bekende merken zoals Gazelle, Batavus en Sparta. Deze bedrijven vertegenwoordigen niet alleen economische activiteit en werkgelegenheid, maar vormen ook een belangrijk onderdeel van de internationale reputatie van Nederland als fietsland.

Tegelijkertijd staat de Nederlandse fietsindustrie voor verschillende uitdagingen. In de afgelopen jaren zijn productieactiviteiten deels verschoven binnen Europa. Daarnaast hebben de financiële problemen en reorganisaties bij Accell de aandacht gevestigd op de kwetsbaarheden en veranderende marktomstandigheden binnen de sector. Het behoud van een aantrekkelijk innovatie-, investerings- en vestigingsklimaat wordt door verschillende marktpartijen gezien als een belangrijke randvoorwaarde voor het toekomstige verdienvermogen van de Nederlandse fietssector (zie ook hoofdstuk 5).

Figuur 2.2 Ontwikkelingen in de productiewaarde, de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid (fte), 2015-2024 (CBS)



2.3 Economische ontwikkeling per deelsector

De fietsensector bestaat uit verschillende deelsectoren met elk een eigen economische rol (tabel 2.1 en 2.2): productie, groothandel, detailhandel, reparatie en onderhoud, en deelfietsen, lease en verhuur (voor een uitgebreide beschrijving per deelsector inclusief tabellen, zie bijlage 3).

Productie en groothandel vormen gezamenlijk de grootste economische deelsector. In 2024 bedroeg de gezamenlijke productiewaarde circa € 2,1 miljard (€ 1,57 miljard productie en € 0,54 miljard groothandel). Deze deelsectoren werden na de coronaperiode relatief sterk geraakt door voorraadcorrecties en internationale verstoringen, al verschilt het beeld sterk per bedrijf[5].

De detailhandel liet tussen 2015 en 2024 een sterke groei zien in zowel productiewaarde als toegevoegde waarde. Deze ontwikkeling hangt samen met hogere verkoopprijzen van met name e-bikes en cargobikes, maar ook met de groei van aanvullende diensten zoals onderhoud, financiering en servicecontracten. De economische betekenis van de sector ligt daardoor steeds minder uitsluitend in de verkoop van fietsen en steeds meer in langdurige klantrelaties[6].

5 Interview RAI Vereniging, BOVAG, april 2026.

6 Interview RAI Vereniging, BOVAG, april 2026.



Deelfietsen, lease en verhuur kennen procentueel de sterkste groei. De productiewaarde steeg van circa € 10 miljoen in 2015 naar circa € 140 miljoen in 2024 en ook de toegevoegde waarde nam sterk toe. Hoewel deze deelsector nog kleiner is dan productie, groothandel en detailhandel, heeft zij zich ontwikkeld van een nichemarkt tot een substantieel onderdeel van de fietsensector. Het cluster is bovendien van strategisch belang doordat het nieuwe mobiliteitsconcepten introduceert, nieuwe gebruikersgroepen bereikt en een belangrijke rol speelt in de verschuiving van fietseigendom naar fietsgebruik als dienst.

Ook reparatie en onderhoud groeien gestaag. De toenemende omvang van het fietsenpark en de sterke groei van het aantal e-bikes zorgen voor een groeiende vraag naar gespecialiseerde service, onderhoud, reparatie en refurbishment.

Tabel 2.1 Productiewaarde per marktcluster (in mln euro's), 2015-2024 (CBS)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Abs. Groei	Rel. groei
Productie van fietsen en onderdelen	1.000	970	980	1.040	1.150	1.270	1.300	1.680	1.670	1.570	570	57%
Groothandel in fietsen	350	290	310	390	400	560	680	680	620	540	190	54%
Detailhandel in fietsen	440	430	440	570	540	650	760	790	770	790	350	80%
Deelfietsen, leasefietsen en fietsverhuur	10	20	20	50	60	70	60	90	130	140	130	1.300%
Fietsreparatie	60	50	60	80	70	80	60	80	90	90	30	50%

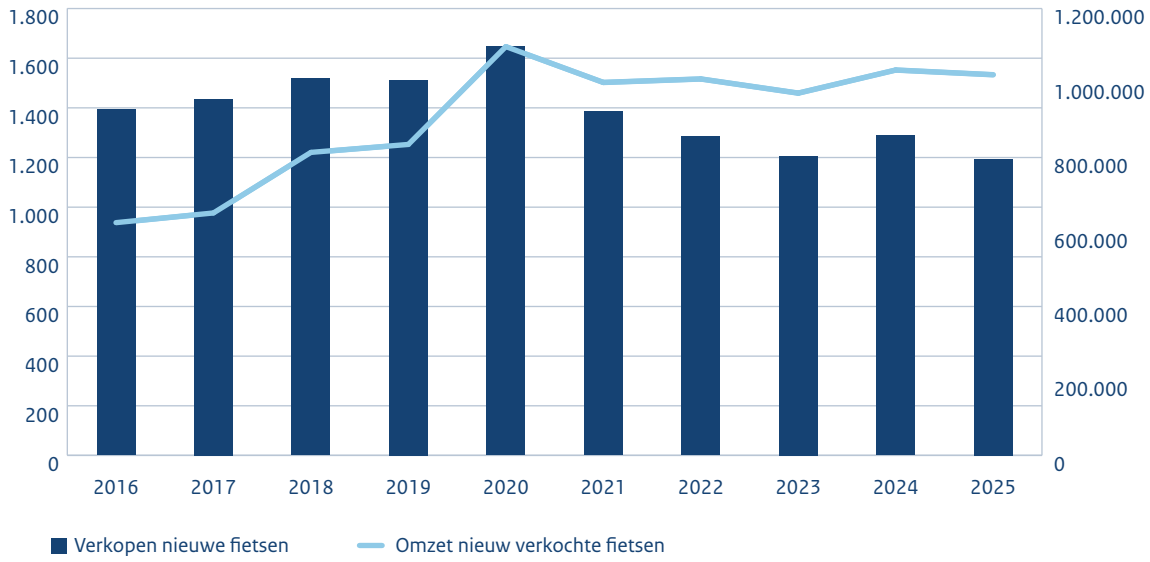
Tabel 2.2 Toegevoegde waarde per marktcluster (in mln euro's), 2015-2024 (CBS)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Abs. Groei	Rel. groei
Productie van fietsen en onderdelen	190	180	180	210	220	260	250	270	310	260	70	37%
Groothandel in fietsen	220	180	190	240	250	360	440	410	310	270	50	23%
Detailhandel in fietsen	310	290	290	400	360	440	560	570	540	570	260	84%
Deelfietsen, leasefietsen en fietsverhuur	10	10	10	20	20	30	10	20	40	50	40	400%
Fietsreparatie	30	20	30	30	30	40	30	40	40	40	10	33%

2.4 Verkoop, fietsenpark en consumententrends

De Nederlandse fietsmarkt bevindt zich in een overgangsfase. Hoewel de verkoop van nieuwe fietsen sinds de corona-piek is afgenomen, blijven de economische waarde van de markt en het belang van de fiets als vervoermiddel groot. Volgens cijfers van RAI Vereniging en BOVAG daalde de verkoop van nieuwe fietsen van ruim 1 miljoen stuks in 2020 naar bijna 800 duizend in 2025[7]. Tegelijkertijd steeg het gemiddelde aankoopbedrag naar ruim € 1.900, waardoor de totale omzet (ruim 1,5 miljard euro in 2025) minder sterk daalde dan de verkoopvolumes doen vermoeden.

Figuur 2.3 Verkopen aantallen nieuwe fietsen en omzet in miljoenen euro's, 2016-2025 (BOVAG – RAI Vereniging 2026)



7 BOVAG & RAI Vereniging (2025), Mobiliteit in Cijfers Tweewielers 2025 – 2026, Amsterdam: BOVAG & RAI Vereniging. Zie https://www.raivereniging.nl/mobiliteit-in-cijfers-tweewielers.

Deze ontwikkeling hangt samen met een aantal structurele consumententrends[8] die de fietsensector in toenemende mate bepalen:

1. Elektrificatie blijft de belangrijkste groeimotor

De belangrijkste ontwikkeling van het afgelopen decennium is de opkomst van de elektrische fiets. Inmiddels is ongeveer de helft van alle nieuw verkochte fietsen een e-bike, terwijl e-bikes circa 70 tot 80% van de omzetwaarde vertegenwoordigen. Vrijwel de volledige groei van het Nederlandse fietsenpark komt inmiddels voor rekening van elektrische fietsen. Hierdoor ontwikkelt de fiets zich steeds meer tot een technisch en digitaal mobiliteitsproduct, met gevolgen voor onderhoud, service, arbeidsvraag en verdienmodellen.

2. Van bezit naar gebruik

Het belang van lease, verhuur, deelconcepten, onderhoudsabonnementen en andere vormen van dienstverlening neemt toe. Hierdoor zegt het aantal verkochte fietsen steeds minder over de economische betekenis van de sector. De aandacht verschuift van de initiële aankoop naar de totale waarde gedurende de levenscyclus van de fiets, inclusief onderhoud, verzekering, beheer en vervanging.

3. Professionalisering van de tweedehandsmarkt en circulariteit

Naast nieuwe fietsen blijft ook de tweedehandsmarkt belangrijk. Naar schatting bestaat ongeveer 30% van de jaarlijkse verkopen uit gebruikte fietsen. Deze markt professionaliseert via refurbishment, leaseretouren, gecertificeerde occasionprogramma's en andere circulaire bedrijfsmodellen. Daardoor ontstaan nieuwe economische activiteiten op het gebied van onderhoud, logistiek en revisie. Een goed voorbeeld hiervan zijn Nederlandse bedrijven die zich onderscheiden door het aanbieden van duurzame en circulaire producten[9].

4. Groei van het fietsenpark zet door

Ondanks de daling van de nieuwverkoop blijft het Nederlandse fietsenpark groeien. In 2024 telde Nederland circa 24,4 miljoen fietsen, waarvan ongeveer 4,6 miljoen e-bikes. Met ruim een kwart van alle verplaatsingen blijft de fiets een van de belangrijkste vervoermiddelen van Nederland[10]. Het groeiende en steeds verder elektrificerende fietsenpark zorgt daarnaast voor een toenemende vraag naar onderhoud, reparatie, software-updates en gespecialiseerde dienstverlening.

5. Vergrijzing creëert nieuwe markten

De vergrijzing leidt tot een groeiende vraag naar e-bikes, aangepaste fietsen, driewielers en andere ondersteunende mobiliteitsoplossingen. Hierdoor ontstaan nieuwe kansen op het snijvlak van mobiliteit, gezondheid en zorg. Nederland heeft op dit terrein een sterke positie opgebouwd via gespecialiseerde producenten en kennisontwikkeling rond inclusieve mobiliteit.

6. Nieuwe mobiliteitsvormen vragen om nieuwe regelgeving

De opkomst van e-bikes, fatbikes en andere lichte elektrische voertuigen leidt tot nieuwe vraagstukken rond verkeersveiligheid, productnormen en handhaving. Marktpartijen benadrukken dat een helder onderscheid tussen fietsen, e-bikes en andere lichte elektrische voertuigen belangrijk is voor consumentenvertrouwen, eerlijke concurrentie en verdere marktontwikkeling. De kwaliteit van het reguleringskader wordt daarmee een steeds belangrijkere randvoorwaarde voor toekomstig verdienpotentieel.

Samenvattend laten deze trends zien dat de Nederlandse fietsmarkt zich ontwikkelt van een traditionele verkoopmarkt naar een breder mobiliteitsecosysteem, waarin elektrificatie, dienstverlening, circulariteit en nieuwe gebruiksvormen een steeds belangrijkere rol spelen.

8 Consumententrends ontleend uit de interviews met stakeholders uit de sector, waaronder RAI Vereniging, BOVAG, Gazelle, Fietsdiensten en Van Raam.

9 New Economy (2024), *Quickscan Circulair Fiets*. Amsterdam: New Economy.

10 KiM (2023), *Fietsfeiten 2023*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Zie: https://www.kimnet.nl/documenten/2023/11/28/fietsfeiten-2023.

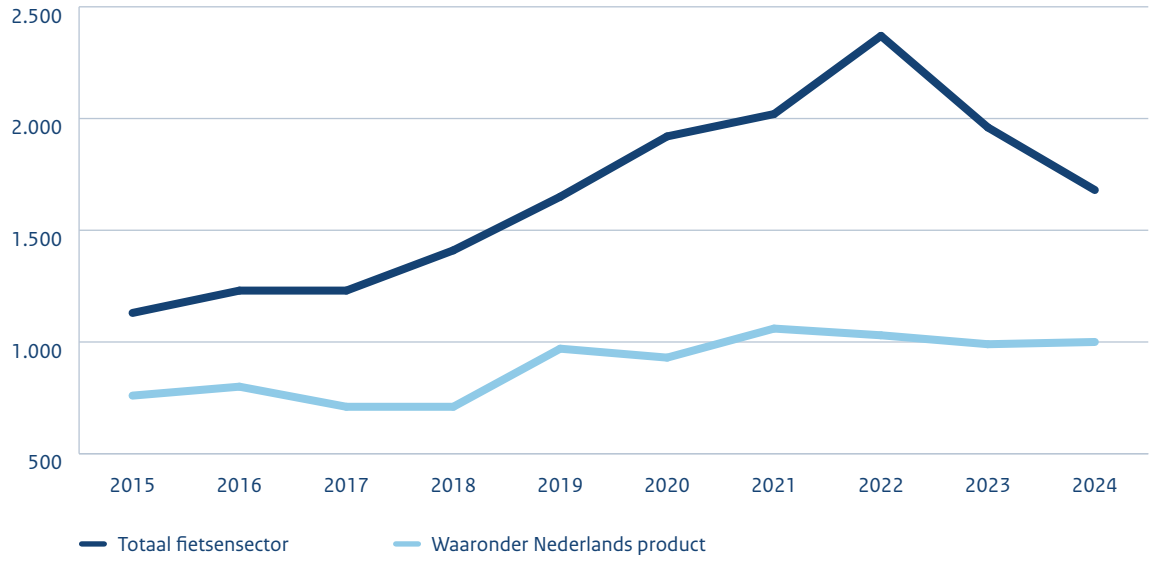
2.5 Internationale positie en uitvoer

Na de piek in 2022 van € 2,4 miljard daalde de uitvoerwaarde van de fietsensector tot circa € 1,7 miljard in 2024 (CBS 2026). Deze terugval is grotendeels toe te schrijven aan een afname van wederuitvoer. De export van in Nederland ontwikkelde en geassembleerde fietsen en aanverwante producten bleef relatief stabiel, waardoor het aandeel van 'echt' Nederlands product in de exportwaarde toenam (figuur 2.4).

Deze ontwikkeling onderstreept een structurele verschuiving in de internationale positie van de Nederlandse fietsensector, waarbij waardetoevoeging een relatief belangrijkere positie inneemt. Ontwerp, engineering, merkontwikkeling en datagedreven ketensamenwerking vormen daarbij een steeds belangrijker onderdeel van het internationale verdienvermogen.

Tegelijkertijd is binnen Europa een geleidelijke herstructurering van de productieketen zichtbaar. Geopolitieke ontwikkelingen, verstoringen van mondiale supply chains en de wens tot strategische autonomie stimuleren investeringen in Europese productiecapaciteit. Daarbij ontstaan nieuwe kansen voor assemblage, componentenproductie en geautomatiseerde productietechnologie binnen Europa. Verschillende Nederlandse bedrijven laten zien dat deze ontwikkeling niet uitsluitend gepaard gaat met hogere kosten. Door vergaande automatisering, digitalisering en flexibele productieprocessen kan Europese productie juist bijdragen aan snellere innovatie, betere aansluiting op klantvragen en een grotere weerbaarheid van de waardeketen. Hierdoor verschuift werkgelegenheid deels naar hoger opgeleide en meer gespecialiseerde functies. Hoewel dit proces nog in ontwikkeling is, kan het op termijn bijdragen aan een versterking van het Europese verdienvermogen[11]. Tegelijkertijd kan dat voor Nederland betekenen dat een deel van de werkgelegenheid in de maakindustrie verdwijnt.

Figuur 2.4 Uitvoerwaarde van goederen in de fietsensector 2015-2024, in miljoenen euro's (CBS)



2.6 Conclusie

De geïntegreerde inzichten uit CBS-analyses en marktstatistieken van BOVAG/RAI Vereniging laten zien dat de Nederlandse fietsensector na een periode van uitzonderlijke groei is beland in een fase van herijking. Volumegroei maakt plaats voor:

- nadruk op toegevoegde waarde;
- hoogwaardige en elektrische fietsen;
- service, onderhoud en circulariteit;
- internationale positionering op kwaliteit en kennis.

11 Interviews Gazelle en Van Raam, april en juli 2026.

Bedrijfsstrategieën, zoals het verplaatsen van fysieke productie naar het buitenland, passen binnen deze ontwikkeling. Dit duidt niet direct op een verzwakking van de sector, maar op een herpositionering binnen internationale waardeketens. Naast de omvangrijke productie- en handelsfunctie profileert Nederland zich in toenemende mate als kennis-, ontwerp- en dienstencentrum. Deze activiteiten vervangen de industriële basis niet, maar kunnen de toegevoegde waarde en internationale concurrentiekracht daarvan versterken.

De kern van de herijking van de fietsensector ligt in een verschuiving naar hogere toegevoegde waarde, meer dienstverlening en een sterkere positie binnen internationale waardeketens. Tegelijkertijd vormen arbeidsmarktkrapte, servicecapaciteit en consistente regelgeving belangrijke randvoorwaarden voor toekomstig verdienpotentieel.

Daarbij wordt regelgeving rond lichte elektrische voertuigen steeds relevanter. De snelle opkomst van fatbikes laat zien dat marktinnovatie sneller kan verlopen dan beleidsontwikkeling. Voor veel marktpartijen is een duidelijke en handhaafbare afbakening tussen fietsen, e-bikes en andere lichte elektrische voertuigen essentieel voor een veilige marktontwikkeling en eerlijke concurrentie. De kwaliteit van dit reguleringskader kan daardoor een belangrijke invloed hebben op het toekomstige verdienpotentieel van de sector.

Met sterke merken, een hoogwaardige kennispositie, een volwassen vakhandel en een diepgewortelde fietscultuur beschikt Nederland over stevige fundamenten. De fietsensector blijft daarmee economisch relevant, strategisch belangrijk en nauw verbonden met bredere transities op het gebied van mobiliteit, verstedelijking en duurzaamheid. En daarmee nadrukkelijk internationaal onderscheidend.

3 Maatschappelijke waarde van de Nederlandse fietsensector[12]

De maatschappelijke waarde van de Nederlandse fietsensector reikt aanzienlijk verder dan de directe economische opbrengsten. Onderzoeken van Decisio in het verleden (2022) en een recente actualisatie (2026) laten zien dat de impact van fietsen – en de Nederlandse voorbeeldfunctie daarbij – zich uitstrekt over domeinen als gezondheid, klimaat, bereikbaarheid, sociale cohesie en internationale samenwerking.

Deze effecten doen zich deels binnen Nederland voor, maar in belangrijke mate ook internationaal, doordat het Nederlandse model wereldwijd navolging krijgt. Daarmee fungeert Nederland niet alleen als gebruiker van fietskennis, maar ook als belangrijke producent van maatschappelijke waarde buiten de landsgrenzen.

3.1 Gezondheid, leefomgeving en CO_2-besparing

Fietsen genereert brede maatschappelijke baten doordat het verplaatsingen vervangt die anders met meer belastende vervoerswijzen zouden worden uitgevoerd. De belangrijkste effecten liggen op het gebied van gezondheid, leefomgeving en bereikbaarheid (Decisio 2026).

De grootste baten ontstaan door gezondheidswinst. Regelmatig fietsen draagt bij aan een betere fysieke en mentale gezondheid, lagere zorgkosten, minder ziekteverzuim en een hogere arbeidsproductiviteit. Daarnaast verbetert

12 De inzichten in dit hoofdstuk zijn ontleend aan een rapport dat in opdracht van RVO is uitgevoerd door Decisio: *De maatschappelijke en symbolische waarde van de Nederlandse voorbeeldfunctie op fietsgebied*, juni 2026. Daarnaast is geput uit een eerder rapport van Decisio over dit onderwerp uit 2022: *Exportwaarde Nederlandse fietsensector; maatschappelijke en symbolische waarde van de Nederlandse voorbeeldfunctie op fietsgebied*, maart 2022.

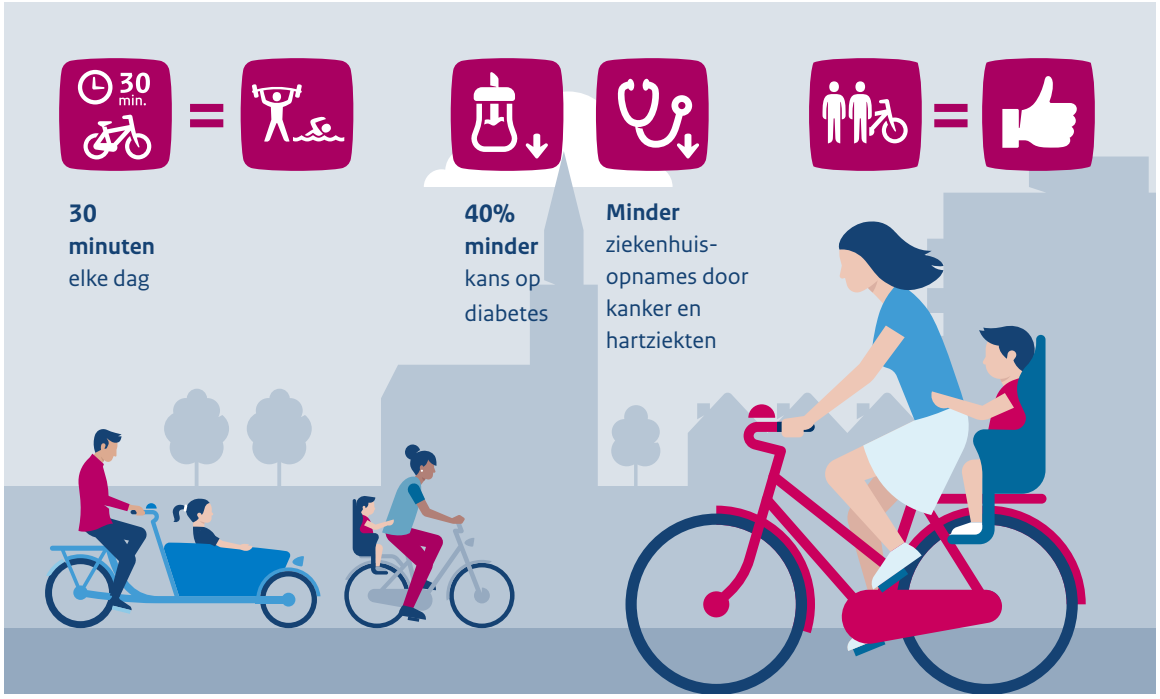


fietsen de leefomgeving doordat het nauwelijks directe uitstoot van CO_2 en andere schadelijke stoffen veroorzaakt en weinig geluidsoverlast genereert.

Ook vanuit het perspectief van bereikbaarheid en ruimtegebruik biedt de fiets voordelen. Fietsen vraagt relatief weinig infrastructuur en parkeerruimte, wat bijdraagt aan efficiënter ruimtegebruik en minder congestie in stedelijke gebieden.

Volgens Decisio (2026) bedraagt de maatschappelijke waarde van het fietsgebruik in een selectie van onderzochte landen circa € 180 miljard per jaar[13]. Gezondheidseffecten vormen veruit de grootste batenpost, gevolgd door effecten op congestie en gezondheidskosten. Klimaatbaten vertegenwoordigen een kleiner, maar nog steeds relevant deel van het totaal. De toegenomen maatschappelijke waarde ten opzichte van eerdere studies[14] hangt vooral samen met de groei van het fietsgebruik, geactualiseerde kengetallen en een betere waardering van de effecten van e-bikes.

Figuur 3.1 Gezondheidseffecten van fietsgebruik (bron Dutch Cycling Vision 2026)[15]



3.2 Symbolische en diplomatieke waarde van de Nederlandse fietscultuur

Naast de maatschappelijke effecten heeft de Nederlandse fietscultuur een belangrijke symbolische en diplomatieke waarde. Nederland fungeert internationaal als een toonaangevend voorbeeld van hoe mobiliteit en stedelijke inrichting duurzaam kunnen worden georganiseerd (Decisio 2022, 2026).

Internationaal wordt Nederland erkend als gidsland op het gebied van fietsen. Daarbij is de internationale belangstelling verschoven van uitsluitend technische fietsinfrastructuur naar bredere kennis over beleidsvorming, governance, gedragsverandering, maatschappelijke participatie en de ontwikkeling van leefbare steden. Juist de combinatie van infrastructuur, institutionele samenwerking en een langdurige cultuurverandering maakt de Nederlandse aanpak internationaal aantrekkelijk. Dit fungeert als inspiratiebron voor beleidsmakers, professionals en burgers wereldwijd (Decisio 2022, DCE 2026, zie ook tekstkader op pagina 22).

13 Deze cijfers beperken zich tot de fietskilometers in stedelijk gebied in Europa, Noord-Amerika en OECD-landen in de Pacific, waardoor een groot deel van de fietsende wereldbevolking buiten beschouwing blijft.

14 Inschatting uit 2022 was ruim 120 miljard euro per jaar, zie Decisio (2022).

15 https://dutchcycling.nl/wp-content/uploads/2026/01/Dutch-Cycling-Vision-2025.pdf.

Hoe kijkt het buitenland naar Nederland als fietsland?[16]

"Tijdens mijn Nederlandse studententijd bezorgde een project over ruimtelijke ordening en klimaatadaptatie mij een transformatieve ervaring. Ineens zag ik de mogelijkheden voor de Verenigde Staten. Het was echt een head explosion."
– Zach van der Kooy, Mobycon Noord-Amerika

"Er is geen betere plek om te leren over mobiliteitstransitie dan Nederland."
– Elliot Fishman, Institute for Sensible Transport (Australië)

"Als de Nederlanders over fietsen praten, luisteren de Fransen. Het is veel moeilijker voor een Fransman om gehoord te worden wanneer hij nieuwe fietsideeën presenteert, omdat hij niet dezelfde autoriteit geniet."
– Stein van Oosteren, Collectif Vélo Île-de-France

"Nederlandse fietsverhalen worden vaak gebruikt als illustratie van wat er – vrij snel – in een stad kan worden gedaan en deze voorbeelden helpen het fietsen elders in de wereld te promoten."
– Matthew Baldwin, Europese Commissie

"Nederland heeft met zijn fietskennis de sleutel in handen om samen met andere landen en steden het klimaatprobleem en andere stedelijke problemen aan te pakken."
– Claudia Adriazola-Steil, World Resources Institute

De internationale invloed van de Nederlandse fietscultuur werkt via drie onderling samenhangende mechanismen:

1. informele beïnvloeding (bijv. via media en toerisme);
2. formele kennisoverdracht (studietours, opleidingen);
3. concrete projectbijdragen van Nederlandse experts.

Deze vormen van beïnvloeding versterken elkaar en leiden tot een brede internationale verspreiding van Nederlandse kennis en praktijken (zie bijvoorbeeld de nieuwsberichten op de website van de Dutch Cycling Embassy[17] ter illustratie).

Daarnaast speelt fietsen een rol in de internationale diplomatie en het nationale imago. Fietsen wordt geassocieerd met duurzaamheid, innovatie en leefbaarheid. Activiteiten van ambassades, internationale evenementen en de zichtbaarheid van Nederlandse bestuurders op de fiets dragen bij aan een positief beeld van Nederland (Decisio 2022).

3.3 Nederlandse bijdrage en implicaties voor verdienkansen

De maatschappelijke baten van fietsen ontstaan grotendeels buiten Nederland, maar zijn mede verbonden aan de internationale verspreiding van Nederlandse fietskennis en praktijkervaring. Op basis van analyses van Decisio kan worden geconcludeerd dat Nederland een substantiële, maar moeilijk exact te kwantificeren bijdrage levert aan de groei van het fietsgebruik wereldwijd.

De totale maatschappelijke waarde van het fietsgebruik in de onderzochte landen bedraagt ruim € 180 miljard per jaar. Op basis van interviews en expertinschattingen hanteert Decisio een indicatieve bandbreedte waarbij ongeveer 1% tot 10% van deze maatschappelijke waarde mede samenhangt met de Nederlandse voorbeeldfunctie en kennisverspreiding. Dit komt overeen met een indicatieve maatschappelijke waarde van circa € 1,8 tot € 18,1 miljard per jaar. Deze inschatting moet met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd en is nadrukkelijk geen maat voor economische opbrengsten voor Nederlandse partijen[18].

16 Ontleend aan de interviews die zijn uitgevoerd door Decisio voor het rapport over de maatschappelijke en symbolische meerwaarde van de fietsensector in 2022 (Decisio 2022).

17 https://dutchcycling.nl/knowledge/.

18 Daarnaast beperken deze cijfers zich tot de mogelijke bijdrage van Nederland aan de groei van de fietskilometers in stedelijke gebieden in Europa, Noord-Amerika en de OECD-landen in de Pacific (Decisio 2026).

De maatschappelijke voordelen van fietsen, zoals gezondheidswinst, lagere zorgkosten, een betere leefomgeving en minder emissies, worden vooral gerealiseerd in de landen en steden waar het fietsgebruik toeneemt. Daardoor vertaalt maatschappelijke waarde zich slechts beperkt rechtstreeks in economische opbrengsten voor Nederland. De betekenis van deze maatschappelijke waarde ligt vooral in het feit dat zij wereldwijd investeringen in fietsinfrastructuur, actieve mobiliteit, kennisontwikkeling en capaciteitsopbouw legitimeert.

Voor Nederlandse bedrijven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties ontstaan economische kansen wanneer zij betrokken raken bij deze investeringen, bijvoorbeeld via adviesopdrachten, kennisuitwisseling, capaciteitsopbouw, projectontwikkeling en internationale programma's. De relatie tussen maatschappelijke waarde en verdienpotentieel is daarmee voornamelijk indirect van aard: maatschappelijke baten creëren investeringsbereidheid, en deze investeringen creëren marktkansen[19].

De belangrijkste implicatie voor het internationale verdienpotentieel is daarom niet hoe groot de maatschappelijke waarde precies is, maar in hoeverre Nederland erin slaagt zijn kennis, ervaring en internationale reputatie te verbinden aan deze investeringsstromen. De wijze waarop dit gebeurt staat centraal in hoofdstuk 5.

19 De maatschappelijke waarde van fietsen en het economische verdienpotentieel van Nederlandse partijen zijn nadrukkelijk verschillende grootheden. Maatschappelijke waarde beschrijft de baten die ontstaan voor samenlevingen, bijvoorbeeld door gezondheidswinst of een betere leefomgeving. Economisch verdienpotentieel heeft betrekking op omzet, werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor Nederlandse organisaties. Beide kunnen met elkaar samenhangen, maar zijn niet direct vergelijkbaar.



3.4 Conclusie

De analyse laat zien dat Nederland een prominente rol speelt als internationale ‘value creator’ op het gebied van fietsen en duurzame mobiliteit. De maatschappelijke baten die hiermee samenhangen zijn omvangrijk, structureel en grotendeels internationaal van aard.

Tegelijkertijd blijkt dat deze waarde zich slechts beperkt vertaalt in directe economische opbrengsten voor Nederland. Dit is echter geen afwijking, maar een logisch gevolg van het feit dat zowel de baten als het verdienmodel een indirect en relationeel karakter hebben. Maatschappelijke waarde creëert legitimering voor investeringen, en binnen die investeringsstromen ontstaan kansen voor Nederlandse partijen.

Het verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector ligt daarmee niet in het maximaliseren van directe opbrengsten uit fietskennis, maar in het strategisch positioneren van deze kennis binnen bredere mobiliteits- en stedelijke opgaven. De opgave is niet zozeer het vergroten van de maatschappelijke waarde, maar het effectiever verbinden van deze waarde aan internationale netwerken, programma’s en projecten waarin Nederland een rol kan spelen.

4 Export van Nederlandse fietssystemen

4.1 Drie unieke fietssystemen: utilitair, logistiek en vrije tijd

De internationale positie van de Nederlandse fietsensector is niet alleen gebaseerd op de fiets als product, maar ook op de manier waarop fietsen is geïntegreerd in mobiliteit, logistiek en recreatie. Juist deze systeembenadering, waarin infrastructuur, diensten, regelgeving, technologie en gebruikersgedrag samenkomen, maakt Nederland internationaal onderscheidend. Buitenlandse partijen tonen daarbij niet alleen belangstelling voor technische oplossingen, maar ook voor de kennis en ervaring achter goed functionerende fietssystemen (Decisio 2026).

Binnen deze systeembenadering kunnen drie systemen worden onderscheiden:

1. het utilitaire fietssysteem voor dagelijkse verplaatsingen;
2. het logistieke fietssysteem voor stedelijke distributie;
3. het recreatieve fietssysteem voor toerisme en vrije tijd.

Deze systemen verschillen in gebruikers en verdienmodellen, maar hebben gemeen dat zij voortbouwen op decennia aan Nederlandse kennisontwikkeling en aansluiten bij internationale opgaven rond bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzame logistiek en gezonde vrijetijdsbesteding. In de volgende paragrafen worden deze drie systemen nader uitgewerkt, met aandacht voor innovatieve voorbeelden (voor een uitgebreide analyse, zie bijlage 4).

4.2 Utilitair: de rol van fietsparkeren[20]

Wanneer internationaal wordt gesproken over het Nederlandse fietsmodel, gaat de aandacht vaak uit naar fietsinfrastructuur. Een belangrijk onderdeel hiervan is fietsparkeren. Veilige, comfortabele en goed geïntegreerde stallingsvoorzieningen zijn essentieel voor dagelijks fietsgebruik en voor de aansluiting tussen fiets en openbaar vervoer.

Nederland beschikt over veel praktijkervaring met fietsparkeren, variërend van stationsstallingen en binnenstedelijke voorzieningen tot integratie van fietsparkeren in gebiedsontwikkeling. Hierdoor is internationaal belangstelling ontstaan voor Nederlandse kennis over ontwerp, exploitatie, capaciteitsplanning en de rol van fietsparkeren binnen bredere mobiliteitssystemen. Grote stallingen bij onder meer Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal fungeren daarbij regelmatig als internationale referentieprojecten.

Naast de maatschappelijke functie vertegenwoordigt fietsparkeren ook een economische activiteit rond ontwerp, aanleg, beheer en exploitatie van stallingsvoorzieningen. Hoewel de omvang van deze deelsector nog moeilijk nauwkeurig is vast te stellen, wijzen verkennende analyses erop dat fietsparkeren een groeiende markt vormt.

De internationale kansen liggen vooral in kennisintensieve activiteiten zoals normering, systeemontwerp, capaciteitsberekeningen, exploitatiemodellen en integratie met openbaar vervoer en gebiedsontwikkeling. Daarnaast ontstaan marktkansen voor leveranciers van stallingssystemen, toegangscontrole, monitoring en innovatieve digitale toepassingen. De herziene Europese richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen (EPBD), waarin ook aandacht wordt gevraagd voor fietsparkeren, kan deze ontwikkeling verder versterken.

De Nederlandse meerwaarde ligt daarbij niet alleen in afzonderlijke producten of stallingen, maar vooral in de opgebouwde ervaring met fietsparkeren als integraal onderdeel van een goed functionerend fietssysteem.

20 Deze paragraaf is gebaseerd op de inzichten uit een rapport dat in opdracht van RVO is opgesteld door Movares (2026): *Sectoronderzoek fietsenstallingen*, februari 2026.

4.3 Logistiek: de rol van bakfietsen[21]

Nederland behoort tot de internationale pioniers op het gebied van fietslogistiek. De inzet van cargobikes en vrachtfietsen sluit aan bij maatschappelijke opgaven rond emissiereductie, leefbare binnensteden en efficiënter ruimtegebruik.

Fietslogistiek omvat meer dan voertuigen alleen. Het gaat om een systeem van cargobikes, logistieke hubs, software, dienstverlening en operationele kennis. Toepassingen beperken zich niet langer tot pakketbezorging, maar worden ook ingezet door onder meer zorgorganisaties, installateurs, gemeentelijke diensten en lokale ondernemers.

De sector vertegenwoordigt een groeiende niche binnen de stedelijke logistiek. De grootste groeikansen liggen in de vervanging van een deel van het stedelijke bestelverkeer door fietslogistieke oplossingen. Tegelijkertijd neemt internationaal de concurrentie toe doordat steeds meer landen eigen ecosystemen rond cargobikes en fietslogistiek ontwikkelen.

Voor Nederlandse partijen liggen de kansen daarom niet uitsluitend in de export van voertuigen, maar ook in de export van kennis over stedelijke distributie, hubontwikkeling, regelgeving, software en logistieke concepten. Juist deze combinatie van producten, praktijkervaring en systeemkennis maakt fietslogistiek tot een interessant internationaal groeidomein.

4.4 Vrije tijd: kansen voor recreatie en toerisme[22]

Fietstoerisme vormt een belangrijk onderdeel van de Nederlandse fietseconomie. Dankzij een fijnmazig routenetwerk, hoogwaardige infrastructuur, verkeersveiligheid en een breed aanbod aan voorzieningen behoort Nederland internationaal tot de aantrekkelijkste fietsbestemmingen.

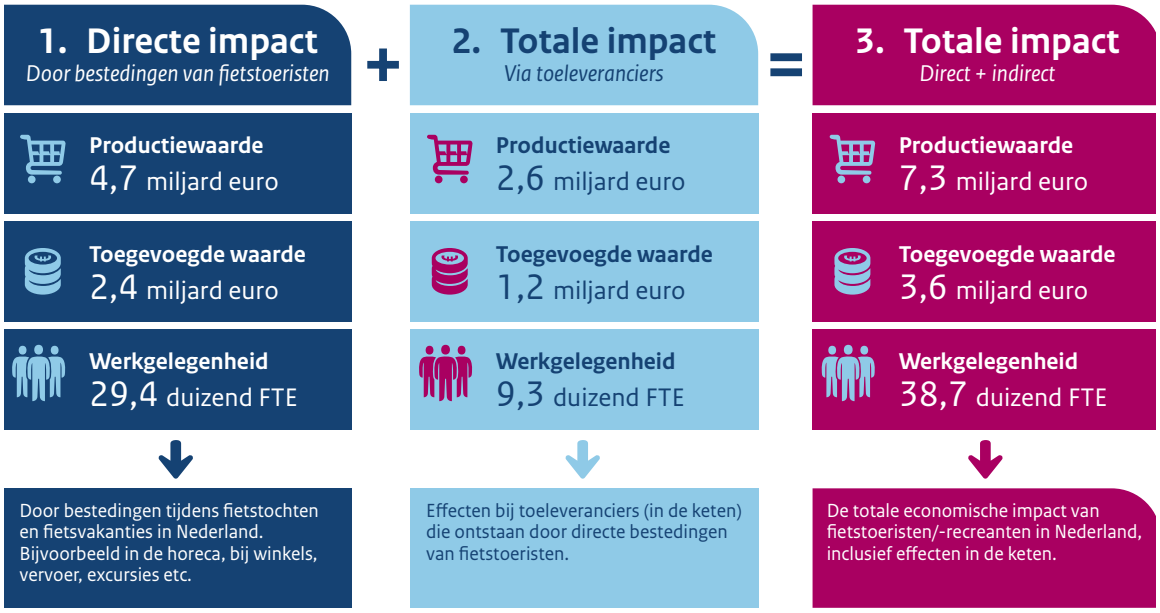
21 Deze paragraaf is gebaseerd op de inzichten uit een rapport dat in opdracht van RVO is opgesteld door Fietsdiensten (2026): *Sectoronderzoek fietslogistiek*, juni 2026.

22 Deze paragraaf is gebaseerd op de inzichten uit een rapport dat in opdracht van RVO is opgesteld door Decisio (2026): *De economische impact van fietstoerisme in Nederland*, juni 2026.



De economische betekenis van fietstoerisme is aanzienlijk. Jaarlijks genereren recreatieve fietstochten en fietsvakanties omvangrijke bestedingen aan horeca, accommodaties, recreatie en detailhandel. In totaal gaat het om ongeveer € 7,3 miljard productiewaarde, € 3,6 miljard toegevoegde waarde en circa 38.700 fte's (Decisio 2026b). Daarmee levert fietstoerisme een belangrijke bijdrage aan regionale economieën en werkgelegenheid (figuur 4.1).

Figuur 4.1 Directe, indirecte en totale impact van fietstoerisme (Decisio 2026).



Internationale ontwikkelingen wijzen op verdere groei van het zogenoemde active leisure-segment, waarin gezondheid, beweging, natuurbeleving en duurzaamheid centraal staan. De opkomst van e-bikes versterkt deze ontwikkeling doordat grotere afstanden toegankelijk worden voor bredere groepen gebruikers.

Voor Nederland liggen de kansen niet alleen in verdere groei van het binnenlandse fietstoerisme, maar ook in het aantrekken van buitenlandse bezoekers en het verhogen van bestedingen per bezoeker. Internationale voorbeelden laten zien dat aanvullende dienstverlening, thematische routes en de koppeling van fietsen aan cultuur, erfgoed, gastronomie en natuurbeleving hierbij belangrijk zijn.

Daarnaast ontstaat een groeiende internationale vraag naar kennis over recreatieve routenetwerken, bewegwijzering, digitale routeplatforms, recreatieve gebiedsontwikkeling en fietsgerichte dienstverlening. Daarmee vertegenwoordigt fietstoerisme niet alleen een economische sector op zichzelf, maar ook een exporteerbaar Nederlands fietssysteem.

4.5 Conclusie

De drie beschreven fietssystemen – fietsparkeren, fietslogistiek en fietstoerisme – laten zien dat de internationale kracht van de Nederlandse fietsensector voortkomt uit een combinatie van hoogwaardige producten, infrastructuur, diensten, kennis, organisatie en praktijkervaring. Juist de samenhang tussen deze elementen maakt het internationale aanbod onderscheidend.

De drie systemen kennen ieder hun eigen economische dynamiek, maar hebben gemeen dat internationale belangstelling zich steeds vaker richt op complete fietssystemen in plaats van alleen afzonderlijke producten. Daardoor ontstaan ook kansen voor Nederlandse bedrijven, kennisinstellingen en overheden op het gebied van ontwerp, advies, kennisontwikkeling, dienstverlening en systeemintegratie.

Europese ontwikkelingen rond fietsparkeren, de groei van stedelijke fietslogistiek en de toenemende populariteit van fietstoerisme bieden nieuwe marktkansen. Tegelijkertijd investeren andere landen steeds nadrukkelijker in hun eigen kennis en expertise. Het behouden van een sterke internationale positie vraagt daarom blijvende investeringen in innovatie, kennisontwikkeling, samenwerking en internationale profilering.

5 Internationale verdienkansen voor de fietsensector

5.1 Verbreding van het internationale verdienvermogen

De internationale positie van de Nederlandse fietsensector wordt vaak beoordeeld aan de hand van exportwaarde, productiewaarde en werkgelegenheid. Deze indicatoren geven echter slechts een deel van het beeld. Een belangrijk deel van de internationale activiteiten bestaat uit consultancy, kennisuitwisseling, capaciteitsopbouw en deelname aan bredere mobiliteits- en stedelijke ontwikkelingsprogramma's. Juist deze activiteiten zijn vaak beperkt zichtbaar in bestaande statistieken, terwijl zij wel kunnen bijdragen aan toekomstige economische kansen. Om de internationale verdienkansen te begrijpen is daarom een bredere benadering nodig dan export- en productiecijfers alleen. In dit hoofdstuk wordt daar een bijdrage aan geleverd door te kijken naar kansen rondom internationale samenwerking, internationale programma's, systeemopgaven en capaciteitsopbouw.

5.2 Internationale samenwerking, programma's en marktontwikkeling

Internationale marktontwikkeling binnen de fietsensector verloopt vaak anders dan traditionele productexport. Opdrachten ontstaan zelden via geïsoleerde transacties, maar bouwen meestal voort op bestaande relaties, kennis-uitwisseling, studiebezoeken, handelsmissies en internationale netwerken. Verschillende geïnterviewden geven aan dat succesvolle internationale samenwerking doorgaans het resultaat is van een langdurig proces van zichtbaarheid, vertrouwen en vorming van partnerschappen[23].

Tegelijkertijd lijkt de aard van internationale samenwerking te veranderen. Waar in het verleden veel contacten een oriënterend en vaak eenmalig karakter hadden, sluiten internationale aanvragen tegenwoordig vaker aan bij concrete beleidsopgaven, investeringsprogramma's en implementatietrajecten[24]. Hierdoor neemt het belang van langdurige relaties en strategische positionering binnen internationale netwerken toe (zie ook tekstkader hieronder en bijlage 5).

Internationale zichtbaarheid als strategische investering

De internationale positie van de Nederlandse fietssector wordt ondersteund door een omvangrijk netwerk van handelsmissies, kennisuitwisselingen, workshops, conferenties, studiebezoeken en netwerkactiviteiten. Uit gegevens van RVO blijkt dat tussen 2011 en 2025 meer dan 250 internationale fietsgerelateerde activiteiten zijn georganiseerd of ondersteund door Nederlandse overheidsorganisaties, ambassades, NBSO's, regionale ontwikkelingsmaatschappijen en sectorpartners. Het aantal activiteiten nam daarbij sterk toe: van enkele activiteiten per jaar in het begin van de jaren 2010 tot ruim veertig in 2025.

23 Interview DCE, Goudappel en Mobycon, resp. april, mei en juli 2026.

24 Interview DCE, april 2026.

Deze activiteiten variëren van handelsmissies en beursdeelnames tot ThinkBike-workshops, capaciteitsopbouwprogramma's, inkomende delegaties en internationale conferenties. Een voorbeeld is de economische missie naar Californië in september 2022. Tijdens deze missie reisde een Nederlandse delegatie van bedrijven, kennisinstellingen en overheden naar San Francisco en Los Angeles rond de thema's gezonde verstedelijking en duurzame mobiliteit. Aan de missie namen onder meer koningin Máxima, verschillende ministers, vertegenwoordigers van de Dutch Cycling Embassy en tientallen Nederlandse organisaties deel. De missie leidde tot nieuwe samenwerkingsrelaties op het gebied van fietsinfrastructuur, mobiliteitshubs, kennisuitwisseling en stedelijke ontwikkeling tussen Nederlandse en Amerikaanse partners.

Bronnen: RVO en DCE-website

Internationale programma's spelen daarbij een belangrijke rol. Organisaties en initiatieven zoals de Wereldbank, WRI, GIZ, PATH en ACTIVE[25] verbinden actieve mobiliteit steeds vaker aan bredere agenda's rond klimaat, gezondheid, inclusiviteit en stedelijke ontwikkeling. Hierdoor ontstaan nieuwe investeringsstromen waarin fietsen niet langer een afzonderlijk beleidsdossier vormt, maar onderdeel wordt van grotere maatschappelijke transities.

Voor Nederlandse organisaties ontstaan verdienkansen daardoor niet alleen via afzonderlijke opdrachten, maar ook via deelname aan programma's, consortia en kennisnetwerken waarin toekomstige investeringsprojecten worden voorbereid. Tegelijkertijd blijkt uit de praktijk dat succesvolle deelname vrijwel altijd afhankelijk is van samenwerking met lokale partners. Lokale kennis, institutionele toegang en langdurige aanwezigheid blijken belangrijke voorwaarden voor duurzame marktontwikkeling[26].

5.3 Systeemopgaven en capaciteitsopbouw

Een belangrijke ontwikkeling is dat fietsexpertise steeds vaker onderdeel wordt van bredere maatschappelijke opgaven. Vraagstukken rond actieve mobiliteit blijken in de praktijk nauw verbonden met gezondheid, leefbaarheid, klimaatadaptatie, verkeersveiligheid en stedelijke ontwikkeling. Daardoor fungeert de fiets regelmatig als toegangspoort tot omvangrijkere programma's en investeringsagenda's.

Internationale ervaringen laten zien dat de waarde van Nederlandse expertise niet uitsluitend ligt in technische kennis over fietsinfrastructuur, maar ook in het vermogen om mobiliteit, ruimte, bestuur en maatschappelijke doelen met elkaar te verbinden. In veel projecten verschuift de vraag van technische oplossingen naar ondersteuning bij governance, stakeholdermanagement, capaciteitsopbouw en institutionele ontwikkeling.

Capaciteitsopbouw vormt daarbij een belangrijke succesfactor. In veel landen ontbreekt nog voldoende kennis en institutionele capaciteit om actieve mobiliteit structureel te integreren in beleid en uitvoering[27]. Programma's zoals ACTIVE en KARSIP laten zien dat trainingen, kennisuitwisseling, universiteitssamenwerking en netwerkvorming kunnen bijdragen aan duurzame institutionele versterking (zie tekstkader op pagina 30).

Vanuit economisch perspectief is capaciteitsopbouw ook relevant omdat hierdoor nieuwe relaties ontstaan en de vraag naar gespecialiseerde ondersteuning groeit. Naarmate lokale organisaties meer kennis ontwikkelen, verschuift de vraag vaak van basale technische ondersteuning naar meer gespecialiseerde expertise op het gebied van beleidsvorming, implementatie, financiering en governance.

Capaciteitsopbouw moet daarom niet uitsluitend worden gezien als kennisoverdracht of maatschappelijke ondersteuning. Het creëert ook een vorm van strategische marktontwikkeling die kan bijdragen aan nieuwe samenwerkingsrelaties, vervolgprojecten en internationale zichtbaarheid van Nederlandse expertise[28].

25 Voluit respectievelijk World Resources Institute (WRI), Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), Partnership for Active Travel and Health (PATH) en Alliance for Cycling and Walking Towards International Vitality and Empowerment (ACTIVE).

26 Overigens is dat (uiteraard) niet uniek voor de fietsensector.

27 Zie bijv. Godthelp et al. (2024): *Capacity building for road safety in LMICs: the need for a sustainable local knowledge and research infrastructure.* In: Traffic Safety Research (vol 8).

28 Interview en gesprekken DCE, april en juli 2026.

KARSIP en ACTIVE – twee benaderingen van capaciteitsopbouw[29]

KARSIP (Knowledge and Research Infrastructure for Road Safety Program) richt zich op het versterken van lokale kennisinfrastructuren, bijvoorbeeld via onderzoeksinstituten, onderwijsprogramma's en trainingscentra. Het uitgangspunt is dat duurzame verandering vraagt om lokale organisaties die zelfstandig kennis kunnen ontwikkelen en toepassen.

Een vergelijkbare gedachte ligt ten grondslag aan ACTIVE (Alliance for Cycling and Walking Towards International Vitality and Empowerment). Dit programma ondersteunt actieve mobiliteit via trainingen, workshops, kennisuitwisseling en netwerkvorming. Evaluaties laten zien dat dergelijke activiteiten niet alleen leiden tot kennisontwikkeling, maar ook tot nieuwe samenwerkingsverbanden, beleidsinitiatieven en vervolgprojecten.

De ervaringen uit beide programma's laten zien dat succesvolle capaciteitsopbouw meer vraagt dan kennisoverdracht alleen. Langdurige relaties, lokale verankering en de betrokkenheid van universiteiten en kennisinstellingen blijken belangrijke voorwaarden voor blijvende impact.

Capaciteitsopbouw is in de praktijk ook steeds minder een proces van eenzijdige kennisoverdracht en steeds meer een vorm van gezamenlijke kennisontwikkeling. Nederlandse organisaties brengen expertise in op het gebied van fietssystemen, maar doen tegelijkertijd waardevolle inzichten op uit buitenlandse ervaringen en experimenten. Juist landen en steden die voor nieuwe uitdagingen staan, ontwikkelen soms innovatieve oplossingen op het gebied van financiering, governance, participatie en beleidsimplementatie waarvan ook Nederland kan leren (voor een overzicht, zie Decisio 2025). Deze wederkerigheid maakt capaciteitsopbouw niet alleen tot een instrument voor internationale samenwerking, maar ook tot een bron van vernieuwing voor de Nederlandse fietssector zelf. Daarmee draagt het bij aan het behoud van de internationale kennispositie van Nederland en aan nieuwe kansen binnen bredere maatschappelijke transities.

5.4 Risico's en onzekerheden voor internationale verdienkansen

De internationale verdienkansen voor de Nederlandse fietsensector zijn aanzienlijk, maar niet vanzelfsprekend. De belangrijkste onzekerheden liggen op vijf terreinen (zie ook bijlage 6).

Ten eerste is er onzekerheid over de toekomst van de Nederlandse fietsindustrie. In welke mate productie- en assemblageactiviteiten behouden blijven, en welke gevolgen dit heeft voor werkgelegenheid, innovatie en de internationale positie van Nederland als fietsland, is op dit moment moeilijk te voorspellen. Een belangrijke randvoorwaarde is het behoud van een aantrekkelijk beleids- en investeringsklimaat (zie tekstkader op pagina 31).

Ten tweede neemt de internationale concurrentie toe. Steeds meer landen investeren in eigen fietsecosystemen, kennisontwikkeling en industrie, waardoor Nederlandse organisaties hun positie steeds nadrukkelijker moeten verdienen op basis van innovatie, kwaliteit en samenwerking.

Ten derde kunnen geopolitieke ontwikkelingen, economische schommelingen en veranderende publieke investeringsstromen de vraag naar buitenlandse expertise beïnvloeden. Omdat een belangrijk deel van de internationale markt samenhangt met investeringen in mobiliteit, klimaat en stedelijke ontwikkeling, blijven beleidskeuzes van overheden en internationale financiers van grote invloed.

Ten vierde kunnen tekorten aan technisch personeel, onderzoekers, adviseurs en andere specialisten een rem zetten op verdere groei. Ook regelgeving rond e-bikes, cargobikes en andere lichte elektrische voertuigen vormt een belangrijke randvoorwaarde voor innovatie en marktontwikkeling.

Ten slotte is internationale belangstelling niet automatisch hetzelfde als economisch succes. Het omzetten van reputatie, kennis en maatschappelijke impact in concrete opdrachten vraagt langdurige investeringen in

29 Bronnen: diverse (interne) rapportages over ACTIVE van IenW en publiek toegankelijke informatie over KARSIP, alsmede gesprekken met betrokken stakeholders waaronder Hans Godthelp.

netwerkvorming, lokale partnerschappen en capaciteitsopbouw. De opbrengsten daarvan zijn vaak onzeker en worden regelmatig pas na meerdere jaren zichtbaar.

Samenvattend liggen de grootste risico's niet zozeer in een afnemende internationale belangstelling voor fietsen, maar in de mate waarin Nederland erin slaagt zijn kennispositie te behouden, internationale relaties te verdiepen en maatschappelijke kansen te vertalen naar duurzame economische waarde.

Het belang van een aantrekkelijk beleids- en investeringsklimaat

De internationale concurrentiepositie van de Nederlandse fietsensector wordt niet uitsluitend bepaald door de kwaliteit van bedrijven, producten en kennis, maar ook door het nationale beleids- en investeringsklimaat. Verschillende geïnterviewde partijen wijzen erop dat landen als Duitsland, België en Frankrijk de afgelopen jaren hun inzet op fietsmobiliteit hebben geïntensiveerd, onder meer via fiscale regelingen voor fietsleasing, investeringen in fietsinfrastructuur en stimuleringsprogramma's voor actieve mobiliteit.

Nederland beschikt nog steeds over een sterke uitgangspositie dankzij een omvangrijk fietsgebruik, hoogwaardige infrastructuur, een sterke kennisbasis en internationaal erkende expertise. Tegelijkertijd wijzen sommige marktpartijen erop dat verdere versterking van fietsstimulering, innovatiebeleid en investeringen in infrastructuur kan bijdragen aan zowel maatschappelijke doelen als het internationale verdienvermogen van de sector.

Vanuit economisch perspectief is daarbij vooral van belang dat er een aantrekkelijk vestigings- en innovatieklimaat blijft bestaan voor producenten, dienstverleners en kennisinstellingen. Een stabiel en voorspelbaar beleidskader kan bijdragen aan investeringen, innovatie en het behoud van de internationale concurrentiepositie van Nederland als toonaangevend fietsland.



5.5 Conclusie

De analyse laat zien dat het internationale verdienvermogen van de Nederlandse fietsensector breder is dan traditionele export- en productiecijfers alleen. Productie, handel en export blijven een belangrijke economische basis van de sector, maar daarnaast spelen ook kennisuitwisseling, internationale projecten, capaciteitsopbouw en systeemontwikkeling een steeds belangrijkere rol.

Het internationale verdienvermogen manifesteert zich daarbij op drie niveaus: (1) directe export van producten en diensten, (2) internationale projecten en kennisactiviteiten, en (3) de bredere economische kansen die ontstaan wanneer fietsexpertise wordt verbonden aan mobiliteits-, klimaat-, gezondheids- en stedelijke ontwikkelingsopgaven (figuur 5.1). Vooral deze laatste twee niveaus bieden naar verwachting belangrijke groeikansen richting 2030, terwijl zij tegelijkertijd slechts beperkt zichtbaar zijn in bestaande statistieken.

Figuur 5.1 Drie ringen van economische impact



De internationale vooruitzichten zijn positief. Wereldwijd groeit de aandacht voor actieve mobiliteit, gezonde steden, emissievrije logistiek en duurzame recreatie. Nederlandse expertise op het gebied van fietssystemen, fietslogistiek, fietsparkeren, fietstoerisme en governance sluit goed aan bij deze ontwikkelingen.

Tegelijkertijd zijn deze kansen niet vanzelfsprekend. De internationale concurrentie neemt toe, en de positie van de Nederlandse maakindustrie alsmede regelgeving en beschikbaarheid van kennis en personeel blijven belangrijke onzekerheden. De uitdaging voor Nederland ligt daarom niet alleen in het behouden van zijn reputatie als fietsland, maar vooral in het versterken van zijn innovatiekracht, internationale netwerken en samenwerkingsrelaties.

De belangrijkste conclusie is dat maatschappelijke impact en economisch verdienvermogen steeds sterker met elkaar verbonden raken. Het toekomstige succes van de Nederlandse fietsensector hangt niet alleen af van de export van producten, maar ook van het vermogen om kennis, ervaring en praktijkvoorbeelden te vertalen naar langdurige samenwerking, internationale projecten en bredere maatschappelijke transities.

Tegelijkertijd vragen beperkte middelen en toenemende internationale concurrentie om meer focus. Vanuit economisch en geografisch perspectief liggen de meest voor de hand liggende kansen vaak in Nederland omringende markten en binnen Europa, waar regelgeving, mobiliteitsvraagstukken en institutionele contexten relatief vergelijkbaar zijn. Kansen in Noord-Amerika, Azië en andere regio's kunnen eveneens relevant zijn, maar vragen doorgaans om een meer expliciete strategie, langdurige aanwezigheid en sterke lokale partnerschappen.

6 Conclusies & aanbevelingen

6.1 Economische betekenis, maatschappelijke waarde en verdienkansen

1. Wat is de actuele economische betekenis van de Nederlandse fietsensector?

De Nederlandse fietsensector blijft economisch relevant. In 2024 vertegenwoordigde de sector circa € 3,1 miljard productiewaarde, € 1,2 miljard toegevoegde waarde, € 1,7 miljard export en ongeveer 14.000 fte's. Ondanks dalende verkoopvolumes sinds 2022 bleef de economische waarde relatief stabiel dankzij elektrificatie, hogere verkoopprijzen en groei van dienstverlening.

Tegelijkertijd nemen onderhoud, lease, verhuur, logistieke diensten en andere servicegerichte activiteiten in belang toe. Toekomstige groei lijkt daardoor steeds sterker samen te hangen met innovatie, kennisontwikkeling en dienstverlening.

2. Welke maatschappelijke waarde creëert de Nederlandse fietsensector?

De maatschappelijke betekenis van fietsen reikt verder dan de directe economische opbrengsten. Fietsgebruik draagt bij aan gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, sociale participatie en klimaatdoelen. Ter indicatie: volgens Decisio bedraagt de maatschappelijke waarde van fietsgebruik in een selectie van landen circa € 180 miljard per jaar.

Nederland speelt hierin een bijzondere rol als internationaal voorbeeldland. De Nederlandse combinatie van infrastructuur, beleid, cultuur, governance en praktijkervaring wordt wereldwijd gezien als een inspirerend en geloofwaardig model. Hierdoor levert Nederland niet alleen economische waarde, maar ook maatschappelijke waarde buiten de landsgrenzen.

De maatschappelijke waarde vertaalt zich echter slechts gedeeltelijk in directe economische opbrengsten voor Nederlandse partijen. De belangrijkste betekenis van deze maatschappelijke impact ligt daarom in het legitimeren van nieuwe investeringen in actieve mobiliteit, duurzame logistiek en leefbare steden. Juist die investeringen vormen de voedingsbodem voor toekomstig verdienpotentieel.

3. Waar liggen de belangrijkste internationale verdienkansen?

Het internationale verdienpotentieel wordt steeds breder dan de export van fietsen en fietsonderdelen alleen. Naast productexport lijken kennisexport, systeemontwikkeling en capaciteitsopbouw belangrijke bronnen van toekomstige groei te vormen. De grootste kansen liggen op drie niveaus.

Ten eerste blijft de export van hoogwaardige fietsen, cargobikes, stallingssystemen en aanverwante producten een belangrijke economische pijler.

Ten tweede groeit de betekenis van internationale projecten, consultancy, capaciteitsopbouw, kennisuitwisseling en systeemontwikkeling. Hier beschikt Nederland over een sterke internationale reputatie en een moeilijk kopieerbare praktijkervaring.

Ten derde ontstaan nieuwe kansen doordat fietsexpertise steeds vaker toegang biedt tot bredere opgaven rond mobiliteit, gezondheid, klimaatadaptatie, stedelijke ontwikkeling en leefbaarheid. In deze zogenoemde derde ring ligt waarschijnlijk een belangrijk deel van het toekomstige verdienpotentieel, hoewel dit momenteel nauwelijks zichtbaar is in bestaande statistieken.

6.2 Kansen en risico's richting 2030

De internationale vooruitzichten voor de Nederlandse fietsensector zijn positief. Wereldwijd groeit de aandacht voor actieve mobiliteit, emissievrije logistiek, gezonde steden en duurzame toeristische ontwikkeling. Deze ontwikkelingen sluiten goed aan bij de Nederlandse expertise op het gebied van fietssystemen, fietsparkeren, fietslogistiek, fietstoerisme en capaciteitsopbouw.

Tegelijkertijd zijn er belangrijke risico's en onzekerheden:

- productie- en assemblageactiviteiten binnen de Nederlandse fietsensector kunnen verschuiven naar andere landen;
- de kennis- en innovatievoorsprong van Nederland is minder vanzelfsprekend door investeringen van andere landen in eigen fietsecosystemen;
- geopolitieke ontwikkelingen en veranderende handelsrelaties kunnen internationale marktontwikkeling beïnvloeden;
- toekomstige Europese en internationale investeringsprogramma's zijn niet vanzelfsprekend;
- arbeidsmarkttekorten kunnen een rem zetten op verdere groei;
- onzekerheid over regelgeving rond e-bikes, cargobikes en andere lichte elektrische voertuigen kan innovatie en investeringen vertragen.

De grootste bedreiging voor het internationale verdienpotentieel is daarmee niet een gebrek aan internationale belangstelling voor de Nederlandse fietsensector, maar het risico dat Nederland zijn kennisvoorsprong onvoldoende weet om te zetten in langdurige marktposities, internationale partnerschappen en concrete economische activiteiten.

6.3 Prioritaire aanbevelingen

Op basis van de analyse worden vijf prioriteiten voorgesteld voor overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Aanbeveling 1. Positioneer Nederland als aanbieder van fietssystemen

Leg internationaal meer nadruk op complete fietssystemen. De Nederlandse kracht ligt in de combinatie van infrastructuur, logistiek, beleid, governance en praktijkervaring. Positioneer deze expertise nadrukkelijk in relatie tot bredere opgaven rond mobiliteit, leefbaarheid, gezondheid en klimaat, zonder de focus op de unieke Nederlandse kennis van fietssystemen te verliezen.

Aanbeveling 2. Verbind maatschappelijke impact aan economische kansen

Benut de maatschappelijke waarde van fietsen als aangrijpingspunt voor internationale samenwerking rond gezondheid, klimaat, leefbaarheid en inclusieve mobiliteit. Door Nederlandse expertise te verbinden aan deze bredere opgaven ontstaan kansen voor maatschappelijke impact, kennisontwikkeling en economische activiteiten. Daarmee staat niet de export van fietskennis centraal, maar de bijdrage aan oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen.

Aanbeveling 3. Investeer in internationale netwerkvorming en capaciteitsopbouw

Beschouw langdurige relaties, kennisprogramma's en capaciteitsopbouw niet alleen als een vorm van strategische marktontwikkeling, maar ook als een investering in het Nederlandse kennis- en innovatievermogen. Internationale samenwerking biedt kansen om expertise te delen én om te leren van nieuwe praktijken, beleidsbenaderingen en innovaties die elders ontstaan.

Aanbeveling 4. Versterk de industriële en innovatieve basis

Behoud en versterk de Nederlandse positie in ontwerp, productontwikkeling, productie, assemblage en merkontwikkeling. Investeer daarbij in innovatie rond e-bikes, cargobikes, componenten, circulariteit, automatisering en digitalisering. Een helder en voorspelbaar reguleringskader is noodzakelijk om deze investeringen mogelijk te maken. Een sterke maakindustrie is bovendien een belangrijke voedingsbodem voor kennis-, diensten- en systeemexport.

Aanbeveling 5. Ontwikkel een bredere monitor voor internationaal verdienvermogen

Meet niet alleen export en productie, maar ook internationale projectomzet, deelname aan programma's, kennisexport, capaciteitsopbouw en vervolgopdrachten in bredere mobiliteits- en stedelijke projecten. Alleen dan ontstaat zicht op het werkelijke internationale verdienpotentieel van de sector.

6.4 Slotbeschouwing

De Nederlandse fietsensector blijft economisch relevant, maatschappelijk waardevol en internationaal onderscheidend. De analyses laten zien dat het internationale verdienpotentieel breder is dan productexport alleen. Naast fietsen en onderdelen spelen kennis, fietssystemen, internationale netwerken en praktijkervaring een steeds belangrijkere rol.

Tegelijkertijd betekent deze verbreding niet dat productie en assemblage aan betekenis verliezen. Juist de combinatie van een sterke maakindustrie, hoogwaardige kennisontwikkeling en internationale samenwerking vormt de basis van de Nederlandse positie als fietsland.

De grootste internationale kansen lijken te liggen in de export van fietssystemen, kennis en expertise voor vraagstukken rond mobiliteit, leefbaarheid, gezondheid en klimaat. Om deze positie te behouden zijn blijvende investeringen nodig in innovatie, kennisontwikkeling, internationale samenwerking en een stabiel institutioneel kader. Wanneer overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven daarin gezamenlijk optrekken, kan Nederland ook in de toekomst een voortrekkersrol blijven vervullen als fietsland én als kennisland.

Bijlage 1

Interviewlijst

- Bas Akkers, ROM-regio Utrecht
- Johan Diepens, Mobycon
- Raymond Gense, Gazelle
- Bas Govers, Goudappel
- Marnix Kwant, Van Raam
- Maarten Mastop, BOVAG
- Remco Tekstra, RAI Vereniging
- Skadi Tirpak & Chris Bruntlett, Dutch Cycling Embassy

Begeleidingscommissie

- Teun Zeegers, Fevziye Sahin, en Erik van den Eijnden, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Maarten Mastop, BOVAG
- Remco Tekstra, RAI Vereniging
- Skadi Tirpak, Dutch Cycling Embassy
- Bas Akkers, ROM regio Utrecht
- Ronald de Haas, Tour de Force

Samenstelling rapport

Lucas Harms (Transforming Mobility, Hogeschool Utrecht)

Fotografie

Alle foto's uit Mediatheek Rijksoverheid, met uitzondering van pagina 31: Dutch Cycling Embassy

Redactie

RVO

Bijlage 2 Literatuur en databronnen

BOVAG & RAI Vereniging (2025), Mobiliteit in Cijfers Tweewielers 2025 – 2026, Amsterdam: BOVAG & RAI Vereniging. Zie https://www.raivereniging.nl/mobiliteit-in-cijfers-tweewielers

BOVAG & RAI Vereniging (2026), Fietsverkopen 2025, Amsterdam: BOVAG & RAI Vereniging.

CBS (2026), Economische indicatoren fietsensector, 2015 – 2024. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek. Zie https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2026/16/economische-indicatoren-fietsensector-2015-2024

DCE (2026), Dutch Cycling Vision. Utrecht: Dutch Cycling Embassy. Zie https://dutchcycling.nl/wp-content/uploads/2026/01/Dutch-Cycling-Vision-2025.pdf

Decisio (2022), Exportwaarde Nederlandse fietsensector; Maatschappelijke en symbolische waarde van de Nederlandse voorbeeldfunctie op fietsgebied. Amsterdam: Decisio.

Decisio (2025), Leren van fietskennis uit het buitenland. Amsterdam: Decisio (rapport in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat).

Decisio (2026a), De maatschappelijke en symbolische waarde van de Nederlandse voorbeeldfunctie op fietsgebied. Amsterdam: Decisio (memo in opdracht van RVO).

Decisio (2026b), De economische impact van fietstoerisme in Nederland. Amsterdam: Decisio (memo in opdracht van RVO).

Fietsdiensten (2026), Sectoronderzoek Fietslogistiek. Nijmegen: Fietsdiensten (memo in opdracht van RVO).

Godthelp et al. (2024), Capacity building for road safety in LMICs: the need for a sustainable local knowledge and research infrastructure. In: Traffic Safety Research, vol. 8.

KiM (2023), Fietsfeiten 2023. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Zie: https://www.kimnet.nl/documenten/2023/11/28/fietsfeiten-2023

Movares (2026), Sectoronderzoek Fietsenstallingen. Utrecht: Movares (memo in opdracht van RVO).

New Economy (2024), Quickscan Circulair Fiets. Amsterdam: New Economy.

RVO (2024), Internationaal verdienpotentieel Nederlandse fietsensector. Utrecht: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (2e editie).

RVO (2024), Kansen voor vrachtfietsen in stadslogistiek. Utrecht: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, zie Kansen voor vrachtfietsen in stadslogistiek | LT128

Bijlage 3 Economische ontwikkeling per deelsector

De fietsensector bestaat uit verschillende deelsectoren die elk een eigen positie innemen (tabel 2.1 en 2.2). Productie omvat de assemblage en fabricage van fietsen, onderdelen en accessoires. De groothandel bestaat uit importeurs, distributeurs en merkorganisaties die producten leveren aan zakelijke afnemers zoals fietswinkels. De detailhandel omvat de verkoop aan consumenten via o.a. fietsenwinkels. Daarnaast onderscheiden we reparatie en onderhoud, en de snelgroeiende markt van deelfietsen, lease en verhuur.

Productie en groothandel vormen gezamenlijk de grootste economische deelsector. In 2024 bedroeg de gezamenlijke productiewaarde circa € 2,1 miljard (€ 1,57 miljard productie en € 0,54 miljard groothandel). De groei in toegevoegde waarde is de afgelopen jaren minder groot dan de toename in de productiewaarde. Dit wijst op toenemende kapitaal- en kostendruk en relatief beperkte productiviteitsgroei. Deze deelsectoren bleken het meest gevoelig voor de post-corona-correctie, mede door voorraadproblemen en internationale verstoringen. De mate waarin bedrijven deze ontwikkeling hebben doorstaan verschilt sterk; er is geen sprake van een uniforme sectorbrede problematiek[30].

In de detailhandel is zowel de productiewaarde als de toegevoegde waarde tussen 2015 en 2024 sterk gegroeid. Deze ontwikkeling hangt samen met hogere gemiddelde verkoopprijzen (met name van e-bikes en cargobikes), aanvullende diensten zoals onderhoudscontracten en financiering en een sterke stijging van de arbeidsproductiviteit (+59%). Het laat zien dat de fiets steeds minder fungeert als een eenmalig consumentenproduct en steeds meer als een service-intensief mobiliteitsmiddel[31]. Onderhoud, reparatie, financiering en terugkerende klantrelaties bepalen in toenemende mate het verdienmodel. Deze klantrelaties kunnen zowel voortkomen uit langdurig gebruik van dezelfde fiets als uit herhaalaankopen, leaseconstructies, vervangingscycli van e-bikes en periodieke servicecontracten. De economische betekenis ligt daarmee vooral in de continuïteit van de relatie met de gebruiker en niet noodzakelijk in een langere levensduur van individuele fietsen.

Deelfietsen, lease en verhuur laten procentueel de sterkste groei zien: van circa € 10 miljoen productiewaarde in 2015 naar circa € 140 miljoen in 2024. Ook de toegevoegde waarde nam zeer sterk toe. Hoewel dit cluster in absolute omvang nog kleiner is dan productie, groothandel en detailhandel, heeft het zich ontwikkeld van een nichemarkt tot een substantiële economische activiteit binnen de fietsensector. Het cluster is bovendien van strategisch belang doordat het nieuwe mobiliteitsconcepten introduceert, nieuwe gebruikersgroepen bereikt en een belangrijke rol speelt in de verschuiving van fietseigendom naar fietsgebruik als dienst.

Fietsreparatie en onderhoud groeit eveneens in productiewaarde (+50%) en toegevoegde waarde (+33%). De deelsector blijft relatief klein, maar het strategische belang neemt toe. De veroudering van het fietsenpark en de sterke groei van e-bikes zorgen voor een grotere vraag naar gespecialiseerde service, onderhoudscontracten en refurbishment.

30 Interview RAI Vereniging, BOVAG, april 2026.

31 Interview RAI Vereniging, BOVAG, april 2026.

Bijlage 4 Drie Nederlandse fietssystemen

1. Utilitair: de rol van fietsparkeren[32]

Wanneer internationaal wordt gesproken over het Nederlandse fietsmodel, gaat de aandacht vaak uit naar fietsinfrastructuur. Een belangrijk onderdeel hiervan is fietsparkeren. De mogelijkheid om een fiets veilig, comfortabel en dicht bij de bestemming te stallen vormt een essentiële voorwaarde voor dagelijks fietsgebruik. Zonder goede stallingsvoorzieningen wordt een deel van de potentiële fietsritten eenvoudigweg niet gemaakt. Fietsparkeren vormt daarmee een cruciale schakel tussen infrastructuur en daadwerkelijk fietsgebruik (Movares 2026).

Internationaal is juist dit aspect van het Nederlandse fietssysteem steeds vaker onderwerp van belangstelling. Buitenlandse delegaties bezoeken regelmatig Nederlandse stationsomgevingen en binnensteden om kennis op te doen over stallingsconcepten, exploitatiemodellen en de integratie van fietsparkeren in bredere mobiliteitsnetwerken. Met name de grote stallingen bij Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal fungeren daarbij als internationale referentieprojecten, maar ook kleinere stallingen zijn interessant voor internationale delegaties.

Fietsparkeren als onderdeel van het mobiliteitssysteem

De Nederlandse ervaring laat zien dat fietsparkeren niet kan worden beschouwd als een losstaande voorziening. Stallingen vervullen een belangrijke functie binnen het complete mobiliteitssysteem. Zij maken ketenverplaatsingen mogelijk, ondersteunen het gebruik van openbaar vervoer en verminderen de druk op de openbare ruimte. Daarnaast dragen zij bij aan leefbaarheid en een efficiënter gebruik van schaarse stedelijke ruimte.

De groei van elektrische fietsen versterkt deze ontwikkeling. Fietsen worden duurder, zwaarder en waardevoller, waardoor gebruikers meer belang hechten aan veilige, overdekte en kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen. Onderzoek laat zien dat een aanzienlijk deel van de e-bikebezitters de fiets soms thuislaat uit angst voor diefstal. Daarmee worden stallingen steeds belangrijker als randvoorwaarde voor verdere groei van het fietsgebruik.

32 Deze paragraaf is gebaseerd op de inzichten uit een rapport dat in opdracht van RVO is opgesteld door Movares (2026): *Sectoronderzoek fietsenstallingen*, februari 2026.



Volgens Movares (2026) is fietsparkeren daardoor niet slechts ondersteunende infrastructuur, maar een integraal onderdeel van het Nederlandse fietsproduct. De kwaliteit van stallingsvoorzieningen beïnvloedt rechtstreeks de aantrekkelijkheid van de fiets als vervoermiddel.

Een sector die nog grotendeels onzichtbaar is

Ondanks de beperkte beschikbaarheid van gegevens geeft het onderzoek van Movares een eerste indicatie van de omvang van de Nederlandse fietsenstallingssector. Op basis van openbare bronnen, aangevuld met diverse aannames en extrapolaties, wordt geschat dat Nederland beschikt over ongeveer 4.000 publieke overdekte fietsenstallingen. Daaronder vallen onder meer stationsstallingen, bewaakte binnenstedelijke stallingen, geautomatiseerde stallingen, buurtstallingen, fietstrommels en fietskluizen. Daarnaast bestaat een aanzienlijk, maar grotendeels onbekend aantal private stallingsvoorzieningen bij woningen, kantoren, onderwijsinstellingen en andere gebouwen.

Ook de economische activiteit rondom de ontwikkeling, aanleg, exploitatie en het beheer van fietsenstallingen lijkt substantieel, aldus inschattingen van Movares (2026)[33]. De groeiende aandacht voor fietsmobiliteit, stedelijke verdichting en kwaliteitsverbetering van fietsinfrastructuur leidt naar verwachting tot een aanhoudende vraag naar stallingsvoorzieningen. Daarmee vertegenwoordigt fietsparkeren niet alleen een belangrijke randvoorwaarde voor goed functionerende fietssystemen, maar ook een relevante economische activiteit voor verschillende marktpartijen.

Internationale kansen

Omdat Nederland relatief veel ervaring heeft opgedaan met zowel kleinschalige als grootschalige en hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen, is internationaal belangstelling ontstaan voor de Nederlandse aanpak. De economische betekenis van de sector ligt daarom niet alleen in de binnenlandse investeringen, maar ook in de export van kennis over normering, ontwerp, exploitatie en integratie van fietsparkeren in bredere mobiliteitssystemen. Diverse buitenlandse delegaties bezoeken Nederlandse projecten om hiervan te leren en Nederlandse adviesbureaus, ontwerpers en leveranciers worden steeds vaker betrokken bij internationale projecten.

Een belangrijke stimulans voor het fietsparkeren komt van de herziene *Europese Energy Performance of Buildings Directive* (EPBD). Deze richtlijn verplicht lidstaten om fietsparkeervoorzieningen op te nemen bij nieuwbouw en ingrijpende renovaties van gebouwen met parkeervoorzieningen. Daarmee wordt fietsparkeren voor het eerst structureel onderdeel van Europees mobiliteits- en klimaatbeleid (Movares 2026).

Voor Nederlandse bedrijven creëert dit nieuwe marktkansen. Veel Europese steden en regio's beschikken nog niet over de kennis en ervaring die in Nederland gedurende tientallen jaren is opgebouwd. Hierdoor groeit de vraag naar expertise op het gebied van fietsparkeernormen, capaciteitsberekeningen, locatiekeuze, ontwerpstandaarden, exploitatiemodellen en integratie met openbaar vervoer.

Uit de interviews van Movares blijkt dat het internationale verdienpotentieel vooral ligt in de vroege planfase en ontwerpfase. Juist daar onderscheidt Nederland zich met kennis en ervaring. Daarnaast ontstaan kansen voor leveranciers van stallingssystemen, toegangscontrole, bezettingsmonitoring, sensortechnologie en geautomatiseerde stallingsoplossingen. De feitelijke bouw en exploitatie vinden meestal lokaal plaats, maar de kennisintensieve onderdelen van de waardeketen zijn goed exporteerbaar.

Van stalling naar systeemexport

Een belangrijk inzicht uit de analyses van Movares (2026) is dat buitenlandse opdrachtgevers vaak niet primair geïnteresseerd zijn in een specifiek rek, toegangssysteem of gebouw. Internationaal is vooral de Nederlandse ervaring met fietsparkeren als onderdeel van het bredere mobiliteitssysteem aantrekkelijk. Nederlandse expertise gaat juist over de vraag hoe stallingen bijdragen aan fietsgebruik, hoe zij worden geïntegreerd in stationsgebieden, hoe capaciteit wordt bepaald en hoe zij onderdeel worden van een samenhangend netwerk van voorzieningen.

Daarmee vervult fietsparkeren internationaal een vergelijkbare rol als fietsinfrastructuur: het vormt vaak de eerste stap naar een volwaardig fietssysteem. Movares concludeert daarom dat deze systeemkennis fietsparkeren tot een relatief klein, maar strategisch belangrijk onderdeel van het internationale verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector maakt. Andere marktpartijen wijzen er echter op dat ook de export van fysieke stallingssystemen,

33 De exacte economische omvang van deze deelsector is overigens nog onzeker, omdat hierover slechts beperkt onderzoek beschikbaar is. Wel wijzen verkennende analyses erop dat fietsparkeren een wezenlijk onderdeel vormt van het Nederlandse fietssysteem en kansen biedt voor Nederlandse kennis, producten en diensten, zowel in Nederland als internationaal. Verdere monitoring en onderzoek zijn nodig om de economische betekenis nauwkeuriger in beeld te brengen.

digitale toepassingen en beheeroplossingen een relevante economische bijdrage leveren. Het internationale verdienpotentieel lijkt daarom te liggen in een combinatie van systeemkennis enerzijds en gespecialiseerde producten anderzijds.

2. Logistiek: de rol van bakfietsen[34]

Nederland behoort tot de internationale pioniers op het gebied van fietslogistiek. De inzet van cargobikes en vrachtfietsen sluit aan bij maatschappelijke opgaven rond emissiereductie, leefbare binnensteden en efficiënter ruimtegebruik (Fietsdiensten 2026 / RVO 2024).

Van product naar logistiek systeem

Fietslogistiek bestaat uit veel meer dan alleen de bakfiets. Het gaat om een integraal logistiek systeem waarin voertuigen, logistieke hubs, software, distributieconcepten en dienstverlening samenkomen. Het Nederlandse fietslogistieke ecosysteem omvat producenten van bak- en vrachtfietsen, leveranciers van onderdelen en laadsystemen, ontwerpers, verzekeraars, leasebedrijven, fietskoeriersdiensten, softwareontwikkelaars, exploitanten van logistieke hubs en gespecialiseerde retailers. Daarnaast zetten steeds meer bedrijven cargobikes in als onderdeel van hun dagelijkse bedrijfsvoering (Fietsdiensten 2026).

De toepassing beperkt zich inmiddels allang niet meer tot pakketbezorging. Bak- en vrachtfietsen worden gebruikt door schilders, hoveniers, installateurs, zorgaanbieders, bloemisten, bakkers, technische dienstverleners en gemeentelijke diensten. Daarmee verschuift fietslogistiek van een nichetoepassing naar een alternatief voor een deel van het stedelijke bestelverkeer.

Economische betekenis

Fietslogistiek ontwikkelt zich tot een herkenbare en groeiende niche binnen de stedelijke logistiek. De sector omvat onder meer producenten van bak-, vracht- en bezorgfietsen, logistieke dienstverleners, fietskoeriers, onderhoudsbedrijven, leaseaanbieders en leveranciers van digitale toepassingen. De economische betekenis van fietslogistiek ligt daarbij niet alleen in de directe omzet en werkgelegenheid binnen de sector zelf, maar ook in de nieuwe economische activiteiten die ontstaan rond emissievrije stadslogistiek.

34 Deze paragraaf is gebaseerd op de inzichten uit een rapport dat in opdracht van RVO is opgesteld door Fietsdiensten (2026): *Sectoronderzoek fietslogistiek*, juni 2026.



Tegelijkertijd is de economische impact van fietslogistiek niet eenvoudig af te bakenen. In veel gevallen vervangt fietslogistiek bestaande logistieke diensten die anders met bestelwagens zouden zijn uitgevoerd. De economische betekenis ligt daarom niet alleen in extra economische activiteit, maar ook in een verschuiving van activiteiten binnen logistieke ketens. Daarnaast kan fietslogistiek bijdragen aan bredere maatschappelijke doelen, zoals schonere lucht, minder verkeersdrukte, efficiënter gebruik van de openbare ruimte en een aantrekkelijkere leefomgeving.

De werkelijke economische betekenis van fietslogistiek is waarschijnlijk groter dan op basis van directe sectorgegevens zichtbaar wordt. Grote logistieke bedrijven zetten fietslogistiek steeds vaker in voor de last-mile distributie, terwijl ook platformdiensten voor maaltijden, boodschappen en e-commerce in belangrijke mate gebruikmaken van fietsbezorging. Een aanzienlijk deel van deze activiteiten valt buiten de traditionele afbakening van de fietslogistieke sector, waardoor de economische bijdrage slechts gedeeltelijk zichtbaar is in bestaande statistieken.

Grote groeipotentie

De grootste groeipotentie ligt niet zozeer bij de bestaande fietskoeriersbedrijven, maar bij de vervanging van bestelwagens door cargobikes in het midden- en kleinbedrijf. In Nederland rijden ongeveer 900.000 bedrijfsbestelwagens rond. Momenteel maakt slechts een klein deel van deze doelgroep gebruik van fietslogistieke oplossingen. Volgens verschillende respondenten ligt hier verreweg het grootste toekomstige groeipotentieel, aldus het sectoronderzoek Fietslogistiek (Fietsdiensten 2026).

Tegelijkertijd nemen de technische mogelijkheden van cargobikes snel toe. Moderne voertuigen beschikken over grotere laadcapaciteiten, elektrische ondersteuning, modulaire opbouwen, gekoelde transportboxen, geavanceerde remsystemen en digitale monitoringsmogelijkheden. Daarnaast groeit het aanbod van vierwielige cargobikes en longtailfietsen[35], waardoor steeds meer toepassingsgebieden economisch haalbaar worden.

Internationale ontwikkeling

Nederland vervulde jarenlang een pioniersrol binnen fietslogistiek, zowel als producent als gebruiker. Die positie staat echter steeds meer onder druk. Inmiddels zijn wereldwijd meer dan 250 cargobikeproducenten actief in 31 landen. In veel Europese landen groeit de binnenlandse markt snel en ontstaan sterke lokale ecosystemen rond fietslogistiek (Fietsdiensten 2026).

35 Een longtailfiets is een type cargofiets met een extra lang achterframe en een stevige, verlengde bagagedrager. Hierdoor is het makkelijker om twee tot drie kinderen, zware boodschappen of grote tassen te vervoeren achter het zadel, terwijl de fiets net zo smal en wendbaar blijft als een normale e-fiets.



Opvallend is dat landen als Duitsland, België, Frankrijk, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk inmiddels gespecialiseerde belangenorganisaties voor fietslogistiek hebben opgericht. Deze organisaties verzamelen marktgegevens, ondersteunen kennisontwikkeling en behartigen actief de belangen van de sector richting overheden. In Nederland is een dergelijke sectororganisatie nog grotendeels afwezig. Volgens verschillende geïnterviewden vormt dit een risico voor de internationale concurrentiepositie van Nederland.

Tegelijkertijd biedt de internationale groei juist kansen voor Nederlandse bedrijven. De export van Nederlandse producenten richt zich momenteel vooral op andere Europese landen, maar ook markten als Noord-Amerika, Australië en Zuid-Afrika worden steeds belangrijker. Daarnaast groeit de vraag naar Nederlandse praktijkkennis over stadslogistiek, hubontwikkeling en de integratie van cargobikes in stedelijke distributiesystemen.

Kansen en belemmeringen

De verdere groei van fietslogistiek wordt ondersteund door verschillende ontwikkelingen. De invoering van zero-emissiezones in Nederland leidt ertoe dat bedrijven alternatieven zoeken voor fossiel aangedreven bestelwagens. Daarnaast dragen fiscale regelingen bij aan de aantrekkelijkheid van investeringen in vracht- en bakfietsen. Ook Europees groeit de aandacht voor cargobikes als onderdeel van duurzame stedelijke mobiliteit.

Tegelijkertijd noemen veel ondernemers onzekerheid over regelgeving als een van de belangrijkste belemmeringen voor verdere groei. Met name discussies rond het Nederlandse LEV-kader (Lichte Elektrische Voertuigen / Light Electric Vehicles) leiden volgens verschillende producenten en gebruikers tot terughoudendheid bij investeringen. Een deel van de sector stelt dat aanvullende nationale regelgeving onvoldoende aansluit op de Europese harmonisatie van voertuigregelgeving en mogelijk nieuwe administratieve lasten en marktbarrières creëert. Andere partijen benadrukken juist het belang van duidelijke veiligheidskaders voor nieuwe voertuigcategorieën. Ongeacht de precieze invulling bestaat onder respondenten brede overeenstemming dat voorspelbare, consistente en internationaal afgestemde regelgeving essentieel is voor investeringen, innovatie en marktontwikkeling. Ook vraagstukken rond verzekering, onderhoud, diefstalpreventie en laadinfrastructuur worden regelmatig genoemd als aandachtspunt.

Ondanks deze onzekerheden zijn de toekomstverwachtingen overwegend positief. Veel respondenten verwachten een gestage tot sterke groei van de sector, gedreven door de behoefte aan en de noodzaak van duurzame stadslogistiek, verdere professionalisering van voertuigen en de toenemende druk op stedelijke ruimte. Daarbij verschuift de focus geleidelijk van de bakfiets als voertuig naar fietslogistiek als integraal systeem van stedelijke distributie.

Export van het Nederlandse fietslogistieke systeem

Net als bij fietsparkeren ligt de Nederlandse kracht uiteindelijk niet uitsluitend in het exporteren van producten. De internationale meerwaarde zit vooral in de combinatie van voertuigen, logistieke hubs, operationele kennis, software, regelgeving en praktijkervaring. Nederlandse bedrijven beschikken over meer dan twintig jaar ervaring met uiteenlopende vormen van stedelijke fietslogistiek. Juist deze systeemkennis wordt internationaal steeds relevanter naarmate steden zoeken naar alternatieven voor conventionele stedelijke distributie.

Daarmee ontwikkelt fietslogistiek zich van een aparte niche binnen de fietsensector tot een exporteerbaar stedelijk mobiliteitssysteem waarin Nederlandse kennis, producten en dienstverlening gezamenlijk het verdienpotentieel bepalen.

3. Vrije tijd: kansen voor recreatie en toerisme[36]

Een derde fietssysteem waarin Nederland internationaal onderscheidend is, betreft recreatie en fietstoerisme. Waar utilitaire mobiliteit draait om dagelijkse verplaatsingen en fietslogistiek om stedelijke distributie, richt dit systeem zich op recreatie, vakantie en vrijetijdsbesteding. Fietstoerisme vormt niet alleen een belangrijke economische sector op zichzelf, maar draagt ook bij aan de internationale zichtbaarheid van Nederland als fietsland. Daarmee versterkt het tegelijkertijd andere delen van de Nederlandse fietsensector (Decisio 2026b).

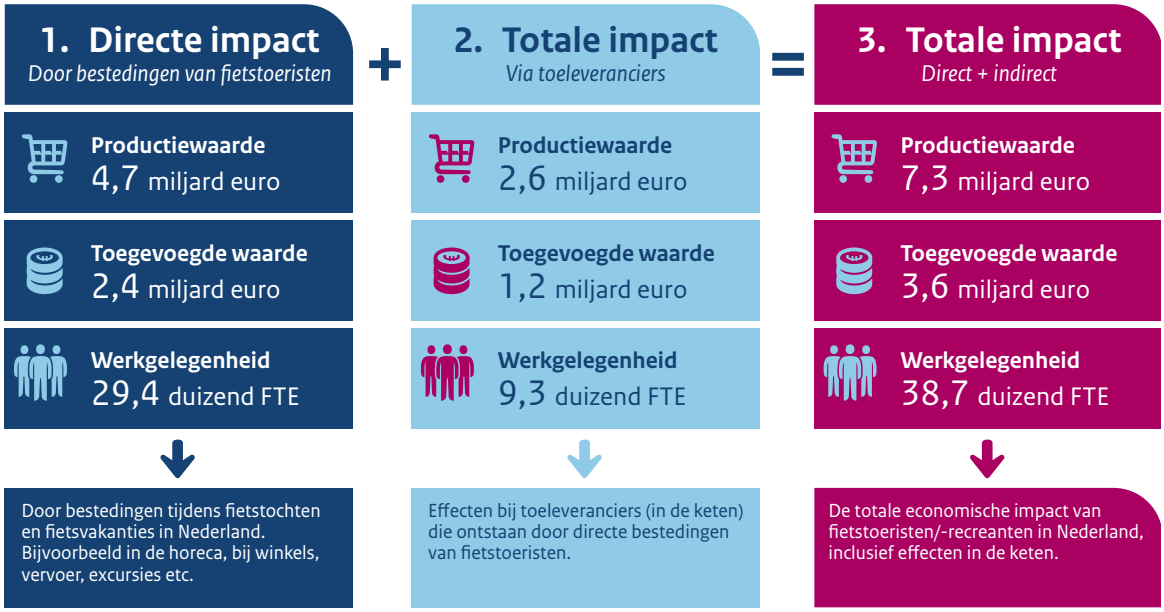
36 Deze paragraaf is gebaseerd op de inzichten uit een rapport dat in opdracht van RVO is opgesteld door Decisio (2026): *De economische impact van fietstoerisme in Nederland*, juni 2026.

Economische betekenis van fietstoerisme

Uit onderzoek van Decisio (2026b) blijkt dat het fietstoerisme in Nederland in 2025 ongeveer 300 miljoen recreatieve fietsdagtochten en bijna 6 miljoen fietsverblijven of fietsvakanties omvatte. Het gaat daarbij zowel om Nederlandse recreanten en vakantiegangers als om buitenlandse bezoekers die Nederland specifiek vanwege de fietsmogelijkheden bezoeken.

De directe economische impact ontstaat door bestedingen van fietstoeristen aan onder meer horeca, accommodaties, excursies, vervoer, winkels en recreatieve voorzieningen. Deze directe bestedingen worden door Decisio geschat op circa € 4,7 miljard in 2025. De grootste bestedingscategorieën zijn eten en drinken (€ 1,6 miljard) en winkels en souvenirs (€ 1,2 miljard).

Figuur Directe, indirecte en totale impact van fietstoerisme (Decisio 2026).



Naast deze directe effecten ontstaan omvangrijke indirecte effecten. Ondernemers die profiteren van fietstoeristen kopen zelf goederen en diensten in bij andere bedrijven, waardoor de economische impuls zich verspreidt naar toeleveranciers in onder meer handel, zakelijke dienstverlening, industrie en verhuurdiensten. Op basis van input-outputanalyses schat Decisio deze indirecte economische impact op circa € 2,6 miljard productiewaarde en € 1,2 miljard toegevoegde waarde.

Gezamenlijk resulteert dit in een totale economische impact van ongeveer € 7,3 miljard productiewaarde, € 3,6 miljard toegevoegde waarde en circa 38.700 fte's. Daarmee vertegenwoordigt fietstoerisme naar schatting ongeveer vier procent van alle toeristische bestedingen in Nederland (Decisio 2026b, op basis van diverse bronnen).

Nederlandse concurrentiekracht

Nederland beschikt over verschillende concurrentievoordelen op het gebied van fietstoerisme. Volgens de geïnterviewde experts zijn met name de kwaliteit van de fietsinfrastructuur, de verkeersveiligheid en de hoge dichtheid van het routenetwerk onderscheidend. Naar schatting ligt 80 tot 85 procent van de recreatieve routes op vrijliggende fietsinfrastructuur. Daarnaast zijn veel voorzieningen, zoals horeca, accommodaties en route-informatie, ingericht op fietsers.

Ook de landschappelijke variatie speelt een belangrijke rol. Fietsers kunnen binnen relatief korte afstanden verschillende typen landschap ervaren, zoals kustgebieden, historische steden, polders, bossen en nationale parken. Deze combinatie van bereikbaarheid, veiligheid en afwisseling vormt een belangrijk onderdeel van het Nederlandse toeristische fietsproduct.



Groei en toekomstig verdienpotentieel

Het fietstoerisme laat al langere tijd een positieve ontwikkeling zien. Volgens Decisio groeit binnen het toerisme vooral het segment van zogenoemde *active leisure*: vakanties waarbij gezondheid, beweging, natuurbeleving en duurzaamheid centraal staan. De groei van e-bikes versterkt deze ontwikkeling doordat langere afstanden toegankelijk worden voor bredere groepen gebruikers.

Wanneer het Nederlandse fietstoerisme dezelfde groei volgt als het reguliere verblijfstoerisme, stijgt de totale toegevoegde waarde naar circa € 3,8 miljard in 2035. Dit is een relatief conservatieve prognose. Diverse internationale studies verwachten een aanzienlijk sterkere groei van de Europese fietstoerismemarkt. Volgens marktonderzoek kan de economische waarde van de Europese fietstoerismesector tussen 2025 en 2033 met ruim 100 procent toenemen. Belangrijke aanjagers zijn de opkomst van e-bikes, investeringen in recreatieve infrastructuur en de groeiende vraag naar duurzame vakantievormen.

Voor Nederland ligt het verdienpotentieel daarom niet uitsluitend in verdere groei van het binnenlandse fietstoerisme, maar vooral ook in het aantrekken van buitenlandse bezoekers en het vergroten van de bestedingen per bezoeker. Daarbij zijn vooral buitenlandse fietstoeristen interessant, omdat hun bestedingsniveau doorgaans hoger ligt dan dat van Nederlandse recreanten.

Leren van het buitenland

Hoewel Nederland internationaal als gidsland voor fietsen wordt gezien, laat het onderzoek zien dat er ook lessen uit het buitenland kunnen worden getrokken. Diverse Europese regio's investeren actief in de economische ontwikkeling van fietstoerisme als zelfstandige sector.

Zo laat Italië zien hoe ondernemerschap en internationale marketing kunnen bijdragen aan sterke groei. Volgens Decisio groeide het aantal fietstoeristische bezoeken daar tussen 2023 en 2024 met ruim 50% (zie ook tekstkader op pagina 46). In Frankrijk nam de economische omvang van het fietstoerisme tussen 2010 en 2018 met ongeveer 46% toe. In beide landen wordt sterk ingezet op thematische routes, regionale profilering en toeristische arrangementen.

Fietstoerisme als economische groeimarkt – lessen uit Italië

Italië laat zien dat fietstoerisme kan uitgroeien tot een belangrijke economische sector. In 2024 werden naar schatting circa 90 miljoen fietstoeristische bezoeken geregistreerd, een groei van 54% ten opzichte van het voorgaande jaar. De economische betekenis van het fietstoerisme wordt inmiddels geraamd op bijna 10 miljard euro per jaar. Daarmee is fietstoerisme uitgegroeid tot een substantieel onderdeel van de Italiaanse toeristische economie.

De sterke groei van het fietstoerisme in Italië laat zien dat succesvolle fietsbestemmingen meer bieden dan goede infrastructuur alleen. Populaire routes zoals de Via Francigena, de Toscaanse wijnroutes en de Ciclovia del Sole combineren fietsen met cultuurhistorie, gastronomie, landschap en regionale identiteit. Hierdoor ontstaat een toeristisch product waarin fietsen onderdeel is van een bredere beleving. Voor Nederland ligt hier een belangrijke les. Hoewel de kwaliteit van de infrastructuur internationaal tot de beste ter wereld behoort, liggen er kansen om fietsroutes sterker te verbinden aan streekproducten, cultureel erfgoed, natuurbeleving en lokale verhalen. Juist deze combinatie kan bijdragen aan hogere bestedingen per bezoeker, een aantrekkelijker internationaal profiel en een verdere groei van het economische verdienpotentieel van het fietstoerisme.

Bronnen: Decisio 2025, 2026

Internationale ervaringen laten zien dat het succes van fietstoerisme niet alleen wordt bepaald door infrastructuur, maar ook door aanvullende dienstverlening en de verbinding met cultuur, erfgoed, gastronomie en natuurbeleving. Juist deze combinatie kan bijdragen aan hogere bestedingen, langere verblijfsduur en een verdere versterking van het economische potentieel van fietstoerisme in Nederland.

Export van het Nederlandse fietstoeristische systeem

Net als bij fietsparkeren en fietslogistiek ligt de Nederlandse kracht uiteindelijk niet uitsluitend in afzonderlijke producten, maar in de export van een compleet systeem. Nederlandse kennis over routenetwerken, bewegwijzering, infrastructuur, digitale routeplatforms, recreatieve gebiedsontwikkeling en fietsgerichte dienstverlening wordt ook buiten Nederland steeds relevanter. Hierdoor ontstaat naast de directe economische betekenis van fietstoerisme een aanvullende exportmarkt voor Nederlandse kennis en expertise op het gebied van recreatief fietsen en toeristische bestemmingontwikkeling.

Bijlage 5 Indicatieve inschatting van het verdienvermogen richting 2030[37]

Het exacte internationale verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector is moeilijk te kwantificeren. Desondanks kan op basis van de economische analyses, sectorstudies en interviews een indicatieve inschatting worden gemaakt van de relatieve groeipotentie van verschillende onderdelen van de sector richting 2030 (zie tabel).

Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om een prognose van toekomstige omzet, maar om een strategische inschatting van waar de grootste kansen voor internationale marktontwikkeling liggen.

Tabel Indicatieve inschatting internationaal verdienpotentieel richting 2030

Segment	Huidige economische betekenis	Internationaal groeipotentieel tot 2030	Toelichting
Export van fietsen en onderdelen	Hoog	Gemiddeld tot hoog	Blijft belangrijk, maar internationale concurrentie neemt toe en volumegroei vlakt af.
Kennisexport en consultancy	Middel	Hoog	Vraag naar expertise op het gebied van fietssystemen, governance, capaciteitsopbouw en stedelijke ontwikkeling.
Fietsparkeren	Laag	Gemiddeld tot hoog	Europese regelgeving en stedelijke verdichting vergroten de vraag naar Nederlandse kennis en systemen.
Fietslogistiek	Middel	Hoog	Zero-emissiezones en stedelijke logistieke transities creëren een snelgroeiende internationale markt.
Fietstoerisme	Hoog	Hoog	Sterke groei van actieve en duurzame recreatie biedt kansen voor zowel binnenlandse als internationale marktontwikkeling.
Capaciteitsopbouw en opleidingen	Laag tot middel	Hoog	Internationale programma's creëren vraag naar langdurige kennispartnerschappen.
Brede mobiliteits- en stedelijke systeemopgaven	Beperkt zichtbaar	Hoog	Fietsexpertise fungeert steeds vaker als toegangspoort tot grotere klimaat-, mobiliteits- en stedelijke ontwikkelingsprojecten.

Deze indicatieve inschatting laat zien dat er verdienkansen zijn voor de export van kennis, systemen, netwerken en expertise. Naarmate steden wereldwijd meer investeren in gezondheid, klimaat, leefbaarheid en duurzame mobiliteit neemt de vraag toe naar geïntegreerde oplossingen waarin de Nederlandse ervaring met fietssystemen een onderscheidende positie kan innemen.

37 Deze analyse combineert drie verschillende informatiebronnen: economische data, sectorstudies en interviews met experts. Daardoor verschilt de mate van empirische onderbouwing per segment. Met name voor kennisexport, capaciteitsopbouw en bredere systeemopgaven ontbreken nog robuuste statistieken en zijn de inschattingen vooral gebaseerd op praktijkervaring en internationale ontwikkelingen.

Tegelijkertijd is het lastig om de volledige economische betekenis van internationale kennisactiviteiten en vervolgopdrachten in beeld te brengen. Een bredere monitoring van kennisexport, internationale projecten en vervolgopdrachten kan hierbij helpen. Daarbij kan bijvoorbeeld systematisch worden bijgehouden in hoeverre internationale opdrachten voortkomen uit eerdere fietsgerelateerde contacten, projecten of kennisuitwisselingen en in welke mate deze leiden tot vervolgactiviteiten binnen bredere mobiliteits-, klimaat- of stedelijke ontwikkelingsopgaven.

Bijlage 6 Kansen en risico's voor het internationale verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector

Ontwikkeling	Kansen voor Nederland	Risico's en onzekerheden
Internationale groei van actieve mobiliteit	Toenemende vraag naar Nederlandse kennis over fietssystemen, infrastructuur, governance en capaciteitsopbouw.	Andere landen bouwen snel eigen expertise op, waardoor de Nederlandse kennisvoorsprong kan afnemen.
Fiets als oplossing voor klimaat-, gezondheids- en leefbaarheidsopgaven	Grotere investeringsstromen vanuit overheden, ontwikkelingsbanken en internationale programma's.	Politieke prioriteiten kunnen verschuiven waardoor actieve mobiliteit minder aandacht of financiering krijgt.
Groei van fietslogistiek en cargobikes	Nieuwe markten voor voertuigen, logistieke systemen, software en adviesdiensten.	Toenemende internationale concurrentie en onduidelijkheid over regelgeving kunnen investeringen afremmen.
Toename van fietstoerisme	Meer exportkansen voor recreatieve fietssystemen, routeontwikkeling en toeristische dienstverlening.	Andere landen ontwikkelen aantrekkelijke fietsbestemmingen en concurreren steeds sterker met Nederland.
Digitalisering en slimme mobiliteit	Nieuwe markten voor datadiensten, connectiviteit, sensortechnologie en softwareontwikkeling.	Snelle technologische ontwikkelingen vragen voortdurende investeringen in innovatie en kennisontwikkeling.
Europese productie en strategische autonomie	Kansen voor hoogwaardige (circulaire) productie, automatisering en Europese waardeketens.	Kostenconcurrentie blijft groot en productieactiviteiten kunnen verder verschuiven naar andere landen.
Internationale programma's en ontwikkelingsbanken	Toegang tot grote projecten via Wereldbank, GFDT, ACTIVE, PATH en andere internationale programma's.	Afhankelijkheid van publieke financiering en veranderende internationale beleidsagenda's.
Nederlandse kennispositie	Sterke reputatie als wereldwijd voorbeeldland en toegang tot netwerken en samenwerkingsverbanden.	Reputatie alleen is onvoldoende; zonder blijvende innovatie en zichtbaarheid kan het concurrentievoordeel afnemen.
Arbeidsmarkt en capaciteit	Groei van hoogwaardige kennis- en dienstverleningsactiviteiten.	Tekorten aan technici, adviseurs en gespecialiseerde experts kunnen verdere groei beperken.
Regelgeving rond e-bikes, cargobikes en LEV's	Heldere regelgeving kan innovatie, export en investeringen ondersteunen.	Onzekerheid over classificatie, toelating en veiligheidsregels kan marktontwikkeling vertragen.

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 | oktober 2026
Publicatienummer: RVO-208-2026/BR-DUZA

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) stimuleert duurzaam, agrarisch, innovatief en internationaal ondernemen. Met subsidies, het vinden van zakenpartners, kennis en het voldoen aan wet- en regelgeving. RVO werkt in opdracht van ministeries en de Europese Unie.

RVO is een onderdeel van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat.