

Zicht op Nederland Fietsland

Definitieve publicatie - juli 2009



Colofon

Deze publicatie is opgesteld door de Stichting Landelijk Fietsplatform, in samenwerking met het Kenniscentrum Recreatie.

© Stichting Landelijk Fietsplatform, Amersfoort, juli 2009



Postbus 846, 3800 AV Amersfoort
Bezoekadres: Berkenweg 30, Amersfoort
Tel. 033-4653656, fax 033-4654377
e-mail: slf@fietsplatform.nl
internet : www.fietsplatform.nl

De Stichting Landelijk Fietsplatform is het onafhankelijke coördinatiepunt voor het recreatieve fietsen in Nederland. Het fungeert als landelijk kenniscentrum en is verantwoordelijk voor de landelijke fietsroutestructuur (LF-net). Overheid en organisaties zijn in de stichting vertegenwoordigd: ANWB, Fietsersbond, Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU), RAI (afdeling fietsen) en de provincies (IPO). Nauw samengewerkt wordt verder met ondermeer het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC), VVV Nederland, RECRON en Koninklijk Horeca Nederland.

Deelnemers:



Samenwerkingspartners (o.a.):



NEDERLANDS BUREAU
VOOR TOERISME & CONGRESSEN



Inhoudsopgave

Inleiding	blz. 3
Samenvatting	4
1. Het gebruik van de fiets in de vrije tijd	6
1.1. Fietsbezit en –verkoop in Nederland	6
1.2. Het gebruik van de fiets voor recreatieve doeleinden	7
1.3. Recreatieve fietstochten	9
1.4. Profiel recreatieve fietser	12
1.5. Fietsvakanties	14
1.6. Trends en ontwikkelingen	16
2. Effect recreatief fietsen	20
2.1. Economische effecten	20
2.2. Fietsen en gezondheid	22
2.3. Fietsen en milieu	23
3. Recreatieve fietsmogelijkheden	24
3.1. Mooie omgeving	24
3.2. Infrastructuur: goede toegankelijkheid	26
3.3. Verdere productontwikkeling	31
3.4. Aanvullende voorzieningen/service	37
3.5. Marketing/voorlichting	42
4. Wat gebeurt er over de grens?	44
4.1. Ontwikkeling in andere landen	44
4.2. Uitgelicht: buurland Duitsland	45
4.3. Kansen en bedreigingen voor Nederland	46

Inleiding

Nederland heeft een naam hoog te houden als Fietsland. Het Fietsplatform houdt als kenniscoördinatiepunt voor het recreatieve fietsen in ons land regelmatig de vinger aan de pols. Hoe staan we ervoor, wat zijn de ontwikkelingen, de kansen en de bedreigingen? In dit rapport zijn cijfers en feiten uit verschillende onderzoeken en inventarisaties gebundeld en voorzien van opmerkingen en aanbevelingen. Het recreatieve fietsen is daarbij afgebakend tot het gebruik van de fiets in de vrije tijd, zonder sportelement (racefietsen en mountainbiken).

Het rapport samengesteld in nauwe samenwerking met Kenniscentrum Recreatie. Het kan worden gezien als de opvolger van de brochure Inzicht in Nederland Fietsland 2004, dat destijds ook samen met deze organisatie (toen nog Stichting Recreatie) is opgesteld.

Tijdens het gelijknamige minisymposium op 21 april 2009 presenteerde het Fietsplatform een voorpublicatie van dit rapport. In deze definitieve versie worden geen nieuwe feiten en cijfers gepubliceerd maar zijn enkele redactionele correcties toegepast en illustraties toegevoegd. Naast dit uitgebreide rapport verschijnt een geïllustreerde samenvatting in de vorm van een factsheet. Deze is tevens te downloaden via de website www.fietsplatform.nl.

Samenvatting

Hieronder puntsgewijs de belangrijkste bevindingen op een rijtje.

Fietsbezit en –verkoop

- 84% van de Nederlanders bezit één of meer fietsen; totaal 18 miljoen fietsen;
- In 2008 bijna 1,4 miljoen nieuwe fietsen verkocht;
- Gemiddeld aankoopbedrag flink gestegen: € 688 (+18% t.o.v. 2006);
- Opvallend: opmars elektrisch ondersteunde fiets (2008: ± 10% van verkoop);
- 40% van fietsen gekocht voor recreatieve doeleinden (2007).

Recreatieve fietstochten

- 52% van Nederlandse bevolking (ruim 8,5 miljoen Nederlanders) maakt recreatieve fietstochten, tochten van minimaal 1 uur (2007);
- In totaal 205 miljoen recreatieve fietstochten (2007);
- Het aantal fietsdagtochten, tochten *langer dan 2 uur*, is in 2007 in vergelijking met 2002 gedaald, waarschijnlijk vooral door ongunstig weer in die zomer (voorjaar liet juist stijging zien).

Fietsvakanties

- 3,9 miljoen binnenlandse vakanties waarbij wordt gefietst (2008, *stabiel*);
- Ruim 1 miljoen fietsvakanties door 750.000 Nederlanders, vakanties waarbij op meer dan de helft van de dagen is gefietst (2008, *gestegen*);
- Ruim 450.000 meerdaagse fietstochten via LF-routes (2008, *gestegen*).

Effecten

Wat levert het op? (economische effecten):

- Jaarlijks ± € 750 miljoen aan bestedingen onderweg;
- Hiervan € 400 miljoen tijdens gewone fietstochten (met name consumpties) en € 350 miljoen tijdens meerdaagse tochten (met name overnachtingen).
- Aanzienlijke stijging van de bestedingen tijdens fietstochten, 2007: + 44% t.o.v. 2002 (gecorrigeerd voor inflatie: + 34%);
- Omzet fietsbranche, gerelateerd aan recreatieve fietsmogelijkheden: jaarlijks ± € 450 miljoen.

Verdere effecten:

- Fietsen is effectief middel om de voor een goede gezondheid noodzakelijke hoeveelheid lichaamsbeweging te krijgen;
- Toename fietsgebruik leidt tot afname van de kosten in de gezondheidszorg;
- Fietsen is goed voor het milieu. Positief imago recreatief fietsen kan dagelijks fietsgebruik helpen bevorderen.

Trends/ontwikkelingen

- Optelsom van vergrijzing (+), verkleuring (+/-), meer aandacht voor bewuster en gezonder leven (+) en toenemende behoefte aan rust en beleving (+) is dat naar verwachting de belangstelling voor het maken van recreatieve fietstochten en fietsvakanties verder zal toenemen;
- Of ook daadwerkelijk meer fietstochten en fietsvakanties gemaakt zullen worden hangt af van zaken als het weer (aantal fietstochten) en het economische tij (m.n. aantal fietsvakanties);
- Het economische tij zal ook van invloed zijn op de omvang van de bestedingen onderweg, deze zullen mogelijk tijdelijk wat lager gaan uitvallen.

(vervolg samenvatting)



Recreatieve fietsmogelijkheden

Nederland staat bekend als een fietsland, ook wat betreft de recreatieve fietsmogelijkheden. Waarom? Wat wordt de fietser geboden?

- **Omgeving:** er is sprake van een geschikt en aantrekkelijk 'decor' met veel afwisseling op korte afstand. Er is op de fiets veel te zien en te beleven, de schaal van Nederland is ideaal voor fietsen.
- **Infrastructuur (toegankelijkheid):** er is sprake van een ruim aanbod aan geschikte paden en wegen, daarbij kent ons land weinig hoogteverschillen.
- **Productontwikkeling:** er zijn veel aanvullende producten gerealiseerd zoals routes, fietsbewegwijzering, etc. Veel nieuw aanbod in de vorm van regionale routenetwerken (knooppuntnetwerken; naar verwachting in 2010 landsdekkend) en routeplanners.
- **Aanvullende voorzieningen/ service:** er zijn veel voorzieningen beschikbaar zoals uitspanningen (Horeca) en veel verschillende soorten overnachtingsadressen.
- **Marketing/voorlichting:** er gebeurt veel op dit gebied, veel partijen dragen van uit verschillende invalshoeken bij aan de promotie van Nederland Fietsland.



Maar er zijn wel knelpunten/aandachtspunten:

- **Omgeving:** aantrekkelijke, afwisselende gebied zijn ongelijk gespreid over het land en liggen niet in de buurt van grote bevolkingsconcentraties; kwaliteit landschap staat bovendien onder druk (verrommeling).
- **Infrastructuur:** toegankelijkheid neemt verder af door toenemend aantal barrières; onderhoud fietspaden laat soms te wensen over.
- **Productontwikkeling:** aanbod routes niet overal even overzichtelijk; onderhoud bewegwijzering laat soms te wensen over.
- **Aanvullende voorzieningen/ service:** uitspanningen (horeca) en overnachtingsadressen zijn ongelijke gespreid over het land, fietsers zijn niet altijd even welkom en horeca is regelmatig gesloten, kortom: vaak maar afwachten wat je aantreft! (aanbeveling: kwaliteitslabel fietsvriendelijkheid ontwikkelen); verder: beperkte mogelijkheden om fiets mee te nemen in de trein.
- **Marketing/voorlichting:** overdaad aan informatie voor de Nederlandse fietser; weinig informatie voor buitenlandse fietstoerist; weinig samenhang in marketing- en voorlichtingsactiviteiten (gewenst: meer samenwerking/ krachtenbundeling).

Ontwikkelingen in andere landen

- Veel Europese landen zijn de laatste jaren actief geworden in het stimuleren van het fietstoerisme;
- Vlaanderen en zeker Duitsland nemen daarbij een bijzondere positie in: als buurlanden zijn het zowel interessante markten, maar tegelijk ook onze grootste concurrenten.
- Er wordt nog weinig gedaan om het inkomend fietstoerisme te stimuleren, hier liggen duidelijke kansen!

Belangrijkste conclusies:

- Er liggen prima kansen voor verdere toename recreatief fietsgebruik en fietsvakanties in Nederland; voorwaarde echter: meer samenwerking/ krachtenbundeling, zeker op het gebied van marketing en voorlichting.
- Investeren in mogelijkheden voor fietsrecreatie (ook in onderhoud!) blijft lonen.

1. Het gebruik van de fiets in de vrije tijd

- In welke mate wordt in Nederland de fiets voor recreatieve tochten gebruikt?
- Wat zijn de kenmerken van de recreatieve fietsers?
- Wat zijn de kenmerken van bestaande recreatieve fietstochten? En van fietsvakanties?
- En welke trends en ontwikkelingen zijn van invloed op het recreatieve fietsgebruik?

Hieronder de belangrijkste feiten, cijfers en ontwikkelingen.

1.1. FIETSBEZIT EN -VERKOOP IN NEDERLAND



Alleen al op basis van het aantal fietsen dat in ons land rondrijdt kan Nederland worden bestempeld als een fietsland. Nederland heeft de hoogste fietsdichtheid ter wereld met in 2008 een fietsenpark van 18 miljoen fietsen op bijna 16,5 miljoen inwoners. Ruim 13,5 miljoen Nederlanders bezit één of meer fietsen (84% van de Nederlandse bevolking).

*Fietsenpark:
18 miljoen fietsen*

Tabel: **Fietsbezit**

	1987	1997	2007
Nederlanders die 1 of meer fiets bezitten (x 1.000)	11.242	12.905	13.572
Aandeel van Nederlandse bevolking	78,3%	84,0%	84,0%

*84% Nederlandse
bevolking bezit één
of meer fietsen*

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, CBS Statline; 2007

De verkoop van fietsen is de laatste jaren verder gestegen. In 2008 werden opnieuw bijna 1,4 miljoen fietsen verkocht. Ruim 80% van de fietsen zijn gekocht bij de vakhandel. De gemiddelde aankoopprijs van nieuwe fietsen lag in 2008 op € 688 (bij de vakhandel: € 780). De elektrische fiets is aan zijn opmars begonnen, met een stijging van 0% tot 10% sinds 2002. Onderzoek uit 2007 toonde aan dat 40% van de fietsen is gekocht voor recreatieve of sportieve doeleinden (geen cijfers over 2008).

Tabel: **Fietsenpark/ fietsverkoop**

Bijna 1,4 miljoen
nieuwe fietsen
verkocht

Gemiddeld aan-
koopbedrag: € 688

	2002	2004	2006	2008
Totaal verkochte nieuwe fietsen (x 1.000)	1.324	1.250	1.323	1.388
Gemiddeld aankoopbedrag	€ 557	€ 584	€ 582	€ 688
Gemiddeld aankoopbedrag bij vakhandel	€ 596	€ 677	€ 678	€ 780
Totaal aantal fietsen (x 1.000)	17.800	18.000	18.000	18.000

Bron: RAI/ BOVAG/ GfK Panel Services Benelux, 2008

Tabel: **Fietsverkoop naar categorie**

Opmars elektrisch
ondersteunde fiets

	2002	2004	2006	2008
Stadsfiets	56%	52%	59%	56%
Hybride/tour	16%	18%	15%	13%
MTB/ATB	6%	6%	4%	3%
Kinderfietsen	18%	18%	15%	14%
Elektrisch ondersteunde fiets	0%	2%	3%	10%
Overigen	4%	4%	4%	4%

Bron: RAI/ BOVAG/ GfK Panel Services Benelux, 2008

Tabel: **Gebruiksdoel nieuw gekochte fietsen**

40% van de nieuw
gekochte fietsen ge-
kocht voor recrea-
tieve doeleinden

	2007
Woon-werk- en schoolverkeer	47%
Recreatieve/ sportieve doeleinden	40%
Anders, zoals boodschappen doen	13%

Bron: RAI/ BOVAG/ GfK Panel Services Benelux, 2007

1.2. HET GEBRUIK VAN DE FIETS VOOR RECREATIEVE DOELEINDEN

3,8 miljard km/jaar
gefietst voor recrea-
tieve doeleinden

Uit het *Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON)* van het CBS blijkt dat de Nederlandse bevolking (alle leeftijden) in 2007 ruim 14 miljard kilometer fietste, gemiddeld bijna 870 kilometer per persoon. De fiets heeft daarmee, gemeten naar afgelegde afstand, een aandeel van 7,2% in de totale mobiliteit. In totaal werd in 2007 3,8 miljard kilometer gefietst voor recreatieve doeleinden, 27% van alle fietskilometers. Dit betreffen zowel recreatieve fietstochten (ommetjes, dagtochten etc.) als fietstochten naar een recreatieve bestemming (naar strand, maar ook naar sporten).

Tabel: **Fietsvervoersprestatie Nederlandse bevolking naar motief**

	2004	2006	2007
Gefietste kilometers (x miljard)	13,8	14,1	14,2
- Van en naar het werk	22%	23%	22%
- Zakelijk bezoek in werksfeer	1%	1%	1%
- Diensten/persoonlijke verzorging	2%	2%	2%
- Winkelen, boodschappen doen	14%	15%	14%
- Onderwijs/cursus volgen	18%	18%	18%
- Visite/logeren	10%	10%	11%
- Recreatief motief	28%	26%	27%
- Overige motieven	4%	5%	4%

Bron: *Mobiliteitsonderzoek Nederland, CBS Statline*

Uit hetzelfde onderzoek blijkt dat voor ruim een kwart van alle verplaatsingen/ritten in 2007 de fiets werd gebruikt, dit zijn in totaal 4,44 miljard fietsritten. 20% hiervan (ongeveer 900 miljoen ritten) waren voor recreatieve doeleinden, inclusief dus ritten naar een recreatieve bestemming.

NB: In dit onderzoek wordt een recreatieve fietstocht (ommetje, dagtocht etc.) geteld als twee ritten: heen- en terugrit.

Tabel: **Fietsverplaatsingen/fietsritten Nederlandse bevolking naar motief**

	2004	2006	2007
Totaal aantal fietsritten (x miljard)	4,54	4,54	4,44
- Van en naar het werk	16%	16%	17%
- Zakelijk bezoek in werksfeer	1%	1%	1%
- Diensten/persoonlijke verzorging	4%	3%	2%
- Winkelen, boodschappen doen	23%	23%	22%
- Onderwijs/cursus volgen	18%	17%	18%
- Visite/logeren	11%	11%	11%
- Recreatief motief	20%	20%	20%
- Overige motieven	8%	9%	9%

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, CBS Statline

Uit het Onderzoek Dagrecreatie, eveneens van het CBS, blijkt dat de fiets na de auto het meest gebruikte vervoermiddel is voor het ondernemen van recreatieve dagtochten. Bij 1 op de 4 dagtochten, tochten waarbij men minimaal 2 uur op pad is, maakt de Nederlander gebruik van de fiets om op de plaats van bestemming te komen. In het seizoen 2006/2007 is voor ruim 214 miljoen recreatieve dagtochten de fiets als vervoermiddel gebruikt.



Recreatief fietsgebruik: fietsen naar recreatieve bestemming



Recreatief fietsgebruik: fietsen als vrijetijdsactiviteit (fietsen/ maken van een fietstocht is doel op zich)

1.3. RECREATIEVE FIETSTOCHTEN

Twee bronnen bieden inzicht in het fietsen als vrijetijdsactiviteit: het *CBS Onderzoek Dagrecreatie* en het *ContinuVrijetijdsOnderzoek (CVTO)* van NBTC-NIPO Research. Het CVTO hanteert een andere onderzoeksmethodiek dan het CBS onderzoek (geholpen categorieën in plaats van zelf te benoemen activiteiten). Bovendien meet het CVTO vrijetijdsactiviteiten – waaronder fietstochten – vanaf 1 uur (CBS: vanaf 2 uur). In principe wordt daarom bij deze analyse het CVTO gebruikt. Het CVTO biedt nog niet de mogelijkheid om langjarige vergelijkingen te maken voor fietstochten en er worden andere categorie-indelingen gehanteerd die een vergelijking met bevolkingscijfers moeilijker maken. Daar waar langjarige ontwikkelingen en vergelijkingen met de bevolkingssamenstelling worden beschreven, wordt derhalve het CBS Onderzoek Dagrecreatie gebruikt.

205 miljoen recreatieve fietstochten per jaar

52% Ned. bevolking maakt recreatieve fietstochten (8,63 miljoen Nederlanders)

Fietsen als vrijetijdsactiviteit

Met bijna 980 miljoen activiteiten was buitenrecreatie de populairste cluster van vrijetijdsactiviteiten in de periode april 2006/maart 2007. Binnen de cluster buitenrecreatie is fietsen met ruim 205 miljoen fietstochten na wandelen de meest ondernomen activiteit.

Uit het CVTO blijkt dat 52% van de Nederlandse bevolking op de fiets stapt voor het maken van een recreatieve fietstocht van meer dan 1 uur: in totaal derhalve 8,63 miljoen Nederlanders.

Tabel: **Top 3 vrijetijdsactiviteiten in clusters**

	Aantal (x miljoen)	%
1. Buitenrecreatie	980	24%
2. Winkelen voor plezier/funshoppen	710	18%
3. Sporten	631	16%
Totaal aantal vrijetijdsactiviteiten	4.046	100%

Bron: *ContinuVrijeTijdsOnderzoek, NBTC-NIPO Research; 2006/2007*

Tabel: **Omvang buitenrecreatieve activiteiten**

	Aantal (x miljoen)	%
- Wandeling voor plezier	426	44%
- Fietstocht voor plezier	205	21%
- Toertochtjes met de auto	118	12%
Totaal aantal buitenrecreatieve activiteiten	980	100%

Bron: *ContinuVrijeTijdsOnderzoek, NBTC-NIPO Research; 2006/2007*

Afname aantal fietsdagtochten (slechte zomer!)

Ook uit het CBS Onderzoek Dagrecreatie 2007 (dagtochten > 2 uur!) blijkt fietsen na wandelen de populairste activiteit. Opvallend is de *sterke afname* van het aantal tochten in vergelijking met 2002. Ook andere buitenrecreatieve activiteiten langer dan twee uur, zoals wandelen en zwemmen, zijn ten opzichte van dit vorige meetjaar fors in omvang gedaald. De weersomstandigheden zijn hiervoor een plausibele verklaring. In de zomer van 2007 was het *slecht weer, vooral heel nat*.

In tegenstelling tot het CVTO biedt het dagtochtenonderzoek goed inzicht in de periode waarin men hoofdzakelijk met de fiets erop uit trekt. Bijna driekwart van de fietsdagtochten vindt plaats in het voorjaar en de zomer. Het seizoen blijkt dus sterk bepalend voor fietsactiviteiten. Ook hierbij is de invloed van het weer merkbaar: in het voorjaar van 2007 zijn meer fietsdagtochten ondernomen dan het voorjaar van 2002. De lente van 2007 was vergeleken met die van 2002 vrij zonnig met veel warme en zomerse dagen.

Gefietst wordt hoofdzakelijk in voorjaar en zomer

Tabel: **Fietsseizoen**

	2001/2002	2006/2007
- Winter	7%	8%
- Voorjaar	28%	39%
- Zomer	45%	35%
- Herfst	19%	17%

Bron: CBS Statline, Onderzoek Dagrecreatie 2001-2007

Kenmerken recreatieve fietstochten

Gemiddeld is een recreatieve fietstocht 19,2 km lang en is men 2,67 uur onderweg. De gemiddelde snelheid die dit geeft maakt duidelijk dat men veelal onderweg ook afstapt om iets anders te doen dan fietsen (bezoek horeca, attractie etc.).

Gemiddelde recreatieve fietstocht: ruim 19 km; ruim 2,5 uur op pad

38% van de fietstochten vinden plaats in het weekend en bijna de helft van alle fietstochten wordt 's middags ondernomen (48%). Meer dan de helft van de fietsers fietst minimaal 1 keer per maand.

Tabel: **Algemene kenmerken recreatieve fietstochten (1)**

(totaal: 205 miljoen fietstochten > 1 uur)	2006/2007
Lengte fietstocht	
- 0 tot 5 km	9%
- 5 tot 15 km	32%
- 15 tot 30 km	37%
- meer dan 30 km	22%
<i>Gemiddeld: 19,2 kilometer</i>	
Duur fietstocht	
- 1 tot 2 uur	47%
- 2 tot 4 uur	37%
- 4 tot 5 uur	9%
- 6 tot 7 uur	3%
- 7 uur of meer	6%
<i>Gemiddeld: 2,67 uur</i>	
Wanneer (dag)	
- Zondag	21%
- Maandag	12%
- Dinsdag	12%
- Woensdag	14%
- Donderdag	12%
- Vrijdag	13%
- Zaterdag	17%

vervolg

Wanneer (begintijd)	
- 's ochtends	38%
- 's middags	48%
- 's avonds	10%
- weet niet	4%

Hoe vaak (gemiddeld aantal fietstochten)	
- 4 keer per week of vaker	6%
- 1, 2 of 3 keer per week	20%
- 1, 2 of 3 keer per maand	27%
- 6 tot 11 keer per jaar	23%
- 3 tot 5 keer per jaar	16%
- 1 tot 2 keer per jaar	6%
- weet niet	2%

Bron: NBTC-NIPO Research, ContinuVrijeTijdsOnderzoek 2006/2007

Veel fietstochten in
eigen woonomgeving

Er wordt relatief veel in de eigen omgeving gefietst: 40% van de fietstochten vinden in de eigen gemeente plaats. De meeste fietstochten vinden plaats in een landelijk, overwegend agrarisch gebied (30%). Bijna de helft van de fietstochten begint dichtbij de eigen woning (0-5 km).

Tabel: **Algemene kenmerken recreatieve fietstochten (2)**

(totaal: 205 miljoen fietstochten > 1 uur)	2006/2007
Waar: gemeente	
- In eigen gemeente	40%
- Buiten eigen gemeente	60%
Waar: fietsomgeving *)	
- Eigen wijk	20%
- Op of aan zee	2%
- Op of aan het water	3%
- Landelijk gebied	30%
- Recreatiegebied	6%
- Nat natuurgebied	2%
- Duinen	3%
- Bos	15%
- Heidegebied	2%
- Dorp/stad	19%
- Stadspark	4%
- Anders	19%
Aantal km enkele reis tot fietstocht	
- 0-5 kilometer	45%
- 6-10	17%
- 11-20	22%
- 21-50	13%
- 51 en meer	2%

Bron: NBTC-NIPO Research, ContinuVrijeTijdsOnderzoek 2006/2007

*) NB: Eén fietstocht kan in meerdere omgevingen plaatsvinden (totaal derhalve meer dan 100%).

1.4. PROFIEL RECREATIEVE FIETSER

Voor informatie over de kenmerken van recreatieve fietsers is het *CBS Onderzoek Dagrecreatie* een goede bron als een vergelijking moet worden gemaakt met de Nederlandse bevolking.

Mannen blijken meer fietstochten te ondernemen dan vrouwen. Nederlanders tussen de 45 en 65 jaar maken relatief de meeste fietstochten. Ook 65-plussers fietsen relatief veel gezien de omvang van deze groep. Jongeren tot 25 jaar fietsen traditioneel het minst. Het lijkt het er echter op dat zij op latere leeftijd vaak wel weer recreatieve fietstochten gaan ondernemen.

Nederlanders tussen de 45 en 65 jaar maken relatief de meeste fietstochten

De deelname aan recreatief fietsen is het laagst bij eenoudergezinnen en alleenstaanden. Respectievelijk 2 en 13% van hen onderneemt wel eens een fietsdagtocht. Bij echtparen zonder kinderen is de deelname het hoogst, 52%.

Tabel: **Deelname aan recreatief fietsen, persoonskenmerken (1)**

	Samenstelling van de bevolking	Deelname aan recreatief fietsen
Geslacht		
- Man	49%	55%
- Vrouw	51%	45%
Leeftijd		
- 0 tot 15 jaar	18%	8%
- 15 tot 25 jaar	12%	3%
- 25 tot 45 jaar	29%	14%
- 45 tot 65 jaar	27%	41%
- 65 jaar of ouder	14%	33%
Huishoudsamenstelling		
- Alleenstaande	35%	13%
- Eenoudergezin	6%	2%
- (Echt)paar zonder kinderen	30%	52%
- (Echt)paar met kinderen	29%	34%

Bron: CBS StatLine, Onderzoek Dagrecreatie 2006/2007



Hoe hoger het inkomen hoe meer wordt gefietst

Uit eerder onderzoek (in 2001/2002) van het CBS naar dagrecreatie bleek dat hoe hoger het inkomen des te meer Nederlanders deelnemen aan recreatieve fietstochten. Helaas zijn geen actuelere gegevens beschikbaar. Ook bleek uit dit onderzoek dat naarmate Nederlanders in een meer verstedelijkt gebied wonen ze minder deelnemen aan recreatieve fietstochten.

Tabel: **Deelname aan recreatief fietsen, persoonskenmerken (2)**

	Deelname aan recreatief fietsen
Inkomensklasse	
- Inkomen: <1000 euro	52,3%
- Inkomen: 1000-1500 euro	64,7%
- Inkomen: 1500-2000 euro	69,0%
- Inkomen: 2000-2500 euro	71,0%
- Inkomen: 2500-3000 euro	74,6%
- Inkomen: >3000 euro	75,2%
Herkomst, verstedelijkingsgraad	
- Zeer sterk stedelijk	62,9%
- Sterk stedelijk	64,9%
- Matig stedelijk	69,9%
- Weinig stedelijk	69,9%
- Niet stedelijk	72,5%

Bron: CBS Dagrecreatie 2001/2002

Ook het CVTO biedt informatie over het profiel van de recreatieve fietser. Kanttekening die daarbij geplaatst moet worden is dat deze gegevens niet zijn door te vertalen naar een percentage van de Nederlandse bevolking.

Gefietst wordt vooral in gezelschap (63%), meestal met z'n tweeën

Uit het CVTO blijkt dat mensen die recreatieve fietstochten maken dit voornamelijk samen met anderen doen (63%), meestal met z'n tweeën (45%). Partner, kind of andere familieleden zijn de belangrijkste metgezellen.

Tabel: **Deelname aan recreatief fietsen, overige kenmerken**

	Deelname aan recreatief fietsen
Groepsgrootte	
- Alleen	37%
- Met z'n tweeën	45%
- Drie personen	8%
- Vier personen	7%
- Vijf personen of meer	3%
Groepsamenstelling (meer antwoorden mogelijk)	
- Alleen	37%
- Met partner	33%
- Met kind(eren)	12%
- Familie	15%
- Vrienden of kennissen	8%
- Overig	2%

Bron: NBTC-NIPO Research, ContinuVrijeTijdsOnderzoek 2006/2007

Hoewel hier niet veel informatie over beschikbaar is kan worden aangenomen dat het recreatieve fietsgebruik onder allochtonen (2008: ca. 20% van de Nederlandse bevolking) zeer beperkt is. Het recreatiepatroon onder (niet-westerse) allochtonen is heel anders dan dat van autochtonen. Bij de eerste generatie heeft recreatie nog nauwelijks betekenis. De tweede en derde generatie ziet recreatie wel als een moment om te ontspannen en uitstapjes te maken. Vooral winkelen, barbecueën of picknicken, naar het stadspark, een attractiepark, de bioscoop of het zwembad zijn daarbij in trek.

Bron: Gelderman, *Vakantie, recreatie en niet-westerse allochtonen*, 2008

Recreatief fietsgebruik onder allochtonen is beperkt

Het blijkt dat het fietsgebruik in het algemeen onder allochtonen nog niet de helft is van dat van autochtonen. Wel blijkt dat allochtonen uit gemeenten met een goede infrastructuur en/of met een sterke fietscultuur beduidend meer fietsen dan allochtonen uit andere gemeenten.

Bron: *Fietsberaad, het fietsgebruik van allochtonen nader belicht*, 2006

Tabel: **Fietsgebruik onder allochtonen en autochtonen** (personen 20-65 jaar)

	Autochtonen	Turken	Marokkanen	Surinamers	Antillianen
Aantal fietsverplaatsingen (fietsritten) per persoon per dag	0,58	0,13	0,17	0,26	0,26
Fietsaandeel mobiliteit	26%	8%	11%	13%	15%

Bron: SCP (LAS '05)

1.5. FIETSVAKANTIES

Ook met betrekking tot fietsvakanties zijn er twee relevante bronnen: het *Continu Vakantie Onderzoek (CVO)* van NBTC-NIPO Research en het *LF-onderzoek* van Grontmij|Route IV (in opdracht van het Fietsplatform) waarin ook algemene vragen zijn opgenomen over fietsvakanties. Sprake is van een aantal verschillen in uitkomsten. Hierover is door de onderzoeksinstellingen overlegd. Vastgesteld is dat de afwijkingen worden veroorzaakt door verschil in definitie en onderzoeksopzet. De verschillende uitkomsten zullen hieronder naast elkaar worden gepresenteerd. Vastgesteld is echter dat beide onderzoeken, zij het vanuit een andere opzet, een betrouwbaar beeld geven.



Jaarlijks 3,9 miljoen
binnenlandse vakanties
waarin wordt gefietst

Fietstochten tijdens vakanties

In 2008 maakten tijdens *binnenlandse* vakanties 18% van de vakantiegangers *wel eens* een tochtje met de fiets (minimaal één fietstocht). Omgerekend zijn dit 3,9 miljoen vakanties waarin gefietst wordt.

Bron: *Continu Vakantie Onderzoek, 2008*

Jaarlijks 1 miljoen
fietsvakanties (door
750.000 Nederlanders)

Binnenlandse fietsvakanties

In 2008 was volgens het CVO sprake van 1 miljoen binnenlandse fietsvakanties, vakanties waarbij meer dan de helft van de dagen aan fietsen is besteed. Deze vakanties zijn ondernomen door ruim 750.000 Nederlanders, wat neerkomt op een gemiddelde frequentie van 1,3.

Vanuit een andere definitie en onderzoeksopzet komt het LF-onderzoek nog iets hoger uit, te weten op ongeveer 1,3 miljoen fietsvakanties. Dit betreffen meerdaagse fietstochten met minimaal één overnachting. Dit hogere aantal kan komen doordat hierbij ook de vakanties worden meegenomen waarbij minder dan de helft van de tijd is gefietst.

Jaarlijks ruim 450.000
meerdaagse fiets-
tochten via LF-routes

Uit het LF-onderzoek 2008 blijkt dat sprake was van 460.000 meerdaagse fietstochten op basis van de LF-routes.

Tabel: **Meerdaagse fietstochten**

	2003		2004	2006	2008	
	CVO	Route IV			CVO	CVO
Aantal (binnenlandse) vakanties waarin wordt gefietst (x 1000)	4.538	-	4.229	3.832	3.891	-
Aantal (binnenlandse) meerdaagse fietstochten (x 1000)	-	875	-	-	1.000	1.300
Aantal meerdaagse fietstochten met LF-routes (x 1000)	-	440	-	-	-	460

Bron: *Continu Vakantie Onderzoek, 2008/ LF-onderzoek Grontmij|Route IV; 2008*

Vanuit het CVO zijn hiernaast ook cijfers beschikbaar over binnenlandse vakanties en het belangrijkste vervoermiddel naar het vakantieadres. Vanuit deze definitie zijn in 2007 325.000 *binnenlandse* vakanties ondernomen met de fiets als vervoermiddel. 234.000 keer was dat een korte vakantie van 2 t/m 7 dagen en 91.000 keer was het een lange vakantie van 8 of meer dagen.

Fietsvakantieganger:
35 jaar en ouder,
bovengemiddeld
opleidingsniveau

Profiel Nederlandse fietsvakantieganger

Het LF-onderzoek (Grontmij|Route IV; 2008) biedt inzicht in het profiel van de fietsvakantieganger. Weliswaar heeft dit onderzoek betrekking op gebruikers van specifieke fietsvakantieroutes, de LF-routes. Aangenomen wordt echter dat dit beeld in belangrijke mate overeen komt met de fietsvakantiegangers in het algemeen.

Kenmerken:

- Leeftijd met name tussen 35-55 jaar (40%) en 55 jaar en ouder (43%);
- Met name mensen uit tweepersoonshuishoudens;
- Relatief hoog (bovengemiddeld) opleidingsniveau;
- Gemiddelde groepsgrootte: 2,3 personen.

Fietstochten van buitenlandse vakantiegangers

Over aantallen fietstochten van buitenlandse toeristen zijn geen concrete cijfers te melden. De laatste jaren is in Duitsland en België, de belangrijkste herkomstlanden voor inkomend toerisme, het bezit van fietsen en de belangstelling voor fietsen als vrijetijdsactiviteit duidelijk toegenomen. Dit zal naar verwachting ook hebben geleid tot een toegenomen gebruik van de fiets tijdens vakanties in Nederland.

Meer fietstochten door buitenlandse vakantiegangers?

1.6. TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Wat zijn de verwachtingen ten aanzien van het recreatieve fietsgebruik in de komende jaren? Welke relevante trends en ontwikkelingen spelen er? Een overzicht.

Demografische ontwikkeling (1): vergrijzing

De vergrijzing zorgt ervoor dat het gemiddeld aantal fietsritten per inwoner in de komende 20 jaar naar verwachting zal dalen met 3,1 procent, maar deze daling wordt (volgens onderzoek van het Fietsberaad) geheel gecompenseerd door een lichte groei van het aantal inwoners.

Tabel: **Bevolkingsprognose (vergrijzing)**

	2015	2025	2050
Bevolkingsomvang (x miljoen)	16,6	16,9	16,8
- 0 tot 20 jaar	22,7%	21,3%	21,6%
- 20 tot 65 jaar	59,6%	57,3%	54,8%
- 65 jaar of ouder	17,7%	21,4%	23,6%

Bron: CBS StatLine 2008

Verwacht wordt dat de vergrijzing zal leiden tot een verdere toename van de vraag naar recreatief fietsen in de toekomst. Uit cijfers blijkt al dat het aandeel van fietstochten ondernomen door 65+ers de laatste jaren is toegenomen (zie tabel hieronder). Verwacht wordt ook dat hiermee de vraag naar e-bikes, de fietsen met trapondersteuning, verder zal toenemen.

Naar verwachting neemt met de vergrijzing de vraag naar voorzieningen voor recreatief fietsen toe (ook naar e-bikes!)



Tabel: **Aantal fietsdagtochten; aandeel naar leeftijd**

	Aandeel	
	'01/'02	'06/'07
0 tot 15 jaar	13%	8%
15 tot 25 jaar	6%	3%
25 tot 45 jaar	24%	14%
45 tot 65 jaar	40%	41%
65 jaar of ouder	18%	33%

Bron: CBS StatLine, Onderzoek Dagrecreatie 2006/2007

Demografische ontwikkeling (2) verkleuring

Het aantal en aandeel westerse en niet-westerse allochtonen zal de komende jaren verder stijgen.

Tabel: **Bevolkingsprognose (verkleuring)**

	2015	2025	2050
Bevolkingsomvang (x miljoen)	16,6	16,9	16,8
- Autochtonen	78,9%	76,6%	71,3%
- Allochtonen *)	21,1%	23,4%	28,7%

Bron: CBS StatLine 2008

*) westers en niet-westers (prognose 23,4 % in 2025: 14,7% westers en 8,6% niet-westers)

In de toekomst zullen allochtonen waarschijnlijk meer gaan recreëren. Maar de vraag blijft of ze dan gaan fietsen. Omdat allochtonen in het dagelijks leven niet veel fietsen, is de kans klein dat ze de fiets wel recreatief gaan gebruiken.

Bron: Gelderman, Vakantie, recreatie en niet-westerse allochtonen, 2008 (scriptie)

Trend: aandacht voor bewuster en gezonder leven

Mensen zijn de laatste jaren steeds meer bezig met hun gezondheid, men wil zo lang mogelijk vitaal blijven. Naar verwachting zal die aandacht de komende jaren blijven bestaan en door toedoen van de media en campagnes vanuit de gezondheidszorg (gezonder leven beperkt zorgkosten!) waarschijnlijk nog wel verder toenemen.

Aandacht gaat niet alleen uit naar de eigen gezondheid; ook naar gezonde leefomgeving. Milieubewust ('groen') denken wordt gemeengoed. *Duurzaamheid* is het sleutelwoord.

Naar verwachting zal een en ander een positief effect hebben op het fietsgebruik: fietsen heeft een duidelijk aantoonbaar positief effect op de gezondheid, regelmatig een half uurtje fietsen zet meer zoden aan de dijk dan kort intensief sporten. Fietsen past bovendien in de toegenomen aandacht voor duurzaamheid.

Trend: op zoek naar rust, authenticiteit en beleving

Als tegenreactie op de snelle veranderingen in de maatschappij is sprake van herwaardering van het cultureel erfgoed. Authenticiteit wordt gezocht, er is sprake naar een soort heimwee naar 'vroeger'. Mensen hebben daarbij bovendien meer en meer behoefte aan rust.

Een en ander werkt ook door in het werkterrein van recreatie en toerisme. Massatoerisme verliest terrein op toerisme waarbij rust en beleving centraal staan. Men wil 'op verhaal komen' (en met verhalen thuis komen ...!). Fietstoerisme past goed in dit plaatje. Naar verwachting heeft deze trend, die naar verwachting de komende jaren zal doorzetten, dan ook een positieve invloed op het recreatieve fietsgebruik.

'Verkleuring' zal naar verwachting leiden tot lichte afname gebruik fiets, maar netto weinig consequenties hebben voor recreatief fietsen

Meer aandacht voor bewuster/gezonder leven en toegenomen behoefte aan rust en beleving leidt naar verwachting tot meer belangstelling voor recreatief fietsen

Trend: toenemende interactiviteit

We zijn met z'n allen steeds 'digitaler' bezig. Informatietechnologie wordt meer en meer gemeengoed (zie tabel op volgende bladzijde) en krijgt steeds meer toepassingen, ook binnen het werkkterrein van recreatie en toerisme. Bijgevolg: kiezen wordt steeds makkelijker, 'zappen' ook. Gevolg is ook dat het moeilijker wordt om de belangstelling voor een activiteit te blijven vasthouden. Een leuke fietsvakantie in eigen land is geenszins een garantie dat men dit het jaar erop ook gaat doen. Er zijn nog zoveel andere leuke dingen te doen! De beschikbaarheid van nieuwe informatietechnologie maakt ook dat het publiek verwacht dat de verdere productontwikkeling hier volop op inspeelt.

Meer 'zappedrag', het wordt moeilijker om belangstelling vast te blijven houden

Tabel: **Internettoegang en -gebruik**

	2006	2007	2008
Toegang tot PC	88%	90%	92%
Toegang tot internet (% van alle personen)			
- Wel toegang	85%	88%	91%
- Geen toegang	15%	12%	9%
Internet voor het laatst gebruikt (% van alle personen)			
- < 3 mnd geleden	82%	85%	87%
- 3 - <12 mnd geleden	2%	1%	1%
- > 1 jaar geleden	1%	1%	1%
- Nooit gebruikt	15%	12%	11%
Gebruiksfrequentie internet (% van internetgebruikers afgelopen 3 mnd)			
- (Bijna) dagelijks	75%	79%	77%
- Niet dagelijks maar minstens 1x per week	19%	17%	19%
- Niet wekelijks maar minstens 1x per mnd.	4%	3%	3%
- Minder dan 1x per maand	1%	1%	1%
Soort raadpleging internet (% van internetgebruikers afgelopen 3 mnd)			
- Totaal informatie	90%	91%	90%
- Opzoeken info over goederen en diensten	88%	89%	86%
- Gebruik van diensten in reisbranche	50%	54%	55%

Bron: CBS StatLine 2009

Het bezit en gebruik GPS-navigatieapparatuur neemt ook toe. Uit het LF-onderzoek (Grontmij | Route IV) blijkt dat inmiddels 17% van de LF-fietsers al in het bezit is van een GPS-apparaat of mobieltje met GPS-functie. Weliswaar is dit niet maatgevend voor de totale doelgroep voor recreatief fietsen maar het geeft wel een indicatie.

Trend: vakantie is 'globetrotten'

Zo ongeveer alle uithoeken van de wereld zijn voor een groot publiek bereikbaar geworden. Informatie over exotische bestemmingen is binnen handbereik, via TV of internet. Reizen naar exotische bestemmingen is ook steeds beter betaalbaar en ook in dat opzicht dus steeds beter bereikbaar geworden. En die zon is in andere landen vaak toch net wat zekerder dan in eigen land. Het gevolg, gechargeerd: mensen 'doen' eerst de hele wereld, Nederland komt later wel – ook die leuke fietsvakantie in eigen land! De verwachting is wel dat deze trend de komende tijd wat getemperd zal worden vanwege de economische crisis.

Ontwikkeling: klimaatverandering

Net als bij de vakantiebestemming speelt het weer ook in de keuze voor recreatieactiviteiten een belangrijke rol. Veel recreatieactiviteiten spelen zich buiten af en zijn daarom uitermate weergevoelig. Fietsen is zo'n activiteit die meestal alleen wordt ondernomen bij bepaalde weersomstandigheden. Het is daarom aannemelijk dat het fietsgedrag verandert als het weer verandert. De voorkeur van de meeste fietsers voor een aangename fietstocht gaat uit naar relatief warm en droog weer. De verwachting dat de Nederlandse zomers warmer en droger worden zou in dat geval zorgen voor meer aantrekkelijke omstandigheden om te wandelen of fietsen.

De verwachting is dan ook dat de belangstelling voor deze activiteiten in de zomer zal blijven toenemen. Hoewel de verwachting is dat ook in het voor- en najaar de temperatuur gaat toenemen en dat deze seizoenen dus aantrekkelijker worden voor wandelaars en fietsers wordt ook een toename van de hoeveelheid neerslag voorspeld, wat waarschijnlijk minder aantrekkelijk wordt gevonden.

Bron: Kenniscentrum Recreatie, De gevolgen van klimaatverandering voor toerisme en recreatie, 2008

Ontwikkeling: economische crisis

De recessie die zich in korte tijd heeft gemanifesteerd zal naar verwachting de eerstkomende jaren ook zijn sporen achterlaten in het vrijetijds- en vakantiegedrag. Volgens het NBTC (Toerisme in Perspectief 2009) moet rekening worden gehouden met een daling van het aantal vakanties en de bestedingen. De daling zal zowel het uitgaand als binnenlands toerisme raken. Verwacht wordt dat met name het aantal korte (tweede of derde) vakanties flink zal dalen, vakanties die vaak in eigen land plaats vinden.

Verwachting: verder toenemende belangstelling; toename aantal tochten en bestedingen echter onzeker, weer en crisis zijn hierbij belangrijke factoren.

Conclusie:

Naar verwachting zal netto de *belangstelling* voor het recreatieve fietsen de komende jaren verder toenemen. Of er ook daadwerkelijk meer fietstochten en fietsvakanties gemaakt zullen worden zal afhangen van zaken als het weer (aantal fietstochten) en daarnaast ook het economische tij (aantal fietsvakanties). Het economische tij zal ook van invloed zijn op de omvang van de bestedingen.

2. Effecten recreatief fietsen

2.1. ECONOMISCHE EFFECTEN

Bestedingen tijdens fietstochten

Recreatief fietsen genereert aanzienlijke economische activiteit. Fietstochten worden met name onderbroken voor het nuttigen van een consumptie, een hapje of een drankje. Dit kan van huis meegebracht eten of drinken zijn, maar vaak wordt ook gestopt bij een horecagelegenheid. In totaal wordt er tijdens fietsdagtochten (> 2 uur) € 215 miljoen per jaar uitgegeven. Dit is een stijging van 5% ondanks de daling van het aantal fietsdagtochten ten opzichte van 2001/2002. Per fietsdagtocht wordt dus veel meer uitgegeven (stijging van € 4,27 in 2001/2002 naar € 6,18 in 2006/2007; +44%). Gecorrigeerd voor inflatie is dit nog altijd +34%!

Aanzienlijke stijging van de bestedingen tijdens fietstochten

Bovenstaande gegevens hebben betrekking op fietsdagtochten (2007: 35 miljoen tochten). Als ook de bestedingen tijdens de vele recreatieve fietstochten korter dan twee uur meegerekend zouden worden (2007: 205 miljoen fietstochten vanaf 1 uur; bron CVTO) komt het totale bedrag aan bestedingen nog veel hoger uit (raming: **€ 400 miljoen**).

Behalve over bestedingen tijdens kortere fietstochten zijn er cijfers over de bestedingen tijdens fietsvakanties. Het LF-onderzoek van Grontmij|Route IV, dat behalve over de LF-routes ook cijfers geeft over meerdaagse fietstochten in het algemeen, geeft hiervoor goede informatie. Uit dit onderzoek blijkt dat in 2008 omgerekend gemiddeld € 133 per persoon per dag is besteed tijdens een LF-fietsvakantie, waarvan ruim € 70 op de dag zelf (entree, consumpties, overnachting). De LF-fietsvakanties hebben in dat jaar geresulteerd in 3,6 miljoen overnachtingen.

Met behulp van de gegevens over bestedingen is door te rekenen wat het economische effect is in termen van bestedingen van meerdaagse tochten over LF-routes. Een gemiddelde meerdaagse LF-tocht duurt 7,8 dagen. Per persoon wordt er derhalve ongeveer € 550,- uitgegeven per meerdaagse LF-tocht. Het economisch effect van deze uitgaven is op jaarbasis derhalve ruim € 250 miljoen, uitgaande van 460.000 meerdaagse LF-tochten.



Raming: jaarlijks € 750 miljoen aan bestedingen, waarvan € 400 miljoen tijdens gewone fietstochten (m.n. consumpties) en € 350 miljoen tijdens meerdaagse fietstochten (m.n. overnachtingen)

Dit bedrag komt nog flink hoger uit wanneer vervolgens ook de meerdaagse fietstochten die niet zijn gebaseerd op de LF-routes worden meegenomen. Geraamd wordt dat het totale aantal meerdaagse fietstochten (2007: ongeveer 1 miljoen) in 2007 heeft geresulteerd in ongeveer **€ 350 miljoen** aan bestedingen.

Tabel: **Uitgaven tijdens recreatieve fietstochten**

	Tijdens fietstocht (> 2 uur); 2006/2007		Tijdens meerdaagse fietstocht (via LF-routes); 2008	
	Per tocht (€)	Totaal (mln. €)	Per dag (€)	Totaal (mln. €)
Consumpties	4,91	171	22,98	82
Overnachtingen	-	-	26,17	17
Entree/deelname	0,58	20	4,84	94
Winkels onderweg	-	-	8,82	32
Reizen/overig	0,69	24	8,42	30
Totaal	6,18	215	71,23	255

Bron: CBS StatLine, Onderzoek Dagrecreatie, 2006/2007 / Grontmij|Route IV, 2008

Vaak wordt tegengeworpen dat bij veel bestedingen sprake is van verschuiving: als iemand niet was gaan fietsen had hij de euro aan bijvoorbeeld de ijscoman misschien ook wel als wandelaar uitgegeven. Natuurlijk is dat voor een deel zo. Zeker is echter dat veel horeca en recreatieondernemers op het platteland en in natuurgebieden een belangrijk deel van de omzet te danken hebben aan fietsers, wandelaars en andere recreanten, of beter gezegd: aan de voorzieningen om te kunnen fietsen of wandelen. Met andere woorden: goede wandel- en fietsvoorzieningen scheppen voorwaarden voor extra economische activiteit.

Invloed omzet fietsbranche

Uit cijfers van de RAI blijkt dat er in 2008 weer bijna 1,4 miljoen nieuwe fietsen zijn verkocht. De omzet in de fietsenbranche, gemeten naar het aantal verkochte nieuwe fietsen, bedroeg in 2008 ongeveer € 950 miljoen. Uit onderzoek in 2007 is gebleken dat 40% van de nieuw verkochte fietsen wordt aangeschaft voor recreatieve of sportieve doeleinden (zie blz. 6). Daarmee kan worden gesteld dat het indirect effect van de recreatieve fietsmogelijkheden in 2007 ongeveer € 380 miljoen aan omzet bij de fietsenbranche bedroeg. Dit is gebaseerd op het aantal nieuw verkochte fietsen. Met aanverwante zaken erbij (fietstoebehoren, fietskleding etc.) zal dit bedrag nog aanzienlijk hoger liggen en naar schatting op € 450 miljoen uitkomen.

Recreatieve fietsmogelijkheden in ons land genereren jaarlijks ongeveer € 450 miljoen aan omzet in de fietsbranche



Tabel: **Omzet nieuwe fietsen** (niet tweedehands)

Jaar	Verkochte nieuwe fietsen (x miljoen)	Gemiddeld aankoopbedrag (€)	Omzet (x miljoen €)
2004	1.250	584	730
2006	1.323	582	770
2008	1.388	688	955

Bron: RAI/ BOVAG/ GfK Panel Services Benelux, 2008

2.2. FIETSEN EN GEZONDHEID

Fietsfeiten met betrekking tot de gezondheid

- 7% van de dagelijkse hoeveelheid tijd die volwassenen besteden aan lichamelijke activiteit besteden zij aan fietsen (10 minuten per dag). Bij jongeren van 12 tot 17 is dit 10% (13 minuten per dag).
- De kosten voor de gezondheidszorg nemen af als Nederlanders voldoende bewegen. Voldoende beweging vermindert het risico op hart- en vaatziekten, hoge bloeddruk en psychische problemen. Fietsen kan een belangrijke bijdrage leveren aan voldoende beweging. Als je de Nederlandse Norm Gezond Bewegen omzet naar een norm voor fietsen, dan zou een volwassene (18 tot 55 jaar) voor een goede gezondheid in totaal minimaal 30 minuten moeten fietsen met een snelheid van 16 km/u op minstens vijf (maar liefst alle) dagen van de week. Voor 55 plussers betekent dit fietsen met een snelheid van 10 km per uur.

Bron: TNO, Trendrapportage Bewegen en Gezondheid 2004-2005, 2007

Fietsen is een effectief middel om de voor een goede gezondheid noodzakelijke hoeveelheid lichaamsbeweging te krijgen

Toename fietsgebruik leidt tot afname van de kosten in de gezondheidszorg



Fietsen helpt tegen overgewicht

40% van de volwassen Nederlanders kampt met een te hoog lichaamsgewicht, 10% heeft obesitas en ongeveer 14% van de kinderen heeft te maken met overgewicht. Als remedie tegen overgewicht zegt de Gezondheidsraad dat een dagelijks matige inspanning, zoals fietsen, beter helpt dan incidentele piekbelastingen.

Uit onderzoek van het Wereld Kanker Onderzoek Fonds blijkt dat lichaamsbeweging (meer dan voeding en voedingspatroon) een overtuigend verlaagd risico heeft op gewichtstoename, overgewicht en obesitas. Ook resulteert lichaamsbeweging in een overtuigend verlaagd risico op verschillende soorten kanker, zoals de dikke darm en enkeldarm. De onderzoekers bevelen aan dat overheden zorg dragen voor specifieke wijdverspreide wandel- en fietsfaciliteiten in bebouwde en onbebouwde omgeving.

Bron: Wereld Kanker Onderzoek Fonds; Voeding, voedingspatroon, lichaamsbeweging en preventie van kanker: een wereldwijd perspectief, 2009

De *directe* kosten voor de Nederlandse gezondheidszorg die samenhangen met overgewicht en obesitas werden voor het jaar 1999 geschat op ongeveer € 500 miljoen. Gezien de toename van obesitas zullen de kosten nu waarschijnlijk nog hoger zijn. De jaarlijkse *indirecte* kosten als gevolg van ziekteverzuim en arbeidsongeschiktheid worden geschat op ongeveer € 2 miljard.

Fietsen is voor mensen met overgewicht ideaal, omdat een groot deel van hun (over)gewicht wordt opgevangen via het zadel. Hierdoor worden spieren, pezen, botten en gewrichten minder zwaar belast dan bij bijvoorbeeld hardlopen, en is de kans op blessures kleiner.

Fietsen kan leiden tot gewichtsverlies. Fietsen kun je op een relatief lage intensiteit doen en heel lang volhouden, wat resulteert in een groot vetverbruik.

Bron: B. van Wee, H. Nijland, De gezondheidsbaten van fietsen: in Milieu, jaargang 12, nr. 3, pp. 21-24, (2007)

Leren uit het buitenland

Ook buitenlands onderzoek biedt aanvullend inzicht geven in de 'gezondheidsbaten' van fietsen. Deze landen wijken in aantal opzichten natuurlijk af van Nederland. Toch vormen de verschillende onderzoeken een sterke onderbouwing voor de claim dat fietsen gezond is.

- Noors onderzoek (2002) berekende dat investeringen in fietsvoorzieningen uiteindelijk 4- tot 5-voudig worden terugverdiend in termen van minder kosten voor de gezondheidszorg.
- Deens onderzoek (2002) toonde aan dat 30 minuten fietsen per dag het risico om ziek te worden met 40 procent vermindert.
- Uit Zwitsers onderzoek blijkt dat onvoldoende beweging (dus niet alleen fietsen!) jaarlijks minimaal 1,4 miljoen ziektegevallen en 2.000 doden met zich meebrengt. Dat kost de gezondheidszorg ongeveer € 1,5 miljard euro.

2.3. FIETSEN EN MILIEU

Fietsen is goed voor het milieu. Imago fietsgebruik in vrije tijd kan dagelijks fietsgebruik helpen bevorderen

Het hoeft geen betoog dat fietsen goed is voor het milieu: geen uitlaatgassen, geen geluid. Stimuleren van het gebruik van de fiets in plaats van de auto helpt het de uitstoot aan CO² te verminderen (zie hieronder). Het positieve imago van fietsgebruik in de vrije tijd kan het dagelijkse (/utilitaire) fietsgebruik helpen te bevorderen.



Fietsgebruik en luchtkwaliteit

Verhoging van fietsgebruik in plaats van autogebruik is goed voor de luchtkwaliteit. Het merendeel van de autoritten zijn korter dan 7,5 kilometer en veroorzaken naar verhouding een hoge uitstoot. Als alle korte autoritten worden vervangen door fietsritten dan scheelt dat jaarlijks een uitstoot van 2,4 miljoen ton CO². Op deze manier zou Nederland een achtste deel van de doelstellingen van het verdrag van Kyoto kunnen halen.

Bron: Fietsersbond, 'Fiets kan broeikas effect keren'. De Vogelvrije Fietser, januari 2007

De RAI afdeling fietsen heeft in januari 2009 samen met de BOVAG de Duurzaamheidsagenda Fietsen gepubliceerd.

3. Recreatieve fietsmogelijkheden

Nederland heeft een naam als fietsland, zeker ook op recreatief gebied. Waarom? Vijf factoren zijn hiervoor van belang:

- **Omgeving:** er is sprake van een geschikt en aantrekkelijk 'decor' met veel afwisseling op korte afstand. Er is op de fiets veel te zien en te beleven, de schaal van Nederland is ideaal voor fietsen.
- **Toegankelijkheid:** er is sprake van een ruim aanbod aan geschikte paden en wegen, Daarbij kent ons land weinig hoogteverschillen.
- **Productontwikkeling:** er zijn veel aanvullende producten gerealiseerd zoals routes, fietsbewegwijzering, etc.
- **Aanvullende voorzieningen/ service:** er zijn veel voorzieningen beschikbaar zoals uitspanningen (Horeca) en veel verschillende soorten overnachtings-adressen.
- **Marketing/voorlichting:** er gebeurt veel op dit gebied, veel partijen dragen van uit verschillende invalshoeken bij aan de promotie van Nederland Fietsland.

Nederland Fietsland: aantrekkelijke, goed toegankelijke omgeving vormt de basis, productontwikkeling, aanvullende voorzieningen en service completeren dit, marketing en voorlichting doet de rest.

Wat wordt eraan gedaan om deze naam hoog te houden? Wie zijn ermee bezig, wat zijn de actoren? Wat zijn de aandachtspunten en eventueel knelpunten? Welke ontwikkelingen, innovaties spelen er?

Aan de hand van bovengenoemde vijf punten wordt het aanbod aan recreatieve fietsmogelijkheden tegen het licht gehouden.

3.1. MOOIE OMGEVING (VOORWAARDE 1)

Nederland biedt een grote variatie in landschap op korte afstand. Daarbij zijn in dat landschap veel aantrekkelijke steden en dorpen te vinden en zijn er veel andere attracties en specifieke bezienswaardigheden, waaronder talrijke cultuurhistorische elementen. De schaal van Nederland en de afwisseling bieden daarmee goede basisomstandigheden voor het recreatieve fietsen; van oudsher is sprake van een geschikt en aantrekkelijk 'decor' voor mooie fietstochten.

Nederland biedt een aantrekkelijk 'decor' met veel afwisseling op korte afstand.



Er is echter wat betreft het fietslandschap ook sprake van knelpunten.



Fietslandschap staat onder druk, m.n. door verstedelijking. Aanbod onevenwichtig gespreid.

Knelpunten en aandachtspunten landschap/fietsomgeving

- De beschikbaarheid van aantrekkelijke, afwisselende fietsgebieden is ongelijk verdeeld in ons land en staat onder druk.
- De populairste fietsgebieden (zie afbeelding op blz. 29) liggen niet in de buurt van de grootste bevolkingsconcentraties; vraag en aanbod liggen uit elkaar.
- De kwaliteit van het decor voor fietstochten wordt daarbij minder, enerzijds door een toenemende verstedelijking, anderzijds doordat in het oorspronkelijke agrarische gebied veel veranderingen spelen. Sprake is van een verrommeling van het landschap.

Wanneer geen aantrekkelijke fietsomgeving in de buurt te vinden is maakt dit dat mensen of voor andere vrijetijdsactiviteiten kiezen of ervoor kiezen om verder van huis op pad te gaan. Dit laatste legt extra druk op aantrekkelijke fietsgebieden, het kan hier té druk worden. Bovendien genereert het extra recreatiemobiliteit, veelal in de vorm van extra autokilometers (fietsrektoerisme!).

Aanbevelingen landschap/fietsomgeving

- Algemeen: behoud van voldoende landschappelijke kwaliteit in het landelijk gebied, maar ook in de stedelijke omgeving;
- Bij stadsuitbreidingen en gebiedsreconstructies: parallel ontwikkelen van voldoende nieuwe landschappelijke kwaliteit, met name in aansluiting op stedelijk gebied (recreatiegebieden, parken, groenzones).

De beschikbaarheid van een mooi fietslandschap alleen is niet voldoende, het moet ook goed toegankelijk zijn – de fietser moet er goed en veilig van kunnen genieten. Zie hiervoor 3.2. Dit geldt ook voor natuurgebieden: deze mogen niet te veel op slot!

Actoren landschap/fietsomgeving

Vele partijen spelen een rol bij het beheer en de ontwikkeling van een aantrekkelijk (fiets)landschap.

Een aantal sleutelorganisaties en hun mogelijke rol:

- Rijksoverheid, met name de Ministeries van LNV en VROM (zie Nota Ruimte en Agenda Landschap); zij kunnen de kaders schetsen en de voorwaarden scheppen.
- Provinciale overheid; ook de provincies kunnen kaders schetsen en voorwaarden scheppen, ondermeer via streekplannen.
- Gemeenten; bij hen ligt het zwaartepunt wat betreft de aandacht voor voldoende evenwicht in stedelijke ontwikkeling en beheer/ontwikkeling van landschappelijke kwaliteit. Bij het bewaken van een goede rood-groen balans spelen ook de stedelijke adviesbureaus en projectontwikkelaars een cruciale rol.
- Terreinbeheerders en beheerders landschapselementen, onder andere Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, de Provinciale Landschappen, Waterschappen en particuliere landgoedeigenaren; zij spelen van oudsher met name een belangrijke rol in het landelijk gebied zelf, maar verschuiven hun werkterrein ook nadrukkelijker in de richting van de stad.
- Landbouworganisaties; zij kunnen veranderingen in de landbouw mee sturen in een richting die het landschap en daarmee de recreant ten goede komt.

NB: In juni 2009 is de driejarige campagne 'Een mooier landschap, maak het mee' van start gegaan. Dit betreft een initiatief van de ministeries van Landbouw, Natuur & Voedselkwaliteit (LNV) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM), de twaalf provincies en bijna veertig natuur- en milieuorganisaties en bedrijven. Zij ondertekenden sinds 2005 allemaal het Landschapsmanifest.

Populaire fietsgebieden

De provincie Gelderland is voor de derde keer op rij gekozen tot 'Fietsprovincie van het Jaar'. Bijna een kwart van de Nederlandse fietsers (24,0%) kiest voor Gelderland als de mooiste fietsprovincie. Het heeft met de Veluwe, de Achterhoek en het Rivierengebied drie aantrekkelijke fietsregio's te bieden. Bij zo'n driekwart (73,1%) van de recreatieve fietsers blijken onderstaande provincies het meest in trek.

Tabel: **Top-5 populairste fietsprovincies in Nederland**

Provincie	
1. Gelderland	24,0%
2. Drenthe	19,2%
3. Noord-Brabant	13,4%
4. Limburg	8,7%
5. Overijssel	7,8%

Bron: website www.fietsen.123.nl, 2008

Ook in het LF-onderzoek van Grontmij|Route IV in opdracht van het Fietsplatform (2008) is via een representatieve steekproef onder recreatieve fietsers gevraagd welke fietsregio's zij als de meest aantrekkelijke beschouwen. Zij dienden hierbij maximaal 3 fietsregio's aan te geven. De Veluwe wordt het meest genoemd als aantrekkelijke fietsregio (13%), gevolgd door Drenthe, de Waddeneilanden, Zuid-Limburg en de Utrechtse Heuvelrug.

3.2. INFRASTRUCTUUR: GOEDE TOEGANKELIJKHEID (VOORWAARDE 2)

Om van een mooie omgeving op de fiets te kunnen genieten dient deze goed ontsloten te zijn door middel van een ruim aanbod aan veilige paden en wegen. Nederland beschikt in de basis over een uitstekende fietsinfrastructuur, zowel in de vorm van specifieke fietspaden als in de vorm van rustige binnenweggetjes. Daarbij kent ons land weinig hoogteverschillen.

Nederland biedt in de basis prima fietsinfrastructuur.

Fietsmogelijkheden

De tabel op de volgende bladzijde geeft een indruk van de fietsmogelijkheden in Nederland en de spreiding daarvan. Daarbij wordt niet alleen naar de fietspaden gekeken; gemeentelijke wegen zijn net zo goed bruikbaar voor het fietsen, voor recreatieve fietsers soms zelfs bruikbaar. Zo is het niet vanzelfsprekend dat fietspaden die uit oogpunt van veiligheid zijn gerealiseerd langs drukke wegen aantrekkelijk zijn voor recreatief fietsgebruik.

Zeeland, Drenthe en Friesland hebben de meeste fietsmogelijkheden (paden, stroken en wegen) per inwoner. Ook andere noordelijke provincies hebben relatief veel paden en wegen per inwoner vergeleken met andere provincies. De Randstad-provincies hebben de minste fietspaden en wegen per inwoner.

De zuidelijke en oostelijke provincies scoren het best wat betreft de lengte aan fietsmogelijkheden per km². Deze gebieden kennen een hoge opvangcapaciteit, Limburg bijvoorbeeld drie keer zo hoog dan Friesland. Een en ander heeft alles te maken met de natuurlijke omstandigheden en daarmee de landschappelijke structuur (overwegend zandgronden, kleinschalige gebieden).

Tabel: **Fietsmogelijkheden per provincie**

Provincie	fietsmogelijkheden (km)		totale lengte fiets- mogelijk- heden (km)	fiets- mogelijk- heden per km ² (km)	fiets- moge- lijkheden per 1000 inwoners (km)
	fietspaden/ -stroken	gemeen- telijke wegen/ water- schaps- wegen *)			
Groningen	872	3.291	4.163	1,41	7,26
Friesland	997	4.750	5.747	1,00	8,94
Drenthe	1.183	4.471	5.654	2,11	11,58
Overijssel	1.401	7.905	9.306	2,72	8,31
Flevoland	549	1.690	2.239	0,93	5,91
Gelderland	2.182	10.697	12.879	2,51	6,49
Utrecht	947	2.064	3.011	2,08	2,51
Noord-Holland	2.307	3.899	6.206	1,52	2,36
Zuid-Holland	2.198	4.746	6.944	2,03	2,01
Zeeland	680	4.241	4.921	1,68	12,93
Noord-Brabant	2.793	10.945	13.738	2,70	5,67
Limburg	962	5.637	6.599	2,99	5,87
Nederland	17.071	64.336	81.407	1,97	6,65

Bron: BOVAG-RAI en CBS-statline, Regionale kerncijfers Nederland 2008

*) alleen in buitengebied



*Infrastructuur/
fietsmogelijkheden:
fietspaden, maar
ook rustige
binnenweggetjes!*



Knelpunten en aandachtspunten infrastructuur/toegankelijkheid

- Het aanbod aan paden en wegen is ongelijk verdeeld over het land: waar de grootste vraag is, is het aanbod het kleinst (zie afbeelding op volgende bladzijde).
- Er zijn de afgelopen jaren veel barrières ontstaan, onder andere door afsluiting van overwegen. In de komende jaren worden in het kader van het programma 'Duurzaam Veilig' ook veel gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen (klopt terminologie?) kruisingsarm gemaakt.
- Het onderhoud van recreatieve fietspaden laat soms te wensen over.

Ook hierbij geldt dat wanneer er geen goed aanbod aan veilige paden en wegen in de buurt te vinden is, mensen óf voor andere vrijetijdsactiviteiten kiezen óf ervoor kiezen om verder van huis op pad te gaan.

Toegankelijkheid staat onder druk: toenemend aantal barrières.

Onderhoud fietspaden is aandachtspunt

Aanbevelingen infrastructuur/toegankelijkheid

- De aanleg of doorontwikkeling van recreatiegebieden, parken en groenzones combineren met de aanleg van nieuwe fietspaden, met name rond steden en dan zeker in het westen van het land. Dit geldt ook voor gebiedsreconstructies.
- Combineren van functies biedt kansen. Zo kunnen de vele schouwpaden in ons waterrijke land vaak eenvoudig gecombineerd worden tot fietsverbindingen. Verder wordt het maatschappelijk draagvlak voor dure ecoducten groter wanneer daarbij ook ruimte wordt geboden voor de fietsers en wandelaars. Ervaringen bijvoorbeeld bij de natuurbrug bij Crailo (Hilversum) tonen aan dat dieren en mensen prima van één kruisingsstrook gebruik kunnen maken.
- Een goede belangenafweging maken bij plannen voor het doorsnijden van fietsinfrastructuur (een soort recreatie effect rapportage).
- Aandacht voor veerverbindingen; dit zijn onmisbare schakels bij het kruisen van de vele waterwegen in ons land. Bovendien vormen het bijzondere attracties tijdens een recreatieve fietstocht.
- Meer aandacht voor goed onderhoud van fietspaden.

Recreatie-effect-rapportage nodig?

NB: Investeren in recreatieve fietsinfrastructuur loont; de cijfers over economische effecten (zie 2.1, blz. 20/21) tonen dit aan. Investeren verdienen zichzelf snel terug, ze scheppen voorwaarden voor de ontwikkeling en instandhouding van de regionale/lokale economie.

Investeren in recreatieve fietsinfrastructuur loont

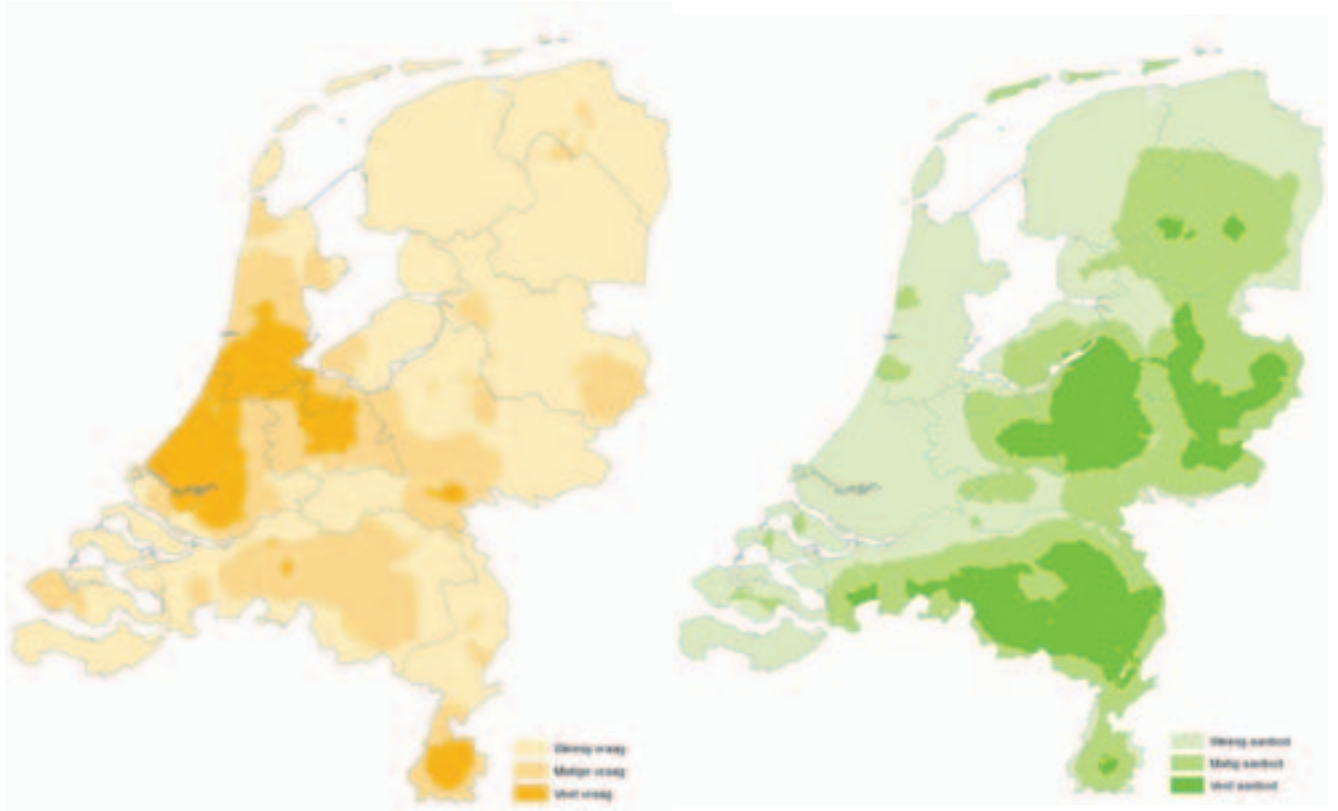
Actoren infrastructuur/toegankelijkheid

Een aantal sleutelorganisaties en hun mogelijke rol:

- Rijksoverheid, met name de Ministeries van V&W en VROM (zie Nota Mobiliteit); zij kunnen de kaders schetsen en de voorwaarden scheppen.
- Provinciale overheid: kaders schetsen en voorwaarden scheppen, ondermeer via provinciale verkeers- en vervoersplannen (PVVP's).
- Gemeenten; de fiets een duidelijke plaats geven in het lokale verkeers- en vervoerbeleid, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Daarbij ook aandacht voor goede stad-land verbindingen ten behoeve van recreatieve fietstochten.
- Terreinbeheerders/natuurbeschermingsorganisaties; zij kunnen het maatschappelijk draagvlak van hun activiteiten versterken door de fysieke toegankelijkheid van natuurgebieden te verbeteren, onder andere door het aanleggen en beheren van voldoende fietspaden en door deze paden mee te schakelen bij het ontwikkelen van ecoducten.
- Waterschappen; bevorderen recreatief medegebruik van schouwpaden.

Verder: de in het Fietsplatform samenwerkende (belangen-)organisaties ANWB, Fietsersbond, NTFU en RAI. Zij zien mede toe op een goed aanbod aan infrastructuur. ANWB en Fietsersbond hebben een (digitaal) *meldpunt voor knelpunten*.

Afbeelding:
vraag en aanbod fietsmogelijkheden
© Kenniscentrum Recreatie 2009



Afbeelding:

Infrastructurele barrières in beeld

© Kenniscentrum Recreatie 2009



Recreatief medegebruik van natuur

Barrières zijn een groot probleem voor zowel natuur als recreatie. Bij voorzieningen zoals ecoducten is gezamenlijke winst te halen. Uit de eerste resultaten van onderzoek naar recreatief medegebruik van ecoducten blijkt dat zowel dieren als recreanten de brug goed gebruiken. Het lijkt erop dat recreatie geen belemmering vormt voor de aanwezigheid van dieren.

Bron: Goois Natuurreservaat, Monitoring Natuurbrug Zanderij Crailo, 2008

Opmerking: Minister Eurlings heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het gebruik van ecoducten door recreanten als onderzoek (van Alterra, verschijnt in de loop van 2009) uitwijst dat de schade voor de natuur niet groot is.

Bron: Onvolledig onderzoek naar toeristisch gebruik ecoducten, artikel Binnenlands Bestuur, maart 2008

3.3. VERDERE PRODUCTONTWIKKELING (VOORWAARDE 3)

*Nederland Fietsland:
Veel aanvullende
producten gerealiseerd
zoals routes,
fietsbewegwijzering,
routeplanners, etc.*

Verdere productontwikkeling in de vorm van routes en bewegwijzering is voorwaarde om de fietser verder op weg te helpen. Het is geen *basisvoorwaarde*, maar wel noodzakelijk om het recreatieve fietsgebruik verder te stimuleren. Kwalitatief goede routes en routebewegwijzering en een overzichtelijk aanbod met een uniforme uitstraling trekt (fiets)toeristen. Routepublicaties vormen daarbij een goed instrument voor regiomarketing. Hieronder een overzicht van wat wordt geboden.

Uitgezette routes (LF-netwerk/knooppuntnetwerken/rondritten)

Uitgezette recreatieve *fietsroutes* helpen recreanten/toeristen bij het vinden van aantrekkelijke paden en wegen, als basis voor een mooie *fietstocht*. Een goede, gedetailleerde omgevingskaart kan fietsers in principe ook prima op weg helpen. De praktijk wijst echter uit dat veel mensen moeite hebben met echt kaart/lezen – zij varen liever op het kompas van anderen. Uitgezette routes bieden gemak en geven de recreant/ toerist een vertrouwd gevoel.

Er zijn drie soorten *fietstochten* te onderscheiden: ommetjes, dagtochten en meerdaagse tochten, elk met zijn eigen onderscheidende kenmerken (zie tabel).

Tabel: **Recreatieve fietstochten en hun kenmerken**


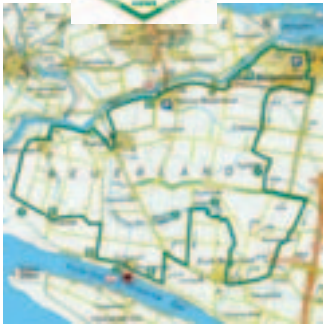

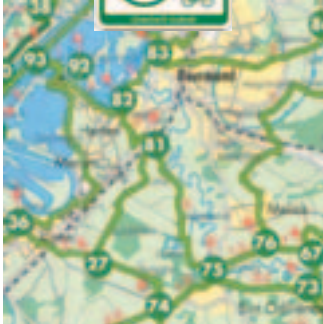


	Ommetjes	Dagtochten	Meerdaagse tochten
Tijdsduur	< 2 uur	2–8 uur	meerdere dagen; per dag 2–8 uur
Afstand	5–20 km (gemiddeld ± 10 km per tocht)	20–80 km	gem. ± 80 km per dag
Wie	- Bewoners gebied (recreanten) - Toeristen: vakantie- gangers (korte/ lange vakantie)	- Bewoners gebied (recreanten) - Toeristen: dagjes- mensen - Toeristen: vakan- tiegangers (korte/ lange vakantie)	- Toeristen: vakan- tiegangers (korte/ lange vakantie)
Waar	Dicht bij huis of vakantieadres ('even erop uit', meestal niet uitvoerig gepland).	In eigen woonom- geving, maar zeker ook verder van huis (‘fietsrektoerisme’ – vooral in aantrekke- lijke fietsregio’s). Ook vanaf vakantieadres.	Het hele land door, vooral in of via aantrekkelijke fietsregio’s
Wanneer	Vooral op zondag- middagen. Vakantie- gangers: willekeurig gedurende verblijf.	Vooral op mooie zondagen. Va- kantie-gangers: willekeurig gedu- rende verblijf.	Zomervakantie en weekenden (korte vakantie)

Voor het maken van een *fietstocht* zijn drie soorten *routes/routenetwerken* beschikbaar:

- Netwerk Landelijke Fietsroutes (LF-routes; landelijke hoofdroutrestructuur)
- Regionale (knooppunt-)netwerken
- Rondritten

De tabel op de volgende bladzijde geeft een overzicht en toelichting.

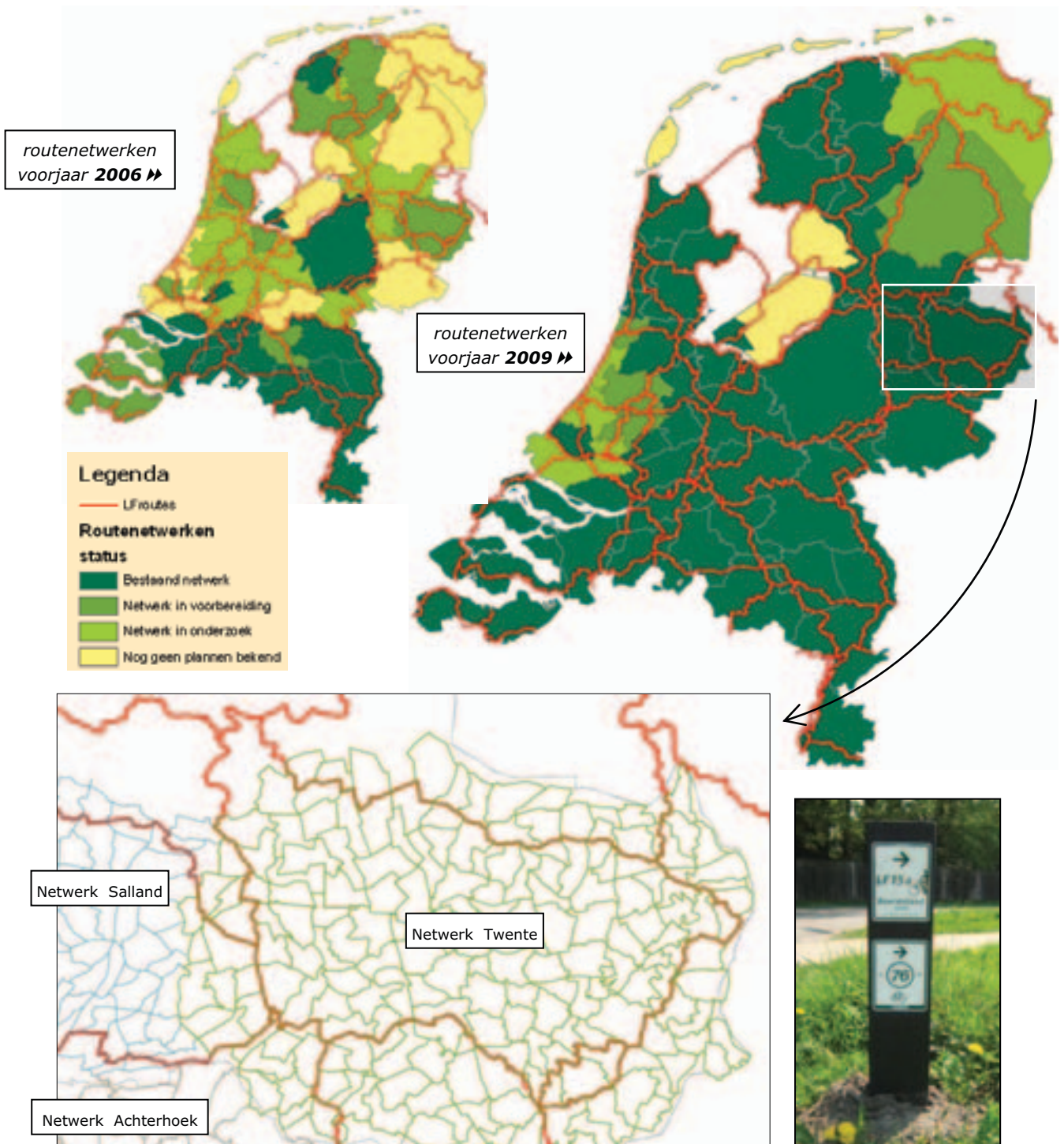
Tabel: **Overzicht soorten fietsroutes**

	Rondritten	Regionale (knooppunt-) netwerken	Netwerk Landelijke Fietsroutes (LF-routes)
Kenmerken	<ul style="list-style-type: none"> – Rondgaande, hoofdzakelijk lokale/regionale routes; – Allerlei soorten en maten, vaak thematisch; – Oudste vorm van recreatieve fietsroutes. 	<ul style="list-style-type: none"> – Fijnmazig regionaal netwerk; – Maakt oneindig veel rondes in regio mogelijk; – Relatief nieuw; aanbod breidt zich snel uit. 	<ul style="list-style-type: none"> – Landelijk netwerk van doorgaande routes; – Maakt lange tochten/ grote rondes eenvoudig mogelijk; – Hoofdroutestructuur voor recreatieve fietser; hoge kwaliteit.
Actueel aanbod (2009)	<ul style="list-style-type: none"> – Vele honderden, landelijk gespreid; – Hiervan ± 350 (± 12.000 km) in één richting bewegwijzerd – dit aanbod neemt snel af ten gunste van regionale knooppunt-netwerken; – Hiernaast 10 bewegwijzerde lange fietsrondritten (± 3.000 km); – Naast bewegwijzerde duizenden niet-bewegwijzerde rondritten (beschreven routes). 	<ul style="list-style-type: none"> – Inmiddels te vinden in ruim 40 regio's, andere regio's worden verwacht in 2009/2010; – In totaal ± 30.000 km; – In twee richtingen bewegwijzerd; – Uitvoering redelijk uniform (voldoende herkenbaar). 	<ul style="list-style-type: none"> – 4.500 km, landelijk gespreid; – Bewegwijzerd in twee richtingen.
	 	 	 
Gebruik	<ul style="list-style-type: none"> – Voor dagtochten (m.u.v. langere fietsrondten: meerdaagse tochten); – Altijd hele route volgen om terug te komen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Voor dagtochten en lokale ommetjes; – Flexibel bruikbaar: tocht naar eigen inzicht zelf samen te stellen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Vooral voor meerdaagse tochten; – Flexibel bruikbaar: tocht naar eigen inzicht zelf samen te stellen.
Verantwoordelijke organisaties	<ul style="list-style-type: none"> – Provincie, regio of gemeente neemt (nam?) initiatief, soms ook particulier initiatief. 	<ul style="list-style-type: none"> – Provincie, regio (/regionale VVV) of gemeente neemt initiatief; Fietsplatform adviseert in veel gevallen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Landelijk Fietsplatform coördineert ontwikkeling, beheer en promotie (met steun van Rijk en provincies).

NB: Het Fietsplatform heeft een informatieblad samengesteld met uitgebreide informatie over de regionale routenetwerken in relatie tot het landelijk netwerk en de rondritten. Zie ook www.fietsplatform.nl.

Het aanbod aan regionale knooppuntnetwerken is de laatste jaren sterk gegroeid. Deze netwerken nemen de rol over van de rondritten – beide kennen een zelfde doelgroep: de dagtochten- en ommetjesfietsers. Specifieke themaroutes verdwijnen daarmee in bewegwijzerde vorm, de praktijk wijst echter uit dat deze in beschreven vorm in publicaties vaak weer terugkeren (zie blz. 31).

Het LF-netwerk en de regionale knooppuntnetwerken zijn/worden wat betreft tractering volledig gesynchroniseerd. De netwerken versterken elkaar daarmee; voor de lange-afstand fietser bijvoorbeeld wordt het mogelijk om van de hoofdroute af te wijken. Doordat het netwerk Landelijke Fietsroutes een eigen grote doelgroep kent, de lange-afstand fietsers (/fietsvakantiegangers), blijft dit netwerk eigen bewegwijzering houden. De twee soorten routeborden worden voor de overzichtelijkheid zo veel mogelijk bij elkaar op één drager bevestigd.



Algemene fietsbewegwijzering

Naast duizenden kilometers bewegwijzerde toeristische fietsroutes kent ons land een uitgebreid aanbod aan algemene fietsbewegwijzering. Dit betreft doelbewegwijzering in de vorm van handwijzers en paddestoelen. In principe is deze bewegwijzering in rood uitgevoerd in plaats van in groen. Uitzondering op deze regel zijn de alternatieve routes naar bestemmingen: op een aantal plaatsen worden deze routes op handwijzers aangeduid door middel van een groen opschrift. Aan handwijzers worden, op kruispunten van LF-routes, ook armen bevestigd met informatie over de LF-routes. Uitvoerder van de algemene fietsbewegwijzering is nagenoeg altijd de ANWB; deze organisatie staat garant voor uniformiteit.



Publicaties: fietskaarten, routegidsen

De fietser kan beschikken over een breed scala aan kaarten, boeken en gidsen. Kaarten om zelf routes op uit te stippelen, maar ook kaarten met routeopdruk. Routeboeken en -gidsen zijn er in allerlei soorten en maten. Met name bij VVV's is een enorm groot en bont aanbod aan lokale en regionale routepublicaties te vinden. Vaak behandelen deze een specifiek thema. De ANWB biedt al jaren een succesvolle reeks regiogidsen met een (thematische) beschrijving van rondritten – de laatste jaren in toenemende mate gebaseerd op de regionale knooppuntnetwerken. Falk heeft in het voorjaar van 2009 een nieuwe serie landsdekkende fietskaarten uitgebracht (schaal 1:50.000) met daarop alle knooppuntnetwerken en LF-routes. Het Fietsplatform geeft een aantal thematische gidsen uit op basis van het netwerk van LF-routes.

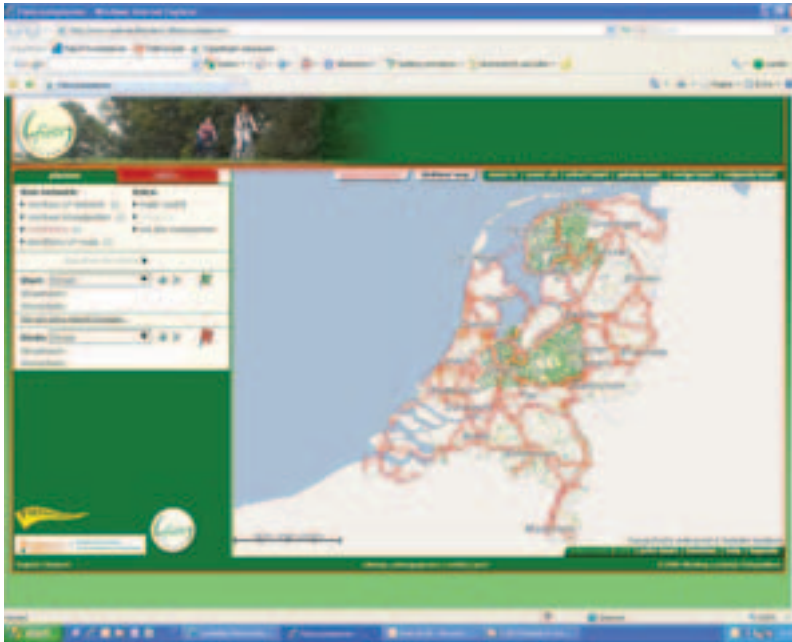
Routeplanners

In het huidige 'digitale tijdperk' is internet niet meer weg te denken (zie ook blz. 18). Informatietechnologie doet ook binnen de recreatie volop zijn intrede, ook binnen het recreatieve fietsen. Dit soort toepassingsmogelijkheden neemt naar verwachting de komende jaren verder toe. Een overzicht van het bestaande aanbod.

Fietsrouteplanners op internet

Op internet worden verschillende fietsrouteplanners aangeboden. Deze planners maken het mogelijk om thuis een route op maat samen te stellen. Dit kan – net als bij autorouteplanners – de kortste of snelste route zijn tussen twee punten. De Fietsersbond heeft hiervoor een mooie planner ontwikkeld, zie www.fietsersbond.nl. Maar ook voor recreatieve routes worden routeplanners aangeboden, met name op





basis van de knooppuntnetwerken (o.a. RouteYou, Fietseropuit.nl, Falk). Een landelijk dekkende recreatieve fietsrouteplanner wordt sinds het voorjaar van 2009 aangeboden door de drie samenwerkende organisaties Fietzersbond, Fietsplatform en Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen (NBTC), te vinden onder andere via www.nederlandfietsland.nl. Deze planner is gebaseerd op het landelijk netwerk van LF-routes en de knooppuntnetwerken en wordt gecompleteerd met de routes uit de 'deur-tot-deur-planner' van de Fietzersbond. Met deze planner kan de fietser vanaf elk adres grenzeloos door heel Nederland toeren, van een korte fietsronddrit tot een

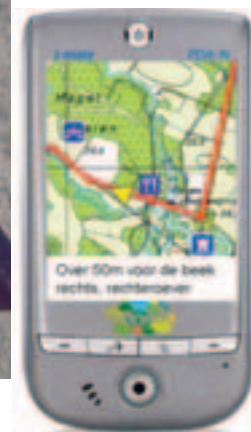
meerdaagse fietstocht. De routeplanner geeft daarbij ook informatie over 'points of interest' (POI's) en overnachtingsadressen.

Fietsroutezoekers

De term fietsrouteplanner wordt ook nog wel eens gebruikt voor websites die fietsers overzicht bieden in het enorme aanbod aan bestaande fietsroutes en daarbij helpen een geschikte route te vinden. De term 'fietsroutezoeker' is hierbij beter op zijn plaats. Een goed voorbeeld hiervan is de populaire website www.fietsen.123.nl. Ook de ANWB heeft op hun site een 'fietsportal' waarbinnen gezocht kan worden naar routes en (in de ANWB-winkel verkrijgbare) uitgaven. Het Fietsplatform biedt een onafhankelijk overzicht op de website www.nederlandfietsland.nl, een digitale versie van de Fietsideeënkaart.

GPS-navigatie

GPS-navigatietechniek, die onder meer te vinden is in autonavigatiesystemen als Garmin en TomTom, wordt ook steeds meer toegepast voor recreatieve fietstochten. Via een op het fietsstuur bevestigde GPS-ontvanger kan de fietser een vooraf samengestelde route op het scherm volgen. Dit samenstellen kan men met een beetje oefening en met behulp van goede kaarten zelf doen, maar het is ook mogelijk om kant-en-klare GPS-routes als 'track' te downloaden via internet. Onder meer via de diverse zoeksites voor fietsroutes zijn inmiddels honderden GPS-routes te vinden. Ook de routes die via de nieuwe landelijke recreatieve fietsrouteplanner worden samengesteld, zijn geschikt om te downloaden voor GPS-navigatie.





Knelpunten en aandachtspunten verdere productontwikkeling



- Op veel plaatsen blijven de bewegwijzerde rondritten bestaan, ondanks het feit dat regionale routenetwerken (knooppunt-netwerken) hun rol prima kunnen overnemen. Overdaad schaadt!
- Uitvoering van de routebewegwijzering niet overal even duidelijk. Dit levert soms een rommelig, onoverzichtelijk straatbeeld op – de bewegwijzering schiet daarmee zijn doel voorbij.
- Onderhoud van de bewegwijzering laat soms te wensen over. Gebreken worden niet altijd even adequaat verholpen.
- Actualiteit van routepublicaties/route-kaarten.
- Te veel routepublicaties?
- Weinig publicaties met informatie voor de buitenlandse toerist.

*Te veel routes?
Te weinig voor
buitenlandse toerist!
Onderhoud beweg-
wijzering is aan-
dachtspunt.*

Aanbevelingen verdere productontwikkeling

- Realiseren van een landsdekkend en onderling goed aansluitend aanbod van regionale (knooppunt)netwerken (nog enkele witte vlekken!);
- Saneren van het aanbod aan bewegwijzerde rondritten (hooguit enkele van de sterkste themaroutes behouden);
- Synchroniseren van de tracering van LF-routes en knooppuntroutes, combineren van de bewegwijzering op één drager; dit komt de overzichtelijkheid ten goede.
- Verder: investeren in goed onderhoud van routebewegwijzering (dit loont!);
- Van belang daarbij: realiseren van efficiencywinst door het onderhoud van LF-bewegwijzering en knooppuntbewegwijzering zo veel mogelijk te combineren;
- Stimuleren van ontwikkeling routepublicaties in andere talen;
- Parallel aan traditioneel aanbod werken aan productvernieuwing met behulp van nieuwe informatietechnologie.

NB: Het Fietsplatform heeft een advies uitgebracht inzake de ontwikkeling van regionale (knooppunt)netwerken. Deze publicatie is te downloaden via de website www.fietsplatform.nl

Actoren verdere productontwikkeling

Een aantal sleutelorganisaties hierbij en hun mogelijke rol:

- Provinciale overheid: kaders schetsen en voorwaarden scheppen voor ontwikkeling en beheer routeaanbod. Coördineren ontwikkeling regionale netwerken. Coördinatie kwaliteitsbewaking (en waar nodig: –verbetering) van routes.
- Gemeenten/ gemeentelijke samenwerkingsverbanden (o.a. recreatieschappen): Ontwikkelen routeaanbod (o.a. regionale netwerken). Kwaliteitsbewaking (en waar nodig: –verbetering) van routes. Investeren in goed onderhoud routebewegwijzering (maken van goede afspraken hiervoor).
- Fiets- en andere belangenorganisaties zoals ANWB, Fietsersbond, NTFU en RAI (alle samenwerkend in Fietsplatform), maar ook Bureaus voor Toerisme en VVV's: mede toezien op, en initiatieven ontwikkelen voor een goed aanbod aan routes, bewegwijzering en aanverwante productontwikkeling. Samenwerking daarbij stimuleren.

3.4. AANVULLENDE VOORZIENINGEN/ SERVICE

Aanvullende voorzieningen kunnen worden gezien als 'de slagroom op het toetje'. Deze voorzieningen vormen geen *basisvoorwaarde* om fietstochten te kunnen maken, maar zijn wel noodzakelijk om het recreatieve fietsgebruik verder te *stimuleren*. Samen met goede routes en bewegwijzering kunnen regio's met dit soort voorzieningen het verschil maken en zich onderscheiden als echte fietsregio.

Hieronder een overzicht van wat tot aanvullende voorzieningen en service wordt gerekend en wat wordt geboden.

Horeca

Fietsen betekent 'trappen', maar ook 'happen' – zie het succesvolle culinaire arrangement in Limburg. Of, ruimer vertaald, fietsen is een kwestie van opstappen, maar ook van afstappen. Fietzers onderbreken hun fietstocht graag voor een bezoek aan een horecagelegenheid, bij voorkeur in de vorm van een uitspanning met terras. Eerder in dit rapport is al vastgesteld dat er jaarlijks tijdens fietstochten voor ongeveer € 400 miljoen aan consumpties wordt genuttigd. In principe is sprake van een ruim aanbod aan Horecagelegenheden, zeker in specifieke toeristengebieden ook buiten de kernen.



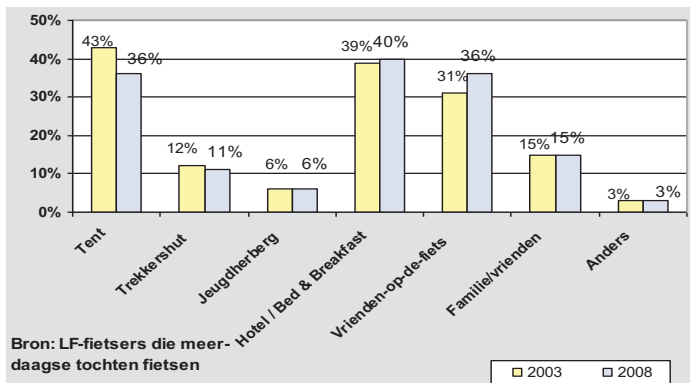
Nederland Fietsland: er zijn veel voorzieningen beschikbaar zoals uitspanningen en veel verschillende soorten overnachtings-

Overnachtingsadressen

Voor fietsvakanties, of dit nu fietstrektochten betreffen of vakanties met een vaste standplaats, zijn goede overnachtingsadressen een must. Voor recreatiebedrijven is fietsrecreatie belangrijke 'business'. Overnachtingsadressen zijn er in Nederland in overvloed en in allerlei soorten en maten – er is voor elk wat wils. Naast de vele 'gewone' campings, hotels en pensions/B&B's zijn er ook overnachtingsadressen die de recreatieve fietser op een onderscheidende manier accommodatie verschaffen, onder andere:

- Trekkershutten (ca. 700 op 220 locaties, meestal campings)
Dit zijn houten huisjes met eenvoudige faciliteiten. De uitvoering is gestandaardiseerd en geschikt voor max. vier personen (twee stapelbedden). Eenvoudige kookvoorziening, tafel en stoelen.
- B&B-adressen Vrienden op de fiets (ca. 3.500 adressen)
Geen commerciële B&B-adressen maar logies- en ontbijtadressen bij particulieren. Elk adres is uniek. Adressen zijn aangesloten bij gelijknamige stichting.
- Natuurkampeerterreinen (140 terreinen)
Kleinschalige kampeerterreinen in het groen. Terreinen voldoen aan specifieke richtlijnen, o.a. met betrekking tot rust en ruimte. Mensen op (fiets)trektocht kunnen in principe rekenen op een plek.

Met name de adressen van Vrienden op de Fiets winnen steeds meer aan populariteit onder fietsers die een fietstrektocht maken, zie onderstaand figuur uit het LF-onderzoek 2009 (Grontmij | Route IV).



Ruime keuze aan overnachtingsmogelijkheden

Arrangementen

Door verschillende organisaties (touroperators, hotelketens) worden tal van arrangementen aangeboden, voorgeprogrammeerde combinaties van fietstochten en verblijf/vermaak. Zorgeloos fietsen en genieten is hierbij het credo. Zo is bij fietstrektochten bagagevervoer meestal inbegrepen.



Startpunten

Bij fietstochten verder van huis of vakantieadres zijn goede startpunten van belang. De fietsroute moet ter plaatse makkelijk opgepakt kunnen worden, of de aanrijroute nu met de trein of met de auto heeft plaatsgevonden.

NS-stations

Veel uitgezette routes en routenetwerken leiden langs NS-stations. Fietstochten kunnen hier dus makkelijk worden gestart, hetzij met de eigen fiets (zie fietsvervoer), hetzij met een gehuurde fiets. Een fiets huren kan bij ongeveer 90 NS-stations (zie fietsverhuur). Startpunten bij een station biedt in combinatie met fietsvervoer per trein als extra voordeel dat de fietstocht op een andere plek kan eindigen. LF-routes bijvoorbeeld kunnen zo eenvoudig in verschillende etappes worden afgelegd.

'Park & bike'

Veel mensen hebben een fietsdrager die ze achter of op de auto kunnen bevestigen. Dit maakt het mogelijk om bijna overal een fietstocht te starten, als er maar een parkeerplaats is. Op veel plaatsen zijn of worden speciale parkeerplaatsen ingericht, enerzijds als service naar de recreant, anderzijds om de recreant juist te leiden naar startplekken die hiervoor het meest geschikt zijn (zoneringsmaatregel). Voor deze



voorzieningen worden verschillende namen gebruikt: routepunten, recreatie- (of natuur-)transferia of TOP's (toeristische overstap punten). Het principe is globaal overal hetzelfde: men kan de auto goed en veilig parkeren, de fiets goed afladen en een fietsroute (maar ook wandelroute) eenvoudig oppakken. Vaak worden ze gecombineerd met horecagelegenheden, het mes snijdt dan aan twee kanten – het is verleidelijk om na afloop van de tocht nog even een drankje te nuttigen. Vaak ook is er ter plaatse allerlei informatie over de routes te vinden (infopanelen).



Toeristisch overstappunt (TOP) in Twente (Vasse)



Rustpunten/picknickbankjes

Men wil tijdens een fietstocht ook af en toe af kunnen stappen, om even uit te blazen, wat te eten of te drinken.

Horecagelegenheden zijn hiervoor geschikt. Op tal van plekken, zeker bij mooie uitzichtpunten, zijn ook vrijstaande rustpunten ingericht, meestal in de vorm van een bankje en een prullenbak.

Fietsverhuur

Bij veel recreatiebedrijven is het mogelijk een fiets te huren. Ook in populaire recreatiegebieden wordt deze mogelijkheid vaak geboden (bijv. Waddeneilanden, Hoge Veluwe), VVV's weten hiervoor de weg. Elders is vooral de fietsverhuur bij de NS-stations en de OV-fiets handig. Met name de OV-fiets biedt gemak: na aanschaf van een OV-fietspas kan men snel, eenvoudig en – zeker als men er vaker gebruik van maakt – goedkoop een goede fiets huren. Een OV-fiets kan inmiddels op bijna 200 locaties worden gehuurd.

Fietsvervoer

Veel mensen nemen de fiets mee op de fietsendrager achterop de auto. Sommige automerken hebben sinds kort zelfs al een in de bumper geïntegreerde, uitschuifbare fietsendrager. Buiten de spitsuren (vanaf 9.00 t/m 16.30 uur en na 18.00 uur) kan de fiets ook worden meegenomen in de treinen van de NS. Vouwfietsen kunnen altijd worden meegenomen (gratis). Ook andere railvervoerders (bijv. Conexxion) bieden vergelijkbare service. De mogelijkheden om gewone fietsen mee te nemen met bus, tram en metro zijn beperkt.

Fietsmakers (eerste hulp bij fietspech)

Vooral tijdens fietsvakanties is het van belang dat eventuele problemen met de fiets snel hersteld kunnen worden. Dit zal geen probleem zijn: in nagenoeg elke plaats is wel één of meer fietsmakers te vinden. Bij grotere fietshuurlocaties kan vaak ook buiten de werkdagen pechhulp worden geboden.

Sinds een aantal jaar wordt ook een mobiele pechservice geboden door FietsNED. FietsNED is een franchiseorganisatie die inmiddels in een groot aantal rayons actief is om fietsers in geval van pech overal snel te kunnen helpen met vakkundig reparatie- en onderhoudswerk. Men moet daarbij wel beschikken over een Pechpas.



Knelpunten/aandachtspunten aanvullende voorzieningen/service

- Horeca: ongelijke spreiding, openingstijden, stallingsmogelijkheden vaak niet optimaal, fietsers zijn niet altijd welkom.
- Overnachtingsadressen: ongelijke spreiding, fietsers/fietsvakantiegangers niet altijd welkom. Label/keurmerk voor fietsvriendelijkheid ontbreekt. Bij de meeste campings, hotels en pensions/B&B's betekent dit: afwachten wat je krijgt.
- Rustpunten: geen overzicht waar bankjes/ picknickvoorzieningen te vinden zijn (wordt niet of slechts beperkt bijgehouden), beheer onduidelijk, onderhoudstaat laat soms te wensen over.
- Ruimte in treinen voor het vervoer van fietsen is beperkt. Ook de service en informatie is beperkt, de mogelijkheid wordt feitelijk ontmoedigd.

Aanbevelingen aanvullende voorzieningen/service

- In navolging van andere landen een kwaliteitskeurmerk introduceren voor Horeca- en recreatiebedrijven (uitspanningen, overnachtingsadressen), waarmee enerzijds de fietser makkelijker kan zoeken/selecteren en anderzijds ondernemers worden gestimuleerd optimale service te bieden aan fietsers.
- Realiseren van een landelijke (GIS-)database voor rustpunten (bankjes/ picknickvoorzieningen), inclusief geo-code. Een dergelijk overzicht maakt het beheer een stuk eenvoudiger en ze kunnen dan ook in kaartproducties of routeplanners opgenomen worden.
- Meer ruimte creëren in treinen voor vervoer van de fiets, bijvoorbeeld in de vorm van flexplekken (dit gebeurt al meer).

Kwaliteitskeurmerk (fietsvriendelijkheid) introduceren voor uitspanningen en overnachtingsaccommodaties?

Actoren aanvullende voorzieningen/service

Een aantal sleutelorganisaties en hun mogelijke rol:

- Koninklijk Horeca Nederland en Recron: naast belangen behartigen van hun leden ook goed de belangen meenemen van de fietser. Wellicht keurmerk opzetten i.s.m. Fietsplatform (en evt. andere partners)?
- Provincies, recreatieschappen, gemeenten gegevens over locaties bankjes/ picknickvoorzieningen verzamelen; Fietsplatform en aangesloten recreatie-/fietsorganisaties: waar geen plaatsingsgegevens bekend zijn: inventariseren van deze gegevens en deze met behulp van vrijwilligers in kaart brengen. Fietsplatform: coördinatie en verwerking/beheer in GIS.
- NS: meer oog voor de fietser, meer ruimte en service bieden voor fietsvervoer.

3.5. MARKETING/VOORLICHTING

Een aantrekkelijke, goed toegankelijke omgeving voor fietstochten vormt de basis voor 'Nederland Fietsland'. Verdere productontwikkeling, aanvullende voorzieningen en service completeren dit. Onbekend maakt echter onbemind. Goede marketing en voorlichting moet de mensen daadwerkelijk aan het fietsen krijgen en houden.

Hieronder een overzicht wat er nu zoal gebeurt.

Om het publiek te informeren over de mogelijkheden en stimuleren om op de fiets te stappen zijn er talloze **informatieproducten** in omloop en worden er tal van voorlichtingsactiviteiten ontwikkeld, zowel op landelijk niveau als op regionaal en lokaal niveau: folders, brochures, beursdeelnames, advertenties, etc.

Er gebeurt veel op het gebied van marketing/ voorlichting, veel partijen dragen van uit verschillende invalshoeken bij aan de promotie van Nederland Fietsland.



Om overzicht te bieden brengt het Fietsplatform ieder jaar de **Fietsideeënkaart** uit, een objectief informatieproduct waarmee de recreatieve fietser op weg wordt geholpen. Het concept van deze kaart heeft inmiddels navolging gekregen in de vorm van talrijke andere overzichtskaarten (o.a. van ANWB, Falk, Buijten & Schipperheijn).

De belangrijkste informatiebron is de laatste jaren internet geworden. Ook hiervoor geldt dat er veel **websites** zijn waar de fietser terecht kan. Een greep:

- www.nederlandfietsland.nl (/ www.fietsplatform.nl)
- www.anwb.nl
- www.fietsersbond.nl
- www.ntfu.nl
- www.lekkerweg.nl (/ www.holland.com)
- www.vvv.nl
- www.fietsen.123.nl
- etc.)

De informatie in deze websites is over het algemeen alleen in het Nederlands beschikbaar.

Naast internet blijven de VVV's een belangrijke rol vervullen bij het geven van informatie over de regionale fietsmogelijkheden .

Uitlopende **campagnes en evenementen** worden georganiseerd om publiek op de fiets te krijgen, zowel landelijk (Meimaand Fietsmaand, Fiets & Geniet, 30 minuten bewegen etc.) als regionaal/lokaal (talrijke fietsmeerdaagsen, puzzelritten etc.).



Bij al deze marketing- en voorlichtingsactiviteiten wordt veelal gezocht naar samenwerking (**joint promotion**) met commerciële of semi-commerciële partijen, enerzijds om het draagvlak van een actie te vergroten, anderzijds ter co-financiering van de activiteiten. Dit betreft een bont scala aan partners: van zorgverzekeraars tot levensmiddelenproducenten en van fietsproducenten tot en met banken.



Knelpunten/aandachtspunten marketing/voorlichting

- Overdaad aan informatie voor de Nederlandse fietser.
- Weinig informatie voor de buitenlandse fietstoerist (zeker Duitstalige markt lijkt kansrijk, zie blz. 46/47).
- Veel losse initiatieven en activiteiten; samenhang vrij beperkt: vooral "ieder voor zich", weinig "allen voor één".

Gewenst: meer samenwerking/krachtenbundeling op het gebied van marketing/voorlichting

Aanbevelingen marketing/voorlichting

- Meer samenwerking/krachtenbundeling; strategie hiervoor uitstippelen.
- Website www.nederlandfietsland.nl en Fietsideeënkaart als neutrale basis hiervoor gebruiken; deze optimaal benutten.
- Meer doen voor de buitenlandse markt, m.n. Duitsland

Actoren marketing/voorlichting

- Voor het [Fietsplatform](#) ligt hierbij, als landelijk coördinatiepunt voor het recreatieve fietsen, een sleutelrol. Samen met de hierin samenwerkende organisaties ([ANWB](#), [Fietsersbond](#), [NTFU](#), [RAI](#), maar ook [NBTC](#) en [VVV Nederland](#)) moet een stevige samenwerkingsbasis kunnen worden gevormd.
- Specifieke belanghebbende partijen vanuit de optiek van de bestedingen zijn vertegenwoordigers van Horeca en recreatieondernemers ([Kon. Horeca Nederland en Recron](#)) en vertegenwoordigers van de [rijwielbranche](#).
- Samenwerkingspartners vanuit de hoek van de volksgezondheid/zorg zijn zorgverzekeraars en bedrijven/instellingen die gezonde voeding (o.a. [voorlichtingsbureau brood](#)) en een gezonder leefstijl promoten (o.a. [NISB](#)).
- Voor de regionale/ lokale marketing/ voorlichting zijn de [provinciale/regionale bureaus voor toerisme](#) en de [VVV's](#) de belangrijkste actoren. Nagegaan moet worden hoe, met behoud van voldoende ruimte om zich te kunnen profileren/onderscheiden, een gemeenschappelijke landelijke noemer kan worden ontwikkeld.

4. Wat gebeurt er over de grens?

4.1. ONTWIKKELING IN ANDERE LANDEN

Nederland heeft nog altijd de naam het ideale fietsland te zijn, inmiddels zijn de afgelopen veel andere landen ook heel actief geworden met het stimuleren van het fietsgebruik in het algemeen en fietsvakanties/fietstoerisme in het bijzonder. Als we binnen Europa blijven dan zien we dat de meeste landen net als in Nederland een landelijke fietsroutestructuur hebben. Voor veel landen vormt fietstoerisme een groter aandachtgebied dan fietsen als dagelijks vervoermiddel. Of het wordt in die volgorde als opstart gezien.

Veel (met name Europese) landen zijn de laatste jaren actief geworden in het stimuleren van het fietstoerisme

Om Europese kennisuitwisseling te bevorderen zijn het Fietsplatform en de Fietsersbond vertegenwoordigd in de [European Cyclists' Federation](#).

Een kort overzicht van een aantal opvallende landen.

Duitsland neemt een bijzondere plaats in; hier gebeurt veel. Dit land wordt in de volgende paragraaf afzonderlijk uitgelicht.

Met **België** en dan met name met Vlaanderen wordt nauw samengewerkt wat betreft de landelijke fietsroutestructuur. Net als in Nederland kent Vlaanderen een netwerk van LF-routes, dit sluit naadloos aan op het Nederlandse netwerk. [Toerisme Vlaanderen](#) coördineert de productontwikkeling en marketing/voorlichting. Men werkt daarbij nauw samen met de organisatie [Grote Routepad](#). Vlaanderen kent ook een classificatie van fietsvriendelijke horeca-bedrijven (bed & bike label). Vlaanderen, en dan met name de provincie Vlaams Limburg, is de bakermat van het knooppuntnetwerk.

In [Wallonië](#) is een aantal *Chemins de rail* (lange afstandroutes) uitgezet. Dit zijn buitendienstgestelde spoor- en tramlijnen die zijn omgevormd tot paden voor fietsers, wandelaars en ruiters.



Denemarken heeft ook een naam als fietsland. Er is een vergelijkbaar landelijk netwerk van bewegwijzerde routes die alle delen van het land met elkaar verbinden. De Deense Fietsersbond [DCF](#) is de grote trekker. Het [Deens verkeersbureau](#) is daarnaast bijzonder actief in het promoten van Denemarken als fietsland ook in het buitenland. Voorbeeld: brochures over fietsen in Denemarken zijn ook in het Nederlands en Duits verkrijgbaar.

In **Engeland** is [Sustrans](#) de coördinerende organisatie wat betreft de ontwikkeling van een landelijk netwerk.

Sinds ongeveer 10 jaar tijd is hier veel in geïnvesteerd, met als resultaat een uitgebreid netwerk op basis van indrukwekkende routes. Vaak is infrastructuur speciaal gerealiseerd, vooral op basis van oude spoortracés.

Zwitserland is het voorbeeld van hoe in een relatief korte tijd vanuit een totaal-concept de productontwikkeling en marketing/promotie van het fietstoerisme kan worden opgetuigd. Er is letterlijk naar het voorbeeld van Nederland een landelijk netwerk ontwikkeld en bewegwijzerd dat nu met regionale netwerken wordt verdicht.

De samenwerking met horeca/recreatieondernemers, het openbaar vervoer en de fietsbranche is indrukwekkend. Ondanks het feit dat Zwitserland helemaal geen naam heeft als land waar men goed kan fietsen heeft men in enkele jaren tijd een groot aantal fietsers/fietstoeristen in het zadel weten te krijgen – zeker ook uit Duitsland. Info: [Schweiz Mobil](#) (voorheen Veloland Schweiz) en het [Zwitsers verkeersbureau](#).



4.2. UITGELICHT: BUURLAND DUITSLAND

In Duitsland zijn veel deelstaten bijzonder actief in het ontwikkelen van het fietstoerisme. Er zijn en worden veel routes ontwikkeld, hoofdzakelijk langs de vele rivieren – deze genieten in eigen land een enorme populariteit. Op nationaal niveau is de Duitse Fietsersbond [ADFC](#) de grote trekker en initiator. In de promotie van Duitsland werkt deze organisatie nauw samen met het [Duits verkeersbureau](#). Net als Denemarken richt ook Duitsland zich met Nederlandstalige brochures op 'onze fietsers'.

De ADFC produceert regelmatig nieuwe onderzoeksgegevens. Recent onderzoek (maart 2009) biedt voor Nederland interessante informatie. Een aantal opvallende punten, overgenomen uit een recent persbericht van het ADFC (bewerkt door Bert Sitters, 'Fietswegen', 18 maart 2009):

- 40 % procent van alle buitenlandse fietsvakantiegangers op de toeristische fietsroutes in Duitsland kwam in 2008 uit Nederland. Dit bleek uit de fietsreizenanalyse (Radreiseanalyse) 2009 van de ADFC.

- Nederland steekt hiermee ver uit boven andere buurlanden van Duitsland, zoals België dat 10% van de buitenlandse fietsvakantiegangers in Duitsland levert.

- Andersom is Nederland de populairste buitenlandse fietsbestemming onder onze oosterburen met 5,31%. Dat lijkt niet zoveel, maar tijdens de enquête werden door de ondervraagden maar liefst 95 verschillende buitenlandse fietsregio's genoemd.

- In 2007 stond Nederland nog op de derde plaats, dus zit ons land in de lift. Wel voelt Nederland de hete adem van Denemarken, want de Denen schoten omhoog van plaats 9 naar de tweede plaats met 5,03%.
- Opmerkelijk is dat geen enkele Nederlandse fietsroute voorkomt op de top-10 van de populairste fietsroutes onder de Duitse vakantie fietsers in het buitenland. De oorzaak kan liggen in het feit dat de Nederlandse routes, zoals de *Boerelandroute*, de *Oeverlandroute* en de *Rietlandroute* in Duitsland niet zo nadrukkelijk vermarkt worden als de Franse *Loireroute*, de Deense *Noordzeeroute* en de Oostenrijkse *Donauroote*. Ook georganiseerde fietsreizen naar Mallorca en Italië worden volop bij oosterburen onder de aandacht gebracht. Hier lijken gemiste kansen te liggen voor de Nederlandse toeristenbranche. Op de ITB in Berlijn blonken de Nederlandse fietsroutes uit door afwezigheid. Dit in schril contrast tot de presentaties van tal van fietsroutes in diverse landen op deze grootste vakbeurs voor het toerisme.
- Themaroutes doen het goed in Duitsland. De populairste fietsroute is de *Elbe Radweg*, met 145.000 gebruikers in 2008. Gemiddeld zijn de fietstoeristen 9 dagen onderweg langs de Elbe en geven zij per dag 64 Euro per persoon uit.
- De Duitse deelstaat Sleeswijk-Holstein meldt een daguitgave onder vakantie fietsers van 79 Euro. Dat is 17 Euro méér dan het gemiddelde van de overige vakantiegangers in deze deelstaat.
- Ondertussen komt 10% van het binnenkomende geld in de toeristische sector bij onze oosterburen van fietsende vakantiegangers.
- Duitsland telt op dit moment 5.600.000 fietsende vakantiegangers en zo'n 35.000.000 Duitsers geven aan daguitstapjes op de fiets te maken (zonder overnachting). De marktpotentie onder onze oosterburen biedt echter nog veel meer mogelijkheden, want maar liefst 47% van alle Duitsers geeft aan dat zij zich kunnen voorstellen dat zij in de toekomst een fietsvakantie gaan maken.



4.3. KANSEN (EN BEDREIGINGEN) VOOR NEDERLAND

Duidelijk is dat op het gebied van fietsvakanties de concurrentie vanuit het buitenland toeneemt.

Omgekeerd neemt in verschillende landen ook bij de eigen inwoners de belangstelling voor fietstochten en fietsvakanties toe. Nederland heeft in dat verband

nog altijd een uitstekende naam als fietsland – daar kan van worden geprofiteerd als we meer werk willen maken van het binnenhalen van buitenlandse fietstoeristen. Dit biedt duidelijke kansen, met name wat betreft de Belgische en Duitse markt. De dichtbevolkte Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen (Ruhrgebied) bijvoorbeeld ligt bij ons 'om de hoek'. Een weekend fietsen in Nederland is makkelijk te organiseren!

Nederland biedt op dit moment echter weinig informatie voor de buitenlandse toerist, de focus is vooral gericht op de grote steden en de kust en de klassieke thema's die daar bij horen. Naar het zich laat aanzien loont het echter absoluut de moeite om hiernaast ook te investeren in de promotie van toerisme buiten deze 'hot spots'. Met name de combinatie water en fietsen, in Duitsland de trekker, is in Nederland ruimschoots voor handen en goed te vermarkten.

Er is voor het fietstoerisme in Nederland een wereld te winnen ... of althans een deel daarvan!





De Stichting Landelijk Fietsplatform is het onafhankelijke coördinatiepunt voor het recreatieve fietsen in Nederland. Het fungeert als landelijk kenniscentrum en is verantwoordelijk voor de landelijke fietsroutestructuur (LF-net). Overheid en organisaties zijn in de stichting vertegenwoordigd: ANWB, Fietsersbond, Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU), RAI (afdeling fietsen) en de provincies. Nauw samengewerkt wordt verder met ondermeer het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC), VVV Nederland, RECRON en Koninklijk Horeca Nederland.

Deelnemers:



Samenwerkingspartners (o.a.):



NEDERLANDS BUREAU
VOOR TOERISME & CONGRESSEN



Stichting Landelijk Fietsplatform
Postbus 846, 3800 AV Amersfoort
Bezoekadres: Berkenweg 30, Amersfoort
Telefoon 033 - 465 36 56
Fax 033 - 465 43 77
e-mail slf@fietsplatform.nl
internet www.fietsplatform.nl