10 jaar recreatief fietsen

Knooppunten en fietsplanners helpen blije fietser op weg

Karin Broer

Het recreatieve fietsen had de afgelopen tien jaar de wind mee. Heel Nederland werd voorzien van knooppuntnetwerken, fietsrouteplanners kwamen beschikbaar en met de komst van de elektrische fiets lijkt er nog nooit zoveel belangstelling te zijn voor een rondje plezierfietsen. Maar er zijn ook zorgen. Overheden hebben te weinig oog voor barrièrevorming en de verbindingen tussen stad en buitengebied.

Erik Nijland, directeur van de stichting Landelijk Fietsplatform zoekt een foto. Het duurt even maar dan laat hij hem zien: twee producten, naast elkaar in de supermarkt, Knorr en Becel, beide met 'Win een fiets' op de verpakking. Nijland: 'De fiets is de afgelopen tien jaar alleen maar hipper geworden. De fiets is een symbool geworden van gezond leven, van meer bewegen. En dan zie je altijd beelden van recreatieve fietsers: blije mensen in een mooie natuur. Picknickmandje achterop, de wereld in.'
Recreatief fietsen lijkt populairder dan ooit, maar recente cijfers om dat te onderbouwen zijn er niet. Het Landelijk Fietsplatform laat met enige regelmaat uit verschillende bronnen cijfers analyseren. Daaruit blijkt dat 52 procent van de bevolking, 8,5 miljoen van de Nederlanders recreatieve fietstochten maakt.'
De cijfers dateren uit 2007. Nijland denkt dat de een nieuwe 'Fietsrecreatiemonitor', die samen met het NIPO wordt ontwikkeld, een stijging van het aantal recreatieve fietstochten zal laten zien. 'De opkomst van de e-bike zit nog maar beperkt in onze cijfers uit 2007.'

Knooppunten

Terugkijkend op de afgelopen tien jaar is er het nodige gebeurd in de wereld van het recreatieve fietsen. Neem de opkomst van knooppuntnetwerken. Tien jaar geleden nog een nieuw fenomeen dat uit België kwam overwaaien. In 1999 verschenen in delen van Limburg en Brabant de eerste knooppuntbordjes en -panelen. Daarna volgden delen van Friesland, stukjes Zuid-Holland, Almere. Rond 2006 zat de vaart er echt in: Noord-Holland, de Veluwe en Zeeland kregen een knoop-

Feiten en cijfers

- **52% van Nederlandse bevolking maakt recreatieve fietstochten, tochten van minimaal 1 uur.**
- **Een gemiddelde recreatieve fietstocht is 19,2 km lang.**
- **Jaarlijks besteden recreatieve fietsers € 750 miljoen onderweg.**
- **Nederlanders tussen de 45 en 65 jaar maken relatief de meeste fietstochten.**
- **Mensen met een hoger inkomen nemen meer deel aan recreatieve fietstochten.**
- **Mensen die in een meer verstedelijkt gebied wonen, maken minder recreatieve fietstochten.**

[bron: Zicht op Nederland fietsland, 2009 en CBS.]

Inmiddels is bijna heel Nederland voorzien van knooppunten.

puntnetwerk. Inmiddels is vrijwel heel Nederland voorzien. Groningen staat in de startblokken voor de aanleg. Alleen in delen van Flevoland zijn nog witte vlekken.
Het grote publiek omarmde het nieuwe systeem meteen. Uit onderzoek van het GOBT (Gelders Overijssels Bureau voor Toerisme) uit 2010 blijkt dat inmiddels 60 procent van de recreatieve fietsers het systeem kent. Nijland: 'Waar je het ook ontwikkelde: er kwam publiek op af. Je zag ook dat er meteen allerlei productontwikkeling startte rond de knooppuntnetwerken. Falkplan bijvoorbeeld had een tijd nauwelijks fietskaarten meer geproduceerd, maar door de opkomst van de knooppunten gingen ze weer fietskaarten maken.'
De knooppuntroutes maken de fietser flexibeler, zonder dat het gemak van 'de bordjes volgen' verdwijnt. Anders dan bij de oude bewegwijzerde routes, kan hij onderweg variëren. Is er regen op komst, dan is het eenvoudig om onderweg dankzij de panelen met het knooppuntnetwerk, een verkorting van de route te zoeken.
Bestuurders waren snel enthousiast te maken. Nijland: 'Het onderzoek in Limburg naar de bestedingen van recreatieve fietsers was belangrijk. De economische spin-off in Limburg werd in 2004 geschat op 13 miljoen per jaar.'

Uniform

De aanleg van de 40 knooppuntnetwerken is geïnitieerd door verschillende organisaties, soms de provincie, soms een recreatieschap, soms een samenwerkingsverband van gemeenten. Opvallend is dat het uiteindelijk toch een behoorlijk uniform systeem is geworden, vrijwel overal wordt gebruik gemaakt van witte bordjes met groen opschrift. Het Fietsplatform heeft daarin een belangrijke rol gespeeld, onder andere door adviesnota's uit te brengen. En door bijvoorbeeld het voortouw te nemen voor het meer synchroon laten lopen van de knooppuntnetwerken en het netwerk van Landelijke Fietsroutes. De routes van dit LF-netwerk, bedoeld voor de vakantiefietsers, en de knooppuntenroutes zijn inmiddels waar mogelijk gelijkgetrokken. Op deze manier versterken beide netwerken elkaar.
De opkomst van knooppuntroutes heeft geleid tot flinke sanering van de oude bewegwijzerde routes, het afscheid van de zeskantige bordjes. In 2000 waren er ongeveer 400 bewegwij-

De routes van het LF-netwerk, bedoeld voor de vakantiefietsers, en de knooppuntenroutes zijn inmiddels waar mogelijk gelijkgetrokken met de knooppuntnetwerken.

zerde rondritten, in 2010 zijn er nog 280. Het uiteindelijke doel is om zo'n 50 bekende bewegwijzerde routes, zoals de Elfstedenroute, over te houden.
De zorg van het Landelijk Fietsplatform is nu de kwaliteit van het hele recreatieve netwerk op peil te houden. Nijland: 'Dat is de uitdaging voor de komende jaren. In bijna alle gevallen is het onderhoud wel geregeld, maar niet altijd even duidelijk en niet voor een langjarige periode.'

Digitalisering

Een andere opvallende ontwikkeling van de afgelopen jaren is de digitalisering van route-informatie. Er zijn inmiddels meerdere fietsrouteplanners (Goudappel Coffeng, Falkplan, Fietsersbond). De laatste ontstond in 2004 uit een samenwerking tussen een klein softwarebedrijf, Demis, en de Fietsersbond. Demis was in 2003 bezig met een fietsrouteplanner voor Zuid-Holland. De Fietsersbond bracht vrijwilligers mee die het benodigde veldwerk wilden doen: uitzoeken of een weg een geschikte fietsroute was, of een doorsteekje op de kaart er ook echt in de werkelijkheid was en wat voor verharding er op een bepaald wegvak lag.
Na Zuid-Holland volgden andere provincies: Friesland, Utrecht, Noord-Holland. Nu heeft de Fietsersbond bijna een landelijk dekkende fietsrouteplanner. Gewerkt wordt nog aan de provincie Groningen en aan de drie zuidelijke provincies (Zeeland, Brabant, Limburg). Die drie provincies gaven de opdracht voor het maken van een fietsrouteplanner aan Goudappel Goffeng die op basis van Open Street Maps de routeplanner maakt. Maar de Fietsersbond wilde graag een landelijk dekkend netwerk en dus werd aan de leden een aparte bijdrage gevraagd om alsnog voor die provincies een Fietsersbond-planner te maken.
Via de fietsrouteplanner van de Fietsersbond kun je verschillende routes plannen: de kortste, de snelste, met zoveel mogelijk asfalt, via knooppuntroutes, via LF-routes, enzovoort. Bovendien is het aantal gebruikte calorieën en bespaarde CO2-uitstoot af te lezen. Nijland: 'Dankzij de fietsrouteplanners kan een fietser veel flexibeler routes kiezen. Ik verwacht dat ook door de opkomst van gps en smartphones die ontwikkeling zal doorzetten.' De fietsrouteplanner is nog maar een onderdeeltje van de hele digitaliseringsslag die gaande is. 'Nu al worden routes als gps-tracks gedownload. Mensen zullen steeds meer routes gaan uitwisselen via internet of via sociale media. Dat zal de komende tien jaar een verdere vlucht gaan nemen.'

Zorgen

Nijland is niet alleen positief over de afgelopen tien jaar. 'Barrières nemen toe, het landschap is er niet op vooruit gegaan, de ruimtelijke ontwikkeling is niet positief.'
Gemeenten houden zich te weinig bezig met recreatief fietsen, vindt Nijland. 'Het onderwerp fiets hoort bij de afdeling verkeer, en dan gaat het om verbindingen van de wijk naar het centrum, utilitaire verbindingen, dat zit er ingebakken. Recreatie zit bij een andere afdeling, bij economie of bij sport.' De invalshoeken bij deze afdelingen zijn anders, zegt Nijland. 'Verkeerskundigen letten op directheid van routes. Maar bij recreatief fietsen gaat het niet om directheid, het gaat om beleving, voldoende variatie.'
Zo vindt Nijland snelfietsroutes niet zo boeiend. 'Men zegt dat snelfietsroutes ook voor recreatieve fietsers zijn, maar je gaat

De Fietsersbond rolde de afgelopen jaren een digitale planner uit voor heel Nederland.

Fietstunnels zijn duur en barrièrevorming blijft dan ook nog een heikel punt.

echt niet voor je plezier langs een snelweg fietsen, zoals op de snelfietsroute tussen Zoetermeer en Den Haag.'
Nijland denkt juist dat door meer integraal te denken, zowel vanuit verkeer als vanuit recreatie, er winst is te behalen. Als voorbeeld noemt hij een nieuwe verbinding tussen Amersfoort en Leusden. Nijland: 'Daar is nu onder de A28 langs het Valleikanaal een tunneltje gekomen. Zo is er een hele recreatieve as mogelijk geworden: met een langeafstandswandelroute, een kanoroute, een ruiterpad en een fietspad. Dat fietspad, dat helemaal doorloopt tot Scherpenzeel, is ook heel geschikt voor de woon-werkfietsers. Dit fietspad is er gekomen vanuit recreatie, maar op deze manier laat je het geld renderen, ook voor woon-werkfietsers.'

Barrières

De problemen van barrières als spoorlijnen, vaarwegen en snelwegen voor fietsverkeer zijn de afgelopen jaren wel geregeld aan de orde geweest. Recreatieve organisaties als het Fietsplatform, Wandelnet (voorheen wandelplatform) en de Hippische Sportfederatie maakten zich sterk om plannen van Prorail om alle kleine overwegen af te sluiten, te beperken. Nijland vindt dat er bij overheden veel te weinig aandacht is voor barrièrevorming.
Rinus Jaarsma, voormalig onderzoeker landgebruiksplanning van de Wageningen Universiteit, geeft Nijland gelijk. 'Nieuwe autosnelwegen of rondwegen gaan door het buitengebied en de dwarsverbindingen vervallen. Maar er zijn ook meer sluipende bedreigingen, aldus Jaarsma, bijvoorbeeld het overwegen-beleid van Prorail en het ombouwen van bestaande 80-kilometerwegen naar duurzaam veilige stroom- of gebiedsontsluitingswegen (waarbij het aantal oversteken wordt verminderd). 'Met name voor het effect van duurzaam veilig is veel te weinig aandacht. Meer dan tien jaar geleden, in 1998, is er al een CROW-publicatie gemaakt over de aanleg van hoofdinfrastructuur en lokale verbindingen. Daar is weinig meegedaan. Er is geen echte probleemeigenaar, zoals dat heet. De gemeenten hebben hier niet altijd oog voor of het gaat hen boven de pet.'
Nu is er opnieuw een CROW-werkgroep aan het werk, onder de titel 'recreatieve verplaatsingen stad-land / barrièrewerking infrastructuur'. Twee publicaties volgen dit najaar: stad-landverbindingen en barrièrewerking. De ene gaat specifiek in op de recreatieve verbindingen tussen stad en buitengebied, de andere meer op barrièrewerking van grote infra, zoals spoor, water, weg, en de gevolgen van duurzaam veilig.
Nijland hoopt dat dit soort publicaties effect hebben en dat met name de afdelingen verkeer van gemeenten zich meer bewust worden van het belang van goede recreatieve routes. 'Maar ik ben bang dat de schotten tussen verkeer en recreatie daarbij in de weg zullen blijven staan.'