

Inzicht in Nederland Fietsland 2004



- feiten en cijfers recreatief fietsen
- checklist voor goed fietsbeleid

'Nederland Fietsland' onder druk

Jaarlijks trekken miljoenen Nederlanders er met de fiets op uit voor een ommetje, een dagtocht of een fietsvakantie. Geen wonder, want fietsen is ontspannend en gezond. Goede fietsvoorzieningen zijn dus heel belangrijk, ook vanuit beleidsoogpunt. Naast het maatschappelijk belang – het zijn basisrecreatievoorzieningen – verbeteren ze de leefbaarheid van een gebied, verhogen ze de toeristische aantrekkingskracht, stimuleren ze de volksgezondheid en verminderen ze de automobilititeit. Daarbij brengt de recreatieve fietser ook flink wat geld in het laatje.

Ondanks al deze voordelen staat 'Nederland Fietsland' onder druk. De mogelijkheden voor recreatief fietsen gaan achteruit. Door de toenemende verstedelijking en het groeiend aantal barrières als snel-, spoor- en vaarwegen wordt Nederland steeds meer een land van 'fietseilanden'.

Dit vermindert ook de aantrekkingskracht van Nederland voor buitenlandse fietstoeristen, terwijl de concurrentie groeit. Landen als Duitsland, België, Zwitserland en Tsjechoë hebben in korte tijd veel geïnvesteerd in productontwikkeling en promotie voor fietstoerisme. Met succes!

Hoog tijd voor een aanscherping van het recreatieve fietsbeleid!

Nu nog hebben we in ons land ongeveer 11 miljoen recreatieve fietsers. Het is van belang dat zij de fiets kunnen blijven pakken. Dit is echter niet vanzelfsprekend!

Deze brochure licht het belang van goede voorzieningen, productontwikkeling en promotie toe. Actuele feiten en landelijke cijfers staan op een rij. Ze zijn gepresenteerd rond een stappenplan. Daarmee kunnen beleidsmakers, belangbehartigers, ondernemers en andere betrokkenen - stap voor stap - de vraag van fietsers met het aanbod vergelijken. Zijn vraag en aanbod compatibel? Of kan er kwalitatief of kwantitatief iets beter? En hoe staat het met plannen in andere beleidssectoren, omliggende gemeenten en voor de toekomst? Dit stappenplan is een checklist voor ontwikkeling van nieuw beleid voor recreatief fietsen, maar het is tevens goed voor bijstelling van bestaand beleid.

De onderliggende informatie is verzameld door KIC Stichting Recreatie, in opdracht van de Stichting Landelijk Fietsplatform, het coördinatiepunt voor het recreatieve fietsen in ons land. In 1998 bracht het Fietsplatform de Nota Nederland Fietsland uit, een toekomstvisie op het recreatieve fietsen. Deze brochure geeft in dat kader actuele informatie.

Basisrecreatievoorzieningen; groot maatschappelijk belang

Recreatief fietsen doe je in de eerste plaats gewoon voor je plezier om even bij te tanken in deze haastige samenleving. Om fietstochten te kunnen maken zijn fietsvoorzieningen en een aantrekkelijke omgeving noodzakelijk. Wanneer deze voorzieningen dichtbij huis te vinden zijn zijn, bevorderen ze de leefbaarheid en dus de kwaliteit van de

woonomgeving. Daarbij is het geen exclusieve activiteit; Nederland kent ongeveer 11 miljoen recreatieve fietsers. Voorzieningen voor het recreatieve fietsen gelden daarmee als basis-recreatievoorzieningen, met een groot maatschappelijk belang. Van de overheid mag daarom een actieve voorwaardenscheppende rol worden verwacht.

Beperking recreatie – (auto)mobiliteit

Recreatieve activiteiten zoals fietsen worden graag ondernomen dichtbij huis. Dit is wel afhankelijk van de kwaliteit van het aanbod dichtbij huis.

Wanneer de kwaliteit niet toereikend is werkt dit recreatiemobiliteit in de hand; mensen trekken er op uit met auto en de fiets op het fietsenrek om elders te gaan fietsen. Verhoging van de kwaliteit dichtbij huis dringt het recreatieverkeer met de auto terug.

Bron: Alterra, *Recreatie In Stadslandschappen*, 2000

Fietsen stimuleert volksgezondheid

In de strijd tegen overgewicht, hart- en vaatziekten en suikerziekte blijkt recreatief fietsen te zorgen voor een verbetering van de gezondheid. 5 keer per week een half uurtje fietsen met een snelheid van 10 km per uur is al bijna voldoende beweging. Aan 5 keer per week een half uurtje fietsen met een snelheid van 20 km per uur heb je meer dan genoeg om extra calorieën te verbranden en zo fitter te worden. Verder blijkt uit onderzoek dat vooral de afwisseling van activiteiten met een lage lichamelijke inspanning (zoals zitten, liggen en staan) door activiteiten met een matige inspanning (zoals fietsen en wandelen) goed is voor de gezondheid. Bovendien worden deze activiteiten door het lichaam beter verdragen dan inspannende oefeningen bij intensief sporten. Vooral voor mensen met overgewicht en mensen van middelbare leeftijd is deze vorm van bewegen aan te bevelen.

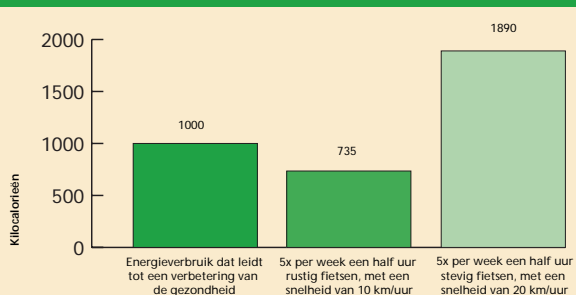
Veel fietsen maakt veilig

De kans dat een fietser gewond raakt bij een verkeersongeval is in gemeenten met een hoog fietsgebruik 35% lager dan in gemeenten met een laag fietsgebruik. Dat blijkt uit een onderzoek van de Fietsersbond.

De belangrijkste reden hiervoor is dat de fiets dan een dominante plaats in het straatbeeld inneemt. Automobilisten zijn daardoor voorzichtiger. Daarnaast zullen de automobilisten in gemeenten waar het fietsen zo populair is ook vaker zelf op de fiets zitten.

Bron: *Fietsersbond*, 2004

Grafiek 1: effecten van recreatief fietsen op energieverbruik en fitheid



Bron: dr. Mathieu de Greef, bewegingswetenschapper RU Groningen, presentatie tijdens de CCOR-studiemiddag *Recreatie = gezond!* op 16 november 2000 te Den Haag.

Bron: www.fietsral.nl over een onderzoek van Dr. K Westerterp van de Universiteit Maastricht (UM)

Stimulans economie

Bij recreatief fietsen gaat het niet alleen om trappen, maar ook om afstappen. Fietstochten worden met name onderbroken voor het nuttigen van een consumptie, een hapje of een drankje.

In totaal wordt er tijdens fietstochten (langer dan 2 uur) € 204 miljoen per jaar uitgegeven, waarvan € 160 miljoen aan consumptiekosten. De horecabestedingen betreffen hoofdzakelijk additionele bestedingen; wanneer men geen fietstocht zou hebben ondernomen, zou men ook geen geld aan horeca hebben uitgegeven.

Aldus kan worden gesteld dat het recreatieve fietsen aanzienlijke inkomsten genereert en van grote betekenis is voor de regionale economie. Investeringen in

Tabel 1: Uitgaven tijdens fietstocht

Uitgaven (per persoon per dag)	Tijdens fietstocht 2002-2003		Tijdens meerdaagse Fietstocht (via LF-route)	
	€	Totaal mln. €	€	Totaal mln. €
Entree- en deelnamekosten	0,34	16	0,56	2
Consumptiekosten	3,35	160	14,42	40
Overnachting			11,00	31
Winkels onderweg			3,59	10
Overige kosten (incl. reis)	0,59	28	1,43	4
Totaal	4,27	204	31,00	87

Bron: CBS StatLine (*Onderzoek Dagrecreatie 2003*), Bureau Vandertuuk 2004.

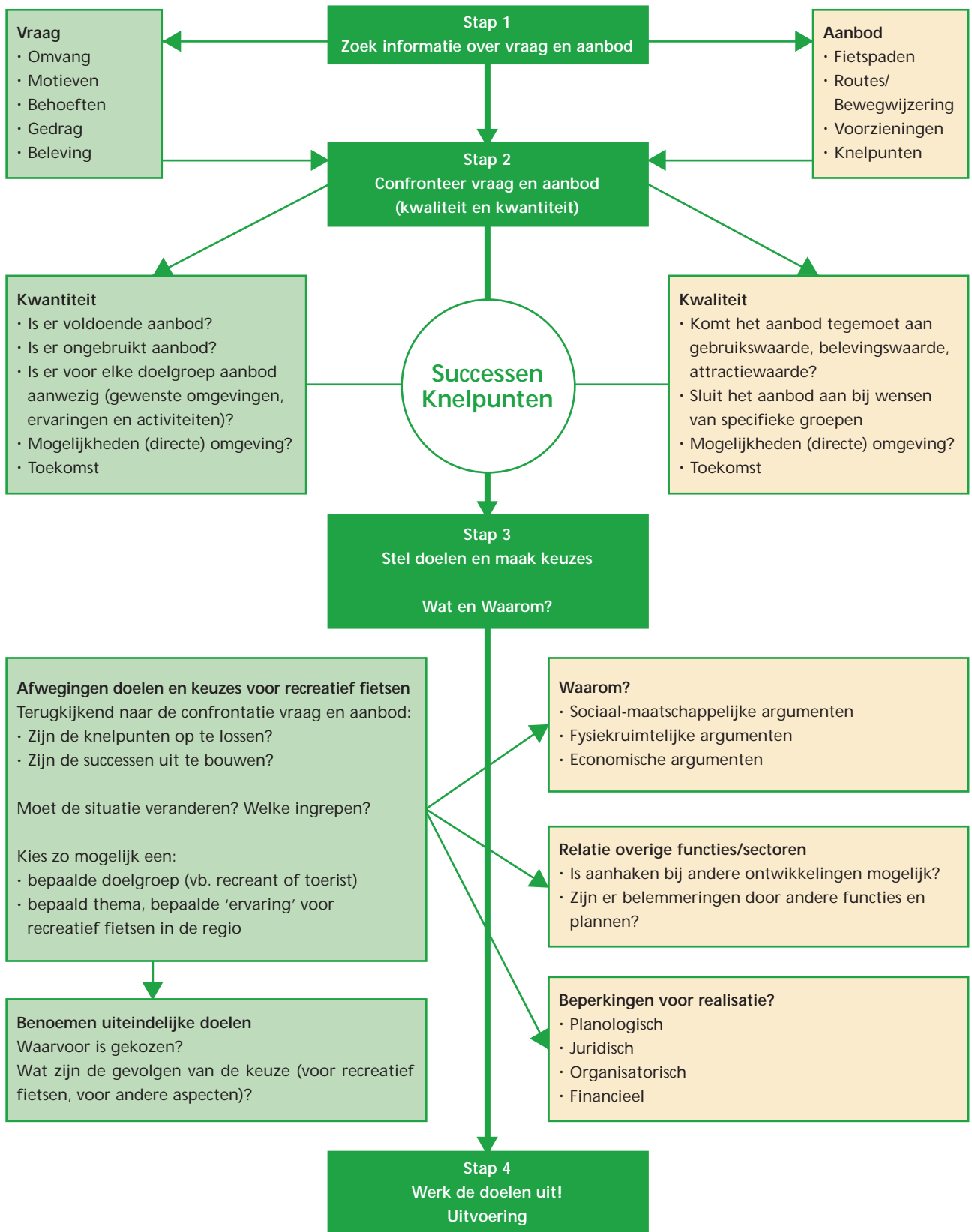
fietsrecreatie kunnen zich indirect snel terugverdienen.

Tijdens meerdaagse fietstochten wordt naar verhouding nog meer besteed, vooral aan maaltijden en overnachtingen. Tijdens een meerdaagse tocht via Landelijke Fietsroutes wordt gemiddeld

€ 31,- per persoon per dag uitgegeven. Omgerekend is dit totaal € 87 miljoen per jaar en € 13.500 per jaar per km LF-route (excl. gebruik LF-routes voor dagtochten).

Investeringen in fietsrecreatie kunnen zich indirect snel terugverdienen.

Stappenplan/checklist



Van wens naar uitvoering

Dit stappenplan is te gebruiken door diverse betrokkenen bij het recreatief fietsbeleid, zoals gemeenten en belangenbehartigers. Het stappenplan bestaat uit vier stappen. Voor elke stap moet aan de hand van vragen informatie worden gezocht. In deze brochure wordt als voorbeeld voor elke stap relevante landelijke informatie gegeven in de vorm van kaarten, figuren en tabellen.

Wat weten we over de vraagzijde voor het recreatieve fietsen in Nederland:

- In welke mate wordt de fiets voor recreatieve tochten gebruikt?
- Wat zijn de randvoorwaarden voor het recreatief gebruik van de fiets (inrichtingseisen)?
- Wat zijn de kenmerken van de recreatieve fietsers?
- Wat zijn de kenmerken van bestaande recreatieve fietstochten?

Wat weten we over de aanbodzijde voor het recreatieve fietsen in Nederland:

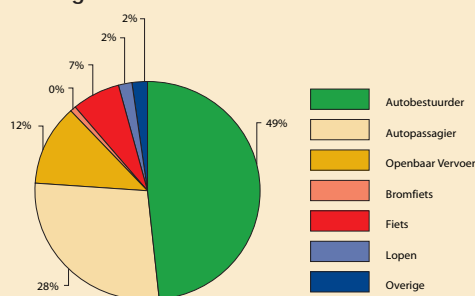
- Hoe ziet de omgeving er uit voor de recreatieve fietser?
- Wat voor voorzieningen zijn er voor de recreatieve fietser?

Hieronder de belangrijkste feiten, cijfers en ontwikkelingen.

De fiets als vervoermiddel

Nederlanders legden in 2003 ruim 191 miljard kilometer af. Daarvan fietsten zij 13,9 miljard kilometer. Per Nederlander komt dat neer op gemiddeld 860 kilometer. Daarmee heeft de fiets een aandeel van 7% in de totale mobiliteit.

Totale vervoersprestatie Nederlandse bevolking in 2003



Bron: CBS StatLine, Onderzoek Verplaatsingsgedrag 2004

Recreatief gebruik van de fiets

Uit het CBS Onderzoek Dagrecreatie 2003 blijkt dat in 2001-2002 68% van de Nederlandse bevolking op de fiets stapte voor het maken van een recreatieve fietsdagtocht; een kleine 11 miljoen mensen. Daarmee is fietsen na wandelen de belangrijkste dagrecreatieve activiteit. In totaal worden er bijna 48 miljoen recreatieve fietsdagtochten ondernomen van meer dan 2 uur.

De fiets wordt ook gebruikt om andere dagtochten te ondernemen, bijvoorbeeld het bezoeken van een zwemplas: in 2001-2002 zo'n 232 miljoen keer.

Naast het Dagtochtenonderzoek biedt ook het CBS Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) actuele cijfers. Hieruit blijkt dat de fiets in 2003 ruim 427 miljoen keer gebruikt is voor recreatieve fietstochten. Dit getal is veel hoger, omdat het in het OVG gaat

om fietstochten in het algemeen; er is geen ondergrens van 2 uur. Tijdens deze fietstochten is 3,7 miljard km afgelegd, ruim 26% van alle fietskilometers. Gemiddeld per persoon is dit ongeveer 230 km, verdeeld over 26 tochten. Deze cijfers benadrukken het belang van recreatief fietsen nog eens extra.

Let op:

In het CBS Onderzoek Dagrecreatie geldt 2 uur als ondergrens voor een dagtocht. Een dagtocht of uitstapje is een recreatieve activiteit waarvoor men ten minste twee uur van huis is (zonder dat daarbij overnachting elders plaats vindt). Veel recreatieve fietstochten zijn echter korter dan twee uur. Vanaf 2005 zullen de eerste resultaten beschikbaar komen van het Continu Vrijtijds Onderzoek (CVTO), waarbij als ondergrens de tijdsbesteding van 1 uur wordt aangehouden.

Kenmerken van de dagtochtenfietser

Op basis van het CBS Onderzoek Dagrecreatie zijn veel gegevens bekend over de persoonskenmerken van recreatieve fietsers. Hoewel het hierbij om fietstochten langer dan 2 uur gaat wordt verwacht dat de gegevens in grote lijnen overeenkomen met die voor het recreatief fietsen in het algemeen. In totaal worden er jaarlijks 48 miljoen dagtochten gemaakt van meer dan 2 uur. Nederland telt ruim 16 miljoen inwoners.

- **Geslacht:** Mannen ondernemen meer fietsdagtochten dan vrouwen.
- **Leeftijd:** Nederlanders tussen de 50-64 jaar maken de meeste fietsdagtochten. Ook is de deelname aan recreatief fietsen onder deze groep het hoogst. Jongeren tussen de 15-29 jaar maken de minste fietsdagtoch-

ten. De deelname aan recreatief fietsen is ook laag.

- **Huishoudsamenstelling:** De deelname aan recreatief fietsen is het laagst bij alleenstaanden; 54% van hen ondernemt wel eens een fietsdagtocht. Bij echtparen met kinderen is de deelname het hoogst, 71%.

Tabel 2: Deelname aan recreatief fietsen en aandeel in dagtochten naar geslacht en leeftijd

		Aandeel Nederlandse bevolking (%)	Deelname aan recreatief fietsen (%)	Aandeel in dagtochten (%)
Geslacht	man	49,5	69,2	58,0
	vrouw	50,5	66,3	42,0
Leeftijdsgroep	0-14 jaar	18,6	78,3	12,9
	15-29 jaar	18,5	51,9	5,6
	30-49 jaar	31,4	72,6	24,5
	50-64 jaar	17,8	76,3	39,5
	> 65 jaar	13,7	51,5	17,5

Bron: CBS StatLine, Onderzoek Dagrecreatie 2003



Kenmerken van de fietstochten

Tabel 3: Kenmerken fietstochten

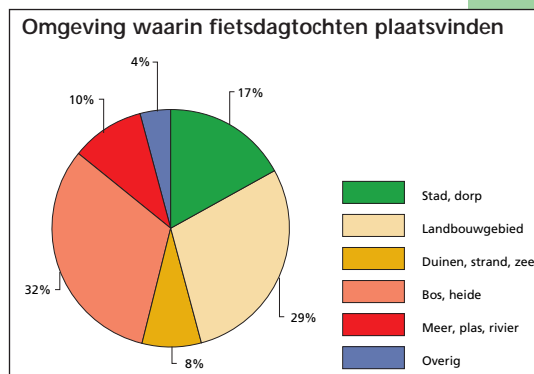
(Totaal: 48 mln tochten)	Aandeel (%) 2001-2002
Seizoen	
- winter	7
- voorjaar	28
- zomer	45
- herfst	19
Dag van de week	
- zaterdag	16
- zon- of feestdag	38
- andere dag	46
Duur	
- 2-3 uur	64
- 4-5 uur	20
- 6-7 uur	9
- 8 uur of meer	7
Afstand	
- Minder dan 5 km	5
- 5-15 km	37
- 15-30 km	39
- 30 km of meer	19
Waar	
- In eigen woonplaats	21
- Buiten eigen woonplaats	75
- In het buitenland	4

Bron: CBS StatLine, Onderzoek Dagrecreatie 2003

Op basis van het dagtochtenonderzoek zijn ook veel gegevens bekend over de kenmerken van recreatieve fietstochten. In tabel 3 wordt hierover informatie gegeven. Aangezien het hierbij om fietstochten langer dan 2 uur gaat is de informatie op een aantal onderdelen niet representatief voor alle recreatieve fietstochten.

64% van fietstochten duurt tussen 2 à 3 uur. Daarbij ligt de afgelegde afstand in 76% van de fietstochten op maximaal 30 kilometer. Let op: Fietstochten van minder dan 2 uur zijn niet opgenomen in het CBS Onderzoek Dagrecreatie.

Nederlanders gaan vaak buiten de eigen woonplaats fietsen. Zij zoeken dan vooral het bos en de heide op, ondanks het feit dat bos en heide relatief schaars is in ons land. Daarnaast wordt veel gefietst door het landelijk gebied. Uit de figuur spreekt de behoefte aan afwisseling.



Fietsvakanties

Van de Nederlandse bevolking maakte in 2002 6% een meerdaagse fietstocht. Jaarlijks worden ruim 1,1 miljoen meerdaagse fietstochten ondernomen. Hiervan vinden er bijna 875.000 in Nederland en bijna 275.000 in het buitenland plaats.

Bron: Bureau Vandertuuk, Evaluatie Landelijke Fietsroutes, 2004

Inrichtingseisen omgeving voor recreatief fietsen

De kwaliteit van een recreatieve omgeving is zeer belangrijk voor fietsers. Een omgeving van hoge recreatieve kwaliteit zal meer aantrekkingskracht uitoefenen op de fietser. Welke kwaliteitsaspecten voor fietsers van belang zijn, is in diverse onderzoeken belicht.

Vaak wordt onderscheid gemaakt in:

- gebruikswaarde (mate van geschiktheid voor activiteiten).
- belevingswaarde (mate van aantrekkelijkheid en schoonheid van gebieden voor recreanten).

Tabel 4 op pagina 6 geeft weer welke gebruikskarakteristieken en belevingskarakteristieken van belang zijn voor de verschillende recreatieve fietsers.



De fiets in de statistiek

Voorwaarde om lekker ontspannen te fietsen is een goede fiets. Hieronder enkele cijfers vanuit de rijwielbranche.

- Met een fietsenpark in 2003 van bijna 18 miljoen fietsen op ruim 16 miljoen inwoners heeft Nederland de hoogste fietsdichtheid ter wereld.
- Elk jaar worden er ruim 1,2 miljoen nieuwe fietsen gekocht. De gemiddelde aankoopprijs lag in 2003 op € 550,-.
- 70% van de verkochte fietsen is een stadsfiets of hybride fiets. De verhouding hiertussen fluctueert. Het aandeel mountainbikes en ATB-fietsen in de totale fietsverkoop is de laatste jaren flink afgenomen.
- 42% van de fietsen is gekocht voor recreatieve of sportieve doeleinden. 44% van de nieuw aangeschafte fietsen wordt gebruikt voor woon-werkverkeer.

Bron: Stichting Fiets/ RAI Vereniging/ GfK Marketing Services

Tabel 4: Benodigde en wenselijke recreatievoorzieningen en omgeving voor fietsen

Activiteit	Gebruikskarakteristieken					Belevingskarakteristieken	
	Lengte paden in km	Minimale breedte in meters	Verharding	Duur (uren)	Patroon	Aard landschap	Overige kenmerken
Toerfietsen	30	1	Semi-verhard	1-3	Route/weg/paden	Aantrekkelijk landschap, rust	Veilig, goede begaanbare infrastructuur, voldoende rust- en andere afstappunten
Racefietsen	<200	1	Verhard	1-5	Route/weg	Aantrekkelijk landschap	Egaal wegdek, goed begaanbare infrastructuur
ATB-en	25	-	Onverhard	1-3	Route	Aantrekkelijk landschap	Geaccidenteerd terrein

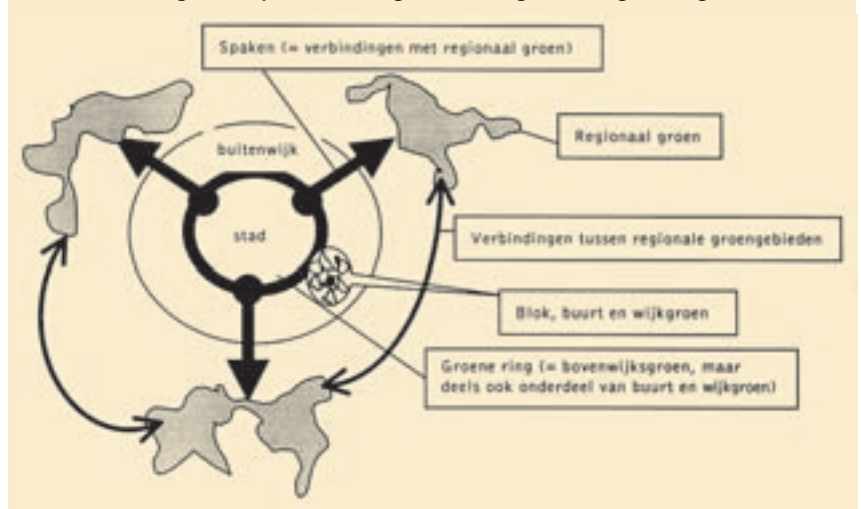
Bron: Stichting Recreatie, Beeldenboek Recreatie, 2001

Verder is het voor recreatieve fietsers belangrijk dat zij via groene routes in het buitengebied kunnen komen. Hiervoor zijn verbindingen van het centrum met het buitengebied nodig. Naast deze verbindingen is het van belang dat:

- de afstand tot het buitengebied niet te lang is: een fietser wil niet meer dan 5 km afleggen (langs een veilige route) naar het buitengebied;
- de barrières naar het buitengebied beperkt blijven;
- er verschillende wegen zijn, zodat men niet langs dezelfde weg terug hoeft;
- het buitengebied zelf geen storende elementen bevat, zoals auto(snel)-wegen en spoorlijnen.

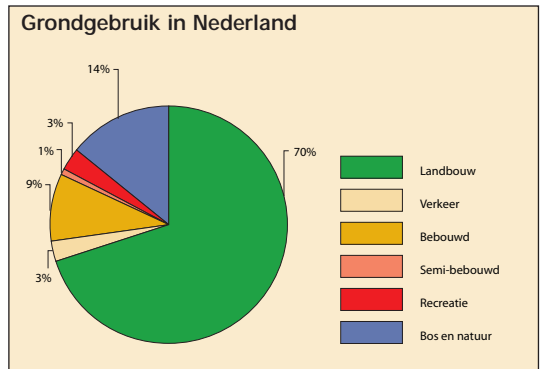
Bron: Groennormen - uit de VINAC folder - Rood en groen in balans, 2001, 25-26

Voorbeeld van groene spaken richting het buitengebied (regionaal groen)



Aanbod: omgeving

Er is in ons land op korte afstand veel te zien (veel afwisseling) en te beleven. Ons land is één grote lappendeken, bestaand uit platteland, natuurgebieden en water. Daartussen liggen kernen in allerlei soorten en maten: oud/nieuw en groot/klein. Deze zijn door middel van een uitgebreid wegenstelsel met elkaar verbonden. De beschikbaarheid van groene ruimte is wel ongelijkmatig verdeeld over het land: juist in het dichtbevolkte westen van het land is het schaars.



Bron: CBS StatLine, Bodemgebruik, 2003

Aanbod: fietspaden en -wegen

Toegankelijkheid is belangrijk om als fietser van een aantrekkelijke omgeving te kunnen genieten. Nederland kent van oudsher een uitgebreid netwerk van paden en wegen. Voor het maken van fietstochten zijn vooral rustige, veilige binnenweggetjes van belang en verder natuurlijk de fietspaden.

Fietspaden zijn er in allerlei soorten en maten, van smalle halfverharde paadjes tot brede betonbanen. Voor de uitvoering van fietspaden is een publicatie

met uitvoeringscriteria van het CROW behulpzaam (Tekenen voor de fiets, ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur; zie www.crow.nl). Van deze publicatie zal in 2005 een herziene versie verschijnen.

Het aanbod aan paden en wegen is in ons land niet gelijkmatig verdeeld: in het westen en noorden van het land is de dichtheid veel geringer dan in het oosten en zuiden. Wanneer het aanbod geconfronteerd





De Stichting Consument en Veiligheid schat dat jaarlijks 42.000 fietsers gewond raken als gevolg van een slecht wegdek; ook de sociale veiligheid en het gebrek aan beschutting is soms een probleem.

Tabel 5: Aantal km fietsmogelijkheden*

Provincie	Aantal kilometer	Aantal kilometer per km ²	Aantal kilometer per 1000 inwoners
Groningen	2.981	1,00	5,34
Friesland	4.754	0,83	7,77
Drenthe	4.167	1,55	9,12
Overijssel	6.534	1,91	6,20
Flevoland	1.442	0,60	5,28
Gelderland	9.240	1,80	4,93
Utrecht	2.008	1,40	1,87
Noord-Holland	2.963	0,73	1,20
Zuid-Holland	1.883	0,55	0,56
Zeeland	1.501	0,51	4,09
Noord-Brabant	3.617	0,71	1,58
Limburg	4.227	1,91	3,73
Nederland	45.317	1,09	2,92

* Fietspaden, fietsstroken en gemeentelijke wegen.
Bron: CBS-Statline, Statistiek van de wegen, 1996
NB: recentere cijfers zijn niet beschikbaar; deze cijfers geven echter wel een goede indicatie

In het voorjaar van 2004 heeft Alterra, in opdracht van het Fietsplatform, een pilot uitgevoerd voor een benchmark van regio's in Nederland en hun kwaliteiten op het gebied van het recreatieve fietsen. Welke regio mag zich straks dé fietsregio noemen? En welke is het meest vernieuwend?

wordt met het aantal inwoners, scoren het noorden en het oosten van het land het beste. Zij hebben relatief de meeste lengte aan fietspad per inwoner.

Onderhoud van paden en wegen is van groot belang, voor het comfort, maar ook voor de veiligheid. Vastgesteld kan worden dat de staat van onderhoud wisselend is.

Fietsroutes

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat 40% van de recreatieve fietsers gebruik maakt van uitgezette routes. Het aanbod aan routes is enorm en zeer divers. Onderscheidende aspecten zijn o.a. lengte en bewegwijzering. Van de route-fietsers maakt 60% gebruik van bewegwijzerde routes.




Globaal zijn routes in drie groepen onder te verdelen:

- Landelijke Fietsroutes (LF-routes)
- Regionale (knooppunt)-netwerken
- Rondritten



Net van Landelijke Fietsroutes (LF-routes)

Tabel 6: Overzicht soorten fietsroutes

	Landelijke Fietsroutes (LF-routes) 	Rondritten 	Regionale (knooppunt) netwerken 
<i>kenmerken</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Landelijk netwerk van doorgaande routes; maakt grote rondes mogelijk • Hoofdroutestructuur voor recreatieve fietser, hoge kwaliteitsnorm • 6500 km, landelijk gespreid. Hiervan ruim 4500 km bewegwijzerd in twee richtingen (zie kaartje) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rondgaande, hoofdzakelijk lokale/regionale routes • Allerlei soorten en maten, ook lange themaroutes (o.a. Zuiderzeeroute) • Vele honderden, landelijk gespreid. Hiervan ruim 400 (bijna 15000 km) bewegwijzerd (in één richting) • Hiernaast 8 bewegwijzerde lange fietsrondritten (bijna 3000 km) gebruik 	<ul style="list-style-type: none"> • Fijnmazig regionaal netwerk, maakt oneindig veel rondes in regio mogelijk • Relatief nieuw. Aanbod breidt zich snel uit. • Ruim 3700 km, in twee richtingen bewegwijzerd. Te vinden in Limburg, deel Noord-Brabant, deel Friesland, Hoekse Waard en Almere
<i>gebruik</i>	<ul style="list-style-type: none"> • flexibel bruikbaar: tocht naar eigen inzicht zelf samen te stellen • meerdaagse tochten, maar ook basis voor dagtochten 	<ul style="list-style-type: none"> • minder flexibel bruikbaar: hele route volgen om weer terug te komen • dagtochten (m.u.v. lange fietsronden: meerdaagse tochten) 	<ul style="list-style-type: none"> • flexibel bruikbaar: (regionale) tocht naar eigen inzicht zelf samen te stellen • dagtochten
<i>verantwoordelijke organisatie</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsplatform (voert rijksbeleid uit; coördineert projecten) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente, regio of provincie (ook particulier initiatief) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente, regio of provincie (ook particulier initiatief). Fietsplatform adviseert

Tabel 7: Aanbod: bewegwijzerde routes

Provincie	Kilometer bewegwijzerde routes	Kilometer bewegwijzerde routes per km ²	Kilometer bewegwijzerde routes per 1000 inwoners
Groningen	1.307	0,44	2,34
Friesland	1.552	0,27	2,54
Drenthe	1.936	0,72	4,24
Overijssel	2.440	0,71	2,31
Flevoland	733	0,30	2,68
Gelderland	3.924	0,76	2,09
Utrecht	1.569	1,09	1,46
Noord-Holland	2.124	0,52	0,86
Zuid-Holland	2.074	0,60	0,62
Zeeland	1.174	0,40	3,20
Noord-Brabant	5.471	1,08	2,39
Limburg	1.732	0,78	1,53
Nederland	26.036	0,63	1,68

Bron: Fietsplatform, Fietsideeënkaart 2004.

Onoverzichtelijk aanbod, onderhoud cruciaal

Naast deze bewegwijzerde routes is nog een grote hoeveelheid beschreven routes. Dit immense aanbod aan routes brengt ook problemen met zich mee. Het aanbod is onoverzichtelijk, waardoor recreatieve fietsers vaak door de bomen het bos niet meer zien. De Fietsideeënkaart, die jaarlijks door het Fietsplatform wordt uitgegeven, biedt een overzicht van alle bewegwijzerde fietsroutes, de niet-bewegwijzerde routes zijn moeilijk te inventariseren. Verder is bij bewegwijzerde routes het beheer en onderhoud belangrijk. Fietsroutebewegwijzering is gevoelig voor beschadigingen en vandalisme. Hierdoor ontstaan 'gaten' in de bewegwijzering waarmee de fietsroute onbruikbaar wordt.

Bron: Stichting Recreatie, Fietsen in het landelijk gebied, 2001

Aanvullende voorzieningen voor recreatief fietsen

De recreatieve fietser maakt naast fietspaden, fietsroutes en bewegwijzering ook gebruik van vele andere voorzieningen. Te denken valt aan horeca, fietsverhuurbedrijven, fietsenstalling, fietstranferia, fietsarrangementen, etc.

Intensief gebruik LF-routes

In 2003 is onderzoek gedaan naar het gebruik en de waardering van de Landelijke Fietsroutes. Gebleken is dat ruim 1 miljoen personen het LF-netwerk gebruiken. Jaarlijks worden er 400.000 meerdaagse tochten gemaakt op basis van het netwerk, resulterend in 2,8 miljoen overnachtingen. Hiernaast ruim 5 miljoen dagtochten, waarbij bewust gebruik wordt gemaakt van de LF-routes.

(Bron: Bureau Vandertuuk 2004)

Landelijke en regionale netwerken complementair

Regionale knooppuntnetwerken kunnen een ideale aanvulling vormen op het net van Landelijke Fietsroutes, ze zijn in principe complementair. LF-fietsers kunnen eenvoudig van de hoofdroute afwijken. Daar waar knooppuntnetwerken worden gerealiseerd is dit in principe ter vervanging van bestaande bewegwijzerde rondritten. Rondritten worden dan beschreven op basis van knooppuntbewegwijzering.

Informatievoorziening

De recreatieve fietser ontvangt op verschillende manieren informatie: via brochures, boekjes, tijdschriften en internet. Verder zijn er tal van kaarten beschikbaar met routes en bezienswaardigheden. Ook zijn op veel plaatsen informatieborden geplaatst met informatie over routes en bezienswaardigheden. Vooral in grootstedelijke agglomeraties, waar het groene buitengebied ver van huis is, zijn deze bezienswaardigheden of alternatieve bestemmingen belangrijk. Denk daarbij aan toeristische high lights of historische omgevingskenmerken.

Een andere basisvorm van informatievoorziening vormt de reguliere bewegwijzering. De rood-witte handwijzers en paddestoelen vormen tezamen met de algemene bewegwijzering (blauw-wit) in principe een sluitend systeem, waarmee alle plaatsen in Nederland aan elkaar worden gekoppeld. Dit systeem staat los van de bewegwijzering van recreatieve routes/ routenetwerken.

Trends

Op basis van de voorgaande feiten en cijfers over recreatief fietsen en eerder onderzoek door de Stichting Recreatie kunnen de volgende trends gesignaleerd worden.

Trends aan de vraagkant

- Demografische ontwikkelingen zoals vergrijzing, verkleuring en toename van het aantal kleinere huishoudens.
- Een grotere groep vitale en daadkrachtige ouderen.
- Afname van de hoeveelheid vrije tijd.
- Individualisering zorgt voor een grotere belangstelling voor ongeorganiseerde sportieve activiteiten.
- Groeiende aandacht voor milieu en gezondheid zorgt voor een extra waardering van de fiets als vervoermiddel voor recreatie.
- Vrije tijd wordt nadrukkelijker geassocieerd met vrijheid: men wil het recreatieprogramma flexibel in kunnen vullen. Dit vraagt om ruime keuzemogelijkheden (zie o.a. knooppuntnetwerken).

Trends aan de aanbodkant

- Platteland verrommelt; er komen steeds meer stedelijke invloeden.
- Aanbod aan rustige paden en wegen dreigt geïsoleerd te worden door barrières, zoals snelwegen en spoorlijnen.
- Fietspaden en wegen worden steeds drukker.
- Landschappelijke aankleding van routes en de plaatsing van rustpunten en picknickvoorzieningen is vaak niet voldoende.

Bron: Stichting Recreatie, Macro-recreatieve verkenningen, Fietsen in het landelijk gebied, Beeldenboek Recreatie.

Omgeving en voorzieningen

Stijgende vraag

De vraag naar fietsen in de open ruimte stijgt de komende jaren. Dit blijkt uit een onderzoek naar de recreatievraag in 2030, uitgevoerd door het LEI en Alterra. Het onderzoek houdt rekening met sociaal-demografische veranderingen zoals 'vergrijzing' en 'verkleuring' en de ver-

wachtingen over het recreatiegedrag van verschillende groepen recreanten. Er is geen rekening gehouden met de vraag naar fietsen door verblijfsrecreatie in bepaalde gebieden.

De huidige vraag is het grootst in de Randstad, zie ook het kaartje 'Totale

vraag naar fietsen naar open ruimte'. De sterkste groei van deze vraag wordt niet zozeer verwacht in de Randstad, maar in het noorden en in een gordel van Almere naar Tilburg en Breda. De vraag zal hier groeien met meer dan 15%.

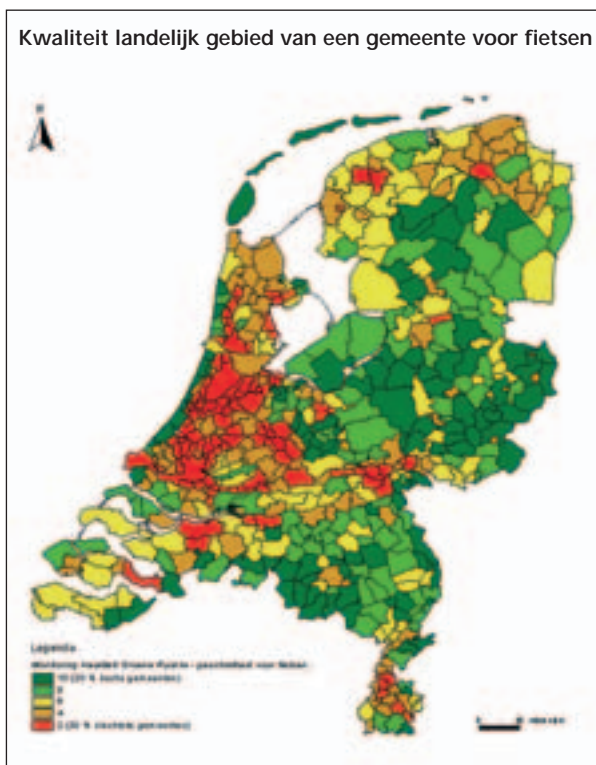
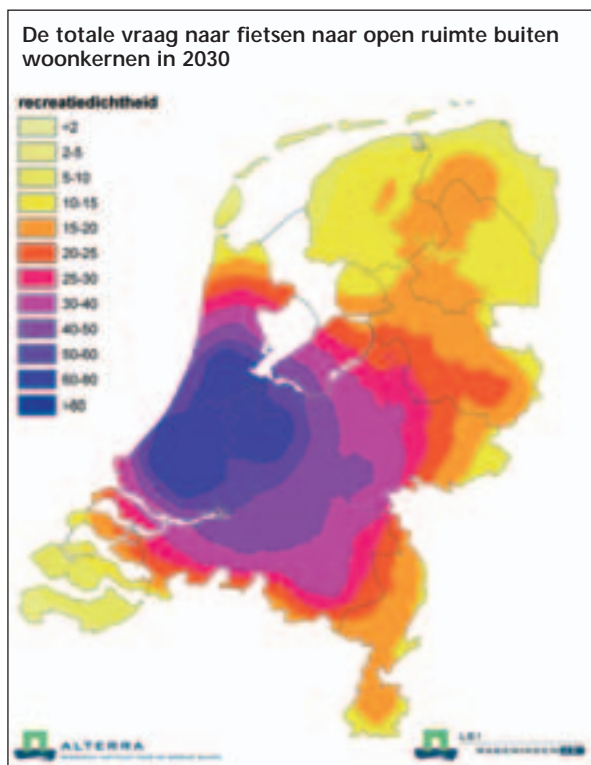
Achterblijvend aanbod

Geconstateerd moet worden dat het huidige aanbod aan fietsmogelijkheden achterblijft bij de vraag, met name in die gebieden waar de vraag het hoogst is. Dit blijkt uit de cijfers in tabel 5 op blz. 7 over de hoeveelheid fietsmogelijkheden. Nog belangrijker dan de hoeveelheid paden en wegen (kwantiteit) is de kwaliteit, zowel van de paden en wegen

als van de omgeving. Uit onderzoek blijkt dat de vijf belangrijkste recreatieve kwaliteiten voor fietsen zijn:

- mate van stilte
- grondgebruik
- toegankelijkheid
- verkeersdrukke
- onderhoud paden en wegen.

De Fietsbalans is een door de Fietsersbond ontwikkelde methode om een beeld te krijgen van het fietsbeleid in een gemeente ten aanzien van utilitair fietsen en soms recreatief fietsen. Daarnaast kunnen de prestaties vergeleken worden met andere gemeenten. Met de uitkomsten kan een gemeente doelgericht aan de slag om het fietsen nog veiliger en comfortabeler te maken. Wanneer u wilt weten hoe uw gemeente scoort op de Fietsbalans kunt u kijken op www.fietsbalans.nl



Gemeenten die goed scoren op deze kwaliteiten, en waar het dus goed fietsen is, zijn te vinden langs de kust (inclusief de Waddeneilanden), in de provincies Gelderland, Drenthe en Flevoland, in het zuiden en zuidoosten van Noord-Brabant en in Limburg in het noorden en in het uiterste zuiden (zie kaart Kwaliteit landelijk gebied voor fietsen). Uit dit kaartbeeld blijkt verder dat de grootste knelpunten in de Randstad lig-

gen: de kwaliteit van de gebieden is de laagste van heel Nederland, terwijl de vraag naar recreatiemogelijkheden er hoog is. Grote boosdoener met name rondom Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht is de overheersende aanwezigheid van snelwegen. Behalve dat dit veel geluidsoverlast geeft, vormt het een barrière voor doorgaande routes en heeft het bovendien een versnipperende werking op het landschap.

Welke doelgroep moet bereikt worden?

Dé fietser bestaat niet. Recreative fietsers vormen een bonte groep qua leeftijd, interesse en voorkeur. Bij vraaggerichte inrichting is aandacht voor het omschrijven van doelgroepen daarom noodzakelijk. Welke doelgroep(en) wil je bereiken? Welke consequenties heeft dit?

Beleidsmakers maken niet altijd onderscheid tussen recreatief, toeristisch en utilitair fietsen. Onderscheid valt niet altijd te maken, omdat een fietstocht naar het werk als recreatie beleefd kan worden. Een aantrekkelijke recreatieve omgeving om te fietsen is ook voor fietstoeristen interessant. Veel fietspaden hebben dus zowel een recreatieve, toeristische als een utilitaire functie. Bij een utilitair fietspad is het van belang dat het pad functioneel is: een breed pad met een verharding van asfalt of beton en in een rechte lijn van A naar B. Voor recreatief en toeristisch fietsen zijn belevingsaspecten belangrijker: het pad mag kronkelen, smal, en onverhard zijn. De praktijk leert dat de financieringsmogelijkheden voor gemengde fietspaden vaak groter zijn dan voor puur recreatieve paden. Het is ook belangrijk te denken aan andere voorzieningen die de verschillende soorten fietsers wensen. Ouderen, kinderen, toeristen of bewoners: ze hebben allemaal andere wensen voor recreatief fietsen.

Efficiënt gebruik voorzieningen

Door meervoudig ruimtegebruik kan bespaard worden op zowel ruimte als kosten. Dit kan door meervoudig ruimtegebruik in de tijd (bijvoorbeeld door een dijkweg op zondag alleen voor fietsers en wandelaars open te stellen en de rest van de week voor alle verkeer) of door het mengen van gebruik (meerdere gebruikersgroepen zoeken; dit is met name wenselijk bij duurdere kunstwerken als bruggen en onderdoorgangen).



Belangrijke onderscheidende aspecten ten aanzien van doelgroepen zijn:

• Recreatief of ook utilitair fietsen:

Bij recreatief fietsen wegen de belevingsaspecten zwaarder, bij utilitair fietsen juist de functionaliteit en rechtstreeksheid van verbindingen. Er zijn echter ook genoeg overeenkomsten, met name de wensen ten aanzien van omgeving en veiligheid. Vaak zijn voor gemengd recreatief-utilitaire fietspaden ook betere financieringsmogelijkheden dan voor puur recreatieve paden.

• Alleen recreanten of ook toeristen:

Heeft een gebied toeristische aantrekkingskracht voor dagtochten of vakanties, bestaand of potentieel, dan is het zaak hier goed beleid op te ontwikkelen en kansen te benutten: investeringen zullen zich snel terugverdienen. Voor buitenlandse toeristen is specifieke aandacht nodig ten aanzien van informatievoorziening. Hiernaast is het te allen tijde nodig om te voorzien in de recreatie-behoefte van de eigen inwoners en hier goed beleid op te ontwikkelen (zie: maatschappelijk belang).

• Leeftijd en groepssamenstelling:

Ouderen stellen extra eisen aan comfort, jongeren willen meer avontuur. Voor ouders met jongere kinderen is de lengte van routes essentieel (niet te lang) en moet er onderweg voldoende te beleven zijn. Themaroutes voor doelgroepen spelen hier op in.

• Cultuurverschillen:

Behalve dat Nederland vergrijsd verkleurt het ook. Bij de sterk groeiende groep allochtone Nederlanders is geen sprake van een fietstraditie. Cultuur, opvoeding en status spelen een rol bij het achterblijvende fietsgebruik. Verwacht wordt dat hier met een gericht stimulerend beleid verandering in kan worden gebracht.

Aanhaken bij andere ontwikkelingen?

Ondanks het maatschappelijk belang is recreatie een relatief klein beleidsterrein. Het is daarom noodzakelijk aan te haken bij andere beleidsterreinen, zoals natuur, stedelijke ontwikkeling of toerisme. Zo is het bij stedelijke in- of uitbreidingsopgaven belangrijk om na te denken over recreatieve ontsluiting met fietspaden en tunnels of bruggen. Hoe betrek je een nieuwe wijk bij het centrum? En hoe zorg je dat mensen door de nieuwe wijk nog wel goed naar het buitengebied kunnen fietsen? Een voorbeeld hiervan is de Heerenveense wijk Skoatterwâld, een wijk achter de snelweg door Heerenveen. Zie kader.

Bij de reconstructie of de aanleg van een bedrijventerrein wordt steeds meer aan-

dacht besteed aan een goede groenvoorziening en ontspanningsmogelijkheden voor werknemers tijdens een lunchpauze. Een aantrekkelijk bedrijventerrein kan echter tegelijkertijd een goede verbinding zijn voor wandelaars en fietsers om vanuit de stad het landelijk gebied te bereiken. De beschikbare parkeercapaciteit op een bedrijventerrein kan in het

weekend benut worden door recreanten met fietsendrager als het vertrekpunt voor een fietstocht in de omgeving. Ook voor een evenement als een mountainbiketocht kan een bedrijventerrein prima dienst doen als vertrekpunt (voldoende parkeercapaciteit, geen overlast voor omwonenden, goed bereikbaar, gelegen aan de rand van de stad).

De gemeente Heerenveen ontwikkelt een wijk, Skoatterwâld. Skoatterwâld ligt tussen Heerenveen en de bossen van landgoed Oranjewoud. De wijk wordt van Heerenveen gescheiden door de snelweg A32. Om te voorkomen dat de snelweg een barrière wordt is hiermee in het ontwerp rekening gehouden. Er zijn vele fietstunnels onder de snelweg door. Verder vormt Skoatterwâld een aantrekkelijke groene omgeving om vanuit het centrum van Heerenveen naar de bossen van Oranjewoud te fietsen.

Belangen van natuurbescherming en recreatief fietsen gaan goed samen

Recreatief fietsen botst slechts sporadisch met natuurbeschermingsdoelstellingen. Fietsers blijven over het algemeen op de paden en stoppen alleen bij attracties en andere afstapvoorzieningen (horeca, picknickbankjes, etc.). Om mensen niet te laten vervreemden van de natuur is het juist van belang om samen op te trekken. Samen op trekken is in ieder geval van belang bij een groot gemeenschappelijk probleem: barrières. Bij voorzieningen als ecoducten is duidelijk gezamenlijke winst te halen als nauw wordt samen gewerkt.

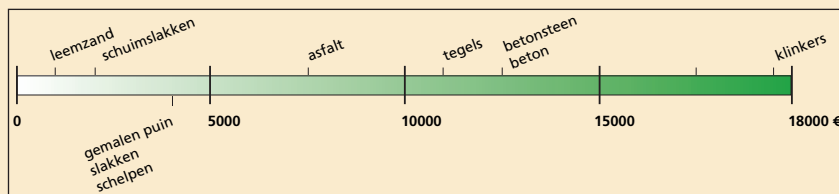
Botsingen met bestaande functies en plannen?

Recreatief fietsen kan bepaalde beleidsvelden versterken. Zo besteden recreatieve fietsers jaarlijks € 204 miljoen tijdens fietsdagtochten. Zij kunnen daarmee een belangrijke drager zijn voor de economie op het platteland. Aan de andere kant kan recreatief fietsen ook botsen met bepaalde beleidsvelden. Zie de milieu- en natuurwetgeving en ruimtelijke plannen. Botsingen spelen ook met infrastructurele plannen, zoals verbreding van spoorlijnen en snelwegen en opheffen van overwegen.

Naast botsingen met andere functies kunnen er ook botsingen zijn met andere recreantengroepen, zoals wandelaars.

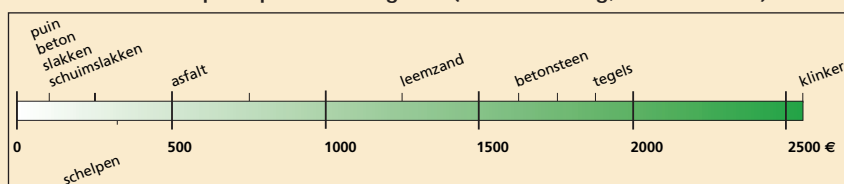
Om dit te voorkomen kunnen beleidsmakers of beleidsuitvoerders zoneren. Zoneren is het aanbrengen van een ruimtelijke geleiding in een gebied, waardoor gebiedseenheden ontstaan, die elk bestemd zijn voor verschillende doelgroepen, ervaringen en bezoekersintensiteiten. Zoneren kan bijvoorbeeld met de lengte en ligging van fietspaden, en eventueel met voorzieningen in het terrein, om recreatief drukker en rustiger gebieden te creëren. De aanleg van een mountainbikeroute zorgt voor het wegnemen van recreatiedruk in kwetsbare natuurgebieden en de scheiding van wandelaars en mountainbikers.

Aanlegkosten fietspad op zandondergrond (100 meter lang, 2 meter breed)



(Bron: Stichting Recreatie, Beeldenboek Recreatie, 2001)

Beheerskosten fietspad op zandondergrond (100 meter lang, 2 meter breed)



(Bron: Stichting Recreatie, Beeldenboek Recreatie, 2001)

Tabel 8: Kostenbeïnvloedende factoren

Fietspaden		Bewegwijzering	
Aanleg	Beheer en onderhoud	Aanleg	Beheer en onderhoud
<ul style="list-style-type: none"> • Voorbereiding • Breedte • Verhardingstype • Fundering • Te overbruggen obstakels, afscheidingen 	<ul style="list-style-type: none"> • Breedte • Fundering en verharding • Begroeiing bermen • Aanwezigheid sloten en greppels • Gebruiksintensiteit 	<ul style="list-style-type: none"> • Materiaal • Standaard of nieuwe te ontwerpen • Lengte route • Aantal kruisingen • Eén of twee-richting 	<ul style="list-style-type: none"> • Gevoeligheid materiaal voor invloeden • Schoonhouden • Reparatie en vervanging

Bron: Stichting Recreatie, Beeldenboek Recreatie, 2001

Kostenafweging

De kosten voor de aanleg en inrichting van recreatieve fietsvoorzieningen zijn afhankelijk van het uitvoeringsniveau. Goedkoop in aanleg kan duur in onderhoud zijn. En omgekeerd. Bij het maken van keuzes is van groot belang de wensen van de recreant in het oog te houden.

In de afbeeldingen hiernaast zijn ter indicatie de kosten opgenomen voor een fietspad op zandondergrond. De kosten voor de aanleg van fietspaden op zand en op klei zijn ongeveer even hoog. Voor een veenondergrond zijn de aanlegkosten gemiddeld enige tientallen procenten hoger. Ook de kosten van beheer en onderhoud verschillen weer voor de materialen. Fietstunnels en -bruggen duur maar ook onmisbaar om te voorkomen dat recreanten dichtbij huis slechts terechtkunnen op 'fiets-eilanden'.

Productontwikkeling en promotie:

Om zich als fietsregio te onderscheiden moet er blijvende aandacht zijn voor productontwikkeling en promotie. Wat is hiervoor nodig?

- Een goed voorbeeld doet goed volgen: leer van productontwikkeling en praktijkvoorbeelden in andere regio's. Het Fietsplatform kan hierbij als vraagbaak fungeren.
- Ontwikkel een eigen (streek)identiteit, maar zorg dat dit niet ten koste gaat van

de herkenbaarheid voor het publiek. Bewegwijzering bijvoorbeeld vraagt nadrukkelijk om uniformiteit. En publicaties vinden in een regionale uitvoering vaak beter de weg naar de klant dan in een lokale.

- Zorg voor evenwicht in het aanbod, kwaliteit is belangrijker dan kwantiteit.
- Zoek naar samenwerking, zowel geografisch (landelijk, regionaal, lokaal) als met andere sectoren (natuur, cultuur, sport en gezondheid).
- Zorg voor kwalitatief goede informatie en zet voldoende communicatiekanalen in om het fietsproduct onder de aandacht te brengen, zoals internet, fietskaarten etc.
- Houd oog voor kansrijke nieuwe doelgroepen (bijvoorbeeld de buitenlandse markt).

Aan de slag!!

Hebben inwoners en bezoekers in uw werkgebied voldoende fietsvoorzieningen? Sluit het aanbod aan op de vraag? Waar liggen successen en knelpunten? En waar liggen kansen? Hopelijk heeft deze brochure u op weg geholpen om antwoord op deze vragen te vinden en heeft deze munitie aangereikt om verder met recreatieve fietsvoorzieningen aan de slag te gaan, in welke vorm dan ook. Nederland Fietsland is het waard!

Wanneer u zich verder wilt verdiepen in de cijfers en feiten dan vindt u op deze pagina een handig overzicht van vindplaatsen.

ContinuVrijeTijdsOnderzoek (CVTO)

Het CVTO is een grootschalig onderzoek naar het vrijetijdsgedrag van de Nederlandse bevolking. In het onderzoek wordt de vrijetijdsbesteding onder de loep genomen. Dit gebeurt op basis van een wekelijkse steekproef van 350 Nederlanders die hun vrijetijdsgedrag van de voorgaande week beschrijven. Het CVTO is een gezamenlijk project van TNS NIPO, het NRIT en het Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen. De eerste resultaten van het CVTO komen uit in 2005.

ContinuVakantieOnderzoek (CVO)

Het CVO is een grootschalig onderzoek naar het vakantiegedrag van de Nederlanders. Het onderzoek wordt vier keer per jaar gehouden onder een panel van 6.500 Nederlanders. Het onderzoek geeft jaarlijks inzicht in de ontwikkelingen en trends op de Nederlandse vakantiemarkt. Het CVO is een gezamenlijk project van TNS NIPO, het NRIT en het Nederlands Bureau voor Toerisme &

Congressen. De gegevens zijn te raadplegen in verschillende publicaties, zoals de CBS-publicatie 'Vakantie van Nederlanders' en het NRIT-rapport 'Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd'.

CBS Onderzoek Dagrecreatie

Eens in de vijf jaar doet het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) een onderzoek naar recreatieve dagtochten, zoals zwemmen, fietsen en uitgaan. Het meest recente onderzoek stamt uit 2001-2002. De basisgegevens van het CBS Onderzoek Dagrecreatie zijn te raadplegen via www.statline.cbs.nl. Daarnaast zijn de resultaten gepubliceerd in het NRIT-rapport 'Dagrecreatie in Nederland 2002-2003'.

CBS Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG)

Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag beschrijft het mobiliteitspatroon van de Nederlandse bevolking. In het onderzoek komen de verschillende vormen van vervoer aan de orde en welke afstanden ermee afgelegd worden. Het CBS voert dit onderzoek sinds 1978 uit. De basisgegevens van het OVG zijn te raadplegen via www.statline.cbs.nl.

Meer weten?

- **Fietsen in het landelijk gebied**
Memo ten behoeve van het SGR II, Stichting Recreatie, 2001
- **Balansboek rood-groen**
Stichting Recreatie, 2003
- **Rood en groen in balans**
Een verkenning van groennormen en alternatieve benaderingen, Stichting Recreatie, 2001
- **Toerisme en recreatie in cijfers**
CBS, 2003
- **Vakanties van Nederlanders**
CBS en TRN, 2003
- **Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd**,
CBS en NRIT, 2003
- **Evaluatie Landelijke Fietsroutes**
Bureau Vandertuuk bv, 2004
- **Op de fiets van stad naar buitengebied**
Routekeuze en waardering door stad-bewoners, IBN-DLO, 1999
- **Recreatie in stadslandschappen**
De invloed van omgevingskenmerken op de gebiedskeuze voor recreatief fietsen en wandelen, Alterra, 2000
- **Voorbeeldenboek stad en ommeland**
Inspirerende verbindingen voor wandelaars en fietsers, Projectbureau Lopende Zaken, 2000 (in opdracht van Wandel- en Fietsplatform)
- **Recreatief Fietsen**
Onderzoek naar de externe omgeving van het Fietsplatform en de kwaliteitsbeleving van fietsers, afstudeerscriptie V. Toepoel, Katholieke Universiteit Brabant, 2001
- **Kerncijfers Toerisme & Recreatie**
Editie 2003, TRN, RECRON, Stichting Recreatie, KHN, HISWA, ANVR, 2003
- **Recreatief Groen in en om de stad**
Interdepartementaal Project Actualisering VINEX, IBN-DLO, 1995



Internetsites

www.alterra.nl	kennisinstituut voor de groene leefomgeving.
www.anwb.nl	informatie op het gebied van vakantie, recreatie en mobiliteit (o.a. meldpunt fietsroutes).
www.bovagrai.nl	allerlei cijfers over mobiliteit in Nederland.
www.crow.nl	ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur.
www.fietsbalans.nl	vergelijking van 125 gemeenten op het fietsbeleid (Fietsersbond).
www.fietsersbond.nl	belangenorganisatie voor het fietsen met lokale afdelingen.
www.fiets.pagina.nl	startpagina voor allerlei sites op het gebied van fietsen
www.fietsrai.nl	persberichten over fietsen in Nederland.
www.statline.cbs.nl	statistisch informatie over vrije tijd, dagtochten, recreatief fietsen, e.d.
www.stichtingrecreatie.nl	kennis- en innovatiecentrum voor de recreatiesector.
www.fietsplatform.nl	landelijk coördinatiepunt voor kennis en beleid op het gebied van recreatief fietsen in Nederland.

Colofon:

Uitgave:

Deze brochure is een uitgave van
Stichting Landelijk Fietsplatform
Postbus 846, 3800 AV Amersfoort
T 033-4653656, F 033-4654377
E slf@fietsplatform.nl
I www.fietsplatform.nl



Tekst en informatie:

Stichting Recreatie
Raamweg 19, 2596 HL Den Haag
T 070-4275454, F 070-4275413
E secretariaat@kicrecreatie.agro.nl
I www.stichtingrecreatie.nl



Eindredactie:

Stichting Landelijk Fietsplatform

Vormgeving:

TMB de vormgevers, Harmelen

Druk:

Plantijn Caspari, Utrecht

© juni 2004

De Stichting Landelijk Fietsplatform is het onafhankelijke coördinatiepunt voor het recreatieve fietsen in Nederland. Overheid en organisaties zijn hierin vertegenwoordigd: ANWB, Fietsersbond, RAI/Stichting Fiets!, Nederlandse Toerfietsunie (NTFU), provincies en Ministerie van LNV (Directie Platteland).

Het Fietsplatform onderscheidt twee hoofdtaken:

- ontwikkelen en beheren van de landelijke hoofdroutestructuur voor de recreatieve fietser – het net van landelijke fietsroutes (LF-routes) – en stimuleren van het gebruik ervan,
- fungeren als landelijk expertise-centrum voor het recreatieve fietsen; met deze kennis impulsen geven aan de belangenbehartiging en promotie van Nederland Fietsland.

Kerncijfers recreatief fietsen

Belang recreatieve fietsvoorzieningen

- Groot maatschappelijk belang: 11 miljoen recreatieve fietsers! Het betreffen basisrecreatievoorzieningen die leefbaarheid woonomgeving stimuleren.
- Verbetering volksgezondheid: regelmatig stukje fietsen geeft meer resultaat dan intensief sporten.
- Beperking recreatie(auto)mobiliteit: goed aanbod fietsvoorzieningen dichtbij huis beperkt automobilititeit.
- Veel fietsen maakt veilig: bij een hoog fietsgebruik is de kans 35% lager dat een fietser gewond raakt bij een verkeersongeval.
- Stimulans economie: fietstochten genereren aanzienlijke bestedingen, met name bij horeca.

De recreatieve fietser fietst gemiddeld

- 45 minuten.
- 15 kilometer
- Maximaal 5 kilometer om de stad uit te komen.
- Niet langs dezelfde weg naar huis.

Bron: IBN-DLO, 1995

Recreatief fietsgebruik (2003)

- 427 miljoen recreatieve fietstochten.
- 3,7 miljard recreatieve fietskilometers (26% van alle fietskilometers).
- Per persoon: 26 tochten, 230 km.

Bron: CBS Onderzoek Verplaatsingsgedrag, 2004

Fietsgebruik: Fietsdagtochten

- Deelname recreatieve fietsdagtochten > 2 uur: 68% van de bevolking.
- Aantal fietsdagtochten > 2 uur: 48 miljoen.

Bron: CBS Onderzoek Dagrecreatie, 2003

Fietsgebruik: Fietsvakanties

- Deelname fietsvakanties: 6% van de bevolking.
- Aantal fietsvakanties: 875.000 in Nederland en 275.000 in het buitenland.

Bron: Bureau Vandertuuk, 2004

Tabel 9: Fietsmogelijkheden buiten de bebouwde kom*

Provincie	Aantal kilometer per 1000 inwoners
Drenthe	9,12
Friesland	7,77
Overijssel	6,20
Groningen	5,34
Flevoland	5,28
Gelderland	4,93
Zeeland	4,09
Limburg	3,73
Utrecht	1,87
Noord-Brabant	1,58
Noord-Holland	1,20
Zuid-Holland	0,56
Nederland	2,92

* Fietsmogelijkheden zijn fietspaden, fietsstroken en gemeentelijke wegen.
Bron: CBS Wegenstatistiek, 1996

Fietsenpark en -bezit

- Fietsenbezit: 18 miljoen fietsen op ruim 16 miljoen inwoners.
- Fietsverkoop: jaarlijks ongeveer 1,2 miljoen nieuwe fietsen van gemiddeld € 550, verder ongeveer 0,5 miljoen tweedehands fietsen.

Bron: www.bovagrai.nl

Economische effecten recreatief fietsen

- Bestedingen tijdens fietsdagtocht: gemiddeld € 4,27 per persoon, totaal € 204 miljoen per jaar
- Bestedingen tijdens meerdaagse fietstocht (via LF-routes): gemiddeld € 31,00 p.p. = totaal € 87 miljoen/jaar = € 13.500/jaar per km LF-route (excl. gebruik voor dagtochten).

Bron: CBS Onderzoek Dagrecreatie, 2003 en Bureau Vandertuuk, 2004

