



**Rabobank**

## De fiets en anders niets

*Nederland is een fietsland. Met 19 miljoen bruikbare fietsen kent Nederland de hoogste fietsdichtheid van de hele wereld. Dat is altijd al zo geweest. Het vlakke landschap en de korte afstanden maken de fiets een ideaal vervoermiddel. Naast de praktische transport-functie neemt het recreatief gebruik van de tweewieler sterk in populariteit toe. Niet alleen door sportieve wielrenners op dure fietsen maar ook door een groeiende groep recreanten op gewone fietsen met dikwijls grijze haren op de slapen. Fietsen houdt je jong en gezond! In dit Themabericht geven we een overzicht van de belangrijkste trends in Nederland fietsland.*

**Tabel 1: Aantal fietsen per inwoner**

Land	Fietsdichtheid
Nederland	1,1
Denemarken	0,8
Duitsland	0,8
Noorwegen	0,7
Sweden	0,7
Japan	0,6
Zwitserland	0,5
België	0,5
Italië	0,5
Verenigde Staten	0,5
Canada	0,4
Oostenrijk	0,4
Groot Brittannië	0,4
China	0,4
Frankrijk	0,3
Spanje	0,2

Bron: JBPI; BOVAG Mobiliteit in Cijfers

### Fietsend door de cijfers

84% van de Nederlandse bevolking heeft één of meer fietsen in de schuur staan. Gemiddeld rijden alle Nederlanders daarmee 2½ kilometer per dag, rond de 900 kilometer per jaar. In totaal gaan er daarmee jaarlijks circa 15 miljard kilometers onder de wielen van deze tweewielers door. 47% van deze afstand wordt gereden van en naar werk of school. Ter

vergelijk, forensen rijden jaarlijks 176 miljard kilometer in de auto. De 7 miljard woon-werk fietskilometers vallen daarbij in het niet. De fiets is echter met jaarlijks 4,5 miljard ritten wel goed voor een kwart van alle verplaatsingen. Voor minder regelmatige tochtjes in het dagelijks leven, zoals boodschappen doen, wordt ook nog eens 12% van de totale fietsafstand verreden. Dan blijft er daarna nog 41% over waarin de fiets gebruikt wordt voor recreatieve of sportieve doeleinden. Het recreatief gebruik van de fiets omspannt een breed scala van activiteiten dat varieert van het gericht trainen van de spieren door de afwisseling van interval- en duurtraining tot het rijden van een ommetje in de avond-schemering. Het kan ook op alle soorten fietsen, van de tot op de details uitgezochte en afgestelde lichtgewichtjes die gebruikt worden bij de Rabobank wielploegen tot het roestige zoveelstehandsje waarmee het buurjongetje strijdt voor de bloemen in de dikke-banden-races. Met ruim 200 miljoen dagtochten per jaar, tochten van minimaal een uur, is de fiets voor 52% van de bevolking ook een populair vervoermiddel tijdens vrije dagen.

Naast het vlakke landschap en het gematigde klimaat speelt ook de infrastructuur een belangrijke rol van het succes van de fiets in Nederland. In Nederland is er alles aan gedaan om fietsers volop de ruimte te geven. Zo wordt ons land bijvoorbeeld doorkruist door 17 duizend kilometer aan fietspaden. Buiten de bebouwde kom komt daar nog 65 duizend kilometer aan befietsbare wegen bij. De toegankelijkheid van dit fietsnetwerk is groot door een goede bewegwijzering, een lappendeken aan regionale knooppuntensystemen en 4500 kilometer aan uitgepijlde landelijke fietsroutes. Met moderne navigatiesystemen wordt het de toerfietser tegenwoordig helemaal makkelijk gemaakt. 17% van de mensen die de Landelijke Fietsroutes rijden maken al gebruik

van zo'n apparaat. Met deze infrastructuur lokt Nederland ook fietsvakantiegangers uit buurlanden. In die landen neemt ook de populariteit van recreatief fietsen toe en wordt er hard gewerkt aan eigen fietsnetwerken.

Toch worden de meeste fietspaden gebruikt voor de dagelijkse tocht naar school of werk en terug. Noord- en Zuid-Holland behoren met ieder een totale lengte aan fietspad van meer dan 2000 kilometer tot de top-3 provincies met het grootste fietsnetwerk. De volgens fietsers mooiste en dus populairste fietsregio is echter Gelderland, al drie maal op rij verkozen tot "Fietsprovincie van het Jaar". Met de Veluwe, de Achterhoek en het rivierengebied herbergt deze provincie een drietal aantrekkelijke fietsgebieden. Drenthe en Noord-Brabant bezetten de andere twee podiumplaatsen in deze populariteitspeiling. Maar ook de andere delen van Nederland bieden een grote variatie in soorten landschap binnen een betrekkelijk klein gebied. De groenere stukken van ons land zijn voor iedereen binnen fietsbereik. Ook in de Randstad waar de duinen en het Groene Hart lonken.

### **Fietsend Nederland heeft meewind**

In Nederland laat de sportdeelname al decennialang een stijgende trend zien. Het aandeel van de bevolking tussen de 6 en 79 jaar dat minimaal eenmaal per jaar iets aan sport doet groeide van iets minder dan twee derde in 1995 naar grofweg driekwart in 2007. De meeste mensen doen het met enige regelmaat, in 2007 gaf 65% aan minimaal maandelijks sportief bezig te zijn. Deze groei kan voornamelijk worden toegeschreven aan de wens om gezonder te leven en de zoektocht naar rust, authenticiteit en beleving. Een hogere gemiddelde opleidingsgraad zou een katalysator in dit proces kunnen zijn omdat een hoger opleidingsniveau meestal samengaat met een hogere sportdeelname als onderdeel van een gezondere levensstijl. De fietssport zag een sterkere groei dan sport in het algemeen in dezelfde periode, het aandeel

fietsers groeide van 15% in 1995 naar 23% in 2007. Het marktaandeel steeg dus. Dat kwam deels doordat in tegenstelling tot sporten in het algemeen de vergrijzing zorgt voor een stimulant voor het gebruik van de fiets als vorm van lichaamsbeweging. In veel sporten bereiken mensen de pensioengerechtigde leeftijd toch wel tussen de 30 en de 40 jaar. Fietsen kan je echter je hele leven blijven doen en je kunt het ook op latere leeftijd nog oppakken. Een deel van de aanwas aan fietsende sportievelingen komt bovendien van mensen die na aanhoudend blessureleed in andere sporten in de fiets een lichamelijk minder belastend alternatief vinden. Er zijn zelfs voorbeelden bekend van wielrenners die na zo'n gedwongen overstap het nog tot deelnemer aan de Tour de France hebben geschopt.

### **Eenzaam strijden tegen de elementen?**

In tegenstelling tot de wedstrijdssport rijdt het gros van de mensen op de racefiets zonder competitieve prikkels. Vaak alleen of in kleine groepjes. Net als hardlopen is wielrennen een sport die je uitstekend alleen en op het moment dat het jou uitkomt kan doen. Mits het weer het toelaat is er weinig dat een fietstiefhebber weerhoudt om de fiets uit de schuur te pakken en de paden op en de lanen in te gaan. De enige tegenstander die je daarbij tegenkomt ben je zelf. Voor sommige mensen is dat trouwens wel genoeg om keer op keer het uiterste van zichzelf te eisen. Ook binnen recreatieve fietsgroepjes wordt er natuurlijk af en toe met het mes tussen de tanden gestreden om de eeuwige roem.

### **Het grijze peloton**

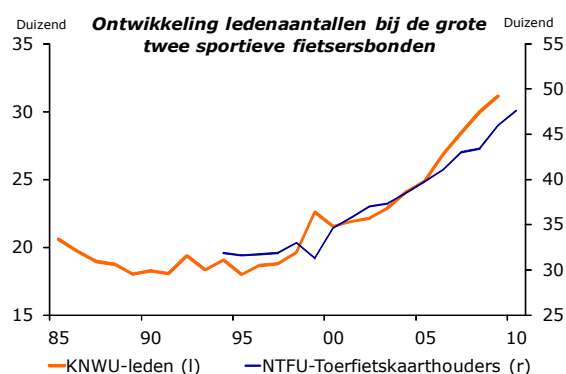
Nederland vergrijst. Oudere mensen die toch sportief willen blijven, kiezen vaak voor de fiets. Van alle recreatieve fietsers is 74% ouder dan 45 jaar. Volgens de bevolkingsprognoses zal het aandeel 45+ers de komende decennia nog verder oplopen. Daarmee biedt de vergrijzing riant groeikansen voor de fietsenbranche. Fietsen is aantrekkelijk voor

ouderen omdat het relatief weinig belastend is voor spieren en gewrichten en je komt nog eens ergens. Weinig blessuregevoelig ook, als je valpartijen weet te vermijden. En met een elektrisch steuntje in de rug wordt de drempel om op de fiets te stappen aanzienlijk lager. Het marktaandeel van elektrische fietsen is de afgelopen jaren opgestoomd van 0 naar 10%. Het einde van die stijging is zeker nog niet in zicht. Oudere mensen hebben de tijd om te fietsen en bovendien dikwijls het geld om mooie exemplaren aan te schaffen. Keuze genoeg tegenwoordig. Maar ook racefietsen zijn bij deze leeftijdscategorie nog in trek. Sommige van deze krasse knarren bedwingen op hun stalen ros de hoogste bergen uit de Tour de France.

### Wielrennen ook als sport in zwang

De stijgende trend in het aantal sportende Nederlanders is ook terug te zien in de ledenaantallen van de Koninklijke Nederlandse Wielervederbond en de Nederlandse Tourfiets Unie die zich respectievelijk inzetten voor wedstrijdrijders en toerfietsers. Deze stijging is extra bijzonder gezien het feit dat het aandeel van de sporters die actief is in georganiseerd verband in Nederland de laatste jaren licht daalt. Wat opvalt is dat van de ruim 20% van alle Nederlanders tussen 6 en 79 jaar die aangeven regelmatig te fietsen maar een fractie is aangesloten bij de KNWU of de NTFU. Samen hebben deze bonden ongeveer 80.000 leden waarbij het ook nog goed mogelijk is dat er renners lid zijn van beide bonden. Verder heeft maar 40% van de 30.000 KNWU-leden een officiële licentie. De anderen doen alleen mee aan wedstrijden in clubverband. De ledenaantallen zitten duidelijk flink in de lift sinds een dieptepunt halverwege de jaren negentig. Wellicht dat dit het begin is van een inhaalslag. Hopelijk werpen de inspanningen om de jeugd via onder andere de dikke-banden-races en verbeterde opleidingsprogramma's te interesseren voor de wielersport de komende jaren hun vruchten af.

**Figuur 1: Stijgende ledenaantallen**

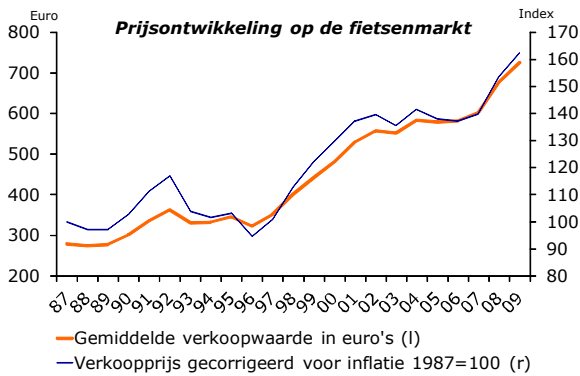


Bron: KNWU, NTFU

### Economische impact

Naast de positieve effecten van het toenemend gebruik van de fiets op de volksgezondheid en de bestrijding van CO<sub>2</sub>-uitstoot zorgt het ook voor behoorlijk wat directe economische activiteit. Zo besteden recreatieve fietsers bijvoorbeeld jaarlijks ongeveer €750 miljoen tijdens hun tochten. Een groot deel hiervan zijn consumpties maar ook overnachtingen maken hier een substantieel deel van uit. In de totale fietsenbranche gaat er natuurlijk nog veel meer om. Alleen de 1,3 miljoen in 2009 verkochte nieuwe fietsen waren al goed voor een omzet van bijna €1 miljard. 40% wordt gekocht voor recreatieve doeleinden. Figuur 2 laat zien dat de gemiddelde aankoopprijs de afgelopen paar jaar flink in de lift zit. Dat is waarschijnlijk vooral toe te schrijven aan de sterk gegroeide afzet van de prijzigere elektrische modellen en racefietsen. Cijfers van fabrikanten laten de laatste jaren namelijk een explosieve stijging van het aantal verkochte racefietsen zien. Van 13.500 in 2006 naar een geschat aantal van 36.000 in 2010. Dit overtreft de eerdere piek van 34.000 in 2004. Figuur 2 laat ook zien dat de mutaties in de gemiddelde prijs gedreven werden door productontwikkeling. De totale nominale prijsstijging sinds 1987 kwam namelijk voor de helft voor rekening van de algemene inflatie en voor de andere helft op een relatieve prijsstijging van fietsen. Het is de laatste factor die voor de fluctuaties in de gemiddelde afzetprijs zorgde.

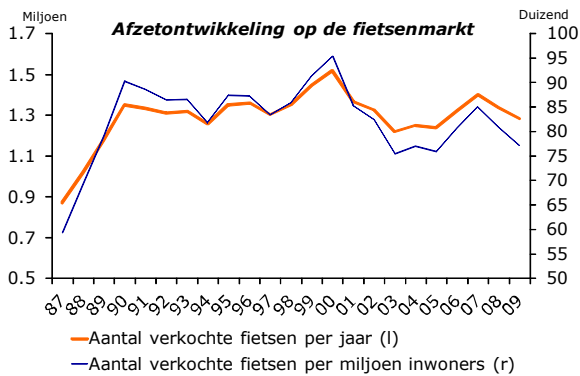
**Figuur 2: Stijgende prijzen**



Bron: BOVAG-Rai, EIU

De afzet werd op zijn beurt vooral gedreven door koopbereidheid van consumenten en niet door de bevolkingsgroei. Sinds 1990 koopt jaarlijks 8-9% van de bevolking een nieuwe fiets. Fluctuaties in dat cijfer waren de belangrijkste verklaring van afzetmutaties.

**Figuur 3: Stabiele afzet**

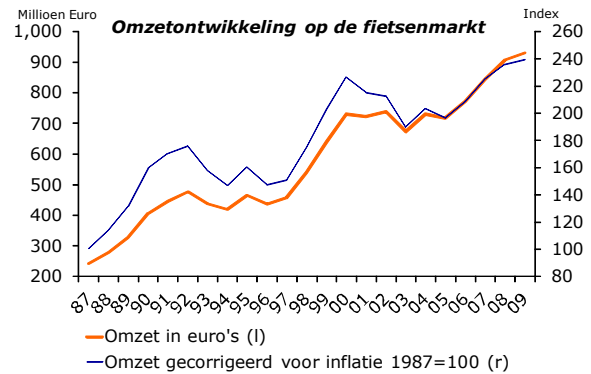


Bron: BOVAG-Rai, EIU

De door productinnovaties stijgende gemiddelde prijs en de relatief constante afzet zorgen samen voor een gestage groei van de omzet. Ook gecorrigeerd voor inflatie staat deze als een huis. De fietsenhandel is duidelijk nog altijd een sterke groeiemarkt hoewel de groei vrijwel volledig wordt behaald door de verkoop van duurdere modellen. Voor elke zeven verkochte nieuwe fietsen worden er bovendien drie tweedehands exemplaren door fietsenwinkels verkocht. Onderhands zal dat waarschijnlijk nog wel veel meer zijn. De totale omzet in de fietsenbranche inclusief onder-

delen, accessoires en reparaties loopt dus zeker in de miljarden.

**Figuur 4: Gestaaag groeiende omzet**



Bron: BOVAG-Rai, EIU

**Concluderende opmerkingen**

Ondanks het feit dat Nederland als fietsnatie al jarenlang bij de wereldtop hoort is er nog volop ruimte voor verdere groei. Zowel in eigen land als bij fietsliefhebbers in buurlanden is er nog groeipotentieel genoeg op recreatief gebied. Na het opzetten van een solide infrastructuur is nu de uitdaging om deze goed te onderhouden en door campagnes stevig in de markt te zetten. Daarbij hebben beleidsmakers, rijwielhandlaren en ondernemers in de fiets-recreatiebranche in ieder geval profijt van de wind in de rug die geleverd wordt door de vergrijzing, de bewustwording rond bewegen en gezondheid en de resulterende groeiende populariteit van fietsen als actief tijdverdrijf en sport.

**Bronnen:**

- SCP/Mulier Instituut, Rapportage Sport 2008
- BOVAG-Rai, Mobiliteit in Cijfers - Tweewielers
- Stichting Landelijk Fietsplatform, Zicht op Nederland Fietsland

Juli 2010  
 Bas van Tuijl (030 – 2131618)  
 A.B.Tuijl@rn.rabobank.nl

[www.rabobank.com/kennisbank](http://www.rabobank.com/kennisbank)