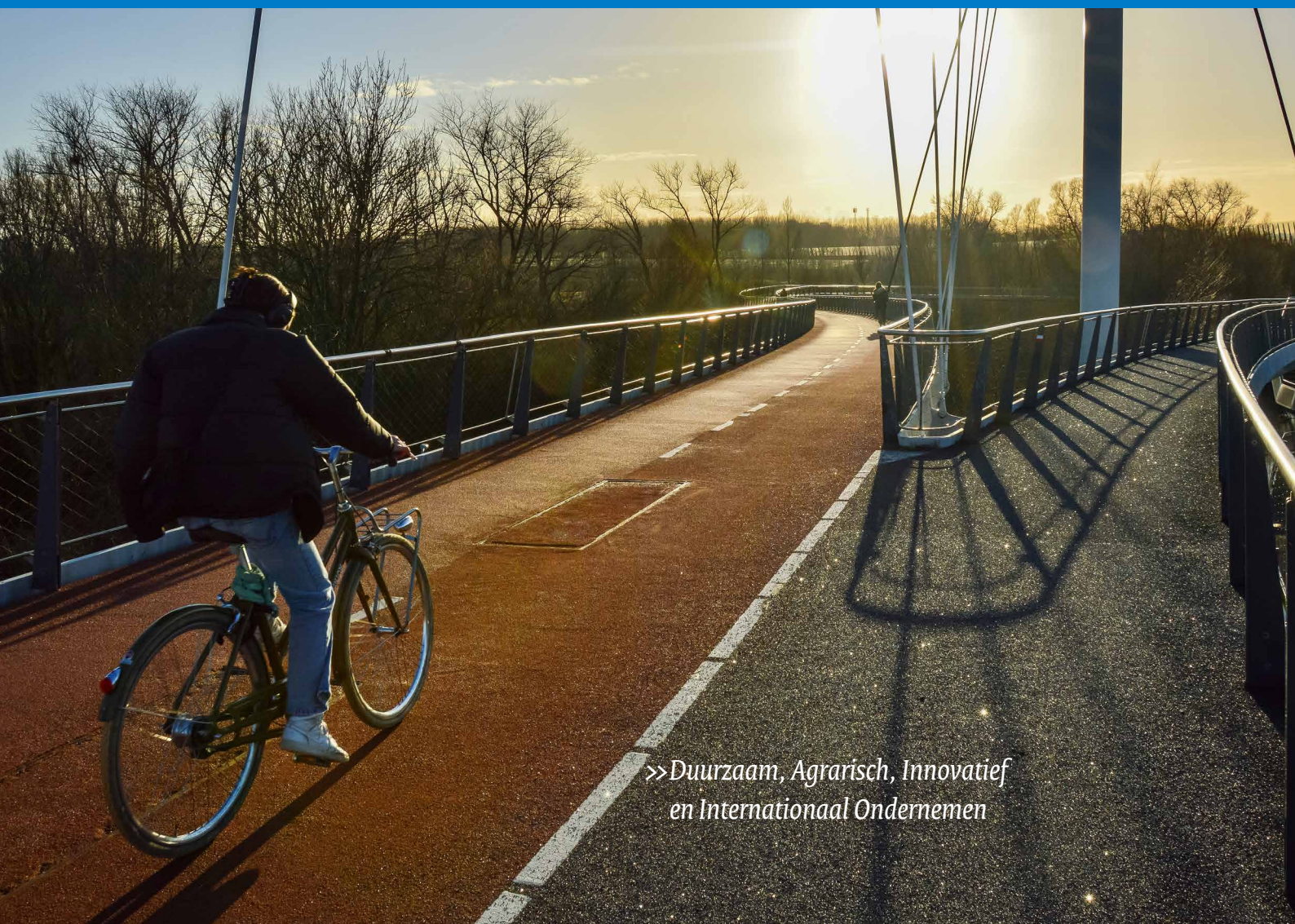




Rijksdienst voor Ondernemend  
Nederland

*Rapport*

# Internationaal verdienpotentieel Nederlandse fietsensector



» Duurzaam, Agrarisch, Innovatief  
en Internationaal Ondernemen

# Voorwoord

Nederland is een fietsland in hart en nieren. Het zit in ons DNA. Tweewielers zijn een ijzersterke basis in het Nederlandse straatbeeld. En niet voor niets! Fietsen is gezond. Het draagt bij aan een leefbare, duurzame en gezonde omgeving. Niet alleen in Nederland, maar ook daarbuiten. En veel landen kijken naar Nederland als het om fietsen gaat. Dat succes vertegenwoordigt uiteraard ook economische waarde. Dit rapport geeft een beeld van de economische omvang, van de maatschappelijke impact en de internationale kansen en activiteiten van de Nederlandse fietssector.

Elektrische fietsen hebben bovendien een nieuwe impuls aan het fietsverkeer gegeven. Dat zien we terug in de groeicijfers. Ook internationaal is de aandacht voor fietsen de afgelopen jaren - met een extra duwtje in de rug door Covid-19 – flink toegenomen. Wereldwijd wordt er steeds meer geïnvesteerd in duurzame en gezonde steden, met een belangrijke rol voor de fiets. Dat biedt kansen voor de Nederlandse fietssector. Ik noem een paar wapenfeiten. In 2020 werkten er in Nederland 13.000 mensen voor 3.350 bedrijven aan de productie, verkoop of verhuur van fietsen. De totale uitvoerwaarde van deze bedrijven steeg tussen 2015 en 2020 met 70%, tot 1,9 miljard euro. Daarnaast zijn veel Nederlandse bedrijven internationaal actief bij de ontwikkeling en inpassing van fietspaden, stallingen en andere aspecten die horen bij een volwassen fietscultuur. Het succes van de fiets heeft ook invloed op stedenbouwkent ontwerp en de ontwikkeling van ‘integrale mobiliteitsplannen’, waarbij duurzaamheid en gezondheid heel belangrijk zijn.

Hiermee levert de Nederlandse fietssector een bijdrage aan maatschappelijke baten in het buitenland die jaarlijks uitkomen op ruim een miljard euro. Als de reiziger ook buiten Nederland voor de fiets kiest in plaats van de auto, dan levert dat bovendien een aanzienlijke Co<sub>2</sub> besparing op.

Om dit Nederlandse succesverhaal buiten ons land nog beter voor het voetlicht te krijgen, werkt de overheid nauw samen met de bedrijven en kennisinstellingen. Samen vertellen we het verhaal van de fiets. Dit rapport biedt een helder overzicht van de kansen en mogelijkheden. Kansen en mogelijkheden waarmee we kennis en innovatie in eigen land de ruimte geven en onze internationale rol als gidsland handhaven. Als staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, met een groot hart voor de fiets, zet ik mij natuurlijk met heel veel plezier in om die kansen te verzilveren.

Vivianne Heijnen



# Samenvatting

De internationale aandacht voor fietsen is de afgelopen jaren flink toegenomen. Wereldwijd wordt er steeds meer geïnvesteerd in duurzame en gezonde steden, met een belangrijke rol voor de fiets. Dat biedt kansen voor de Nederlandse fietsensector, die internationaal een sterke reputatie heeft. Deze sector heeft grote potentie om internationaal steden en landen te helpen met maatschappelijke opgaven en klimaatdoelstellingen.

Tot op heden was er nog geen goed beeld van de economische omvang, de maatschappelijke impact en de internationale kansen en activiteiten van de Nederlandse fietsensector. In dit rapport zijn al deze elementen in beeld gebracht. Hiermee wordt het internationale belang van de Nederlandse fietsensector in de volle breedte – zowel economisch als maatschappelijk – duidelijk. Ook worden perspectieven over hoe het internationale verdienpotentieel verzilverd kan worden gepresenteerd.

## Fietsensector heeft een sterke reputatie en biedt totaalpakket aan oplossingen

De Nederlandse fietsensector heeft het buitenland veel te bieden. Doordat Nederland een waar fietsland is, bezit de sector heel veel kennis, ervaring en een enorm divers aanbod aan goederen en diensten. Nederland wordt internationaal echt als koploper gezien. Een sterke eigenschap is de veelzijdigheid aan partijen die samen een totaalpakket aan oplossingen bieden: van productie en verkoop, het ontwerpen en bouwen van benodigde infrastructuur, het ontwikkelen van nieuwe fietsconcepten tot kennis over fietsstimulering. Deze diversiteit aan bedrijvigheid is in dit rapport ondergebracht in verschillende marktclusters (zie figuur 1). Dit zijn Producenten, Verkopers, Verhuurders, Ontwerp-, ingenieurs- en adviesbureaus, Infrastructuur-bouwers en Non-profitorganisaties en kennisinstellingen.

## Fietsensector groeit structureel

De omvang van activiteiten van fietsproducenten, -verkopers en -verhuurders groeit structureel. In 2020 zijn er 3.350 bedrijven actief waarin in totaal 13.000 vte (voltijdsequivalenten) werkzaam zijn, een groei van 25% ten opzichte van 2015. De toegevoegde waarde van deze bedrijven in 2020 was 1,1 miljard euro, een stijging van 50% ten opzichte van 2015. De totale uitvoerwaarde door deze bedrijven steeg tussen 2015 en 2020 met 70%, tot 1,9 miljard euro. De e-bike speelt een belangrijke rol in deze groeicijfers.

Indirect draagt de fietsensector ook bij aan bedrijvigheid in andere sectoren zoals het openbaar vervoer of duurzame stadslogistiek. Ook is de fiets een internationaal binnenkomeer voor bedrijven die zich richten stedenbouwontwerp en integrale mobiliteitsplannen. Zo is de fiets aanjager voor groei in andere Nederlandse sectoren.

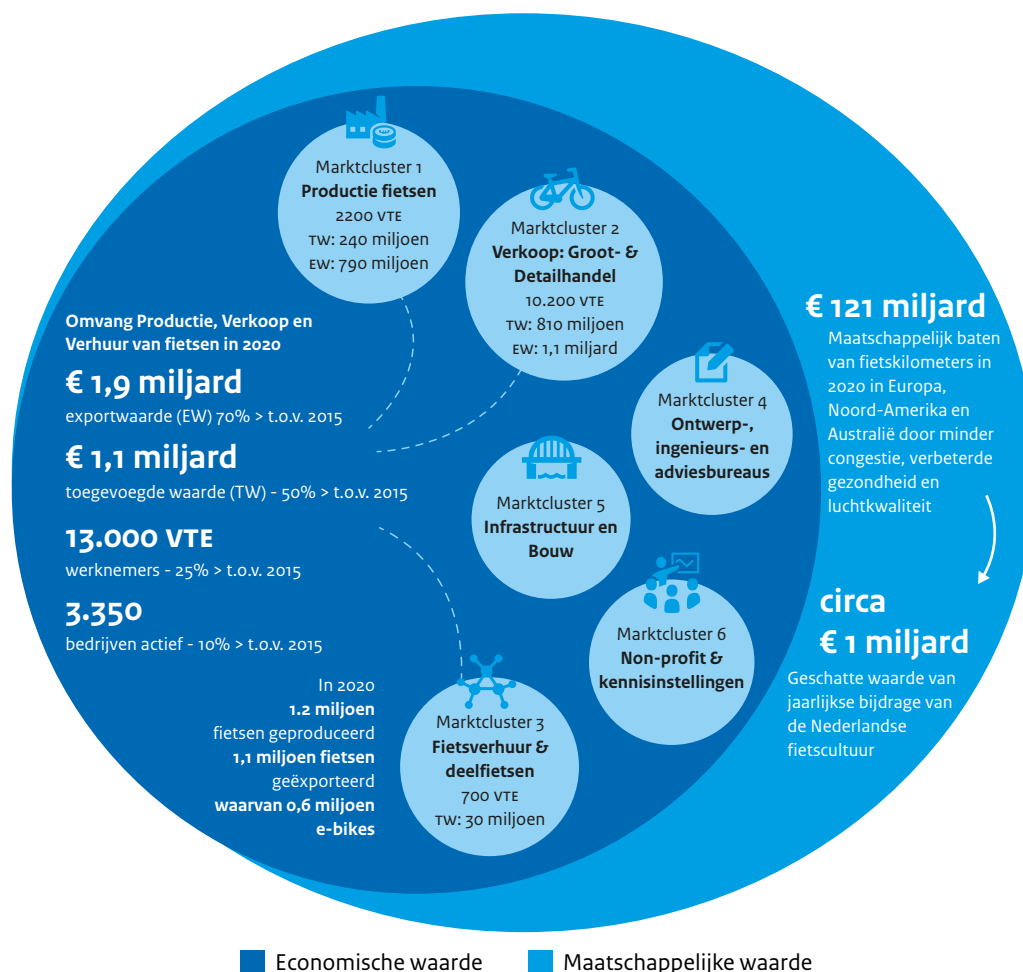
## Fietsensector creëert internationaal substantiële maatschappelijke waarde

Naast economische waarde, creëert de Nederlandse fietsensector internationaal ook een bredere maatschappelijke waarde. De kennis en ervaring uit de Nederlandse fietscultuur zijn wereldwijd van invloed. Zo draagt fietsen onder meer bij aan een beter klimaat en milieu, een aantrekkelijkere en veiligere leefomgeving en gezondheid. Naar schatting ligt de bijdrage van de Nederlandse fietsensector aan maatschappelijke baten in het buitenland jaarlijks minimaal op ruim een miljard euro. Deze bijdrage levert een aanzienlijke CO<sub>2</sub>-besparing op als de reiziger voor de fiets kiest in plaats van de auto of OV. Ook blijkt dat de fiets een belangrijk instrument is voor de Nederlandse diplomatieke betrekkingen.

## Gezamenlijke internationale strategie

Om internationaal kansen te verzilveren willen diverse bedrijven uit de fietsensector onderling en met de overheid nauwer samenwerken. Er gebeurt al veel op dit vlak, bijvoorbeeld via ambassades. Uit gesprekken met de fietsensector blijkt een behoefte aan een sectorbrede internationale positionering. Dit rapport presenteert bouwstenen voor een dergelijke gezamenlijke strategie. Dit houdt onder andere in dat Nederland haar positie als gidsland moet onderhouden en dat ruimte voor innovatie en de rol van kennisinstellingen essentieel is.





**Figuur 1** Omvang en inzicht in de Nederlandse fietsensector

### Over dit rapport

Dit rapport is tot stand gekomen op basis van gesprekken met de fietsensector en in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Decisio, Dutch Cycling Embassy (DCE), Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en TwynstraGudde.

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Internationale potentie van de Nederlandse fietsensector</b>	<b>6</b>
1.1	Economische en maatschappelijke waarde van de Nederlandse fietsensector	7
1.2	Een brede fietsensector	7
1.3	Opbouw rapport	8
<b>2</b>	<b>Productie, verkoop en verhuur van fietsen groeit structureel</b>	<b>10</b>
2.1	Binnenlandse productie, verkoop en verhuur neemt fors toe	10
2.2	Internationaal verdienpotentieel van fietsproductie en -verkoop groeit sterk	11
<b>3</b>	<b>Maatschappelijke (uitvoer)waarde van Nederlandse fietscultuur</b>	<b>14</b>
3.1	Drie manieren van internationale invloed door de Nederlandse fietscultuur	14
3.2	Internationale maatschappelijke waarde van de Nederlandse fietscultuur	15
<b>4</b>	<b>Verdieping per marktcluster</b>	<b>17</b>
4.1	Productie van fietsen en onderdelen	17
4.2	Verkoop en onderhoud	19
4.3	Deelfietsen en fietsverhuur	20
4.4	Ontwerp-, ingenieurs- en adviesbureaus	22
4.5	Infrastructuur en bouw	24
<b>5</b>	<b>Internationaal verdienpotentieel verzilveren</b>	<b>25</b>
<b>6</b>	<b>Bijlage</b>	<b>29</b>
	Geraadpleegde bronnen	29
	Bijdragen van betrokken partijen	29

# 1 Internationale potentie van de Nederlandse fietsensector

Internationaal staat Nederland bekend als fietsland. Nederland heeft een rijke fietscultuur: in geen land wordt relatief gezien zo veel gefietst en is er zulk een uitgebreide fietsinfrastructuur (zie kader). Ook is er veel bedrijvigheid en ondernemerschap. De Nederlandse fietsensector bestaat uit veel verschillende partijen die samen een totaalpakket aan oplossingen bieden: van het produceren, verkopen én onderhouden van fietsen, het ontwerpen en aanleggen van de benodigde infrastructuur, het ontwikkelen van nieuwe fietsconcepten tot kennis over fietsstimulering.

## Fiets in Nederland: feiten en cijfers

- In 2020 waren er 23,1 miljoen fietsen in Nederland.
- Hiervan zijn er 2,9 miljoen e-bikes. Het aantal e-bikes neemt de afgelopen jaren fors toe: tussen 2016 en 2020 is het aantal e-bikes meer dan verdubbeld.
- Er werd in Nederland in coronajaar 2020 per persoon gemiddeld 954 kilometer per fiets afgelegd. Dat is aanzienlijk minder dan in 2019, toen er per persoon gemiddeld 1.098 kilometer werd afgelegd.
- Nederland heeft in 2020 ruim 276 duizend kilometer fietspaden (met dubbeltelling van tweerichtingswegen).

De alomtegenwoordigheid van fietsen in Nederland is allerminst vanzelfsprekend. Een bezoek aan een willekeurig ander land laat meteen zien hoe uniek het is wat in Nederland is opgebouwd. Vanuit het buitenland wordt er dan ook met bewondering gekeken naar Nederland als fietsland, zo laat dit rapport ook zien. Deze excellente reputatie biedt kansen voor de Nederlandse fietsensector. De internationale aandacht voor fietsen is de afgelopen jaren namelijk flink toegenomen. Het besef dat de fiets bij kan dragen aan bredere maatschappelijke opgaven, zoals duurzaamheid, gezondheid, bereikbaarheid en veiligheid, dringt internationaal steeds meer door. Maar ook door de coronapandemie hebben overheden wereldwijd flink geïnvesteerd in het stimuleren van fietsen met als doel om schone en gezonde steden te realiseren. Steden als Brussel, Berlijn, Parijs en New York hebben grootschalige investeringen gedaan in fietsinfrastructuur omdat fietsen de ideale 'anderhalvemeter mobiliteit' bleek. In deze steden is de populariteit van fietsen sterk toegenomen.

De fiets zelf fungeert ook als aanjager van bedrijvigheid in andere sectoren. Zo zorgt de OV-fiets in Nederland voor meer treingebruik en speelt de fiets een belangrijke rol in het verduurzamen van stadslogistiek. De fiets heeft een brede maatschappelijke waarde omdat het opereert op het snijvlak van verschillende maatschappelijke opgaven. Zo is voor de fiets voor Nederlandse bedrijven internationaal vaak een binnenkomer en aanjager van discussies over bijvoorbeeld stadsplanning of duurzame stedelijke mobiliteit, waarmee het nieuwe economische kansen kan creëren.

De Nederlandse fietsensector heeft grote potentie om internationaal steden en landen verder te helpen met maatschappelijke opgaven en klimaatdoelstellingen. Uit recent onderzoek dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft laten uitvoeren blijkt dat de Verenigde Staten, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Zweden, België en Luxemburg de meest kansrijke landen zijn voor producten, diensten en bouwactiviteiten van de Nederlandse fietsensector (Mobycon, 2021). Uiteraard zijn de kansen niet beperkt tot alleen deze landen.

## 1.1 Economische en maatschappelijke waarde van de Nederlandse fietsensector

Internationaal zakendoen biedt zowel vanuit een economisch als maatschappelijk oogpunt kansen voor de Nederlandse fietsensector. Het Nederlandse aanbod aan diensten en goederen dat internationaal steden en landen op weg kan helpen, draagt logischerwijs bij aan de economie. Tegelijkertijd hebben buitenlandse fietsprojecten een brede maatschappelijke impact – een positieve bijdrage aan onder andere gezondheid, bereikbaarheid en klimaat. De fietsensector creëert dus op twee manieren waarde: economisch en maatschappelijk.

Tot op heden was er nog geen goed beeld van de economische omvang, de maatschappelijke impact en de internationale kansen en activiteiten van de Nederlandse fietsensector. In dit rapport zijn al deze elementen van de Nederlandse fietsensector in beeld gebracht. Hiermee wordt het internationale belang van de Nederlandse fietsensector in de volle breedte duidelijk. In dit rapport staan daarom de volgende vragen centraal:

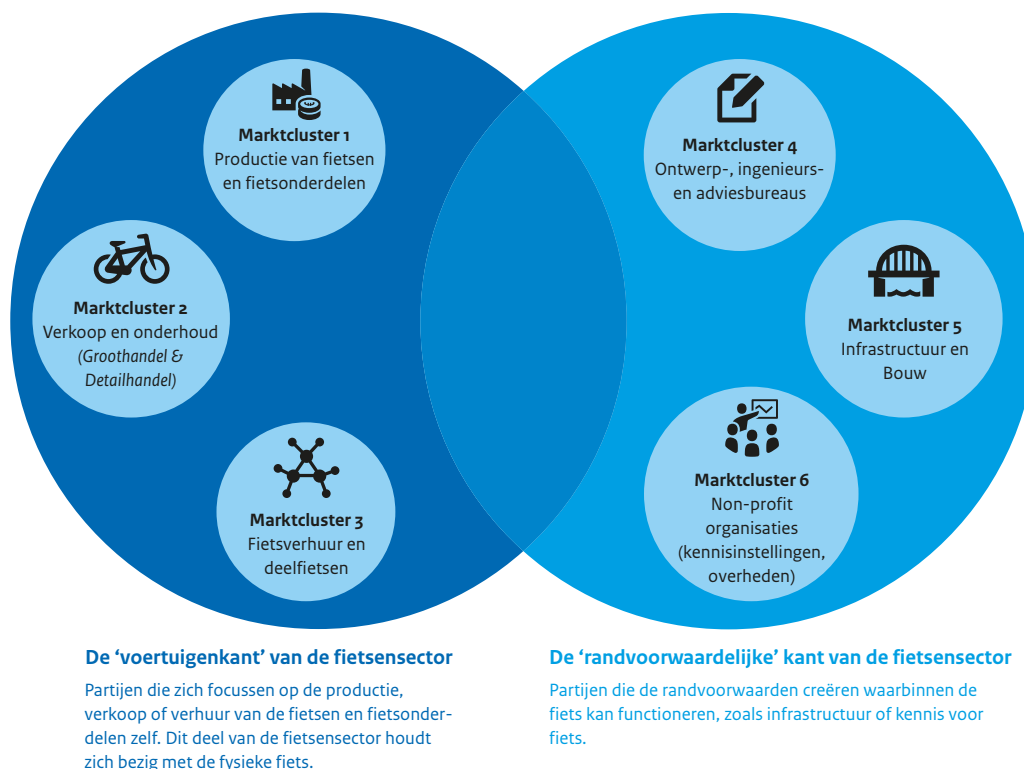
1. Wat is de omvang en het economisch verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector?
2. Wat is de brede maatschappelijke waarde van de Nederlandse fietsensector?
3. Hoe kunnen internationale kansen voor de Nederlandse fietsensector verzilverd worden?

## 1.2 Een brede fietsensector

Om de centrale vragen te beantwoorden wordt eerst de Nederlandse fietsensector in kaart gebracht. De fietsensector is divers en bestaat uit verschillende typen bedrijven en organisaties. Om de omvang en het potentieel van de sector goed in beeld te krijgen wordt in dit rapport onderscheid gemaakt tussen zes marktclusters (zie kader). Deze marktclusters (c.q. de fietsensector) zijn grofweg in te delen in twee verschillende kanten. Deze tweedeling wordt hier toegepast, omdat dit helpt in de verdere structurering van de informatie en conclusies die beschreven worden in dit rapport. Aan de ene kant, zijn er de bedrijven in de marktclusters 1 t/m 3 die zich richten op de ‘voertuigenkant’ van de fietsensector. Hierbij gaat het om bedrijven die fietsen produceren, verkopen (en onderhouden) en verhuren. Deze partijen richten zich dus vooral op de fysieke fiets als product. Aan de andere kant, zijn er de bedrijven en instellingen in de marktclusters 4 t/m 6 die zich richten op het creëren van de noodzakelijke randvoorwaarden voor de fiets – bijvoorbeeld het ontwerpen of aanleggen van infrastructuur, het leveren van diensten (zoals stedenbouw, verkeersmodellering, advisering) en het uitwisselen van kennis. Zie het kader en figuur 2 voor een overzicht van de marktclusters en de tweedeling in beeld.

### Marktclusters in de Nederlandse fietsensector

1. *Productie fietsen en onderdelen* – partijen in dit cluster houden zich bezig met de ontwikkeling en productie van fietsen en fietsonderdelen.
2. *Verkoop en onderhoud* – partijen in dit cluster houden zich bezig met de verkoop en het onderhoud van fietsen. Het CBS maakt voor dit marktcluster onderscheid in partijen die actief zijn in de Groothandel en de Detailhandel. Tezamen vormen die partijen het marktcluster Verkoop en onderhoud.
3. *Deelfiets en fietsverhuur* – partijen in dit cluster bieden fietsen aan voor tijdelijk gebruik.
4. *Ontwerp-, ingenieurs- en adviesbureaus* – partijen in dit cluster richten zich op ingenieurs- en adviesdiensten ten behoeve van fiets-gerelateerde projecten. Het kan hierbij gaan om het ontwerp en inpassen van fietsinfrastructuur, beleidsadvies om fietsgebruik te stimuleren, stedenbouwkundige ontwerpen en architectenwerk.
5. *Infrastructuur en bouw* – in dit clusters zijn bedrijven actief die zich richten op het aanleggen en bouwen van fietsinfrastructuur zoals fietspaden en fietsenstallingen.
6. *Non-profit* – deze partijen hebben geen winstoogmerk en richten zich vooral op het delen van kennis en het verbinden van partijen. In dit cluster zitten de kennisinstellingen en overheden, die een belangrijke rol spelen in de fietsensector.



**Figuur 2** Marktclusters in de Nederlandse fietsensector

### 1.3 Opbouw rapport

Om het internationale verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector in beeld te brengen kijkt dit rapport naar zowel de economische als de maatschappelijke waarde. Deze twee manieren waarop de Nederlandse fietsensector waarde toevoegt, komen terug in de verschillende hoofdstukken van dit rapport.

Hoofdstuk 2 gaat in op de eerste onderzoeksvraag: *wat is de omvang en het economisch verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector?* Hiervoor wordt de omvang van de marktclusters 1 t/m 3 in kaart gebracht op basis van economische indicatoren: werkgelegenheid, productiewaarde, toegevoegde waarde en uitvoerwaarde. Deze marktclusters maken dus de zogeheten 'voertuigenkant' van de fietsensector uit (zie figuur 2). Van deze bedrijven zijn cijfers van het CBS en BOVAG gehanteerd waarmee meerjarig de trends in beeld worden gebracht. Onderscheid wordt gemaakt tussen het binnenlandse en buitenlandse verdienpotentieel.

Ook de partijen die zich richten op de 'randvoorwaardelijke kant' (marktclusters 4 t/m 6) zijn uiteraard internationaal actief en leveren zo een bijdrage aan de internationale groei van het gebruik van de fiets. Van deze marktclusters zijn geen cijfers specifiek voor de fiets beschikbaar. Wel is voor partijen uit marktcluster 4 waarvan bekend is dat zij fietsprojecten uitvoeren, een aantal economische indicatoren onderzocht door het CBS (paragraaf 4.4). Deze zijn beschikbaar voor één afzonderlijk jaar en bevatten dus geen meerjarige trends.

Hoofdstuk 3 gaat in op de tweede onderzoeksvraag: *wat is de brede maatschappelijke waarde van de Nederlandse fietsensector?* Hiervoor wordt de internationale bijdrage in kaart gebracht van de Nederlandse fietsensector aan opgaven zoals gezondheid, klimaat en duurzaamheid, lucht- en geluidskwaliteit en veiligheid. Dit hoofdstuk is gebaseerd op onderzoek van onderzoeksbureau Decisio (in opdracht van DCE). Het hoofdstuk laat zien op welke manieren de Nederlandse fietscultuur zich internationaal verspreidt en welke impact en diplomatieke waarde dat heeft. Er wordt specifiek stil gestaan bij de rol van de ontwerp-, ingenieurs- en adviesbureaus (marktcluster 4) en non-profitorganisaties (marktcluster 6). Tot slot wordt een schatting gemaakt van de waarde van de bijdrage van de Nederlandse fietscultuur aan het stimuleren van fietsen wereldwijd.



Hoofdstuk 4 is een verdiepingshoofdstuk en zoomt in op de belangrijkste ontwikkelingen per marktcluster. Voor marktcluster 1 t/m 4 wordt ingegaan op economische indicatoren aangeleverd door het CBS – nog een tandje dieper dan in Hoofdstuk 2 het geval is. Daarnaast worden marktontwikkelingen geduid, onder andere op basis van recente cijfers over fietsinvesteringen in het buitenland en opbrengsten uit interviews en een brede werksessie met partijen uit de fietssector.

Tot slot gaat hoofdstuk 5 in op de derde onderzoeksvraag: *hoe kunnen internationale kansen voor de Nederlandse fietssector verzilverd worden?* Dit hoofdstuk beschrijft enkele reflecties over hoe de Nederlandse fietssector het internationaal verdienpotentieel nog beter kan verzilveren. Deze inzichten zijn gebaseerd op gesprekken met partijen van binnen en buiten de fietssector.



## 2 Productie, verkoop en verhuur van fietsen groeit structureel

Dit hoofdstuk gaat in op de eerste onderzoeksvraag (*wat is de omvang en het economisch verdienpotentieel van de Nederlandse fietsensector?*) en beschrijft daarvoor de economische waarde van de 'voertuigenkant' van de Nederlandse fietsensector. Hierbij gaat het om de activiteiten van bedrijven in de marktclusters 1, 2 en 3: *Productie fietsen en onderdelen, Verkoop en onderhoud* (die is onderverdeeld in sub-clusters *Groothandel en Detailhandel*), *Deelfiets en fietsverhuur*. Van deze marktclusters zijn bij het CBS economische indicatoren beschikbaar, waaruit meerjarige trends zijn te herleiden.<sup>1</sup>

De volgende economische indicatoren worden in dit hoofdstuk in beeld gebracht: *werkgelegenheid, productiewaarde, toegevoegde waarde, uitvoerwaarde*. Werkgelegenheid wordt uitgedrukt in voltijdsequivalenten (vte). Dat staat voor directe werkgelegenheid in volledige arbeidsjaren. Dit betreft ook arbeidsjaren van werknemers die zich bezig houden met niet-internationale activiteiten binnen het bedrijf. *Productiewaarde* is de waarde van alle geproduceerde goederen en diensten. *Toegevoegde waarde* is wat er, veelal in de vorm van lonen en winsten, overblijft van de productiewaarde na aftrek van de intermediaire kosten. *Uitvoerwaarde* is de waarde van aan het buitenland geleverde goederen of diensten. Hierbij kan het gaan om in Nederland vervaardigde goederen maar ook om aanvankelijk ingevoerde goederen.<sup>2</sup>

### 2.1 Binnenlandse productie, verkoop en verhuur neemt fors toe

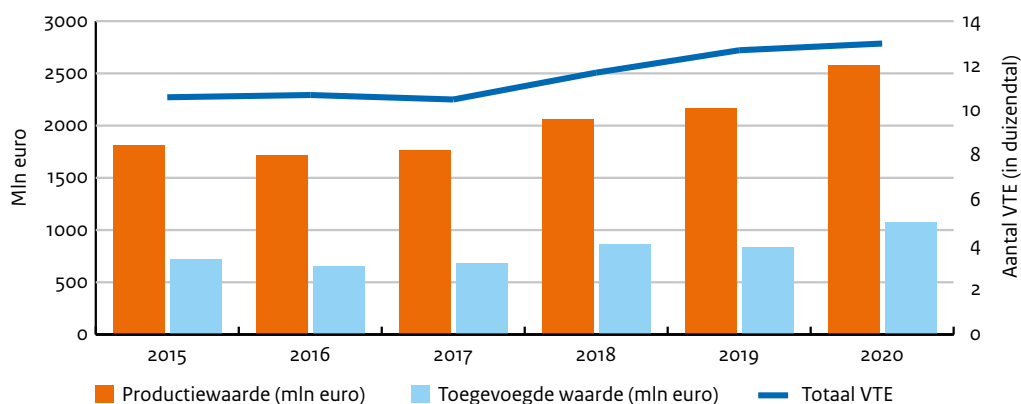
Deze paragraaf gaat in op het *binnenlandse* verdienpotentieel van de 'voertuigenkant' van de fietsensector (marktclusters 1 t/m 3). De omvang van dit deel van de Nederlandse fietsensector laat een structurele groei zien. Het aantal actieve bedrijven in dit deel van de fietsensector staat in 2020 op 3.350, een stijging van 9% ten opzichte van 2015. De stijging heeft in alle drie de marktclusters plaatsgevonden, waarbij het marktcluster *Productie van fietsen en fietsonderdelen* de grootste stijger is. In dit marktcluster zijn er in 2020 33% meer bedrijven dan in 2015. De werkgelegenheid is eveneens de afgelopen jaren toegenomen. Het totale aantal vte werkzaam in dit deel van de fietsensector is tussen 2015 en 2020 gestegen met 25%, tot 13.000 vte.<sup>3</sup>

De groei van deze drie marktclusters is ook te zien aan een toenemende toegevoegde waarde. De toegevoegde waarde is tussen 2015 en 2020 gestegen met 50%, wat resulteerde in een toegevoegde waarde van 1,1 miljard euro in 2020. De productiewaarde steeg in diezelfde periode ook stevig, met 45%, tot 2,6 miljard euro. In figuur 3 zijn de productiewaarde, de toegevoegde waarde en het aantal vte tezamen geïllustreerd en is de stijging van deze economische indicatoren goed te zien.

<sup>1</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2022/26/economische-indicatoren-fietsensector-2015-2020>.

<sup>2</sup> De economische indicatoren die het CBS in beeld heeft gebracht, zijn reeds door het CBS afgerond. Om die reden zijn de in dit rapport genoemde percentuele toe- of afnames afgerond op 5 procentpunten. Die percentages hebben vooral ten doel om de trend op hoofdlijnen weer te geven. Het is een benadering van de exacte toe- of afname van de betreffende economische indicator.

<sup>3</sup> Deze stijging in actieve werknemers in de fietsensector is ook terug te zien op Europees niveau. In 2018 was het aantal werknemers dat in Europa actief was bij producenten van fietsen en fietsonderdelen 106.000. Het gaat hier om directe én indirecte betrokkenheid (dus ook toeleveranciers van ruwe materialen en benodigde gereedschappen). De voorspelling is dat dit aantal in 2025 gegroeid is naar 210.000 werknemers in heel Europa. Tevens is door deze fietsbedrijven in 2018 ruim 1 miljard euro geïnvesteerd (European Bicycle Manufacturers Association, 2018).



**Figuur 3** Ontwikkeling economische indicatoren marktclusters Productie, Verkoop en Verhuur 2015-2020 (bron: CBS, 2022)

## 2.2 Internationaal verdienpotentieel van fietsproductie en -verkoop groeit sterk

Voor dezelfde marktclusters 1 t/m 3 (de ‘voertuigenkant’) is door het CBS gekeken naar enkele economische indicatoren die een beeld geven bij het internationale verdienpotentieel: de uitvoerwaarde van goederen en diensten. Deze cijfers hebben geen betrekking op de omvang van adviesdiensten van het marktcluster 4 *Advies- en ingenieursbureaus*. Deze bedrijven zijn apart onderzocht (zie paragraaf 4.4) omdat het niet mogelijk was om specifiek de fietsgerelateerde diensten van de advies- en ingenieursbureaus te becijferen.

### Uitvoer van goederen en diensten

Uitvoer (ook wel: export) van goederen wordt door CBS gedefinieerd als *het leveren van goederen door ingezetenen vanuit het economisch gebied van Nederland aan het buitenland*.<sup>4</sup> Hierbij kan sprake zijn van goederen die in Nederland zijn voortgebracht of vervaardigd, maar ook van aanvankelijk ingevoerde goederen (zogenoeten ‘wederuitvoer’). Denk daarbij aan producten die bijvoorbeeld in de Rotterdamse haven binnenkomen en vervolgens direct de grens overgaan naar het buitenland. Speed pedelecs en elektrische bakfietsen zijn volgens de definities van CBS geen fiets en vallen daardoor onder de *totale* uitvoerwaarde, maar niet onder de uitvoerwaarde specifiek van fietsen en fietsonderdelen. Bakfietsen zonder elektrische aandrijving vallen dan wel weer binnen de CBS-definitie van een fiets, en is daardoor onderdeel van de uitvoerwaarde van fietsen en fietsonderdelen. Zie bijvoorbeeld figuur 4 waarin zowel de totale uitvoerwaarde als de uitvoerwaarde van fietsen en fietsonderdelen voor het cluster *Productie* zijn weergegeven.

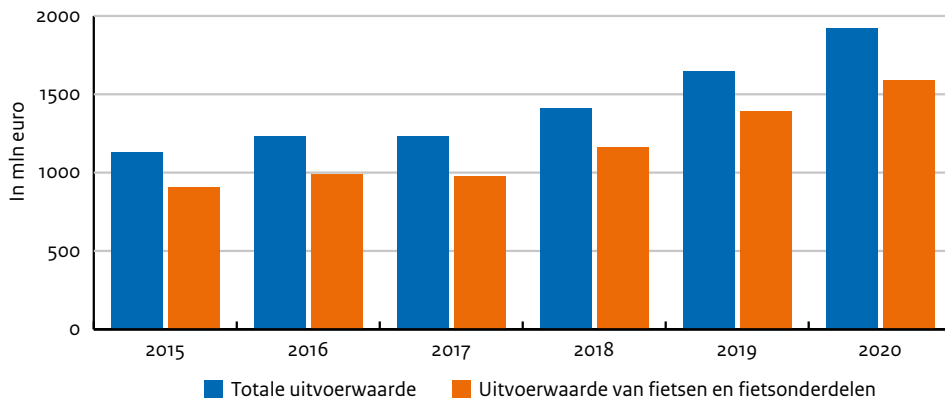
Uitvoer van diensten wordt door CBS gedefinieerd als *het verlenen van diensten door ingezetenen aan het buitenland*.<sup>5</sup> Dit kunnen, in de context van de genoemde bedrijven in de fietssector, bijvoorbeeld vervoerdiensten zijn, reparaties, of het uitvoeren van werk (advies en inhuur) in het buitenland.

De CBS-cijfers laten zien dat de uitvoer van goederen jaarlijks aanzienlijk gegroeid is en plaatsvindt door bedrijven in de *Productie en Groothandel*. Bedrijven in de *Detailhandel* en *Fietsverhuur/deelfiets* exporteren geen goederen, wel diensten. De totale uitvoerwaarde van alle soorten goederen door deze bedrijven steeg tussen 2015 en 2020 met 70% tot 1,9 euro miljard in 2020. Dit bevat ook goederen die niet aan de fiets zijn gerelateerd. Het grootste deel van de door fietsbedrijven uitgevoerde goederen bestaat logischerwijs wel uit fietsen en fietsonderdelen. De uitvoerwaarde specifiek hiervan is de afgelopen jaren ook sterk gestegen:

<sup>4</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/uitvoer-van-goederen>.

<sup>5</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/uitvoer-van-diensten>.

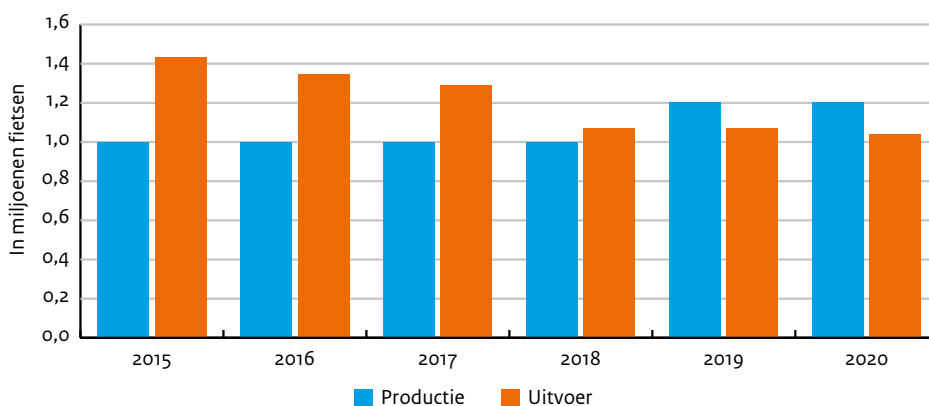
van 910 miljoen euro in 2015 tot 1,6 miljard in 2020. Een stijging van 75%.<sup>6</sup> In figuur 4 is de toename van de totale uitvoerwaarde en de uitvoerwaarde van specifiek fietsproducten weergegeven.



**Figuur 4** Uitvoerwaarde van de bedrijven in de marktclusters Productie en Groothandel (bron: CBS, 2022)

Kijkend naar de uitvoerwaarde door alle Nederlandse bedrijven, is het aandeel hiervan dat komt uit de fietsensector in de afgelopen jaren sterk gegroeid (met 50%). In 2015 was 0,38% van de totale uitvoerwaarde door Nederlandse bedrijven een product van een bedrijf in cluster *Productie of Groothandel*. In 2020 was dit 0,56%.

BOVAG becijfert dat het aantal in Nederland geproduceerde fietsen in 2020 1,2 miljoen is, een getal wat gestaag is toegenomen de afgelopen jaren.<sup>7</sup> De uitvoer is in de meeste jaren hoger dan de productie. Dit is te verklaren doordat Nederland ook een doorvoerland is voor bedrijven: er komen bijvoorbeeld fietsen aan in de haven van Rotterdam die vervolgens de grens overgaan naar andere landen. Dit is de zogeheten ‘wederuitvoer’. Nederland heeft in 2020 meer dan 1 miljoen fietsen uitgevoerd naar andere landen – dit is exclusief e-bikes. Voor alle afgelopen jaren geldt dat het overgrote deel van de uitgevoerde fietsen naar EU-landen gaat. Dit is ook het geval voor e-bikes. In 2020 werden er 575.000 stuks naar EU-landen uitgevoerd en 27.000 buiten de EU. In figuur 5 zijn de productie en uitvoer van aantallen fietsen weergegeven.



**Figuur 5** Productie en uitvoer van aantallen fietsen in Nederland (in miljoenen fietsen) (bron: BOVAG, 2021)

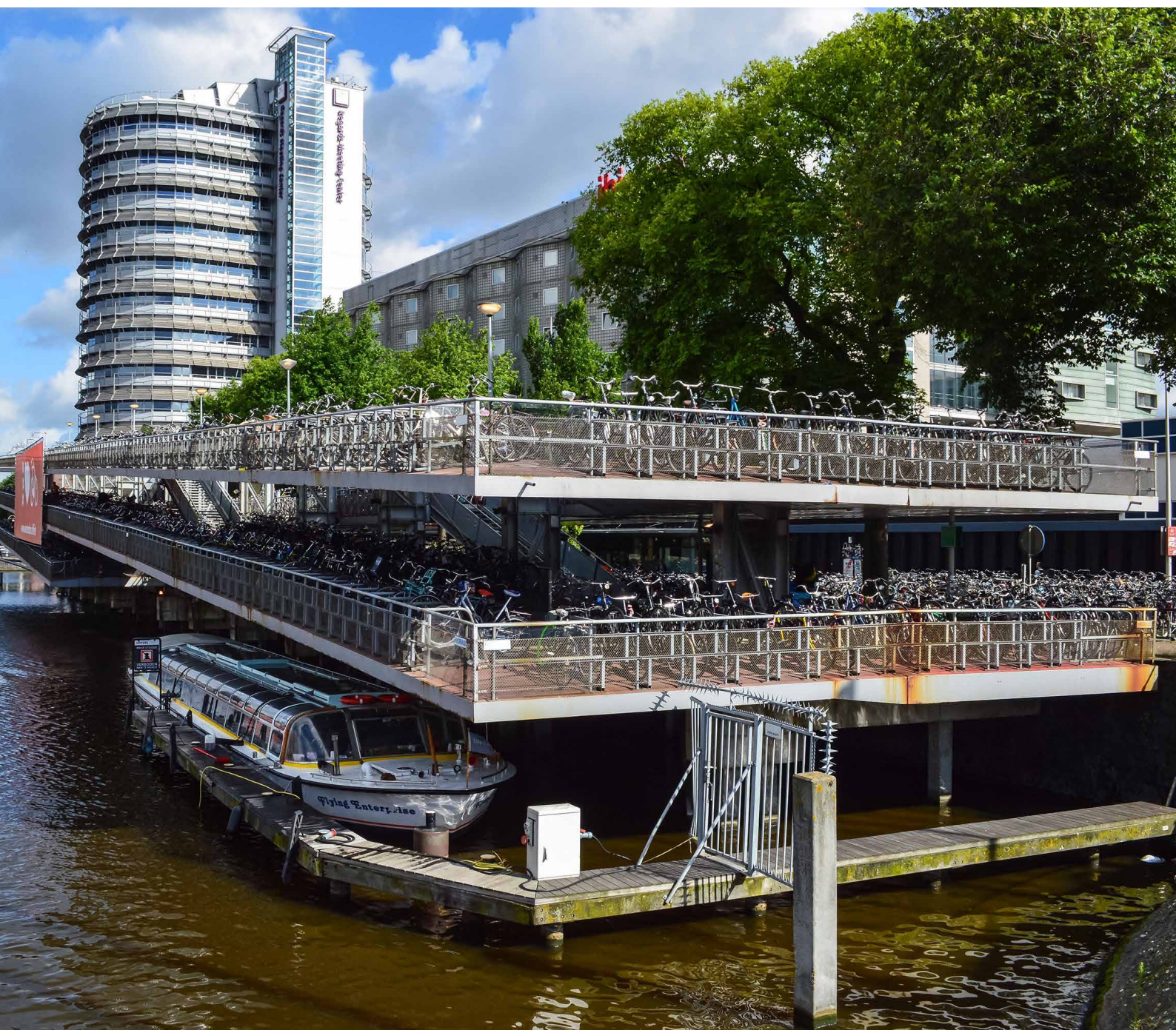
<sup>6</sup> Zowel de totale goederenuitvoer, als de uitvoer van fietsen en fietsonderdelen is door CBS uitgesplitst naar uitvoer van Nederlands product. Dit is de goederenuitvoer minus de wederuitvoer (zie kader in paragraaf 2.2). Voor de uitvoer van alle goederen, is de waarde van de uitvoer van Nederlands product in 2020 € 930 miljoen. Voor de uitvoer van fietsen en fietsonderdelen is de waarde van de uitvoer van Nederlands product in 2020 € 760 miljoen.

<sup>7</sup> Mobiliteit in cijfers: Tweewielers (BOVAG, 2021).



### **Uitvoer van diensten**

Het CBS heeft de uitvoerwaarde onderzocht van diensten in de fietsensector door de marktclusters 1 t/m 3 (*Productie, Verkoop* (groot- en detailhandel) en de *Verhuur/deelfietsen*). Uit de CBS-cijfers blijkt dat de uitvoer van diensten een stuk kleiner is dan de uitvoer van goederen. Daarnaast is de uitvoer van diensten de afgelopen jaren niet gestegen, terwijl dit wel gebeurt is bij de uitvoer van goederen. De CBS-cijfers geven weer dat in 2019 de uitvoerwaarde van diensten door de 'voertuigenkant' van de fietsensector 60 miljoen euro is. Dit is een vergelijkbaar niveau van dat in 2015. Dit is dus exclusief de adviesdiensten van partijen in marktcluster 4 (*Ontwerp-, advies- en ingenieursbureaus*).





## 3 Maatschappelijke (uitvoer)waarde van Nederlandse fietscultuur

De impact die Nederland als fietsland kan hebben gaat verder dan alleen de harde economische indicatoren uit het vorige hoofdstuk. Dit hoofdstuk gaat in op de tweede onderzoeksvraag (*wat is de brede maatschappelijke waarde van de Nederlandse fietsensector?*). Ook deze waarde is onderdeel van het internationaal verdienpotentieel. De Nederlandse fietscultuur heeft namelijk een veel bredere impact die ook van waarde is voor een buitenlandse stad of land, zoals een beter milieu, een aantrekkelijke en veilige leefomgeving en gezonde bewoners.

Deze effecten zijn minder goed te vangen in economische cijfers. Het brede internationale maatschappelijke potentieel wordt in dit rapport in beeld gebracht op basis van de studie van economisch adviesbureau Decisio: *Maatschappelijke en symbolische waarde van de Nederlandse fietsexport (2022)*. De uitvoerwaarde van het fietsen wordt hierin breed gedefinieerd en omvat de “maatschappelijke waarde van de voorbeeldfunctie van fietsland Nederland, de waarde van het exporteren van fietskennis en de waarde van Nederland fietsland voor het Nederlandse imago en de internationale betrekkingen”.

### 3.1 Drie manieren van internationale invloed door de Nederlandse fietscultuur

Decisio heeft de voorbeeldfunctie van Nederland als fietsland onderzocht en laat zien op welke manieren de Nederlandse fietscultuur zich internationaal verspreidt. Dit gebeurt op drie manieren:

Ten eerste, gebeurt dit via informele beïnvloeding. Dat zijn de persoonlijke ervaringen van mensen die als toerist Nederland bezoeken en deze inspiratie meenemen naar hun thuisland om dingen te veranderen in hun eigen straat, stad of land. Ook de rol van sociale media en filmpjes over de Nederlandse fietservaring die veelvuldig internationaal gedeeld worden, laten zien hoe steden elders ook ‘fietssteden’ kunnen worden. De Nederlandse documentaires als ‘Why we cycle’ en ‘Together we cycle’ zijn internationaal bijvoorbeeld een belangrijke inspiratiebron. Het Nederlandse voorbeeld laat via dit soort informele uitingen aan het buitenland zien wat de mogelijkheden van de fiets zijn. Dit helpt bij het ontwikkelen van een toekomstbeeld en schept duidelijke verwachtingen over wat haalbaar is.

De tweede manier waarop Nederland als fietsland internationaal van invloed is, is door de formele kennisoverdracht. Zo komen er jaarlijks tientallen studenten en professionals naar Nederland om te leren over Nederland als fietsland. Hiervoor worden door verschillende professionals en kennisinstellingen in Nederland excursies, studietours, workshops of (online) cursussen georganiseerd. Onderzoek laat zien dat studietours voor de vele buitenlandse delegaties die naar Nederland komen effectief zijn en van invloed zijn op het thuisland van die delegaties.<sup>8</sup> Hierin staat niet de manier waarop een fietspad wordt aangelegd centraal, maar eerder het aan den lijve ervaren hoe een stad kan zijn: met veel mensen op straat, veilig fietsen, veel minder (geparkeerde) auto’s en meer leefbaarheid. Ook is er uitgebreide kennisuitwisseling op internationale conferenties.

Op dit terrein spelen diverse Nederlandse non-profit organisaties zoals kennisinstellingen en overheden een belangrijke rol (marktcluster 6). Kenmerkend is dat deze partijen zich niet commercieel bezig houden met de fiets, maar wel een belangrijke rol vervullen in het verzilveren van internationale kansen voor de Nederlandse fietsensector door kennis te delen en partijen te verbinden.

<sup>8</sup> Glaser (2021). *From global ideas to local action: building capacity to reshape urban transport policy*. Universiteit van Amsterdam.

### **Kennisuitwisseling door non-profitorganisaties**

Allereerst, speelt de Dutch Cycling Embassy (DCE) een belangrijke rol in het internationaal onder de aandacht brengen van de Nederlandse fietsensector en het verbinden van partijen. De DCE is een publiek-privaat netwerk dat ten doel heeft fietsen mogelijk te maken voor iedereen, en doet dit door Nederlandse fietskennis breed te ontsluiten. Zo heeft de DCE op verzoek van de Nederlandse Ambassade in de Filipijnen trainingen verzorgt waarin het de kennis van Nederlandse fietsinfrastructuur deelde met de betrokken Filipijnse partijen. Uiteindelijk is in 2021 het grootste fietsnetwerk (bijna 500 kilometer) in de Filipijnen gerealiseerd.<sup>9</sup>

Ook Nederlandse kennisinstellingen spelen internationaal een belangrijke rol. Nederlandse bedrijven in de fietsensector benadrukken het belang van kennisinstellingen. Het gaat hierbij onder meer om onderzoekers aan Nederlandse universiteiten en hogescholen, die een rol vervullen in het internationaal uitwisselen van fietskennis via vakliteratuur, conferenties, het organiseren van internationale summerschools en het opzetten van grote online cursussen (zogenoemde *Massive Open Online Courses*, MOOC's). Daarnaast zijn er ook Nederlandse gemeenten die internationale delegaties ontvangen en rondleiden of op buitenlandse congressen kennis en ervaringen delen.

De derde manier waarop de Nederlandse fietscultuur wordt verspreid, is door concrete bijdragen van fietsprofessionals en bedrijven aan buitenlandse fietsprojecten. Het gaat hierbij om bijdragen aan advies, ontwerp en uitvoering van fietsprojecten in het buitenland. Zo droegen Nederlandse adviesbureaus bij aan fietsmasterplannen over de hele wereld: in Austin, Mexico City, Guadalajara, Bucaramanga, Cartagena, Piëmont, Lombardije, Milaan, Reykjavik, Ganges, Berlin, Tirana en Vietnam. Hoofdstuk 4 gaat verder in op deze bijdragen van partijen in de marktclusters *Ontwerp-, ingenieurs- en adviesbureaus en Infrastructuur en Bouw*.

### **Diplomatieke waarde**

Naast de maatschappelijke waarde van de Nederlandse fietsensector heeft de fiets ook een diplomatieke waarde. Uit het onderzoek van Decisio blijkt dat de fiets een belangrijk instrument is voor de Nederlandse diplomatie en het imago. Het feit dat de Nederlandse minister-president of leden van het koningshuis regelmatig op de fiets worden gezien leidt niet noodzakelijkerwijs tot meer fietsgebruik of commerciële kansen, maar draagt wel positief bij aan het imago van Nederland.

### **Actiever uitdragen van de Nederlandse fietscultuur**

De Nederlandse fietscultuur, -kennis en -ervaring worden in het buitenland inspirerend en bijzonder gevonden, terwijl vrij veel Nederlanders niet stilstaan bij het feit dat de Nederlandse situatie echt uniek is in de wereld. Internationaal is er echter grote waardering voor de Nederlandse fietskennis en -ervaring. Internationale organisaties, zoals de Wereldbank, Europese Unie en het World Resource Institute, vinden dan ook dat Nederland deze positie veel meer kan uitdragen omdat het met de fiets de sleutel in handen heeft om klimaatproblemen aan te pakken en steden te verduurzamen en leefbaarder te maken. Er ligt dus een kans voor de sector om de Nederlandse fietscultuur actiever uit te dragen en daarmee andere steden en landen te helpen bij het ontwikkelen van fietsbeleid, infrastructuur en cultuur.

## **3.2 Internationale maatschappelijke waarde van de Nederlandse fietscultuur**

De voorbeeldfunctie van Nederland als fietsland heeft invloed over de hele wereld. Decisio (2022) heeft een eerste kwantitatieve inschatting gemaakt: de waarde van de bijdrage van Nederland aan het stimuleren van fietsen elders in de wereld wordt ingeschat op een bedrag van jaarlijks rond de 1,2 of 3,8 miljard euro.

Voor deze analyse heeft Decisio (2022) een schatting gemaakt van de maatschappelijke waarde van alle fietskilometers in 2020 en van alle *extra* fietskilometers in de periode 2011-2020 in Europa, Noord-Amerika

<sup>9</sup> <https://blogs.worldbank.org/transport/crisis-opportunity-how-philippines-built-500km-bike-lanes-less-year>.

en Australië. Er is gekeken naar:

- De maatschappelijke effecten (door minder congestie, positieve gezondheidseffecten, verbeterde luchtkwaliteit, positieve impact op de publieke ruimte en een positief effect op het klimaat) van alle fietskilometers in Europa, Noord-Amerika en Australië in het jaar 2020. Deze worden geschat op **121 miljard euro**. Dit zijn de externe kosten die zich zouden hebben voorgedaan als deze fietskilometers in 2020 voor de helft per auto en voor de helft met het OV zouden zijn afgelegd.
- De maatschappelijke effecten van de groei van het aantal fietskilometers in landen in de bovengenoemde delen van de wereld in de periode 2011-2020. Er wordt geschat dat deze groei in 2020 is opgelopen tot **38 miljard euro**.

Een deel van deze maatschappelijke effecten is toe te schrijven aan de Nederlandse fietscultuur. De Nederlandse bijdrage aan alle fietskilometers in de geselecteerde landen wordt door Decisio geschat op minimaal 1 procent. Uitgaande van deze 1 procent, gaat het hierbij om een internationale maatschappelijke waarde van de Nederlandse bijdrage van ruim 1,2 miljard euro in 2020. Kijkend naar de ontwikkeling van het fietsgebruik van de afgelopen jaren wordt de bijdrage van Nederland met 10% zelfs nog een stuk hoger ingeschat. Dit zou betekenen dat de bijdrage die Nederland heeft geleverd aan de groei van het fietsgebruik in de periode 2011-2020 een internationale maatschappelijke waarde vertegenwoordigt van 3,8 miljard euro in 2020.

Decisio becijfert de klimaatwinst van de groei van het fietsen in het buitenland. Deze klimaatwinst geldt wanneer mensen in plaats van de auto (50%) of het openbaar vervoer (50%) de fiets pakken. Decisio constateert dat de klimaatbaten van de groei in het fietsen in Europa, Noord-Amerika en Australië tussen 2000 en 2020 jaarlijks bijdraagt aan een reductie van CO<sub>2</sub>-emissies met een waarde van minimaal 550 miljoen euro. Een aandeel van 1 tot 10 procent hiervan correspondeert met een jaarlijks terugkerende bijdrage van 5,5 tot 55 miljoen euro die in een voorzichtige schatting van Decisio op het conto van Nederland komt.

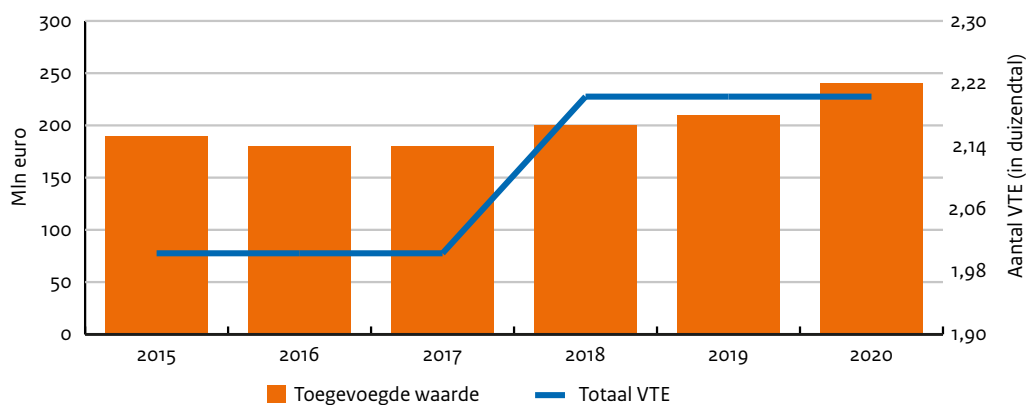


## 4 Verdieping per marktcluster

In dit hoofdstuk wordt ingezoomd op de belangrijkste ontwikkelingen per marktcluster in Nederland. Voor de clusters *Productie*, *Verkoop* (onderverdeeld in *Groothandel* en *Detailhandel*) en *Verhuur* (paragraaf 4.1 t/m 4.3) is in dit hoofdstuk gebruik gemaakt van CBS- en BOVAG-cijfers aangevuld met informatie opgehaald bij partijen uit de fietsensector, middels zowel een brede werksessie als diverse interviews. De paragrafen over de clusters *Ontwerp-, advies en ingenieursbureaus* en *Infrastructuur en Bouw* (paragrafen 4.4 en 4.5) zijn gebaseerd op eerdere onderzoeken, de interviews en de brede werksessie.

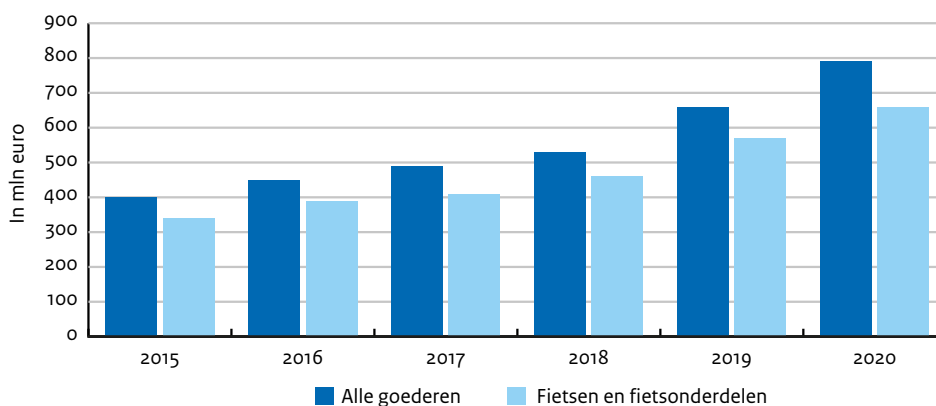
### 4.1 Productie van fietsen en onderdelen

Het marktcluster *Productie* bestaat uit partijen die zich bezighouden met de ontwikkeling en productie van fietsen en onderdelen. In dit marktcluster waren in 2020 in totaal 2.200 vte werkzaam, wat vergelijkbaar is met het sub-cluster *Groothandel*. Het aantal vte dat actief is in de productie is sinds 2015 toegenomen met 10%. Dit betreft ook arbeidsjaren van werknemers die zich bezig houden met niet-internationale activiteiten binnen het bedrijf. De toegevoegde waarde van dit marktcluster steeg van 190 miljoen euro in 2015 naar 240 miljoen euro in 2020 – een toename van 25%. Beide economische indicatoren zijn weergegeven in figuur 6.



**Figuur 6** Ontwikkeling economische indicatoren in marktcluster Productie (bron: CBS, 2022)

Zoals eerder aangegeven, is het marktcluster Productie logischerwijs verantwoordelijk voor een fors deel van de 'voertuigenkant' van de fietsensector. Kijkend naar de uitvoerwaarde van alle goederen door dit marktcluster, is een stijging te zien tot een waarde van 790 miljoen euro in 2020 – bijna een verdubbeling ten opzichte van 2015. Dit betreft ook goederen die niet aan de fiets zijn gerelateerd. Kijkend naar puur fietsen en fietsonderdelen die door bedrijven in dit marktcluster zijn uitgevoerd, is eveneens een stijging te zien. De uitvoerwaarde hiervan is sinds 2015 bijna verdubbeld, tot 660 miljoen euro in 2020. De grafiek in figuur 5 laat deze stijgingen zien.



**Figuur 7** Uitvoerwaarde marktcluster Productie (bron: CBS, 2022)

### Nederlandse fietspartijen hebben een stevige mondiale marktpositie

De mondiale fietsmarkt is versnipperd. Van de drie grootste spelers ter wereld zijn er twee van Nederlandse origine. Pon Holding is inmiddels 's werelds grootste fietsfabrikant.<sup>10</sup> Pon is van oudsher actief in de autoverkoop, als dealer van onder meer Volkswagen, Audi, SEAT en ŠKODA. Zo'n tien jaar geleden besloot het bedrijf niet meer afhankelijk te willen zijn van alleen auto's en richtte zich onder meer op de fiets. In de fietsmarkt heeft het bedrijf onder meer de merken Gazelle, Cervélo, Urban Arrow, Union, FOCUS, Santa Cruz, Kalkhoff, Cannondale, Schwinn en CALOI. Daarnaast is het ook eigenaar van Swapfiets, de abonnementsfiets, dat actief is in verschillende landen.<sup>11</sup> Pon heeft in 2021 meer dan 710.000 fietsen geleverd over de hele wereld. Meer dan 200.000 mensen hebben een abonnement op Swapfiets. Nummer twee is het Taiwanese Giant. Nummer drie is Accell Group. Begin 2022 werd bekend dat Accell Group voor 1,6 miljard euro wordt overgenomen door een Amerikaanse investeringsmaatschappij. Het van oorsprong Nederlandse bedrijf is bekend van de merken als Batavus, Sparta, Haibike, Koga, Ghost, Winora, Lapierre en de bakfietsfabrikant Babboe.

Naast deze grote partijen zijn er ook kleinere Nederlandse fietsproducenten met internationaal succes, zoals VanMoof. Dit bedrijf is opgericht in 2009 in Amsterdam en maakt stads- en elektrische fietsen. Het bedrijf heeft eind 2021 een nieuwe speed-pedelec op de markt gebracht waarvan er binnen drie maanden 10.000 waren gereserveerd. Een derde van deze reserveringen kwam uit Duitsland, gevolgd door de Verenigde Staten en Nederland.

### Van auto- naar fietsbedrijf

De populariteit van de fiets is terug te zien in de marktstrategieën van Nederlandse bedrijven. In de Nederlandse fietsensector zijn er verschillende bedrijven die van origine actief zijn op de automarkt en zich nu ook op de fietsmarkt begeven. Deze autobedrijven voorzien een belangrijke rol voor de (elektrische) fiets in de stedelijke mobiliteitsbehoefte en breiden hun aanbod uit met fietsverkoop en fietsdiensten. Door zich naast auto's ook op fietsen te richten, voorzien zij daarmee in een completer mobiliteitsaanbod. Denk daarbij aan het reeds beschreven voorbeeld van Pon Holding dat Gazelle in 2012 overnam. Inmiddels heeft het bedrijf een breed portfolio aan bedrijven die mobiliteitsdiensten aanbieden. Recenter betrad ook Louwman de fietsmarkt. Deze importeur van automerken zoals Toyota en Suzuki heeft in 2021 een belang genomen in Fietsvoordeelshop.nl dat zowel online als in fysieke winkels fietsen verkoopt. En Broekhuis Groep, een van de grootste autodealers in Nederland, heeft begin 2022 de fietsspecialzaak Kroone Liefding, overgenomen.

<sup>10</sup> <https://www.parool.nl/amsterdam/amsterdams-pon-wordt-s-werelds-grootste-fietsfabrikant-bd66q912/>.

<sup>11</sup> <https://pon.com/activiteiten/bikes/?cn-reloaded=1>.

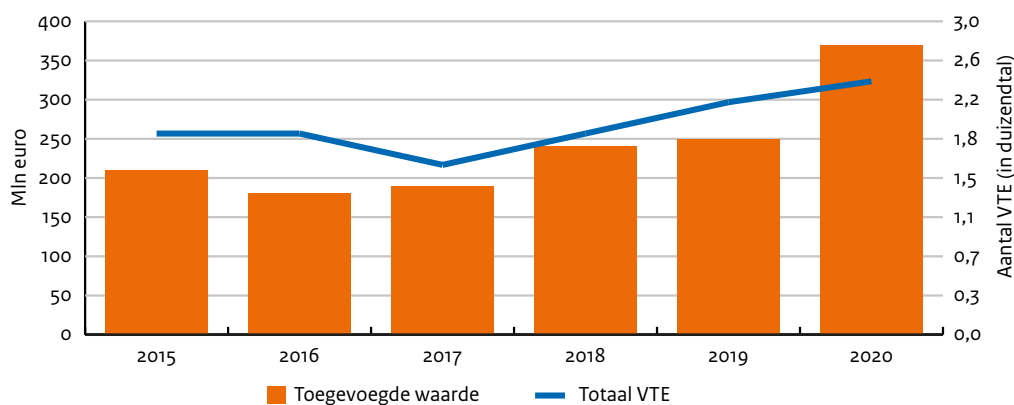


## 4.2 Verkoop en onderhoud

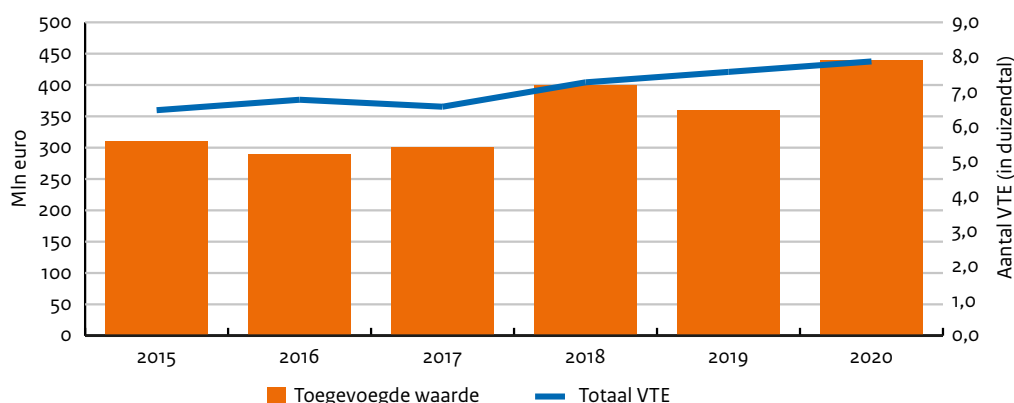
Het marktcluster *Verkoop en onderhoud* bestaat uit partijen die zich richten op de verkoop van fietsen en fietsonderdelen, en het onderhoud ervan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen *Groothandels* en *Detailhandels* (retailers). In dit marktcluster zijn in 2020 in totaal 10.200 vte werkzaam: 2.400 vte in de groothandel en 7.800 in de detailhandel. In de groothandel is het aantal vte tussen 2015 en 2020 met 26% toegenomen en in de detailhandel met 22%. Zie de figuren 6 en 7 waarin dit wordt weergegeven.

De totale toegevoegde waarde van het marktcluster (groot- en detailhandel samen) was in 2020 55% meer dan dat het in 2015 was, namelijk 810 miljoen euro. Het aandeel van de detailhandel is hierin groter dan de groothandel. De toegevoegde waarde van de groothandel in fietsen is in 2020: 370 miljoen euro (75% meer dan in 2015). De toegevoegde waarde van de detailhandel is in 2020 440 miljoen euro (40% meer dan in 2015). Kortom: dit marktcluster groeit de afgelopen jaren enorm – zowel de groot- als detailhandel. 2020 was een goed jaar voor dit cluster en daarmee verantwoordelijk voor een groot deel van de stijging. De toegevoegde waarde is in dat eerste coronajaar fors gestegen – waarschijnlijk doordat mensen meer zijn gaan fietsen in die periode.

De toegevoegde waarde en de vte zijn in bijgevoegde grafiek voor zowel de groot- als detailhandel tegenover elkaar geïllustreerd.



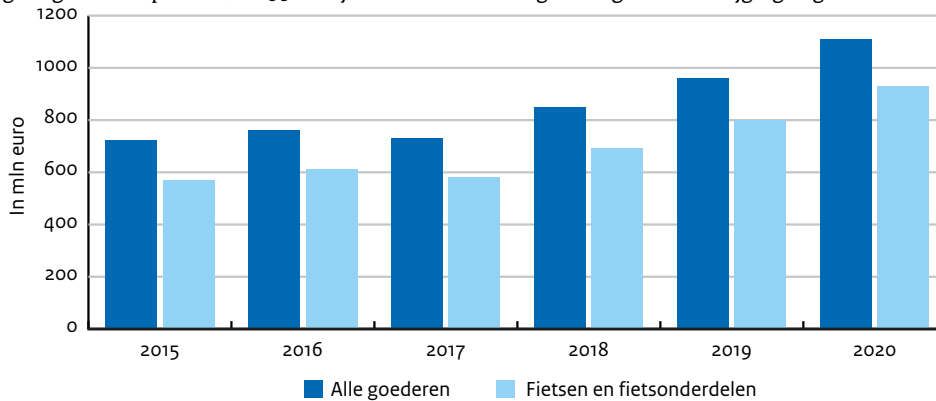
**Figuur 8** Ontwikkeling economische indicatoren groothandel (bron: CBS, 2022)



**Figuur 9** Ontwikkeling economische indicatoren detailhandel (bron: CBS, 2022)

Het sub-cluster *Groothandel* is volgens CBS samen met het marktcluster *Productie* de grootste verantwoordelijke voor uitvoer van goederen. Als er wordt gekeken naar de uitvoerwaarde van alle goederen (dus ook niet-fietsgoederen die het bedrijf verkoopt) door partijen in de groothandel, dan is duidelijk dat dit de afgelopen jaren is gestegen tot een waarde van 1,1 miljard euro – ruim anderhalf keer de waarde van 2015. Hetzelfde geldt voor de uitvoerwaarde van specifiek de fietsgoederen door dit marktcluster: dat is met 65%

gestegen in die periode, tot 930 miljoen euro in 2020. Figuur 10 geeft deze stijgingen goed weer.



**Figuur 10** Uitvoerwaarde marktcluster Groothandel (bron: CBS, 2022)

### Toenemende fietsverkoop door e-bikes en speed-pedelecs

Volgens BOVAG steeg het aantal nieuw verkochte fietsen in Nederland tot 1,1 miljoen in 2020 (9% stijging ten opzichte van het jaar ervoor). Een grote verantwoordelijke hiervoor is de opmars van de e-bike, die beslaat nu meer dan de helft van het aantal nieuw-verkochte fietsen (547.000 in 2020). Dit aantal neemt jaarlijks toe en tussen 2019 en 2020 zelfs met 29%. Deze stijging van e-bike verkoop gaat gepaard met een daling van verkoop van stadsfietsen. Deze nam vorig jaar in Nederland af met 14%.

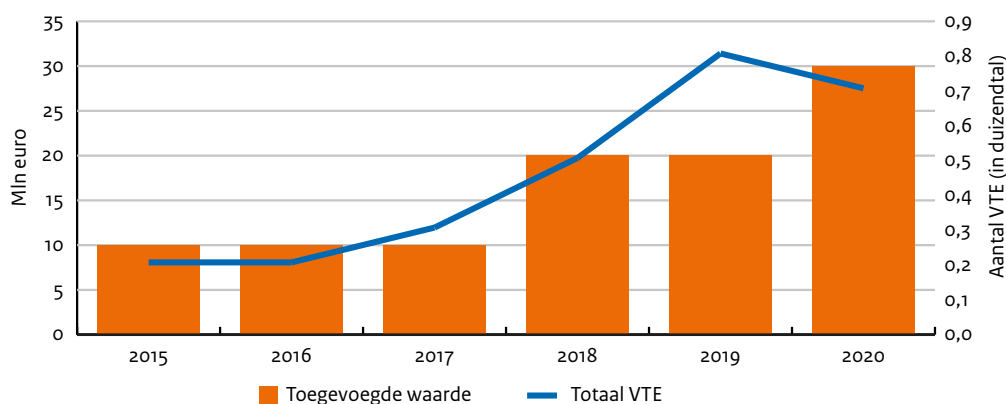
Nederland is met deze verkoopcijfers in 2020 het zesde land van Europa, voor wat betreft de verkoop van nieuwe fietsen (inclusief e-bikes). Duitsland staat bovenaan, met ruim 5 miljoen nieuw verkochte exemplaren, waarna Groot-Brittannië (2,9 miljoen), Frankrijk (2,7 miljoen), Italië (2 miljoen) en Spanje (1,6 miljoen) volgen. In ieder van die landen is tussen 2019 en 2020 de verkoop van fietsen (fors) gestegen, met Spanje als grootste stijger: 24% meer fietsverkoop in 2020 dan het jaar ervoor. Ook in andere landen neemt de verkoop van fietsen dus fors toe. Dit had mogelijk groter kunnen zijn doordat vele (toe)leveranciers van fietsen en fietsonderdelen moeite hebben gehad aan de vraag te kunnen voldoen door de coronapandemie. Mogelijkerwijs, is deze groei dus nog groter dan deze cijfers laten zien.

Naast e-bikes zijn ook de snellere speed-pedelecs in opkomst. Speed-pedelecs zijn elektrische fietsen die trapondersteuning bieden tot 45 kilometer per uur. In 2021 reden er zo'n 27.000 speed-pedelecs in Nederland. Dat is een stijging van 19,5% ten opzichte van 2019. Ook groeit de verkoop ervan: in 2020 werden er 4.701 speed-pedelecs verkocht, een stijging van 16,7% ten opzichte van het jaar ervoor.

## 4.3 Deelfietsen en fietsverhuur

Het marktcluster *Deelfietsen en fietsverhuur* bestaat uit partijen die gebruikers tegen betaling tijdelijk toegang bieden tot een fiets. In dit cluster is de OV-fiets niet opgenomen, zie kader voor meer informatie.

In dit marktcluster is het aantal vte de afgelopen jaren bijna verviervoudigd, tot 700 vte in 2020. Een enorme toename dus, passend bij de trend in het mobiliteitssysteem waarin deelfietsen en fietsverhuur steeds vaker terug te zien is. Het aantal bedrijven is ook gestegen: van 120 in 2015 tot 140 in 2020. De toegevoegde waarde van dit marktcluster is de afgelopen jaren verdrievoudigd. In 2015, 2016 en 2017 was dit nog jaarlijks 10 miljoen euro, terwijl het in 2020 op 30 miljoen euro lag.



**Figuur 11** Ontwikkeling economische indicatoren Deelfietsen en fietsverhuur (bron: CBS, 2022)

### Verskillende deelfietsmodellen en veel nieuwkomers

De fietsverhuur en deelfietsmarkt in Nederland is divers en bestaat uit verschillende type bedrijven. Er kan onderscheid gemaakt worden tussen verschillende type bedrijfsmodellen. Zo zijn er de traditionele fietsverhuurders die zich richten op toeristen of de veelgebruikte OV-fiets (zie kader). Sinds enkele jaren zijn ook veel nieuwkomers met innovatieve deelconcepten op de markt gekomen. De combinatie van slimme sloten, GPS-technologie en smartphone apps maken het mogelijk om als gebruiker een fiets in je nabijheid te lokaliseren, te openen voor gebruik en na een ritje weer ergens te parkeren. De gebruiker hoeft deze fiets na gebruik niet per se terug te brengen naar de plek van uitgave. Er zijn bedrijven die dit model toepassen op verhuur van deelfietsen en/of -scooters. Dit zijn bedrijven als Donkey Republic, Bondi, Check, GoSharing, Tier, Bird en Felyx.

Een andere relevante ontwikkeling in dit marktcluster is de opkomst van lease- of abonnementsmodellen voor fietsen. Voor een maandelijks vast bedrag hebben gebruikers altijd een werkende (elektrische) fiets. Voor dat bedrag hoeft de gebruiker dus geen onderhoud aan de fiets te verlenen. De grootste speler in deze markt is Swapfiets, een bedrijf dat is opgericht in 2016 door studenten, en inmiddels ingelijfd door Pon. Swapfiets heeft inmiddels meer dan 200.000 gebruikers en is actief in steden in Nederland, Duitsland, België, Denemarken Frankrijk en Italië.

Naast fietsen en elektrische scooters is het ook mogelijk om elektrische bakfietsen te delen of huren. Zo geven Baqme en Cargoroo haar gebruikers via een smartphone app toegang tot elektrische bakfietsen. Deze bakfietsen staan verspreid in buurten in Nederlandse steden. Van Cargoroo is bekend dat het het aanbod uitbreidt naar onder meer België, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Het bedrijf Dockr biedt bedrijven de mogelijkheid elektrische (cargo-)bakfietsen te huren of leasen, om zo bijvoorbeeld bestellingen mee te vervoeren. Er zijn dus veel verschillende ontwikkelingen die aan 'de fiets' als modaliteit raken, maar ook de definitie van die modaliteit oprekken.

Om te anticiperen op het toenemende aanbod aan nieuwe mobiliteitsconcepten en daarvan de veiligheid te kunnen garanderen ontwikkelt het Ministerie van IenW een beleidskader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEV's). Het doel hiervan is om "zeker te stellen dat LEVs die zijn toegelaten technisch veilig zijn en veilig gebruikt worden binnen het bestaande verkeer. Het kader biedt meer helderheid naar consumenten, fabrikanten en wegbeheerders. Zo weten consumenten met welke LEVs zij wel of niet op de weg mogen rijden, weten fabrikanten aan welke technische eisen het voertuig moet voldoen en wordt voor wegbeheerders duidelijk welke voertuigen op hun wegennet komen te rijden".<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Kamerbrief 'Kader Lichte Elektrische Voertuigen', d.d. 13 juli 2021 – Minister Van Nieuwenhuizen (IenW).

### De OV-fiets uitgelicht

OV-fiets is het meest gebruikte deelfietsstelsel van Nederland (opgericht in 2003). Het stelsel is van de Nederlandse Spoorwegen (NS) en biedt fietsen aan bij trein-, bus- en metrostations, P+R locaties en een aantal stedelijke locaties in Amsterdam, Utrecht en Rotterdam. NS biedt op dit moment 21.700 OV-fietsen aan, verspreid over bijna 300 huurlocaties. Het afgelopen jaar bleken de OV-fietsen vooral in trek bij kleinere stations. OV-fiets is de jaren vóór de pandemie sterk gegroeid. Van 2015 tot 2019 steeg het OV-fiets-gebruik van 1,9 miljoen naar 5,3 miljoen ritten per jaar. Vanwege de coronacrisis is het gebruik van de OV-fiets in 2020 voor het eerst sinds de oprichting (in 2003) gedaald naar 3 miljoen ritten. Het gaat in vergelijking met 2019 om een afname met 40%.<sup>13</sup>

In het buitenland zijn weinig vergelijkbare concepten zoals de OV-fiets. Wat het uniek maakt, is dat het concept duidelijk is gebonden aan OV-punten en daarmee een combinatie maakt van fiets-trein vervoer. Met OV-fiets is het voor reizigers makkelijk om de trein met de fiets te combineren om de zogeheten 'first and last mile' met de fiets af te leggen. De OV-fiets zorgt daardoor dat de trein vaker wordt gebruikt. Zo is de (OV-)fiets een katalysator voor het openbaar vervoer.

OV-fiets kiest er bewust voor om de fiets niet aan een smartphone-app te koppelen, zoals tegenwoordig de meeste private deelfietsstelsels functioneren. Wel werkt NS aan een nieuwe generatie OV-fietsen, en aan een 'slim slot', waarbij de gebruiker met een OV-chipkaart het 'slimme slot' van de fiets kan openen. Er raken jaarlijks duizenden sleutels verloren, wat een impact heeft op de beschikbaarheid. Dankzij dit slimme slot is er geen sleutel en geen fysieke sleuteluitgifte meer nodig, waardoor OV-fiets makkelijker kan opschalen. Naast het slimme slot wordt er binnenkort geëxperimenteerd met de elektrische OV-fiets. Hiermee wordt het bereik rondom NS-stations groter gemaakt, wat mogelijk nieuwe gebruikers aantrekt.

De Nederlandse fiets-trein combinatie trekt internationaal veel aandacht. NS geeft zelf aan geen ambities te hebben om de diensten internationaal aan te bieden. Echter vindt NS het wel belangrijk om kennis te delen over de deelfiets en fiets parkeren – dit gebeurt ook internationaal. Zo spreekt regelmatig iemand van de OV-fiets op congressen, wordt jaarlijks de internationale Velocity-beurs bezocht en werkt OV-fiets geregeld mee aan internationale onderzoeken. Daarnaast ontvangt OV-fiets ook regelmatig internationale delegaties, zoals bijvoorbeeld Deutsche Bahn of 'fietsburgermeesters' uit het buitenland.

## 4.4 Ontwerp-, ingenieurs- en adviesbureaus

Het marktcluster *Ontwerp-, ingenieurs- en adviesbureaus* bestaat uit partijen die zich richten op ontwerp-, ingenieurs- en adviesdiensten ten behoeve van fietsgerelateerde projecten. Het CBS heeft de totale toegevoegde waarde en uitvoerwaarde bepaald van bureaus waarvan bekend is dat zij internationale opdrachten doen op het gebied van de fiets.<sup>14</sup> Het arbeidsvolume bij deze bedrijven met internationale fietsactiviteiten is 11 duizend vte. De totale toegevoegde waarde van deze bureaus was in 2019 een kleine 1,2 miljard euro. De waarde van de uitvoer van diensten betrof 300 miljoen euro. Let wel: dit betreft dus de totale uitvoerwaarde en uitvoer van diensten van deze bedrijven, dus óók van diensten die niet gerelateerd zijn aan fietsprojecten. Waar voor de 'voertuigenkant' van de fietsensector geldt dat de uitvoer grotendeels bestaat uit de uitvoer van goederen, geldt voor dit cluster uiteraard dat diensten de grootste uitvoer opmaken.

### Internationale fietsactiviteiten van ontwerp-, ingenieurs- en adviesbureaus

Nederlandse ontwerp-, ingenieurs- en adviesbureaus hebben ruime buitenlandervaring. En er zijn steeds meer bedrijven actief in het uitdragen van fietskennis in het buitenland. Deze bedrijven dragen bij aan het

<sup>13</sup> <https://www.treinreiziger.nl/gebruik-ov-fiets-daalt-voor-het-eerst-in-de-geschiedenis-met-40/>.

<sup>14</sup> Het gaat hierbij om een lijst van 75 partijen opgesteld door DCE, IenW en RVO. Voor deze partijen zijn enkel cijfers uit 2019 beschikbaar, en dus geen meerjarige trends.

internationale verdienpotentieel via advies, ontwerp en uitvoering van fietsprojecten in het buitenland. Zie het kader voor een overzicht van verschillende bijdragen.

De markt voor deze bedrijven is veelal B2G (business-to-government): partijen in dit cluster hebben publieke opdrachtgevers. Om internationaal zaken te doen, wordt door bedrijven vaak strategisch samenwerking gezocht met lokale partners of er worden lokale kantoren of vestigingen opgezet. Het is voor deze partijen namelijk belangrijk om kennis te hebben van de lokale context en cultuur: hoe lopen de hazen? Hoe werken tenders? Hoe zit regelgeving in elkaar: wat mag wel en wat niet?

Uit een survey van Decisio (2022) onder fietsprofessionals blijkt dat de belangrijkste reden om Nederlandse professionals te betrekken in buitenlandse fietsprojecten is om de lokale kennisachterstand te verkleinen en risico's op fouten bij ontwerpopgaven te voorkomen. Decisio ziet dat adviesbureaus met specifieke fietskennis minder impact maken dan mogelijk is. Dat komt omdat bij beginnende fietssteden de nadruk ligt op de technische kant van fietsinfrastructuur, terwijl Nederlandse kennis over fietsbeleid pas in een later stadium belangrijk wordt. Een andere drempel is dat er vooralsnog voldoende (goedbetaald) werk voor deze partijen in Nederland is. Daarmee is er nog beperkte noodzaak voor Nederlandse adviseurs om buitenlandse klussen te werven en aan te nemen.

De fiets helpt Nederlandse bedrijven ook om binnen te komen bij buitenlandse klanten. Fiets is vaak onderdeel van een stedenbouwkundig project of een integraal stedelijke mobiliteitsplan. Zo kan de Nederlandse fietsexpertise resulteren in grotere internationale ontwerp-, ingenieurs of adviesprojecten voor Nederlandse bedrijven.

### **Nederlandse directe bijdragen aan fietsprojecten in het buitenland**

Decisio (2022) heeft concrete bijdragen van Nederlandse ontwerp-, ingenieurs-, en adviesbureaus aan internationale fietsprojecten in kaart gebracht:

**Fietsprojecten:** Nederlandse ontwerp-, ingenieurs- en adviesbureaus ontwierpen specifieke fietsprojecten over de hele wereld (Lima, Alberta, Ottawa, Manilla, Perth, Canmore, Los Angeles, Cambridge). Zo heeft Witteveen+Bos gewerkt aan een 35 kilometer lange snelfietsroute in Bogota. Royal HaskoningDHV is op haar beurt geselecteerd om de fietsvisie van Beijing te schrijven en om een concept te creëren voor een fietssnelweg in Beijing. Onder meer APPM, Goudappel, Mobycon en Decisio hebben de afgelopen jaren dochterbedrijven opgezet in andere landen, specifiek gericht op fietsen en duurzame mobiliteit.

**Fietsmasterplannen:** Nederlandse bureaus droegen bij aan fietsmasterplannen over de hele wereld, waarvan in de enquête in elk geval de volgende plekken zijn genoemd: Austin, Mexico City, Guadalajara, Bucaramanga, Cartagena, Piëmont, Lombardije, Milaan, Reykjavik, Ganges, Berlijn, Tirana en Vietnam. Zo droeg Decisio recent bij aan het fietsplan van Milaan, dat bestaat uit 750 kilometer nieuw fietspad en recent is goedgekeurd door gemeente. De stad Reykjavik liet zich tijdens de ontwikkeling van het 2021-2025 Fietsplan bijstaan door Mobycon.

**Gebiedsontwikkeling:** Nederlandse bureaus hebben bijgedragen aan gebiedsontwikkeling met een centrale plek voor de fiets en voetganger. Witteveen+Bos hielp bijvoorbeeld de Singaporese overheid met de planning en het ontwerp van het fietsnetwerk in de wijk Ang Mo Kio. Doel van het project is om in Ang Mo Kio een fietsnetwerk te realiseren dat veilig en comfortabel fietsen voor de 175 duizend inwoners van deze Singaporese wijk mogelijk maakt en daarmee als voorbeeld dient voor Singapore als geheel.



## 4.5 Infrastructuur en bouw

In het marktcluster *Infrastructuur en bouw* zijn bedrijven actief die zich richten op het aanleggen en bouwen van fietsinfrastructuur zoals fietspaden en fietsenstallingen. In Nederland gaat het hierbij om aannemersbedrijven die fietsinfrastructuur kunnen aanleggen (zoals bijvoorbeeld BAM) of specifiekere bedrijven die bijvoorbeeld gespecialiseerd zijn in de bouw van fietsenstallingen (zoals bijvoorbeeld Falco). De bedrijven in dit marktcluster zijn sterk gerelateerd aan de ontwerp-, advies- en ingenieursbureaus (marktcluster 4). Voor de uitvoering van fiets-gerelateerde infrastructuur en bouwactiviteit in het buitenland – zoals fietspaden of fietstunnels – wordt door de Nederlandse bureaus vaak samengewerkt met lokale partijen en aannemers.

Omdat er voor dit marktcluster geen informatie beschikbaar is over economische of maatschappelijke indicatoren, is dit cluster wat minder goed in beeld op dit moment. Wel is duidelijk dat, gezien de toenemende populariteit van fietsen in het buitenland, ook de internationale vraag naar infrastructuur zal toenemen. Tabel 1 laat zien dat in de vijf meest kansrijke markten voor de Nederlandse fietsensector publieke investeringen in fietsinfrastructuur toenemen.

**Tabel 1** Overzicht recente internationale investeringen in fietsinfrastructuur<sup>15</sup>

Land	Relevante informatie / investeringen in infrastructuur en bouw
<b>VS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eind 2021 heeft het Amerikaanse Congres 1.200 miljard dollar gereserveerd voor investeringen in infrastructuur. Investeringen in de fietsinfrastructuur vallen onder het <i>Transportation Alternatives Program</i> (TAP), waarvan het budget is opgeschroefd tot 7,2 miljard voor de komende vijf jaar. Het grootste deel hiervan zal voor investeringen in fietsinfrastructuur zijn. Tussen 2014 en 2020 was in elk geval 85% van het TAP-budget voor investeringen in actieve mobiliteit (fietsen en lopen).</li> </ul>
<b>Zweden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De <i>Swedish Transport Administration</i> (STA) heeft in 2020 € 160 miljoen euro geïnvesteerd in fietsnetwerken.</li> <li>De STA heeft aangekondigd 640 kilometer fietsroute aan te leggen en daarmee de zesde officiële nationale fietsroute te realiseren. Deze route zal rondom het meer van Vänern circuleren.</li> </ul>
<b>Duitsland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gebruik van de fiets stijgt enorm in Duitsland: van jaarlijks 40,8 miljard gereden fietskilometers (2015-2017) naar jaarlijks 47 miljard kilometers in 2030. De uitgaven voor exploitatie en onderhoud van fietsvoorzieningen groeien daarmee ook tot 2030. De federale overheid geeft financiële steun aan de deelstaten en gemeenten om fietsverkeersnetwerken en fietsparkeervoorzieningen te realiseren. In totaal zijn investeringen gepland van € 1,45 miljard in de jaren 2020 tot 2023.</li> <li>Investeringen in Duitse fietsinfrastructuur groeien jaarlijks: in 2017 was dit nog € 417 miljoen per jaar. Dit wordt vanaf 2025 € 605 miljoen per jaar, en vanaf 2030 € 660 miljoen per jaar</li> </ul>
<b>Verenigd Koninkrijk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In het Verenigd Koninkrijk wordt actieve mobiliteit sterk gestimuleerd. Het beschikbare budget voor de fiets in het programma <i>Gear Change</i> is opgeschroefd van 500 miljoen pond, naar 2 miljard pond (omgerekend circa 2,4 miljard euro d.d. april 2022).</li> <li>In Londen zijn meerdere fietsprogramma's ontwikkeld. Een daarvan is het <i>Cycle Superhighway</i> programma, dat beoogt het centrum middels fiets snelwegen beter te verbinden met de buitenwijken. Hiervoor is het doel om in totaal 450 kilometer fiets snelweg aan te leggen vóór 2024. Een deel hiervan is reeds uitgevoerd.</li> </ul>
<b>België</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In Vlaanderen zijn de budgetten voor fietsinfrastructuur de laatste jaren sterk gestegen: van circa € 90 miljoen in 2015 naar 335 miljoen in 2021. In Wallonië wordt gewerkt aan het <i>Plan Wallonie Cyclable</i> (verwacht: eind april 2022) met een budget van € 75 miljoen per jaar. Ook is er voor fietssnelwegen een beroep gedaan op een coronaherstelfonds à € 25 miljoen.</li> <li>In Brussel is het voorziene jaarlijkse fietsbudget verhoogd van € 15 miljoen naar € 30 miljoen. Voor fietsinfrastructuur is daarnaast uit een coronaherstelfonds een budget van € 55 miljoen aangevraagd. Er komt tevens een Masterplan Fiets Parkeren.</li> <li>Parkeervoorzieningen bij stations zullen ook aanzienlijk toenemen in België. Op dit ogenblik beschikt de Belgische spoorwegen over ca. 100.000 fietsparkeerplaatsen bij de stations. Tegen 2025 moet het aantal fietsplaatsen met zo'n 50.000 toegenomen zijn.</li> </ul>

<sup>15</sup> Bronnen:

Fiets en Fietsinfrastructuur: Kansen in België- Nederlandse ambassade in België (2021)  
 Marktverkenning fietsinfrastructuur Duitsland – Mobycon, i.o.v. Netherlands Business Support Office Stuttgart (2021)  
 UK Cycle Consultancy Opportunities, update November 2020 – Lordonabike (2020)  
 Overzicht van COVID-19 maatregelen op de fiets – Dutch Cycling Embassy (2021)  
 The case for funding bike infrastructure – VOX.com (2021), <https://www.vox.com/22671552/bike-infrastructure-funding>  
 Sweden's newest national cycle path will revolve around the country's largest lake – Europe Cities (2022), <https://europe-cities.com/2022/01/24/swedens-newest-national-cycle-path-will-revolve-around-the-countrys-largest-lake/>  
 Bicycle boom in the country - but Swedish bicycle policy gets criticism - Tellerreport (2020), <https://www.tellerreport.com/news/2020-10-25-bicycle-boom-in-the-country--but-swedish-bicycle-policy-gets-criticism.Hyr4-zMuD.html>

## 5 Internationaal verdienpotentieel verzilveren

In dit afsluitende hoofdstuk worden enkele reflecties uiteengezet over hoe de Nederlandse fietsensector het internationaal verdienpotentieel nog beter kan verzilveren. Het betreft het vergroten van zowel de economische als de brede maatschappelijke waarde die Nederland internationaal heeft. Deze inzichten zijn op basis van gesprekken met bedrijven uit de fietsensector zelf en met partijen van buiten de fietsensector (zie bijlage voor een overzicht van de geraadpleegde partijen). Hiermee wordt ingegaan de op de derde onderzoeksvraag (*hoe kunnen internationale kansen voor de Nederlandse fietsensector verzilverd worden?*).

### Nederlandse fietsensector als internationaal gidsland

Nederland heeft een rijke fietscultuur van waaruit een uniek fietsecosysteem van bedrijven en organisaties is gecreëerd. Dit ecosysteem is divers en innovatief, met grote internationale spelers, maar ook opkomende innovatieve bedrijven. Wat door gesproken partijen als uniek en sterk wordt gezien, is dat de Nederlandse fietsensector een totaalpakket aan oplossingen biedt: van kennis over stedenbouw, tot aanleg van infrastructuur, tot productie en verkoop van fietsen, tot kennis en innovatieve concepten. De fiets zelf is ook vaak onderdeel van bredere thema's een maatschappelijke opgaven waarmee het als katalysator fungeert voor bedrijvigheid in sectoren, zoals grote stedenbouwkundige of mobiliteitsprojecten. De sterke reputatie en fietsexpertise helpt Nederlandse bedrijven om internationaal op deze terreinen binnen te komen. De fietsensector biedt dus oplossingen voor de hele keten en maakt impact op de rest van de wereld met verschillende producten, diensten en kennis. De gesproken partijen (ook uit de andere sectoren) onderschrijven dat Nederland hierdoor internationaal een sterke reputatie heeft als fietsland en daarmee ook internationaal grote maatschappelijke impact maakt (zoals CO<sub>2</sub> besparingen). Echter, ondanks een sterke reputatie in het buitenland, zien bedrijven ook een uitdaging in het verzilveren van het verdienpotentieel. Er liggen internationaal, zowel economisch als maatschappelijk, nog veel meer kansen om te verzilveren – zeker na de toename van internationale aandacht voor de fiets en investeringen in fietsinfrastructuur.

### Gezamenlijk optrekken helpt om internationaal kansen te verzilveren

De fietsensector kan internationaal groeien als bedrijfsleven, overheid en kennisinstellingen goed met elkaar samenwerken, geven diverse partijen uit de sector aan. Lokale overheden in het buitenland zijn een belangrijke partner voor de Nederlandse fietsensector. Bijvoorbeeld omdat partijen hen als partner of opdrachtgever hebben, om informatie in te winnen over de kansen en uitdagingen om zaken te doen, of om de juiste contacten te vergaren. De Nederlandse overheid speelt hierin een belangrijke rol door bruggen te slaan tussen het Nederlandse bedrijfsleven en de lokale overheden. Dit gebeurt bijvoorbeeld door de ambassades en Netherlands Business Support Offices (NBSO's) die in het buitenland zijn gevestigd. Zij vertolken een essentiële rol als lokale vertegenwoordiger. Partijen uit de fietsensector geven aan dat het goed werkt als een Nederlands bedrijf wordt geïntroduceerd door de overheid, omdat dat vertrouwen wekt. Ook treedt de Nederlandse overheid geregeld internationaal op op congressen of handelsmissies als 'onafhankelijke verbinder' en ambassadeur van Nederlandse fietsbedrijven. Ook in Nederland kunnen overheden helpen deze contacten te leggen. Bijvoorbeeld wanneer Nederlandse overheden buitenlandse overheden ontvangen, kunnen zij Nederlandse bedrijven introduceren.

Naast overheden, spelen ook kennisinstellingen een belangrijke rol. Activiteiten van kennisinstellingen in Nederland (zoals onderzoek, online cursussen, summerschools of workshops) trekken namelijk buitenlandse partijen naar Nederland. Door hun expertise en onafhankelijke rol zetten ze de Nederlandse fietskennis op de kaart en wekken daarmee buitenlandse interesse en vergaren relevante contacten.

### Lokale aanwezigheid door strategische partners of kantoren essentieel om internationaal zaken te doen

Bedrijven in de fietssector doen al veel internationale zaken. Hierbij helpt het om lokaal voeten aan de grond te hebben. Dit kan zijn door strategische partners of internationale kantoren. Lokale contacten weten het best hoe de context, de cultuur en de regelgeving in elkaar zit. Deze zijn essentieel om internationale kansen te verzilveren.

### Behoeft om als brede sector onderling internationaal de samenwerking te verstevigen

De fietssector bestaat uit verschillende marktclusters en typen bedrijven: van fietsproducenten tot infrastructuurbouwers tot adviseurs. De bedrijven zien kansen om onderling de samenwerking te verstevigen om daarmee internationaal sterker te staan. Bedrijven onderschrijven het belang van onderlinge samenwerking en uiten behoefte aan een structurele dialoog tussen verschillende typen bedrijven. Op dit moment wordt er minder samen opgetrokken als mogelijk zou zijn, terwijl intensievere samenwerking er wel voor kan zorgen dat internationale kansen beter worden verzilverd. Zo kan het voorkomen dat advies- en ingenieursbureaus tegen elkaar concurreren in buitenlandse tenders, in plaats van met elkaar op te trekken. Samenwerken kan in dit geval de kans van slagen vergroten. Ook kan intensievere samenwerking helpen om het gehele ketenaanbod dat Nederland heeft, internationaal goed over het voetlicht te brengen. Samenwerken kan op verschillende thema's. Bijvoorbeeld door naast het ontwerpen van fietspaden ook fietsstimulering/gedragsaanpak aan te bieden. Advies- en ingenieursbureaus kunnen bijvoorbeeld in steden barrières wegnemen waardoor er een afzetmarkt geopend wordt voor fietsproducenten of verkopers. Meer samenwerking kan ook door nog vaker gezamenlijk internationaal op te trekken, bijvoorbeeld op beurzen of handelsmissies.

*“Bedrijven vissen in dezelfde vijver en concurreren op een te klein stukje. Maar de vijver moet groter. Dit kan door meer samen te werken.”*

*Interview Business Trade Officer regionale overheid*



## Behoeftte aan een gezamenlijke positionering richting het buitenland

Om als fietsensector internationaal beter kansen te kunnen verzilveren is er behoefte aan een gezamenlijk positionering en visie richting het buitenland. Partijen geven aan dat een gemeenschappelijk verhaal kan helpen om concrete opdrachten in het buitenland binnen te halen. Bedrijven zien dat een gezamenlijke positionering – vanuit de brede fietsensector – richting het buitenland nog veel groter op de internationale kaart gezet kan worden. De Dutch Cycling Embassy speelt hier al een belangrijke rol in. Kernelement van een dergelijke propositie is in elk geval dat de brede Nederlandse fietsensector alles in huis heeft om wereldwijd steden en landen via de fiets verder te helpen met maatschappelijke opgaven en klimaatdoelstellingen.

Diverse partijen uit de fietsensector refereren – ondanks de fundamentele verschillen – naar de Nederlandse watersector. Deze sector heeft een boegbeeld en met haar integrale aanpak een duidelijk propositie richting het buitenland (zie kader). Belangrijke randvoorwaarden voor een gezamenlijke positionering is dat het betrekking moet hebben op alle type bedrijven in de fietsensector. Ook moet dit verhaal passen in verschillende internationale contexten en culturen, aangezien het in uiteenlopende landen verteld moet worden. Het moet duidelijk aansluiten bij bredere internationale thema's zoals smart cities, gezondheid en klimaat. Op deze manier kan een gezamenlijke positionering breed gedragen én breed toepasbaar zijn (zie kader voor voorbeelden uit andere sectoren).

### De watergezant als internationaal boegbeeld voor de Nederlandse watersector

Sinds 2015 heeft Nederland een watergezant. De belangrijkste taak van de Nederlandse watergezant is economische diplomatie. De watergezant (Henk Ovink) is benoemd door de ministers van IenW, Buitenlandse Zaken en Economische Zaken en Klimaat. De watergezant reist in deze functie de hele wereld rond om de leidende rol van Nederland in de aanpak van waterproblemen te verstevigen. De gezant is een boegbeeld van de watersector en onderhoudt vanuit die rol goede relaties met buitenlandse overheden, internationale organisaties, kennisinstellingen, koepels, bedrijfsleven en maatschappelijke instellingen.

In de huidige tijden van klimaatverandering, is watermanagement een essentieel vraagstuk. Nederland heeft hierin heel veel ervaring en kennis opgebouwd, waarmee Nederland een belangrijke internationale positie heeft. Henk Ovink benadrukt dat Nederland internationaal koploper is met zijn *“integrale aanpak van waterschaarste, -veiligheid en -kwaliteit”*. Volgens hem verplicht die positie blijvend te investeren en innoveren, in Nederland en in het buitenland.<sup>16</sup>

### Kader: Internationale proposities uit de energie en agro sector

De Nederlandse overheid helpt bedrijven uit diverse sectoren met het komen tot een internationale propositie. Hierdoor wordt voor het buitenland duidelijk wat Nederland te bieden heeft en waarom samenwerking met deze sector een goed idee is.

Een voorbeeld hiervan is Wind & Water Works (zie: <https://windandwaterworks.nl/>), een interactief kennisplatform voor offshore windenergie, waarmee de Nederlandse sector zich internationaal profileert. De Nederlandse sector linkt haar expertise aan de mondiale duurzaamheidsopgave. De boodschap is dat Nederlandse bedrijven deze opgave als geen ander kunnen aanpakken. Via het 'matchmaking' platform is het makkelijk om nieuwe contacten te leggen. Wind & Water Works is een initiatief van de RVO (International Clean Energy Partnership) en in samenwerking met brancheorganisaties in de offshore wind en maritieme sectoren tot stand gekomen. Een ander voorbeeld komt uit de agro-industrie. Voor deze sector heeft NL Branding een gezamenlijke propositie opgesteld (zie: <https://farmingthefuture.nl/>). Deze internationale campagne laat de innovatieve kracht van de Nederlandse landbouw, bloemen- en visteelt zien. Dit is een samenwerking tussen private en publieke partijen en kennisinstellingen.

<sup>16</sup> <https://nos.nl/artikel/2024271-eerste-nederlandse-watergezant-benoemd>.



### **Sterke positie van Nederland als gidsland onderhouden door onderzoek en innovatie**

Nederland heeft internationaal een sterke reputatie als fietsland. Maar volgens diverse partijen in de fietssector is de positie van Nederland als gidsland niet vanzelfsprekend. Op sommige vlakken dreigt Nederland ingehaald te worden. Gerefereerd wordt aan de wet van de remmende voorsprong of dat beleid innovatie soms tegenwerkt.

*“Op dit moment is het beleid beperkend voor fietsinnovaties. Vanuit de Nederlandse kant ontbreekt de ruimte voor innovatie: nieuwe ideeën zoals softwareontwikkelingen worden krampachtig ontvangen. Dat roer moet om, zodat we weer proeftuin worden omdat we anders voorbij gerend worden.”*

*Deelnemer werksessie fietssector*

Om de koploperpositie te behouden, moet Nederland ook in eigen land innovatief (kunnen) blijven. Dat kan door in eigen land voldoende ruimte te creëren voor technische en beleidsmatige fietsinnovaties. Nederland als proeftuin voor fietsinnovatie kan bijdragen aan internationale kansen. Diverse partijen geven aan dat Nederland zich internationaal sterk kan profileren als het in eigen land ook fiets-innovaties in de praktijk werkend krijgt c.q. ruimte creëert om daartoe te experimenteren. Het experimenteren en de *proof of concept* laten zien. Dit is een sterk middel dat bijvoorbeeld de Deense fietssector veel inzet en daarmee internationaal zichzelf profileert.

### **Rol van kennisinstellingen (v)erkennen in de internationalisering van de Nederlandse fietssector**

Kennisinstellingen spelen een belangrijke rol in de internationale positionering van de Nederlandse fietssector door kennisoverdracht via onderwijs en onderzoek. Zo worden door Nederlandse kennisinstellingen internationale fietsprofessionals opgeleid waarmee de Nederlandse fietscultuur zich internationaal verspreid (zie kader in paragraaf 3.1 voor meer voorbeelden). Samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en bedrijven is van groot belang om de bestaande kennis verder uit te breiden.

De rol van kennisinstellingen in de internationaliseringsopgave kan beter uitgedacht worden. In tegenstelling tot de bedrijven in de fietssector is er voor kennisinstellingen geen verdienmodel. Ook liggen er nog kansen: op dit moment is er geen erkend instituut in Nederland dat fietsprofessionals opleidt met een bepaalde kennis-standaard of gedachtegoed. Partijen geven aan dat dit kan helpen om de Nederlandse kennis te standaardiseren.





## 6 Bijlage

### Geraadpleegde bronnen

- BOVAG (2021). *Mobiliteit in Cijfers – Tweewielers*.
- Weltevreden Research & Consultancy (2022). *De brom- en snorfietsmarkt in Nederland*.
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (2022). *Economische indicatoren fietsensector*.
- Decisio (2022). *Exportwaarde Nederlandse fietsensector: Deelrapportage maatschappelijke en symbolische waarde*
- Dutch Cycling Embassy (2021). *Overzicht van COVID-19 maatregelen op de fiets*
- European Bicycle Manufacturers Association (2018). *European Bicycle Market Employment and Investment Figures*.
- Glaser (2021). *From global ideas to local action: building capacity to reshape urban transport policy*. Universiteit van Amsterdam
- Lordonabike (2020). *UK Cycle Consultancy Opportunities, update November 2020*
- Minister Van Nieuwenhuizen (13 juli 2021). *Kamerbrief 'Kader Lichte Elektrische Voertuigen'*
- Mobycon (2021). *Landen Potentieonderzoek – Internationalisering Fiets*.
- Mobycon, i.o.v. Netherlands Business Support Office Stuttgart (2021). *Marktverkenning fietsinfrastructuur Duitsland*
- Nederlandse ambassade in België (2021). *Fiets en Fietsinfrastructuur: Kansen in België*

### Bijdragen van betrokken partijen

Dit rapport is tot stand gekomen met bijdragen van verschillende partijen. De cijfers uit hoofdstuk 2 en hoofdstuk 4 zijn opgeleverd door het CBS. Hoofdstuk 3 over de maatschappelijke waarde is gebaseerd op onderzoek van Decisio, in opdracht van DCE. Hoofdstuk 5 is op basis van interviews en werksessies door TwynstraGudde. TwynstraGudde heeft al deze elementen samengebracht in dit rapport, alle teksten verzorgd en de grafieken en figuren opgemaakt, onder begeleiding van een begeleidingsgroep. Deze begeleidingsgroep bestond uit: CBS, Decisio, Dutch Cycling Embassy, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

In de periode december 2021 en maart 2022 zijn interviews gehouden met de volgende partijen:

- European Cycling Federation
- Gazelle
- Gemeente Utrecht
- International Clean Energy Partnership (RVO)
- Ministerie van Buitenlandse Zaken
- NL Branding
- OV-fiets
- PBLQ
- PON
- Regionale Ontwikkelmaatschappij Utrecht

Aanwezig bij de brede werksessie (georganiseerd op 14 februari 2022) met de fietsensector waren:

- APPM
- Arcadis
- Arup
- Cargoroo
- Humankind
- Falco
- Folkersma
- Goudappel Coffeng
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

- Mobycon
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
- RAI
- Royal Haskoning DHV
- Soigneur Agency
- Sweco
- Technische Universiteit Delft
- Technolution
- Universiteit van Amsterdam
- Urban Arrow
- Witteveen+Bos



Dit is een publicatie van:

**Rijksdienst voor Ondernemend Nederland**

Hanzelaan 310 | 8017 JK Zwolle

Postbus 10073 | 8000 GB Zwolle

T +31 (0)88 042 42 42 (bereikbaar op werkdagen van 8.30 uur tot 17.00 uur)

E [klantcontact@rvo.nl](mailto:klantcontact@rvo.nl)

[www.rvo.nl/sde](http://www.rvo.nl/sde)

Alle foto's in deze publicatie zijn afkomstig van de Dutch Cycling Embassy.

© Rijksdienst voor Ondernemend Nederland | april 2022