



## Het recreatieve fietslandschap in 2030

Toekomstperspectief recreatief fietsen



fietsplatform

*Op de fiets beleef je Nederland op z'n mooist.  
Het is onze missie om Nederland het beste  
recreatieve fietsland in de wereld te laten zijn,  
nu en in de toekomst.*

© Stichting Landelijk Fietsplatform, april 2023  
Tekst Eric Nijland & Marina van Dijk

[info@fietsplatform.nl](mailto:info@fietsplatform.nl) | [www.fietsplatform.nl](http://www.fietsplatform.nl) | [www.nederlandfietsland.nl](http://www.nederlandfietsland.nl)

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>
<b>1 Waar staan we nu?</b>	<b>4</b>
1.1 Kerncijfers recreatief fietsen NL	4
1.2 Goede basisomstandigheden	4
<b>2 Ontwikkelingen, trends en thema's</b>	<b>6</b>
2.1 Trends en potentieel recreatief fietsen	6
2.2 Relatie met beleidsthema's	8
2.3 Het perspectief	9
<b>3 Waar willen we naar toe?</b>	<b>10</b>
<b>4 Werk aan de winkel; voor welke opgaven staan we?</b>	<b>13</b>
4.1 Ruimtelijke kwaliteit	13
4.2 Passende infrastructuur	14
4.3 Hoogwaardige landelijke routestructuur	14
4.4 Ontsluiting aanbod	15
4.5 Organisatie en beleid	15
<b>Actieagenda</b>	<b>15</b>



# Voorwoord

## Fietsen zit in onze natuur – blijft dat?

Nederland is een echt fietsland. De fiets is daarbij een perfect middel om in de vrije tijd er actief op uit te gaan, lekker naar buiten, het landelijk gebied in. Recreatief fietsen zit in én is onze natuur. We gaan met de fiets op ontdekkingsstocht. Of we maken gewoon een ommetje om even uit te waaien. Ook om van werk terug naar huis fietsen geeft een extra portie ontspanning.

Buitenlandse toeristen verwonderen zich over hoe 'fietsbaar' ons land is; ze komen daarvoor graag naar ons land. In Nederland zelf vinden we het allemaal heel vanzelfsprekend. Dat is het zeker niet. Sterker, als we niets doen zullen de mogelijkheden geleidelijk afnemen. We zien dit nu al gebeuren.

## Toekomstperspectief

In het perspectief 'Het recreatieve fietslandschap in 2030' geven we een inkijk in hoe de toekomst van het beste recreatieve fietsland van de wereld er volgens ons uitziet, wat de kansen zijn en de bedreigingen. Voor welke opgaven we staan en wat er moet gebeuren. Want er is werk aan de winkel! Niet alleen omdat we het nuttig vinden, dat is veel te vrijblijvend. Het is nodig en urgent!

## Actieagenda

Dit is het moment om er werk van te maken, van de tekentafel tot de fietser zelf, voordat de keerzijde van het succes zich aandient. Zo helpen we elkaar om het leuk en veilig te houden! Want wij geloven dat recreatief fietsen in Nederland een waardevolle ervaring is voor jong en oud. Een gezonde, actieve en duurzame vorm van vrijetijdsbesteding, die gefaciliteerd, gedeeld en gekoesterd moet worden. Aanvullend op dit toekomstperspectief hebben we een actieagenda opgesteld. Daarin vind je concrete handvatten om mee aan de slag te gaan. Het jaar 2030 is geen vergezicht maar redelijk dichtbij. In 2025 komen we met een tussenbalans en in 2027 met een evaluatie.

*Laten we snel samen aan de slag gaan!*

*Lutz Jacobi*

Voorzitter Fietsplatform



## 1. Waar staan we nu?

De cijfers van het recreatief fietsgebruik spreken voor zich. Fietsen voor het plezier is in Nederland buitengewoon populair, en dat is niet zo gek. Het is dé manier om actief te genieten van al het moois dat ons land te bieden heeft.

### 1.1 Kerncijfers recreatief fietsen NL

Fietsen is één van de belangrijkste vrijetijdsbestedingen. Heel Nederland fietst zou je kunnen zeggen. Maar hoeveel is het dan precies?



Nederland telt **11,1 miljoen** recreatieve fietsers boven de 16 jaar; dat is 76% van de totale bevolking.



Er worden jaarlijks **700 miljoen** recreatieve fietstochten gemaakt.



**3 miljoen** Nederlanders zijn fietsvakantiegangers.



**7,2 miljoen** fietsvakanties in Nederland waarvan **1,9 miljoen** trektochten.



**6,7 miljard** recreatieve kilometers, 44,5% van alle **15 miljard** fietskilometers.

Onder recreatieve fietstochten verstaan we ommetjes, dagtochten, fietsvakanties en trektochten. Het kan een mix zijn van recreatief, sportief en utilitair met als motief ontspanning en beleving, inspanning en gezondheid, en bestemming. De tochten worden met name in het landelijk gebied en in de natuur gemaakt.

### 1.2 Goede basisomstandigheden

#### Aantrekkelijk landschap

De natuurlijke omstandigheden zijn in Nederland in principe ideaal voor recreatief fietsen:

- veel afwisseling op korte afstand
- legio groen, van agrarisch cultuurlandschap tot bos en hei
- met de vele rivieren, meren en zee waterrijk te noemen
- afgewisseld met talrijke historische kernen



#### Veel attracties en bezienswaardigheden

Behalve landschappelijke afwisseling zijn er veel 'points of interest', aantrekkelijke afstappunten die te gebruiken zijn als tussen- of eindbestemming.

### Veel paden en wegen

Nederland kent – hoewel er regionaal wel grote verschillen zijn – een dicht wegensysteem. Veel wegen zijn toegankelijk voor fietsen. In het buitengebied zijn met name plattelandswegen en dijkwegen interessant. Er zijn hiernaast veel fietspaden aangelegd. Vaak uit veiligheidsoverwegingen, vanwege problemen door menging met autoverkeer. Maar ook om natuur en landschap extra te ontsluiten.

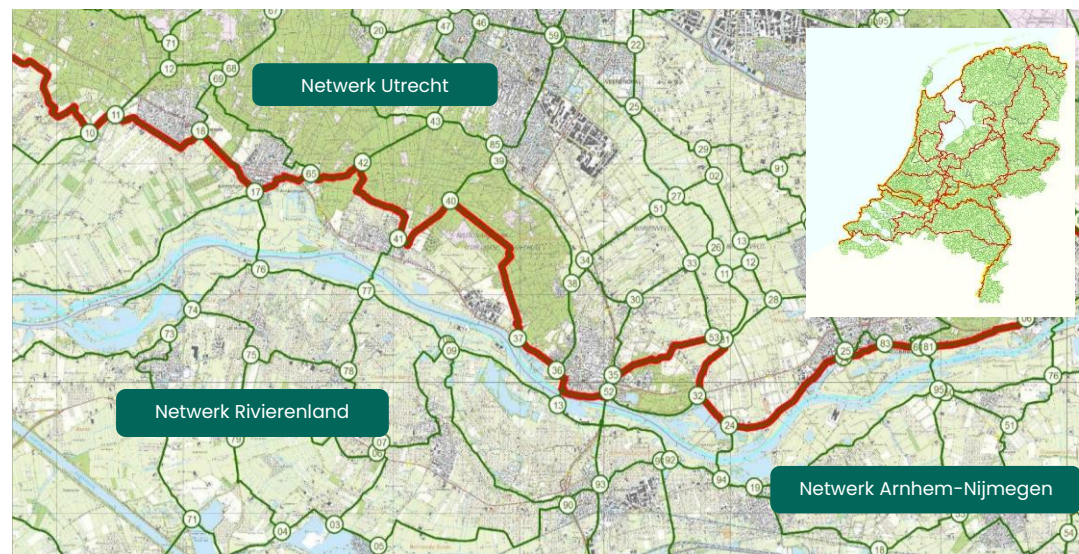
### Veel specifieke infrastructuur

Belangrijke schakels in ons dooraderde land vormen bruggen, tunneltjes en pontveren. Deze voorzieningen zijn onmisbaar om de vele barrières te slechten.

De vele veerponten in ons land dragen bij aan het typische Nederlandse gevoel.

### Nauwelijks hoogteverschillen

Er wordt weleens gezegd dat Nederland zo plat is als een pannenkoek. Door de minimale hoogteverschillen is er sprake van een lage moeilijkheidsgraad.



### Landsdekkend routenetwerk

Een selectie van de paden en wegen is opgenomen in een unieke landelijke roestructuur, bestaande uit:

- circa 10.000 knooppunten
- 34.500 kilometer aan tussenliggende tracés
- 10 langeafstandfietsroutes (10 LF-routes)

Deze routes helpen de fietsers bij het samenstellen van tochten. Knooppuntroutes vooral om een ommetje en dagtocht te fietsen. LF-routes vooral voor langeafstandsfietsstochten zoals een fietsvakantie. De bewegwijzering zorgt ervoor dat dolen geen dwalen wordt. Het landsdekkende netwerk is een koppeling van ongeveer 40 regionale netwerken. Een aantal LF-routes vormt onderdeel van internationale EuroVelo-routes.

Weetje: meer dan de helft van alle recreatieve fietsers maakt voor hun fietstochten gebruik van de knooppunt- en LF-routes!

## 2. Ontwikkelingen, kansen en bedreigingen

### 2.1 Trends, thema's en potentieel

De wereld is continu in beweging en het recreatief fietslandschap verandert mee. We maken niet alleen met meer fietsers gebruik van het recreatief netwerk, ook de diversiteit op de weg neemt toe. De afgelopen jaren is een grote groei te zien in het aantal recreatieve fietstochten en de hoeveelheid recreatieve fietskilometers.



#### De omvang en diversiteit van het fietsenpark

Het fietsbezit in Nederland is het hoogste ter wereld en de fietsverkoop blijft enorm hoog. Veel fietsen worden aangeschaft voor recreatief gebruik. Of voor gemengd gebruik: doordeweeks voor de woonwerkritjes en in het weekend voor een recreatieve tocht. Voor recreatieve fietstochten krijgen e-bikes inmiddels de overhand. Er zijn niet alleen meer fietsen bijgekomen maar er is ook meer diversiteit. We zien steeds vaker bakfietsen en fietsen met karretjes, ook op het recreatieve fietspad.

#### Drukke op het fietspad

Al die fietsen – in welke vorm dan ook – worden massaal gebruikt om actief te genieten van buiten, om te bewegen en te beleven. We zijn met steeds meer recreatieve fietsers. Dit zorgt wel voor veel meer drukte op de paden en wegen.



Nederland kent steeds meer recreatieve fietsers. Ook de verkoop van fietsen is enorm.

Er worden 30% meer dagtochten gemaakt ten opzichte van 2019.

We halen hogere snelheden. Snelheidsverschillen worden groter. E-bikes nemen de overhand.

Van jong tot steeds ouder, mede dankzij de komst van de e-bike.

Onze actieradius wordt steeds groter, de komst van de e-bike maakt dit mede mogelijk.

#### We fietsen vaker, harder en verder

De fiets wordt vaker gepakt voor een recreatieve fietstocht. In het eerste coronajaar (2020) was dit zelfs +30%. Ook de populariteit van fietsvakantietochten neemt toe. Door het toegenomen aandeel fietsen met elektrische ondersteuning fietsen we harder en verder. Met dezelfde inspanning halen we hogere snelheden en een grotere actieradius. Dit zorgt voor meer recreatieve fietskilometers.

#### Hoog gebruik landsdekkend routenetwerk

Knooppuntroutes en LF-routes zijn populair, ze scoren heel hoog als middel om aantrekkelijke fietstochten te plannen en te volgen. Meer dan 50% van de fietsers maakt hier gebruik van.

#### Diversiteit recreatieve fietsers

Ook de doelgroep op het fietspad is veranderd; steeds meer jonge gezinnen zijn er te vinden. Maar ook steeds oudere ouderen. We kunnen langer doorfietsen, met dank aan de e-bike. En we doen dit ook.

#### Recreatief fietsen is onveiliger geworden

Er zijn meer dodelijke ongevallen onder fietsers ([zie cijfers CBS](#)). Een belangrijke verklaring is de toegenomen snelheid en snelheidsverschillen. Maar ook de toegenomen verschillen in fietsrijvaardigheid en handelingsnelheid spelen een rol. En tot slot de drukte; op sommige plekken en momenten is het té druk geworden, de infrastructuur is hier niet meer op berekend.

*De volgende thema's en ontwikkelingen hebben impact op wat we kunnen verwachten rondom het recreatieve fietsgebruik de komende jaren.*

### **Gezondheid en duurzaamheid**

Twee thema's die het publiek breed omarmt, en grote impact hebben op vrijetijdsbesteding zijn gezondheid en duurzaamheid. Dit zal naar verwachting eerder meer dan minder worden. Deze 'bewustere leefstijl' speelt recreatief fietsen in de kaart; het is en blijft met wandelen de laagdrempeligste manier om gezond en duurzaam actief te zijn en te blijven – van jong tot oud. [De ongunstige ongevallencijfers](#) lijken hier misschien haaks op te staan. Maar dit zijn twee verschillende zaken.

### **Vergrijzing**

Door een toename van de vergrijzing zal de komende jaren de groei van de belangstelling voor recreatief fietsen versterken.



### **De belangstelling voor natuur en landschap**

Naar verwachting neemt de belangstelling voor natuur en landschap alleen maar verder toe. We zien het belang van het beschermen ervan, maar willen het ook kunnen ervaren en beleven. De kwaliteit van de omgeving is het belangrijkste criterium voor een ideale fietstocht (Onderzoek Recreatief Fietsen | Blauw; 2021).

**Wandelen en fietsen zijn bij uitstek manieren om buiten te komen en van buiten te genieten. Maar dan moet er wel voldoende groene recreatieruimte beschikbaar zijn.**

### **Fietsvriendelijke leefomgeving**

Er is sprake van een herwaardering van 'dichtbij'. We willen uit de voeten kunnen in de buurt, in de directe woonomgeving. Ook om erop uit te trekken in de vrije tijd. Makkelijk een mooie recreatieve fietstocht kunnen maken vanuit huis wordt door veel Nederlanders heel belangrijk gevonden.



### **Veiligheid en comfort**

Twee issues die steeds belangrijker zijn en heel hoog scoren als bepalende factoren voor een ideale fietstocht (Onderzoek Recreatief Fietsen | Blauw; 2021): veiligheid en comfort. Ook druktebeleving speelt daarbij een grote rol. Het vraagt om passende infrastructuur en geschikte paden en wegen.

### **Service en gemak**

Dat een idee om een mooie fietstocht te gaan maken ook werkelijkheid wordt, heeft grotendeels te maken met service en gemak. Dit komt ook door het enorme aanbod aan mogelijkheden voor invulling van de vrijetijd. Informatievoorziening zal hierbij een sleutelrol blijven spelen.

### **Conclusie:**

Op basis van actuele ontwikkelingen, trends en thema's verwachten we richting 2030 een verdere groei van het aantal recreatieve fietstochten en zeker van de hoeveelheid recreatieve fietskilometers. Het heeft in ieder geval die potentie, vanuit de consument gezien. Zowel als vrijetijdsactiviteit vanuit huis, al dan niet in een mengvorm met andere motieven voor het maken van een fietsrit (utilitair, sportief). Maar ook als activiteit tijdens de vakantie. Het publiek wil wel!

## 2.2 Relatie met beleidsthema's

Recreatief fietsen heeft impact op verschillende beleidsthema's. Maar ook omgekeerd: verschillende beleidsthema's hebben ook impact op het recreatieve fietsen.

### Stimuleren volksgezondheid

De Rijksoverheid legt de link zelf al in het [preventieakkoord](#): om te stimuleren dat we meer sporten en bewegen, en om de beweegnorm te halen is stimuleren van fietsen belangrijk. De grootste sportschool is buiten!

Met het Nationaal Preventieakkoord wil de Rijksoverheid Nederlanders gezonder maken. Hierbij wordt onder meer ingezet op meer sporten en bewegen, om de risico's op zowel lichamelijke als geestelijke gezondheidsproblemen kleiner te maken. Op dit moment beweegt 53% van de Nederlanders genoeg om de 'beweegnorm' te halen: minimaal 150 minuten actief bewegen per week. Bijvoorbeeld wandelen, fietsen of krachttraining. Het doel voor 2040 is dat 75% van de Nederlanders deze norm haalt.

*(bron: website Rijksoverheid)*

### Nederland (veilig) toegankelijk en bereikbaar

Overheden zetten zich in om Nederland toegankelijk en bereikbaar te houden. Fietsen wordt daarbij meer en meer gezien als belangrijk deel van de oplossing. Een goede zaak, en logisch ook.

De fiets is in ons land een ideaal vervoermiddel. Én recreatiemiddel. Rijk en decentrale overheden hebben in het [Nationaal Toekomstbeeld Fiets](#) de potentie van de fiets voor zowel de korte als de lange termijn in beeld gebracht. Het gaat daarbij zowel om fietsinfrastructuur als om fietsstimulering.

Belangrijk aandachtspunt, zeker ook vanuit het recreatieve fietsgebruik: de toegankelijkheid en bereikbaarheid van ons land met de fiets staat onder grote druk. Er ontstaan in het landelijk gebied steeds meer barrières en de omgeving wordt er niet aantrekkelijker op. Bovendien zijn op veel plaatsen paden en wegen niet meer geschikt voor het huidige fietsgebruik, ze zijn onveilig geworden.

De meeste paden en wegen vallen onder de verantwoordelijkheid van gemeenten. Provincies brengen de recreatieve en utilitaire fietsbelangen steeds meer bij elkaar in hun beleidsplannen. Een goede zaak; in de praktijk is er vooral gemengd gebruik van infrastructuur.

Een belangrijk aandachtspunt is de noodzaak van intergemeentelijke samenwerking bij het behouden en doorontwikkelen van een passende, fijnmazige infrastructuur voor de fietser. Zeker met de toegenomen actieradius wordt er al snel de gemeentegrens over gefietst.

In de [Kamerbrief van staatssecretaris Heijnen van 18 juli 2022](#) staan de fietsambities beschreven vanuit de Rijksoverheid voor de periode 2022-2025. Belangrijke raakvlakken zijn er met de recreatieve fietsbelangen. Bijvoorbeeld het meenemen van fietsvoorzieningen bij nieuwe woningbouw.

**Stad-landverbindingen zijn essentieel voor alle vormen van fietsgebruik, ook voor recreatieve fietstochten.**

Ook het stimuleren van veilig fietsgebruik door jonge kinderen en ouderen biedt goede aanknopingsmogelijkheden. De raakvlakken met de ambitie om fietsland nummer één te blijven spreken voor zich.







### Woningbouwopgave en versterken kwaliteit leefomgeving

De ambitie van de Rijksoverheid is om voor 2030 900.000 extra woningen te bouwen. Een enorme opgave met een enorme ruimtelijke impact. En dat is nog maar een deel van de ruimtelijke puzzel. In de publicatie [Ruimtelijke Verkenning 2023](#) presenteert het Planbureau voor de Leefomgeving vier scenario's voor de inrichting van Nederland in 2050. Eén van de uitdagingen is om de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving te behouden en waar mogelijk te versterken. Daarbij gaat het om de stedelijke leefomgeving én het landelijk gebied. Bij leefbaarheid hoort ook beweegruiimte: ruimte om in de woonomgeving erop uit te kunnen gaan voor een wandeling of fietstocht.

Kansen liggen er om fietsvoorzieningen in de 'verbouwing van Nederland' mee te nemen. Daarvoor moet de blik ook goed op het buitengebied worden gericht. Dat blijkt tot nu toe geen vanzelfsprekendheid.

### Natuur- en klimaatdoelen

Het spreekt voor zich: stimuleren van fietsen sluit naadloos aan op de natuur- en klimaatdoelen die overheid en maatschappelijke organisaties hebben omarmd. Fietsen is een heel milieuvriendelijke manier van verplaatsen en draagt daarmee bij aan verduurzaming van ons land. Ook aan stikstofreductie. Natuurbescherming en natuurbeleving gaan bij fietsen vrijwel altijd goed samen. En zorgt ook voor draagvlak.

Kansen zijn er om in het verlengde van deze doelen volop te kiezen voor fietsen en deze activiteit volop te conditioneren. Ook als vrijetijdsactiviteit. Aandachtspunt vormt de toegankelijkheid van natuur en landschap.

### Vitale economie

Recreatief fietsen is van grote betekenis voor een florerende vrijetijdseconomie. Veel recreatieondernemers en horecabedrijven, zeker in de natuur en op het platteland, ontlenen hun aantrekkingskracht uit de aanwezigheid van goede fietsmogelijkheden. Maar ook de detailhandel in het landelijk gebied vaart er wel bij. En natuurlijk de fietsbranche.

Berekend is dat er jaarlijks voor fietstochten en fietsvakanties in eigen land ongeveer € 3 miljard wordt uitgegeven, waarvan € 1,8 miljard aan bestedingen onderweg.

Als we uitgaan van een gemiddelde BTW-opbrengst van 15% zorgen fietstochten en fietsvakanties in eigen land voor ruim € 250 miljoen aan overheidsinkomsten, alleen al over de bestedingen onderweg.

Investeren in recreatieve fietsvoorzieningen betekent ook het scheppen van gunstige randvoorwaarden voor de vrijetijds- en plattelandseconomie. Omgekeerd: recreatieve fietsvoorzieningen brengen geld in het laatje, ook bij de overheid. De uitdaging is om deze en andere winsten door te blijven vertalen naar nieuwe investeringen, om de fietsvoorzieningen op peil te houden. Om het fietsen plezierig en veilig te houden, ook in het landelijk gebied.



## 2.3 Perspectief: kansen en bedreigingen

### Sterktes en kansen

#### Goede basis

We zijn al een fietsland, niet alleen wat betreft het gebruik van de fiets, maar ook wat betreft de mogelijkheden. Dé uiting daarvan is het landsdekkende netwerk van knooppunt- en langeafstandsfietstroutes. We hebben daarmee wereldwijd een uniek product in handen. De uitdaging is dat de mogelijkheden goed aan blijven sluiten op het gebruik. Ook op het gewenste gebruik van de toekomst.

Een geslaagde recreatieve fietstocht bestaat uit een aantrekkelijke en afwisselende omgeving met aanlokkelijke, veilige en comfortabele paden en wegen zonder hindernissen.

Kunnen we met z'n allen veilig en aantrekkelijk blijven fietsen? Dat zit hem vooral in de kwaliteit van de omgeving en of de infrastructuur blijft passen. Het routenetwerk biedt daarbij kansen, als instrument om fietsers te spreiden en geleiden.

#### Positief imago bij breed publiek

Recreatief fietsen is allang van het seniorenimago af. Het is een populaire activiteit van jong tot steeds ouder. Steeds meer jonge gezinnen trekken er ook met de fiets op uit, de natuur in. Wel stappen Nederlanders met een migratieachtergrond minder snel op de fiets, en dan ook minimaal voor recreatieve motieven.

#### Veel potentieel: verdere groeikansen

We verwachten richting 2030 een verdere groei van het aantal recreatieve fietstochten en zeker van de hoeveelheid recreatieve fietskilometers.

Fietstochten van A naar B worden gecombineerd tot recreatieve en sportieve tochten.

Dat wil zeggen: het publiek wil wel, de belangstelling is er volop. Voor ommetjes in de buurt, dagtochten en complete fietsvakanties. De keerzijde: het zal steeds drukker worden met fietsers.

### Recreatief fietsen heeft een positieve impact op heel veel beleidsthema's

De maatschappelijke winst is groot. Sprake is van quick wins voor doelstellingen op het gebied van gezondheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid. En het heeft een grote betekenis voor de vrijetijdseconomie; het is de basis voor een florerende gastvrijheidssector, met name ook het plattelandstoerisme.

Kortom: win-win-win. Dit zijn bovendien serieuze winsten, mede doordat sprake is van een enorm volume aan deelnemers. Recreatief fietsen doen we immers (bijna) allemaal.

Ruim een derde van de Nederlanders komt niet aan de beweegnorm. Om mensen in beweging te krijgen speelt de natuur een belangrijke rol. Natuur bevordert de mentale gezondheid van de mens.

### Recreatief fietsen vraagt weinig ruimte

Op zoek naar beweegruimte is ruimte voor recreatief fietsen redelijk makkelijk te vinden of te organiseren. Het kan in veel gevallen 'meeliften' of is makkelijk in te passen.



### Recreatief fietsen kost weinig, levert een veelvoud op

Met beperkte investering wordt veel bereikt. Dat gaat veel verder dan winsten in de gastvrijheidssector. Het levert de maatschappij veel op. Een hoge return on investment dus. Wel is het zaak te blijven investeren; zowel in doorontwikkeling van voorzieningen als in goed beheer. En in een goede organisatie.

## Zwaktes en bedreigingen

### Afname groene ruimte en ruimte minder aantrekkelijk

Er is een toenemende vraag naar groene ruimte maar een afnemend aanbod. Dat geldt voor het hele land, maar voor de verstedelijkte regio's in het bijzonder. Met de bouwopgaven zal vraag en aanbod van natuur en landschap naar verwachting nog meer uit elkaar groeien. Bovendien dreigt het landelijk gebied steeds meer te verrommelen en dus minder aantrekkelijk te worden voor recreatieve fietstochten.

De zorg wordt ondermeer geuit in het manifest '[Geef toerisme en recreatie de ruimte](#)'. Zie ook de eerdere [oproep vanuit de coalitie NLBuiten](#). Bureau voor Ruimte en Vrije Tijd heeft in 2023 de beschikbaarheid en verdeling van groene ruimte onderzocht.



### Natuur en platteland steeds minder bereikbaar en toegankelijk

Steden dijen uit, de afstand tussen stad en land neemt toe. Zowel tussen stad en land als in het landelijk gebied zelf is de tendens dat het aantal barrières toeneemt. Natuur en platteland worden hierdoor minder bereikbaar en toegankelijk.

Ook in natuurgebieden zelf dreigen steeds vaker paden afgesloten te worden; beleven en beschermen van natuur blijken vaak op gespannen voet te staan.

Voldoende en goed toegankelijke natuur en landschap dichtbij huis helpt om drukte te spreiden. En om te voorkomen dat we met z'n allen in de file naar dezelfde bestemmingen blijven gaan.

### Toenemende onveiligheid; infra niet meer berekend op gebruik

De grotere diversiteit aan soorten fietsen, de grotere drukte; op steeds meer paden en wegen zal het niet meer gaan passen of doet het dat nu al niet meer. Bovendien stellen de toenemende snelheidsverschillen en verschillen in fietsrijvaardigheid extra eisen aan de uitvoering van de paden en wegen. Fietsers zien veiligheid en comfort en drukte op de paden en wegen nu al als belangrijkste verbeterpunt (Onderzoek Recreatief Fietsen | Blauw; 2021).

Het is belangrijk om paden en wegen goed aan te laten sluiten op de berm. Dat helpt valpartijen te voorkomen. Zeker in natuurgebieden is dat vaak een issue.

### Service en voorzieningen voor verbetering vatbaar

Op- en afstappunten zoals rustplekken en sanitaire voorzieningen worden hoog gewaardeerd maar kunnen beter, zowel kwantitatief als kwalitatief. Dat geldt ook voor service in de vorm van aansluitingen op openbaar vervoer.

### Te weinig aandacht en budget voor beheer en onderhoud

Het blijkt altijd eenvoudiger om budget te vinden voor nieuwe voorzieningen en producten dan voor beheer en onderhoud. Dat geldt voor de paden en wegen, maar ook voor de hierop gebaseerde routenetwerken en hun bewegwijzering.

### Ontsluiting van het aanbod kan beter

Er is nog veel te winnen om de mogelijkheden voor het recreatieve fietsen beter te ontsluiten; er is nog veel onbekendheid. Veel fietsers komen uit op bekende populaire plekken. Veel verrassende en vaak rustiger paden en wegen blijven uit beeld.

Onbekend maakt onbemind: er is nog veel onbekendheid met de fietsmogelijkheden dichtbij huis.

### Recreatief fietsen is té vanzelfsprekend in ons land

Heel veel partijen zijn zijdelings betrokken bij het recreatieve fietsen. De organisatie is té versnipperd en er zijn té veel raakvlakken met té veel beleidsdomeinen. Samen werken aan het veilig en aantrekkelijk houden van ons fietsland is een must.

### 3. Waar willen we naar toe en waarom?

Het is onze missie om Nederland het beste recreatieve fietsland in de wereld te laten zijn, nu en in de toekomst. We willen het potentieel dat we hebben als fietsland optimaal benutten, zorgen dat het gebruik van de fiets ook in het landelijk gebied leuk en veilig blijft. Dat het uitnodigend blijft om – ongehinderd – de fiets te pakken voor het plezier, of dat nu een ommetje vanuit huis is of een lange fietsvakantietocht.

We willen dat fietsen leuk en veilig blijft, in het belang van de miljoenen fietsers. Maar ook vanwege de maatschappelijke betekenis van het recreatieve fietsen, de enorme positieve impact.

We willen kortweg *voldoende* en *passende* ruimte voor de fiets, ook in het landelijk gebied. Passend bij het veranderde gebruik en de verwachting dat die tendens zal doorzetten. In de praktijk betekent dit méér ruimte. Die moet zeker ook dichtbij huis te vinden zijn. Het zal ook nodig zijn om passende service en gemak te blijven bieden. En om te zorgen voor goede informatievoorziening; het publiek wil op pad worden geholpen. En op de routes.



Om het potentieel van het recreatieve fietsen te benutten en om aantrekkelijk te blijven als het beste recreatieve fietsland is landelijke regie essentieel. Er moet meer en beter rekening gehouden worden met de belangen van het recreatieve fietsen. Te beginnen in de ruimtelijke ordening: recreatieruimte, in dit geval een aantrekkelijke omgeving voor fietsen, staat onder druk.

De grootste en laagdrempeligste sportschool is buiten,  
dat wordt onvoldoende onderkend.

Met wel of niet ruimte bieden en investeren heeft de overheid een belangrijke sleutel in handen voor de toekomst van het recreatieve fietsen. Het kost relatief weinig, maar levert maatschappelijk een veelvoud van de investeringen op.

## 4. Voor welke opgaven staan we?

### 4.1 Ruimtelijke kwaliteit

Bij stads- en gebiedsontwikkelingen is het zaak oog te hebben voor voldoende en goed toegankelijke natuur en landschap dichtbij huis. Dit helpt om drukte te spreiden. En om te voorkomen dat we met z'n allen in de file naar dezelfde hotspots blijven trekken. Het aanbod aan voor fietsers toegankelijke natuur en landschap neemt echter af. Met name in verstedelijkte regio's is dit een groot punt van zorg.

Toegankelijke natuur is cruciaal voor een leefbaar land. Het moet niet alleen voor iedereen beschikbaar zijn op fietsafstand, het moet ook goed en veilig toegankelijk blijven. Veel fietspaden zijn niet meer berekend op het veranderde gebruik van de afgelopen jaren: meer drukte, grotere snelheidsverschillen, meer ouderen.

Vaak wordt de ontwikkeling tegengehouden vanuit het argument van conflict met natuur- en milieudoelen. Echter, goede - lees: veilige en aantrekkelijke - fietsvoorzieningen zorgen voor minder autokilometers.

**De natuur en het milieu varen wel bij minder auto- en meer fietskilometers. Net als de volksgezondheid.**

Het Nederlandse landschap verrommelt. Storende elementen in het landschap variëren in schaalniveau van lokale elementen als reclameborden en witte paardenhekken tot elementen met een grotere uitstraling als windturbines en glastuinbouw. Dit maakt het landelijk gebied onaantrekkelijk als decor voor een recreatieve fietstocht.

**Het maken van een recreatieve fietstocht is niet alleen een laagdrempelige manier om meer te bewegen; de belevenissen onderweg zorgen ook voor de benodigde ontspanning.**

De basisvoorwaarde om het recreatieve fietsen te bevorderen, is de mogelijkheid om via een aantrekkelijke route van de stad het buitengebied in te fietsen. Verbindingen zouden veelal exclusief voor fietsers moeten zijn en op zijn minst autoluw. Veel

afwisseling op de route naar het bos en de polder maakt het fietsen aangenaam. Dit is nog te vaak niet het geval.

**Zaak is om niet alleen te kijken naar de snelste route om de stad te verlaten, maar ook naar de belevingswaarde.**

Vaak blijven nu bij stads- en gebiedsontwikkelingen en bij grote infrastructurele werken de belangen van recreatieve verbindingen onderbelicht, ondanks de enorme populariteit en de grote maatschappelijke betekenis ervan. Hierdoor ontstaan nieuwe barrières, vaak onbedoeld. Of worden verbindingen minder aantrekkelijk door verrommeling van het landschap of toename van sluipverkeer.



Het ontwerp van het fietspad draagt bij aan de beleving van de route. Daar waar er op drukke ontsluitingsroutes behoefte is aan verbreding, vraagt een route door de natuur om andere voorwaarden. Een halfverhard fietspad kan bijdragen aan de natuurbeleving, maar ook bruggen en - typisch Nederlands - veertjes.

**Veren vormen een bijzonder aandachtspunt. Dit zijn attracties op zich die zorgen voor een typisch Nederlandse beleving.**

Belangrijk is dan ook om in het omgevingsbeleid zowel de bescherming van wat er ligt, maar ook het potentieel voor verdere ontwikkeling van het netwerk van paden en wegen aan de voorkant mee te nemen. De landelijke [Routedatabank](#) is daarbij een handige tool, die biedt inzicht in de paden en wegen die onderdeel zijn van het landelijke routenetwerk.

## 4.2 Passende infrastructuur

Om te kunnen genieten van het moois dat de regio te bieden heeft, is een evenwichtig netwerk van geschikte, goed onderhouden paden en wegen nodig, aansluitend op de behoeftes van het publiek. Het zwaartepunt ligt daarbij rond herkomstgebieden (kernen, verblijfsrecreatie) en in bestemmingsgebieden, plekken waar qua natuur en landschap veel valt te beleven. Maar ook de verbindingen tussen deze gebieden zijn van cruciaal belang, met name de stad-landverbindingen.

Er ligt nog veel onbenut potentieel om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van natuur en landschap te verbeteren. Op tal van plekken zijn nog extra schakels te realiseren, met name langs water. Dit zorgt voor verruiming van de capaciteit van het netwerk en voor ontlasting van drukke paden en wegen. Actief, ongemotoriseerd recreatieverkeer wordt hiermee gestimuleerd. Dit geeft een positieve bijdrage aan natuur- en klimaatdoelstellingen.

**Dijk- en plattelandswegen kunnen prima geschikt zijn voor recreatief gebruik. Deze hebben vaak ook een hoge attractiewaarde.**

De menging met gemotoriseerd verkeer maakt het op steeds meer plekken onveilig. Conflicten zijn er door druk bestemmingsverkeer, sluipverkeer, toeristisch auto- en motorverkeer en landbouwverkeer.

Feitelijk zijn er twee oplossingen: de binnenwegen verkeersluw en fietsvriendelijk maken, en fietspaden aanleggen. Fietspaden, daar zijn er veel van in ons fietsland, variërend van vrijliggende paden door de natuur tot - voor recreatieve tochten weinig interessante - paden naast drukke N-wegen. Belangrijk is dat die fietspaden goed uitgevoerd zijn, aansluitend op het gebruik. Waar nodig zullen paden moeten worden verbreed of een betere verharding moeten krijgen. Dat is altijd maatwerk; brede lappen asfalt of beton zijn niet altijd de oplossing.

Quick wins zijn het wegnemen van hindernissen op fietspaden. Paaltjes op of dicht langs het pad en gaten in de verharding geven veel ongelukken. Dat geldt ook voor een slechte aansluiting van paden en wegen op de berm. Fietsers komen hierdoor ten val. Of ze botsen op andere fietsers omdat ze op fietspaden de zijkantten mijden.

## 4.3 Hoogwaardige landelijke routestructuur

Steeds vaker zorgt drukte op het fietspad voor een negatieve ervaring van een fietstocht. Er is werk aan de winkel om het fietsen leuk en veilig te houden. De belangrijkste oplossing zit hem in het op peil houden van het aanbod van paden en wegen zoals hiervoor besproken.

Maar er zijn meer knoppen om aan te draaien. Zo is het landsdekkende netwerk van knooppunt- en LF-routes bij uitstek een hulpmiddel om de fietser te geleiden en te spreiden over de meest geschikte paden en wegen, ook qua capaciteit. Het netwerk biedt een selectie van aantrekkelijke paden en wegen waarmee fietsers naar eigen inzicht een tocht op maat kunnen plannen. Knooppuntroutes bedienen daarmee met name ommetjes- en dagtochtenfietzers. LF-routes met name langeafstandsfietzers zoals vakantiefietzers.

**De knooppunt- en LF-routes vormen met hun bewegwijzering en aanvullende informatie al jarenlang een vertrouwde basisvoorziening voor fietsers.**

Het is dan ook belangrijk dat dit routeaanbod van topkwaliteit blijft en met zijn tijd en de ruimtelijke ontwikkelingen meegaat, inclusief de kwaliteitsstandaarden. Dit vraagt om blijvende investering en om planologische bescherming.



Nog een knop om aan te draaien: fietsers blijken makkelijk te verleiden om 'voorgedefinieerde' rondritten te volgen op basis van het netwerk. Daarmee is een krachtig middel voorhanden om fietsstromen te geleiden en drukte te spreiden. We pleiten ervoor dit optimaal te benutten.

Aanvullende voorzieningen zoals bankjes, waterpunten, oplaadpunten en openbare toiletten worden hoog gewaardeerd door de fietser, zo blijkt uit onderzoek. Belangrijk is een goede spreiding deze voorzieningen. En dus een goed overzicht. Dat ontbreekt nu veelal. Ook de kwaliteit van deze voorzieningen is belangrijk. Beheer en onderhoud moet goed geregeld zijn anders is de waarde beperkt of zelfs negatief.



#### 4.4 Ontsluiting aanbod

Onbekend maakt onbemind. En ongebruikt. Om het fietsen en het gebruik van minder bekende gebieden, paden en wegen te stimuleren zal het publiek beter op het spoor moeten worden gezet van de mogelijkheden. Passend bij de doelgroep: van jonge kinderen tot oudere ouderen. En van ommetjesfietsers tot vakantiefietsers.

Om het routenetwerk optimaal te gebruiken als instrument helpt het om de routes die deel uitmaken van het routenetwerk te labelen wat betreft de geschiktheid voor verschillende soorten fietsers. En dit uiteraard te communiceren via planners en kaarten. Fietsers weten dan vooraf beter waar ze aan toe zijn.

Vier termen zijn hierbij belangrijk: informatie, inspiratie, activatie en binding. De ontsluiting van het aanbod is nu sterk versnipperd. Winst is vooral ook te boeken bij betere informatie over de mogelijkheden dichtbij huis

#### 4.5 Organisatie en beleid

Last but not least. Grote winst voor het recreatieve fietsen en meer algemeen, het fietsen in het landelijk gebied, is te behalen door meer af te stemmen en samen te werken tussen de verschillende beleidssectoren. En natuurlijk tussen de gebieden – de fietser wil geen hinder ondervinden van bestuurlijke grenzen. De urgentie maar ook de winstmogelijkheden zijn enorm.

**Grote winst is te boeken door beleid en middelen voor routerecreatie te koppelen aan meerdere beleidsterreinen en hun budgetten.**

Met een integrale visie op fietsen en fietsinfrastructuur – of beter: actieve mobiliteit – kan gericht worden geschakeld met omgevingsbeleid. Idealiter wordt deze visie ook gesteund vanuit sportbeleid en het streven om mensen meer te laten bewegen.

Een integrale visie biedt ook houvast om balans te zoeken en te vinden in andere ruimtelijke opgaven, zoals met name natuurbeleid en bouwbeleid. Het helpt om zorgvuldig te kunnen sleutelen aan een hoogwaardige leefomgeving. Veilig en aantrekkelijk kunnen fietsen maakt daar onlosmakelijk onderdeel van uit!

#### Actieagenda

In dit perspectief hebben we een inzicht gegeven in hoe het beste recreatieve fietsland van de wereld er volgens ons uitziet, en wat daar voor nodig is. In de bijbehorende actieagenda staan concrete handvatten. Bekijk hem [hier](https://www.fietsplatform.nl/actieagenda) of via [www.fietsplatform.nl/actieagenda](https://www.fietsplatform.nl/actieagenda).



## Meer weten?

Voor vragen over de actieagenda of het toekomstperspectief.



### **Eric Nijland**

Directeur

[enijland@fietsplatform.nl](mailto:enijland@fietsplatform.nl) | 033 465 36 56



### **Marina van Dijk**

Belangen en beleidsbeïnvloeding

[mvandijk@fietsplatform.nl](mailto:mvandijk@fietsplatform.nl) | 033 422 83 81



fietsplatform