



# Knooppuntenbewegwijzering en marketing helpen Belgisch Limburg vooruit



Tim Asperges, TIMENCO bvba

**Sinds de lancering van het fietsknooppuntenstelsel in 1995 in Belgisch Limburg is het recreatief fietsen opgebloeid. Tal van andere regio's en provincies namen het succesvolle systeem over. En het werd zowaar een exportproduct naar het fietsland bij uitstek: Nederland.**

De systematiek voor de knooppuntenbewegwijzering werd in 1995 ontwikkeld door het Regionaal Landschap Kempen en Maasland, een stichting die vooral meer aandacht wilde voor natuur en landschap. Tot die tijd beperkte het toeristische aanbod zich tot uitgestippelde rondritten of men gebruikte toeristische autoroutes als fietsroute.

Door de mijnsluitingen kreeg de provincie Limburg steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling om het idee van een recreatief fietsroutenetwerk ten behoeve van de regionale ontwikkeling te realiseren. In juli 1995 was een hoogwaardig fietsroutenetwerk van 350 kilometer aangelegd, bewegwijzerd met 3000 bordjes en 50 infoborden.

Het publiek reageerde enthousiast en amper een maand na de officiële ingebruikneming hadden 324.000 fietsers de bewegwijzerde routes gevonden. Als gevolg van het succes van het fietsroutenetwerk in Kempen en Maasland werd het netwerk al snel uitgebreid naar andere delen in de provincie. Ook andere provincies namen het systeem over en het fietsroutenetwerk werd een exportproduct naar Nederland.

## Service

Naast de fietspaden is het Limburgse fietsroutenetwerk uitgerust met een aantal zogenaamde fietsonthaal- en servicepunten (FOS). Deze FOS worden gepromoot als de 'poorten naar het Fietsparadijs'. Ze zijn voorzien van een ruime auto-parkeerplaats, huurfietsen, fietsenstalling, picknickplaats, een fietscafé, sanitaire voorzieningen en een fietsherstelplaats. Centraal in een FOS staat de fietskiosk waar je tijdens het fietsseizoen (april-september) terecht kunt voor een fietskaart, weersinformatie en brochures. Deze fietskiosken bieden ook

### Kerncijfers Limburgse fietsroutenetwerk

Lengte: 1860 kilometer

Maaswijdte: gemiddeld 4 km

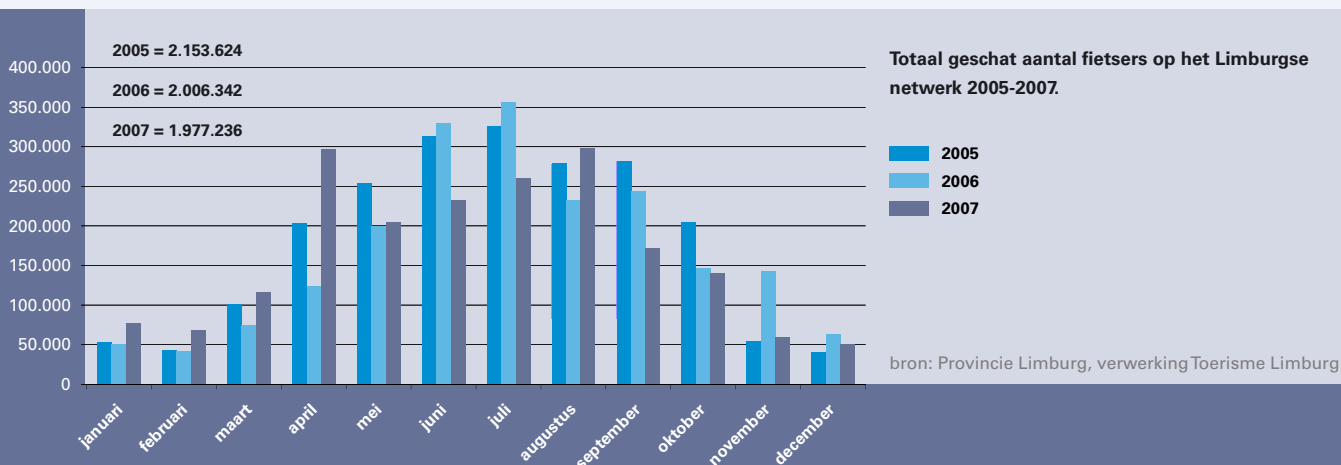
Aantal borden: 20.000

Uitvoering: 40% autovrij, 98% verhard

Aantal gebruikers: circa 2 miljoen / jaar

Aantal fietsonthaal- en servicepunten: 12

Aantal fietsverhuringen: 10.000 / jaar



Het begon met blauwe routebordjes. Later ontwikkelden Toerisme Vlaanderen en ANWB een kleiner rechthoekig wit bord met groene nummering dat in al de andere provincies in België en Nederland werd overgenomen.

internettoegang en digitale informatie over de regio.

Je kunt de huurfiets achterlaten op één van de andere FOS-en of in de treinstations van Hasselt of Sint-Truiden. In totaal zijn er 385 huurfietsen (€ 8,- per dag) beschikbaar en 30 nieuwe elektrische fietsen, ideaal voor het heuvelachtigere parcours in Haspengouw. Ook de online reserveringsmogelijkheid valt in de smaak bij de gebruikers. De fietsverhuur en het onderhoud worden verzorgd via een sociaal tewerkstellingsproject waar 25 mensen voor werken.

### Marketing

De pionier van de recreatieve fietsroutenetwerken is nu nog steeds het absolute ijkpunt op het vlak van het vermarkten van een fietsregio. In 2007 genereerde het fietsroutenetwerk in Limburg een geschatte Return on Investment van 21,4 miljoen euro. En de grens van twee miljoen fietsers is maar net niet gehaald. Dat is te danken aan het feit dat naast de hoge kwaliteitsstandaarden inzake infrastructuur, onderhoud en onthaal-

voorzieningen ook een hele marketingmachine achter het Fietsparadijs schuilgaat.

Om hun missie rond koppelen van natuurbeleving en natuurbehoud verder waar te maken, ontwikkelde het Regionaal Landschap Kempen en Maasland onder meer het Visitor Payback-systeem. De opbrengst van de populaire fietskaarten gaat naar een fonds dat nieuwe natuurontwikkelingsprojecten financiert. Sinds de overname van de coördinatie van het Limburgs fietsroutenetwerk door Toerisme Limburg is dit systeem overgenomen in de hele provincie Limburg. In 2007 kwam er € 37.000 in het fonds.

Verder lanceerde Toerisme Limburg in 2000 het kwaliteitslabel voor fietsvriendelijke horeca (fietscafés). Een fietscafé moet faciliteiten bieden voor fietsers, zoals stallingsruimte, een fietsreparatiekit, informatie over de streek en picknickmogelijkheid. Een fietscafé moet ook op minder dan 1 kilometer van het fietsroutenetwerk liggen. Dat 46% van de klanten in deze cafés fietstoe-risten zijn, bevestigt het economisch potentieel van het netwerk.



## Nederland

Ons land is inmiddels ook voor een aanzienlijk deel bedekt met knooppuntbewegwijzering. Grote delen van Noord-Brabant, Noord-Holland, Friesland en Zeeland zijn inmiddels voorzien van de genummerde bordjes, evenals delen van Gelderland (Veluwe), Overijssel (Twente) en Flevoland (Almere).

In België blijkt het systeem een slinger te geven aan de economisch-recreatieve ontwikkeling van de streek. De knooppuntbewegwijzering wordt er als opstapje gebruikt om het gebied nadrukkelijk in beeld te brengen bij toeristen. In Nederland gebeurt dat ook steeds vaker, zij het dat niet iedereen het over zijn hart kan verkrijgen om de traditionele, vaak thematische rondrijdroutes (kastelenroute, aspergeroute) af te schaffen.

In de uitgave Regionale Fietsroutenetwerken doet de Stichting Lan-

delijk Fietsplatform, het coördinatiepunt voor het recreatieve fietsen in ons land, aanbevelingen hoe een netwerk op te zetten. Daarin wordt gesteld dat knooppuntnetwerken bewegwijzerde rondritten kunnen vervangen, de doelgroepen komen overeen, aldus de uitgave. Bestaande rondritten kunnen blijven bestaan in routegidsjes en -folders. Een kleine 'vertaling' naar het onderliggende knooppuntnetwerk volstaat.

De uitgave zegt verder dat de ontwikkeling van een nieuw fietsnetwerk een uitgelezen kans biedt om fietsmogelijkheden van de betreffende regio in de schijnwerpers te zetten. Geadviseerd wordt hierbij als regio vroegtijdig samenwerking te zoeken met VVV's en regionale en/of provinciale bureaus voor toerisme. En om een promotie-/marketingplan te laten opstellen.

Naast de fietscafés zijn er ook de fietshotels. Het kwaliteitslabel van de fietshotels wordt uitgereikt door Toerisme Vlaanderen en momenteel zijn er meer dan 100 erkende fietshotels in Limburg.

### TV-serie

Om verblijfstoerisme verder te stimuleren, krijgt de toerist in Limburg tegenwoordig een 'slechtweergarantie'. Als de weersvoorspelling meer dan 50% kans op regen voorspelt, krijgt de bezoeker een gratis bon voor een toeristische attractie binnenshuis. De topper voor deze alternatieve uitstap is momenteel Plopsaland Indoor in Hasselt.

Dat het loont om te investeren in verblijfstoerisme blijkt uit het aandeel van deze vorm van toerisme in de economische omzet van het fietsroutenetwerk. Van de € 21,4 miljoen omzet is 43% is afkomstig van de verblijfstoeristen op het netwerk, 47% van

dagjesmensen en 10% van de recreatieve fietser uit de buurt. De gemiddelde bestedingsbedragen liggen op € 2,- p.p. per dag voor een lokale fietser, € 13,- voor een dagtoerist en € 66,- voor een fietsvakantieganger. Ook de beslissing van de provincie Limburg om € 500.000 te investeren in de tv-serie 'Katarakt' - waarin de streek Haspengouw centraal stond - droeg bij aan de promotie van het fietstoerisme, afgaande op de massale vraag naar Katarakt-arrangementen, Katarakt-routes en de uitbouw van een Katarakt-onthaalcentrum in Sint-Truiden. Om de beleving van de fietsroutes te vergroten is verder de 'Verhalenfluisteraar' ontwikkeld, een combinatie van GPS, audio- en videogids. Het apparaat (te huur voor € 6,-) kan onderweg meer vertellen over de streek, in zowel klank als beeld.

Een uitdaging waar Limburg de volgende jaren voor zal staan, is vermijden dat het recreatief fietsroutenetwerk slachtoffer



**Aan Eric Nijland, directeur Fietsplatform, de vraag hoe het er in Nederland met de fietsknooppunten voorstaat:**

> **Kunnen we nog wat (meer) leren van Belgisch Limburg?**

Goede zaak is dat het fietsnetwerk onderdeel vormt van een breed pakket aan (marketing)activiteiten. De horeca bijvoorbeeld wordt er goed bij betrokken en ziet er zelf ook kansen in. Dat is een belangrijke combinatie waar de consument ook om vraagt. Verder is ook de regeling voor slecht weer een sterk aanbod voor de consument.

> **Worden fietsknooppunten in Nederland al voldoende gebruikt als regiomarketinginstrument?**

Zeker. Opvallend is dat waar aanvankelijk werd gedacht dat het nieuwtje er wel af zou raken, in elke nieuwe regio met fietsknooppunten de belangstelling weer enorm is.

Elke regio spant zich duidelijk in om zich te onderscheiden van andere regio's. Daar is niks mis mee, concurrentie stimuleert verdere productontwikkeling en –vernieuwing. Het mooie is dat daarbij alom wordt ingezien dat je in het belang van de consument de knooppuntbewegwijzering zelf uniform moet houden en dat deze goed moet aansluiten op de buurregio's.

> **Komen er in Nederland ook fietsonthaal- en servicepunten (FOS)?**

Onder verschillende benamingen zijn deze in Nederland ook te vinden. In het oosten van het land worden ze aangeduid als TOP's (toeristische overstappunten). Ook in andere regio's zijn deze 'recreatietransferia' te vinden of worden deze ontwikkeld.

> **Stuit het standpunt om rondritten op te heffen in de regio op veel bezwaren?**

Vaak is sprake van een bijzondere binding met een specifieke route, bijvoorbeeld vanwege de link tussen de naam van een betreffende route met de regio. Aan het behoud van deze routes naast het

knooppuntnetwerk kleven echter de nadelen van hogere onderhoudskosten en onoverzichtelijkheid (totempalen!). Doordat de tracés van de rondritten vaak 1 op 1 zijn opgenomen in de tracering van een knooppuntnetwerk blijven deze themaroutes echter feitelijk bestaan. En je ziet dan ook dat de meeste regio's besluiten om na een overgangperiode de bewegwijzering van de rondritten op te heffen.

Bij de landelijke fietsroutes (LF-routes) ligt dit overigens anders. Dit landelijke netwerk kent een andere doelgroep (langeafstandsfietsers, fietsvakantiegangers). Daarom blijft de LF-bewegwijzering bestaan; de bordjes worden echter in de komende tijd wel gecombineerd op één drager, ook weer ten behoeve van de overzichtelijkheid maar ook om de onderhoudskosten te drukken.

> **Zijn er nog wensen ten aanzien van de uitbouw van het fietsknooppuntennetwerk in Nederland?**

In nagenoeg heel Nederland is inmiddels een knooppuntnetwerk voor fietsers of is dit in voorbereiding. Deze netwerken blijken duidelijk in een behoefte te voorzien; de miljoenen recreatieve fietsers in ons land weten de netwerken te vinden en te waarderen.

De basis mag echter niet vergeten worden: goede paden en wegen in een aantrekkelijke omgeving waar veel te genieten en te beleven valt. Nederland heeft een naam als Fietsland, ook op het recreatieve vlak. De recreatieve fietsmogelijkheden staan echter onder druk, ze lijken in ons land wel eens te vanzelfsprekend! Er ontstaan steeds meer fysieke en visuele barrières.

Verder is het zaak veel aandacht te besteden aan verdere marketing en productontwikkeling met betrekking tot het fietstoerisme. Combinaties met nieuwe informatietechnologie liggen daarbij voor de hand, bijvoorbeeld in de vorm van routeplanners of digitale reisgidsen. De buitenlandse markt mag daarbij niet worden vergeten; met name Duitsers zijn de laatste jaren het fietsen massaal gaan omarmen als vakantieactiviteit.

wordt van zijn eigen succes. De aantrekkelijkheid als fietsregio creëert heel wat extra 'trekhaakverplaatsingen'. En de steeds toenemende groei van fietsrecreanten kan de balans natuurbehoud – natuurbeleving uit evenwicht brengen.

Het netwerk kent een kwaliteitslabel voor fietsvriendelijke horeca.



foto: Saria van den Bossche