



**365** DAGEN  
**FIETSEN** 

**FIETSMONITOR  
OVERIJSSEL 2019**

## COLOFON

Deze fietsmonitor is tot stand gekomen door de Stichting 365 Dagen Fietsen in Overijssel in samenwerking met de provincie Overijssel. Voor vragen kunt u terecht bij [info@365dagenfietsen.nl](mailto:info@365dagenfietsen.nl).

Grote dank gaat uit naar de geïnterviewden in deze fietsmonitor 2019 en anderen die op enige andere wijze informatie hebben verschaft over de rol van de fiets op het desbetreffende beleidsterrein.



## VOORWOORD

U kent hem vast wel, dat rijwiel in veel verschillende verschijningsvormen op meestal twee wielen waar de meeste Overijsselaren bovengemiddeld veel gebruik van maken. Verschijningsvormen? Ja, sommigen bewegen zich voort op een piepend en krakend vehikel zonder werkende verlichting en anderen op een splinternieuwe hightech fiets, al dan niet met elektrische ondersteuning. Verschijningsvormen? Ja, ook in Overijssel komt u ze tegen: stadsfietsen, bakfietsen, mountainbikes, racefietsen, vouwfietsen, ligfietsen, driewielers en ga zo maar door...

En wie bent u? Bent u die nog onzeker wiebelende kleuter op die driewieler, de puber onderweg naar de middelbare school, de forens onderweg naar zijn of haar werk, die kroegtijger op dat vehikel, die amechtig hijgende wielrenner met moeite aanhakend bij uw fietsgroepje? Of peddelt u rustig met uw partner door onze provincie en neemt u het mooie landschap in u op? Of ben ik u vergeten? Dat kan zomaar, het doel van de mens op de fiets kan heel divers zijn.

Met gepaste trots presenteren we als stichting 365 Dagen Fietsen in Overijssel de eerste versie van de Fietsmonitor. Het geeft u inzicht in de zo enorm diverse fietswereld anno 2019. Veel lezers van deze monitor zetten zich net als wij in om het gebruik van de fiets te stimuleren. Het is onze ambitie om jaarlijks een Fietsmonitor te maken zodat er ook inzicht ontstaat in de effecten van uw en onze inspanningen. Laten we afspreken dat we successen ook gaan vieren, uiteraard op de fiets.

Hoe dan ook, ik ga ook komend jaar vaak weer een stukje fietsen. Of ik mijn stadsfiets, racefiets of mountainbike pak en of ik alleen ga, me laat afmatten door mijn fietsvrienden of de tijd benut om bij te praten met mijn gezinsleden, zal verschillen... maar zeker is wel dat ik er van zal genieten.

Bert Krale,  
voorzitter Stichting 365 Dagen Fietsen in Overijssel

## INHOUD

<b>Inleiding</b>	<b>6</b>
<b>Fietsen in Overijssel</b>	<b>7</b>
<b>Bereikbaarheid &amp; verkeersveiligheid</b>	<b>8</b>
Belang van goede fietsinfrastructuur	8
Mening over de fietsinfrastructuur in Overijssel	9
Wat beïnvloedt de fietsveiligheid?	10
Conclusie Veiligheid & Bereikbaarheid	11
Interview Gert-Jan Hospers	12
<b>Klimaat, milieu &amp; energie</b>	<b>15</b>
Klimaat	15
Milieu	15
Energie	16
Conclusie Klimaat, Milieu en Energie	16
Interview Cycloon – Marco Eerkes	17
<b>Gezondheid en sport</b>	<b>20</b>
Invloed van de fiets op de gezondheid van mensen	20
Huidige stand Sportief fietsen	21
Conclusie Gezondheid en Sport	22
Interview Frank Heidanus	23
<b>Economie</b>	<b>26</b>
Directe invloed van de fiets op de economie	26
Indirecte invloed van de fiets op de economie	27
Conclusie Economie	27
Interview fietsfabrikant Kruitbosch	28
<b>Bronnenlijst</b>	<b>31</b>



# INLEIDING

De fiets en de Nederlander zijn al 150 jaar onlosmakelijk met elkaar verbonden. De gemiddelde Nederlander bezit immers 1,3 fiets en fiets dagelijks 2,4 kilometer. We doen boodschappen op de fiets, gaan op de fiets naar ons werk en vertrouwen zelfs onze kinderen toe aan het stalen ros. En hoewel de fiets zeker niet het enige vervoersmiddel van Nederland is, is er geen enkel ander land waar de fiets een grotere rol speelt in de maatschappij.

Nederlands eerste rijwielfabriek: Burgers ENR, werd in 1869 opgericht in Overijssel door Henricus Burgers. Die oprichting zorgde ook voor het ontstaan van de eerste Nederlandse fietsvereniging en tegelijkertijd zeer waarschijnlijk ook de eerste fietsvereniging ter wereld. Vélocipèdeclub Immer Weiter zag het daglicht in 1871 en is volgens velen een van de hoofdredenen dat de fiets zo populair is in Overijssel. De vereniging bekommert zich, bijna 150 jaar later, nog altijd over 'het bevorderen van het gebruik van de fiets in Overijssel in al haar verschijningsvormen en gebruiksvormen'.

## De Fietsmonitor

Deze Fietsmonitor is samengesteld om de impact van de fiets op Nederland en Overijssel te onderzoeken. Voor dit onderzoek is vooral gebruik gemaakt van bestaande data en nationale en internationale onderzoeken. Er is enorm veel bekend over het gebruik van de fiets, maar er zijn natuurlijk voldoende onbeantwoorde vragen over. Dat biedt ons voldoende kansen om in de komende jaren meer onderzoek te doen. Sterker nog: er is al een begin gemaakt, want 703 respondenten hebben via een consumentenpanel een door ons opgestelde vragenlijst ingevuld en de antwoorden bieden ons al veel verrassende inzichten.

We bespreken in deze Fietsmonitor de rol van de fiets binnen de diverse beleidsterreinen van de Provincie Overijssel. Daarbij behandelen we de volgende gebieden:

- Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid.
- Klimaat, Milieu & Energie.
- Gezondheid & Sport.
- Economie.

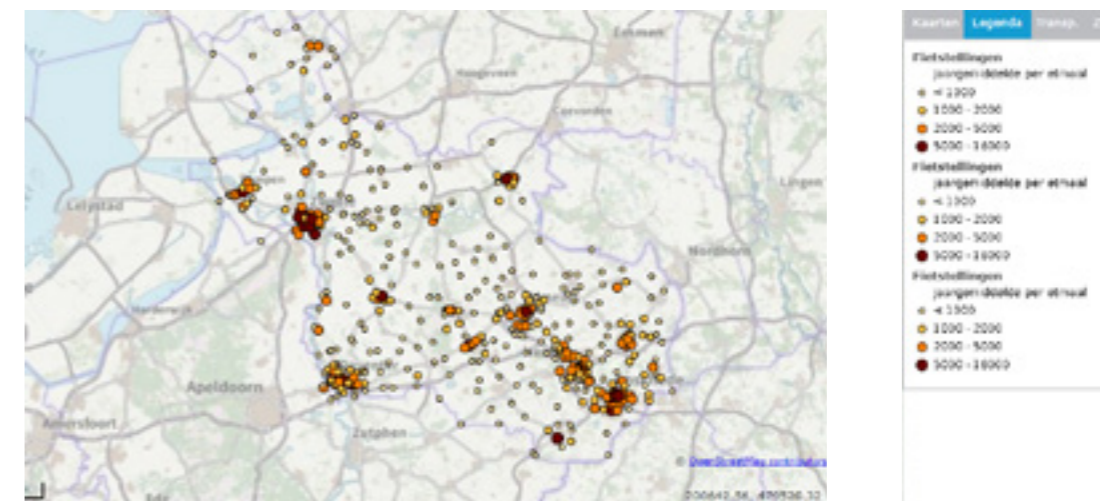
Door middel van analyses van bestaande onderzoeken en een kwantitatief onderzoek, is de rol van de fiets binnen deze terreinen uitgebreid onderzocht. We vullen de feiten en cijfers aan met verhalen en interviews vanuit de praktijk.

Uiteraard wensen we u veel lees- en onderzoek plezier en we hopen samen met u meer feiten, cijfers en inzichten te vergaren. Zo bouwen we met elkaar aan de meest waardevolle Fietsmonitor voor de provincie Overijssel.

# FIETSEN IN OVERIJSSSEL

Overijssel is een échte fietsprovincie. In vergelijking met andere provincies in Nederland fietst de Overijsselaar het meest van alle Nederlanders, want een gemiddelde Overijsselaar legt jaarlijks bijna 1.000 kilometer af op twee wielen. De provincie maakt het ook makkelijk om grote afstanden op de fiets af te leggen dankzij het bewegwijzerde recreatieve fietsnetwerk van meer dan 4.250 kilometer en meer dan 1.000 kilometer aan mountainbike-routes. Er zijn talloze manieren om Overijssel per fiets te ontdekken.

Twente blijkt de meest populaire bestemming voor fietsers, want in dat gebied worden de meeste recreatieve kilometers gemaakt. Op deze kaart uit de [Atlas van Overijssel](#) hebben we de resultaten van kwantitatieve data toegepast.



De volgende trends vallen op in het fietsgedrag in Overijssel:

- Het aantal fietsverplaatsingen en fietskilometers in Overijssel ligt hoger dan het landelijk gemiddelde.
- Het aantal fietsverplaatsingen in Overijssel neemt af, maar het aantal kilometers en het aandeel van de fiets in die kilometers neemt toe.
- Fietsverplaatsingen langer dan 15 kilometer nemen toe in Overijssel. In de rest van Nederland nemen deze juist af.
- Er wordt in Overijssel veel gebruik gemaakt van de fiets bij afstanden korter dan 2,5 kilometer (Fietsmonitor, 2019). In de rest van Nederland is dit minder het geval.
- De elektrische fiets wordt steeds populairder in Overijssel, net als in de rest van Nederland (Fietsmonitor, 2019).
- Er is een stijgende populariteit van het gebruik van de fiets in combinatie met de trein (Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid, 2018).

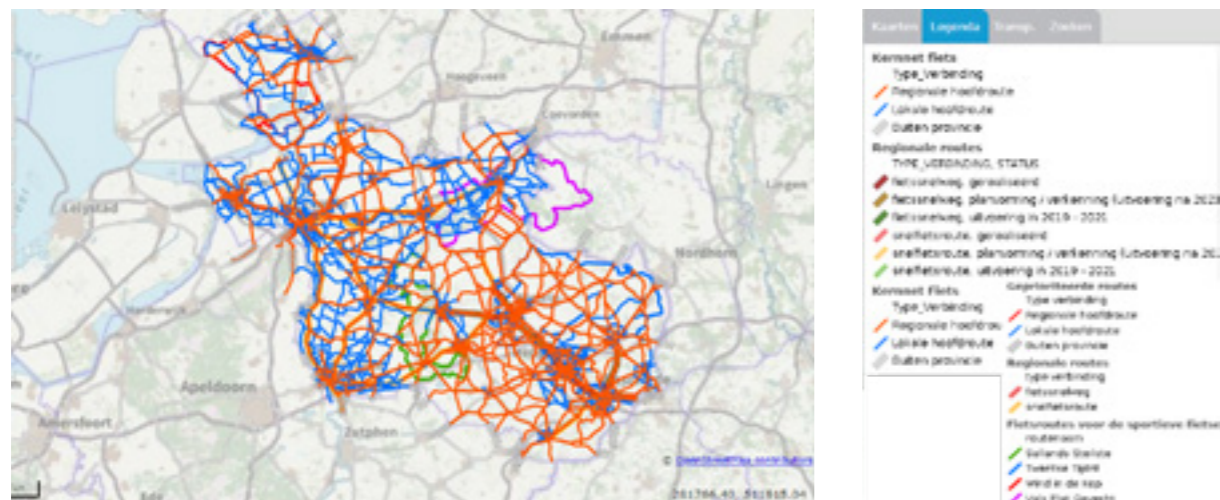




# BEREIKBAARHEID & VERKEERSVEILIGHEID

## BELANG VAN GOEDE FIETSFRASTRUCTUUR

Fietspaden, wegen, tunnels, mountainbikeroutes en fietscrossbanen vallen allemaal onder 'fietsinfrastructuur'. Ze maken het gebruik van de fiets makkelijker en zijn daarom belangrijk voor de provincie. Zoals hieronder te zien, heeft Overijssel een hoge dichtheid als het aankomt op [fietsinfrastructuur](#).



Een goede fietsinfrastructuur is belangrijk, omdat het zorgt voor een veilige fietsbeleving. Daarbij zorgt een goede infrastructuur voor een goede doorstroming van andere weggebruikers, aangezien deze makkelijker kunnen doorrijden. Als fietsers hun eigen infrastructuur hebben wordt de rest van de infrastructuur ook minder zwaar belast.

Goede fietsinfrastructuur zorgt voor een hogere economische waarde voor een stad en het draagt bij aan de plaatselijke economie, omdat meer mensen geneigd zijn om in het gebied te recreëren. De mogelijkheid om veilig te fietsen zorgt ook voor hogere woningprijzen.

Ook draagt de fiets bij aan een goede infrastructuur. Wanneer men vaker de fiets gebruikt in plaats van de auto zorgt dat voor minder congestie op de wegen. Meer mensen die de fiets pakken resulteert in minder files op deze wijze. Er is echter wel een maar wanneer men allemaal de fiets pakt. Er moet bijvoorbeeld meer ruimte voor stalling komen, iets wat op dit moment nog een probleem is.

Maar wat is de definitie van een goede fietsinfrastructuur? Op deze vraag zijn meerdere antwoorden mogelijk. Uit bestaande onderzoeken kan worden opgemaakt dat jonge moeders behoefte hebben aan brede fietspaden. Die fietspaden bieden namelijk meer veiligheid voor zichzelf en hun kind. Ook ouderen hebben behoefte aan deze brede fietspaden. Steeds meer ouderen geven aan dat de huidige infrastructuur ongeschikt is voor de snellere e-bikes, waardoor ze vaker bij ongelukken betrokken zijn. Ouderen voelen zich daardoor ook minder veilig op de fiets en volgens alle bestaande literatuur is de veiligheid van de bestaande infrastructuur de belangrijkste factor in fietsveiligheid.

De Atlas van Overijssel behandelt ook fietsveiligheid en bestempelt bepaalde trajecten en punten als 'minder veilig'. Deze zijn zowel objectief als subjectief gemeten. In de kaart hieronder is de veiligheid van de fietsinfrastructuur in Overijssel in beeld gebracht.

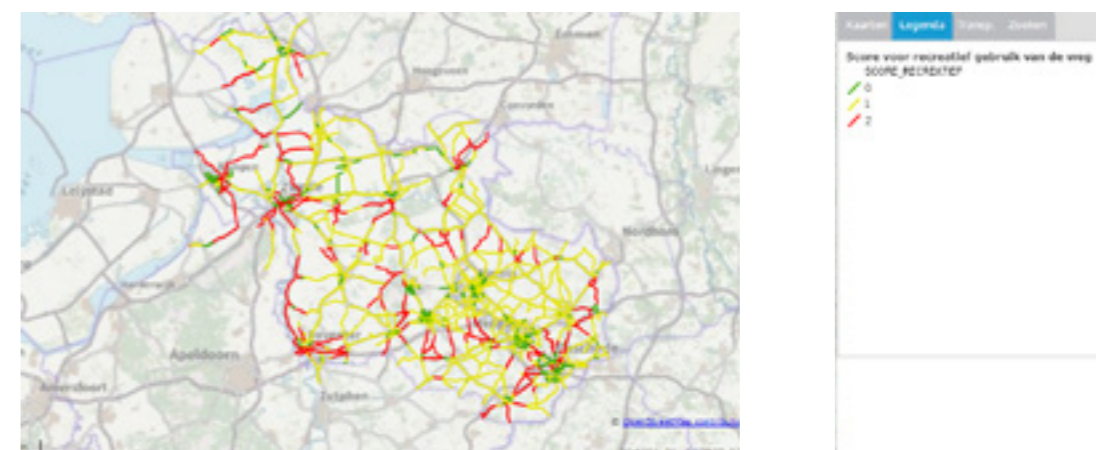


## MENING OVER DE FIETSFRASTRUCTUUR IN OVERIJSEL

Over het algemeen deelt men de mening dat het fietslandschap in Overijssel uitblinkt in diversiteit. In het fietsonderzoek van Holidu werden buitenlanders gevraagd naar de meest fietstoegankelijke stad in Nederland en Deventer kwam in dat onderzoek als beste uit de bus in Overijssel.

Een ander bestaand onderzoek focust op de mening van recreatieve fietsers, mountainbikers en wielrenners over de fietsinfrastructuur in Salland. Uit die resultaten kunnen we concluderen dat recreatieve fietsers en mountainbikers behoefte hebben aan meer horecagelegenheden, prullenbakken, oplaadpunten, bezienswaardigheden en rustpunten in Salland. De mening van andere recreatieve fietsers wordt belicht in een ander onderzoek en daaruit blijkt dat Weerribben-Wieden het beste wordt gewaardeerd als fietsregio in Overijssel.

Voor deze Fietsmonitor is extra onderzoek gedaan naar de fietsinfrastructuur in Overijssel. Dat onderzoek liet zien dat Overijssel gemiddeld een 7,7 scoort voor de aanwezige infrastructuur. Uiteraard is het woord infrastructuur een verzamelnaam en de ondervraagden gaven een cijfer voor alle afzonderlijke onderdelen. De fietspaden kregen van de fietsers een 7,5 en de gedeelde wegen kregen een 7,1. Overijssel kan daarmee aanzienlijk hogere cijfers weerleggen dan de rest van Nederland. De meningen over de Overijsselse fietsinfrastructuur is ook per route gemeten in een 3-score meting. Deze meting is gepresenteerd op de onderstaande [kaart](#):



Een ander belangrijk onderdeel van de Overijsselse fietsinfrastructuur zijn de recreatieve routes. De provincie kent verschillende aanbieders van fietsroutes, waarmee fietsers sportieve- en recreatieve fietsroutes kunnen plannen. Over het algemeen maakt 78% van de Overijsselse fietsers gebruik van deze fietsroutes. In Nederland zijn de routes van de ANWB in combinatie met 'de Knoopunten' het meest populair. Deze routes kunnen over het algemeen de goedkeuring van hun gebruikers wegdragen, want ze worden gemiddeld met een **8** beoordeeld in onze Fietsmonitor.

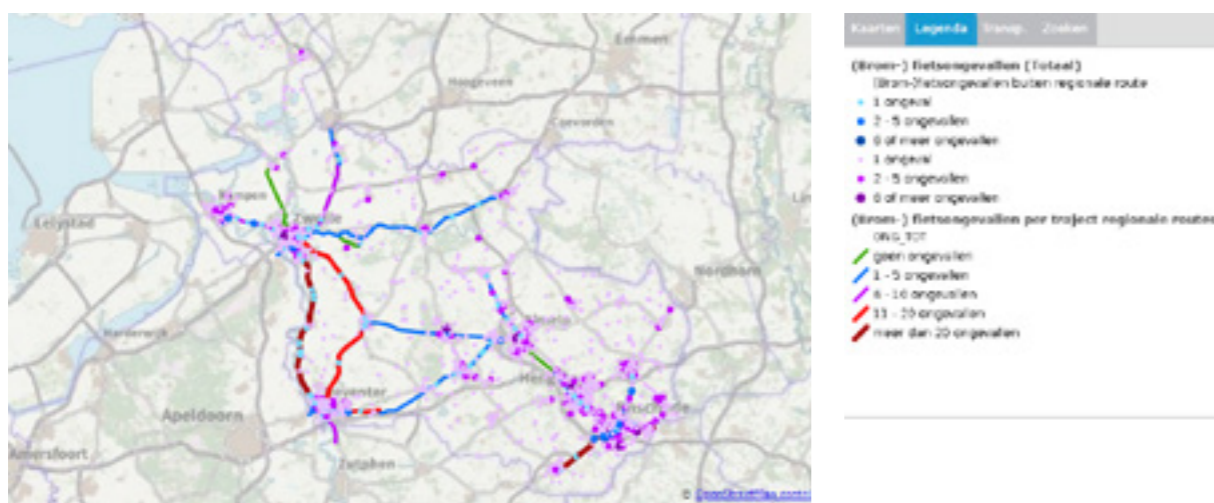
## WAT BEÏNVLOEDT DE FIETSVeilIGHEID?

Ook de fietsveiligheid in Overijssel is uitgebreid onderzocht. Fietsers beoordeelden hier de fietsveiligheid met gemiddeld een **7,7**. Ook de fietspaden worden door de Overijsselse fietsers als veilig ervaren, want de fietspaden scoorden een **7,5**.

Uiteraard is fietsveiligheid een subjectief begrip, maar er zijn factoren vastgesteld die de objectieve fietsveiligheid beïnvloeden. De eerste factor die benoemd wordt is het gebruik van mobiele apparatuur zoals telefoons. Het gebruik van deze apparaten zorgde voor een flinke stijging in fietsongelukken en mede daarom is vanaf 1 juli 2019 een verbod op het gebruik van telefoons op de fiets ingegaan. De boete voor het tóch gebruiken van een telefoon tijdens het fietsen bedraagt 95 euro. De verwachting is dat het aantal ongevallen hierdoor zal dalen. Het luisteren naar muziek, met een koptelefoon of oordopjes is nog altijd toegestaan en dat zal volgens hetzelfde onderzoek blijven bijdragen aan een groot aantal ongevallen.

Fietsen zonder verlichting wordt ook genoemd als een van de grote boosdoeners. Uit onderzoek van Rijkswaterstaat blijkt dat 40% van de fietsers geen, of onvoldoende verlichting op zijn of haar fiets voert. Ook de e-bike wordt genoemd als reden voor de stijging in ongevallen. De snelheid die een fietser met een e-bike kan bereiken, zorgt voor meer en ook ernstigere ongelukken. Daarmee draagt het bij aan de daling van de fietsveiligheid in Overijssel.

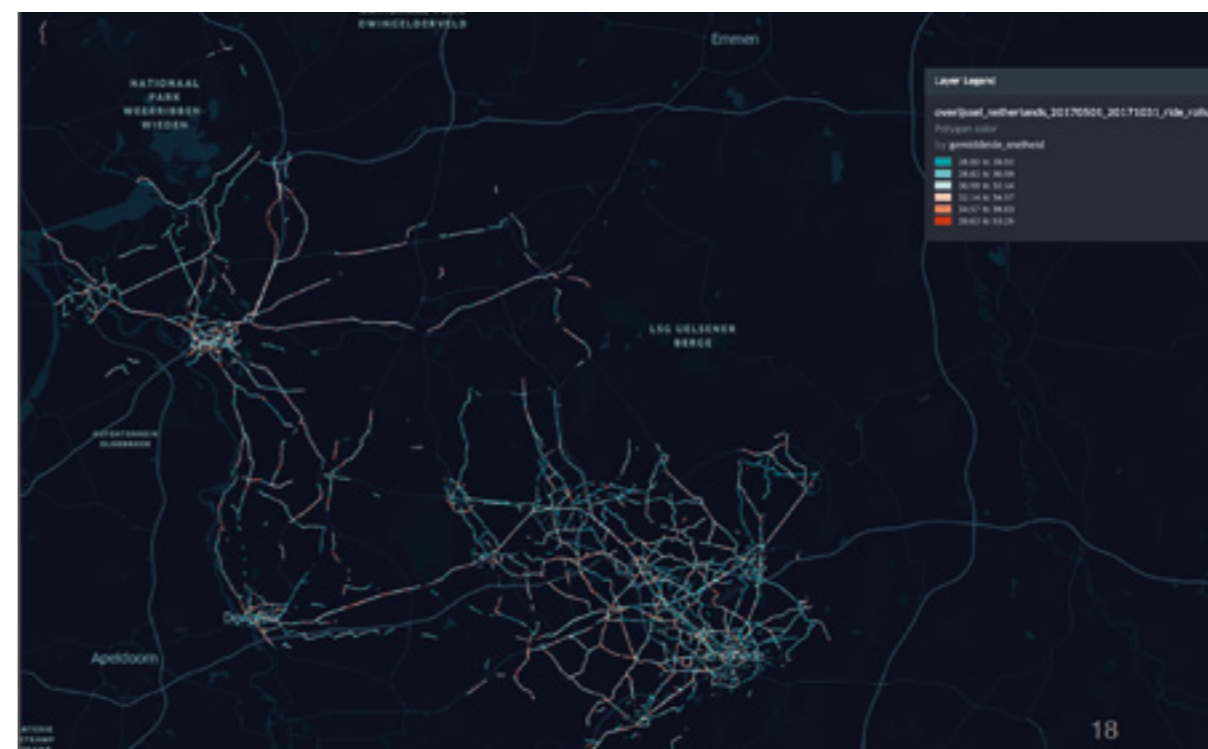
Het aantal fietsongevallen in de provincie Overijssel is ook objectief gemeten en als deze ongelukken op een kaart geplaatst worden blijkt dat er diverse routes en punten zijn waar aanzienlijk meer ongevallen plaatsvinden. Deze knelpunten zijn in beeld gebracht op de onderstaande [kaart](#):



Er is de laatste jaren een stijgende trend in ongelukken met fietsers. Naar de oorzaak van deze stijging is het nodige onderzoek gedaan. Er zijn een aantal mogelijke oorzaken aan te wijzen die hierbij naar voren komen. De belangrijkste hiervan zijn het gecombineerd gebruik en de drukte op de fietspaden.

Door de toename van het aantal e-bikes, die voor verschillen in snelheid zorgen met reguliere fietsers, en het gebruik van de infrastructuur door verschillende typen fietsers; bijvoorbeeld groepen wielrenners en tegelijkertijd reguliere fietsers, kunnen onveilige situaties ontstaan.

In onderstaand figuur is met behulp van Strava-data inzichtelijk gemaakt waar in Overijssel de fietspaden het meest intensief gebruikt worden. Aangezien vooral sportieve fietsers (met hoge snelheden) deze Strava-app gebruiken, geeft dit vooral een beeld van deze groep mensen. Gezien de andere uitkomsten van andere onderzoeken, zullen dus op deze plekken de meeste ongelukken voor komen. Waarbij Rood aangeeft dat er zeer hoge snelheden zijn in combinatie met drukte.



## CONCLUSIE VEILIGHEID & BEREIKBAARHEID

De provincie Overijssel is rijk aan fietsinfrastructuur en deze wordt over het algemeen erg goed beoordeeld. Zowel het totaalplaatje, als de afzonderlijke routes scoren goed bij de fietsers. Het belangrijkste punt in de Overijsselse fietsinfrastructuur is de veiligheid. Deze wordt

over het geheel genomen zeer positief beoordeeld, maar er zijn nog punten die als onveilig worden ervaren en die gevaarlijke punten zijn objectief meetbaar. Dit wordt direct duidelijk door de beschikbare data op kaarten toe te passen. Zo ontstaat een duidelijke heatmap, die beleid om het aantal ongevallen terug te dringen mogelijk maakt.



# INTERVIEW

## GERT-JAN HOSPERS



Prof. dr. Gert-Jan Hospers is bijzonder hoogleraar bij de afdeling Geografie, Planologie en Milieu van de Radboud Universiteit. Daarnaast is hij directeur van Stichting Stad en Regio, een stichting die zich inzet voor stedelijke en regionale ontwikkeling op menselijke maat. Gert-Jan Hospers houdt zich bezig met economische thema's in stad en regio, city- en regiomarketing, krimp en de binnenstad. Tevens is hij een vooraanstaand expert op het gebied van de bereikbaarheid en veiligheid van het gebruik van de fiets.

### Hoe staat de fietser ervoor in Overijssel?

'In Overijssel heeft de fietser volgens mij weinig reden tot klagen, net zoals in Drenthe en Gelderland trouwens. Oost-Nederland is

in alle opzichten hét fietsgebied van Nederland – en niet alleen vanwege het uitnodigende landschap. Of het nu gaat om de infrastructurele, sportieve of economische kant van het fietsen, in Overijssel en omgeving wordt er werk van gemaakt.'

### Wat zijn de kansen voor 'de fiets' in Overijssel?

'Als je het mij vraagt kan de fiets een verbindende schakel vormen in het provinciale beleid. Voor veel actuele vraagstukken biedt fietsen een deel van de oplossing: milieu en klimaat, mobiliteit en bereikbaarheid, gezondheid, de leefbaarheid op het platteland – de fiets fietst overal doorheen en maakt abstracte thema's concreet. Voorbeeld: dankzij de e-bike komt de stad voor dorpsbewoners dichterbij te liggen, waar ze makkelijker toegang hebben tot hoogwaardige voorzieningen.'

### Wat zijn de bedreigingen voor 'de fiets' in Overijssel?

'Door de opkomst van e-bikes en speed-pedelecs wordt het drukker en onveiliger op het fietspad. Dat sommige fietsers blijven appen en met hun oortjes afgesloten zijn van de omgeving is ook risicovol. Maar dat geldt natuurlijk overal. Een typisch Overijsselse bedreiging is de gedachte 'we zijn een vijfsterren fietsprovincie, dus we hoeven niets meer te doen'. Dat is een misvatting, want succes uit het verleden is geen garantie voor de toekomst. Neem de e-bike: dankzij de trapondersteuning komen toeristen makkelijker een heuvel of berg op. Glooiende regio's als Zuid-Limburg en Beieren hebben daar profijt van – ten koste van relatief vlakke regio's als Overijssel.'

### Wat zijn goede voorbeelden uit andere steden of regio's?

'In ons eigen land vind ik Groningen en Nijmegen inspiratiebronnen. De steden hebben veel ervaring met fietsoplossingen voor het woon-werkverkeer en binnenstedelijke logistiek. Houd ook Drenthe goed in de gaten, vooral op het gebied van recreatief fietsen en bijzondere fietsevenementen. In het buitenland blijft Kopenhagen interessant. Internationaal spreken planologen al van 'Copenhagenize': een methode om steden minder autoafhankelijk en meer fietsvriendelijk te maken. In de Deense hoofdstad krijgen fietsers letterlijk en figuurlijk voorrang. Zo mag je in de metro en trein je fiets gratis meenemen, terwijl taxi's verplicht een fietsenrek in de kofferbak moeten hebben.'

### Wat is uw droom voor de fietssituatie in Overijssel over tien jaar?

'Over 10 jaar hoop ik dat Overijssel haar kansen op fietsgebied heeft weten te verzilveren en dat zelfs de meest verstokte automobilist denkt: 'ach, het is mooi weer, vandaag pak ik de fiets naar mijn werk'. Dat vraagt om gedragsverandering, maar ook goede randvoorwaarden kunnen een hoop doen. Overijssel heeft meer F35-achtige projecten nodig om stad en platteland met elkaar verbinden. Laten we de fietssnelweg doortrekken van Nijverdal via Raalte naar Deventer en Zwolle!'

### Wat is de volgende stap voor 'de fietscommunity' om tot deze droom te komen?

'De fietsgemeenschap preekt nog veel voor eigen parochie. Zo valt me op bij bijeenkomsten die over de fiets worden georganiseerd dat er vooral fietsfanaten op afkomen. Zij zijn echter al overtuigd van de waarde van het fietsen. De volgende stap voor de fietscommunity zou dan ook moeten zijn: hoe bereiken we groepen in de samenleving die nog niet 'gewoon' de fiets pakken?'





# KLIMAAT, MILIEU & ENERGIE

## KLIMAAT

Fietsen is goed voor het klimaat. Een fiets stoot immers geen CO<sub>2</sub> uit en ook de productie is veel milieuvriendelijker dan bij een auto of ander vervoersmiddel. Het reizen met een fiets is dus redelijk energieneutraal. De Colombiaanse stad Bogota is hiervan het meest sprekende voorbeeld. De stad werd verstikt door smog veroorzaakt door de vele auto's op de weg en de fiets bleek de oplossing. Overheidsbeleid stimuleerde het gebruik van de fiets: een beleid dat ook daadwerkelijk aansloeg. Doordat meer en meer Colombianen de auto lieten staan, verminderde de smog aanzienlijk.

De Overijsselse (en Nederlandse) fietsers waren waarschijnlijk amper verrast door dit nieuws. Zij delen de mening dat de bescheiden fiets een cruciale bijdrage kan leveren aan het oplossen van de klimaatproblematiek die inmiddels ieder land ter wereld bezighoudt. Voor de Overijsselaar is het milieu dan ook een belangrijke reden om dagelijks de fiets te pakken. Volgens de cijfers hechten ze er zelfs méér waarde aan dan de gemiddelde Nederlandse fietser.

Een kleine kanttekening die genoemd moet worden is het stijgende aantal e-bikes. E-bikes verbruiken elektriciteit en hebben accu's die periodiek vervangen moeten worden. Ze zijn daardoor een stuk minder milieuvriendelijk dan reguliere fietsen.

## MILIEU

Het fietsen van kleine afstanden naar je werk, kan vele liters brandstof per jaar schelen. Brandstof die normaal gesproken verbrand zou worden in de motor en zou bijdragen aan de Nederlandse luchtvervuiling. Dat niet alleen: het gebruik van een fiets zorgt ook nog voor een vermindering in de watervervuiling. Uit een fiets lekken namelijk geen schadelijke materialen in het grondwater en dat is bij auto's wel het geval. Buiten deze twee redenen om wat vaker de fiets te pakken, zorgt de fiets ook voor minder 'geluidsvervuiling', aangezien fietsen aantoonbaar stiller zijn dan andere vormen van transport.

Een vermindering van vervuiling is natuurlijk niet de enige manier waarop de fiets kan bijdragen aan het milieu. Ook de biodiversiteit in Overijssel heeft profijt bij meer fietsers, want de fietser is zeer zelden betrokken bij aanrijdingen met dieren. Jaarlijks gaan er meer dieren dood door aanrijdingen met personenauto's en vrachtwagens dan door de gevolgen van vervuiling, ontbossing of stropers. Logischerwijs kan een toename in het aantal fietsers alleen maar goed nieuws betekenen voor de Nederlandse wilde dieren.



## ENERGIE

Daarbij maken steeds meer mensen gebruik van de fiets in combinatie met de trein. Deze manier van reizen is vrijwel energieneutraal, aangezien de treinen in Nederland geheel op groene stroom rijden. Overigens is het niet echt duidelijk of de fietser daar zelf mee bezig is. Ons panel noemde 'het klimaat' niet als een van de belangrijkste motivaties om de fiets te gebruiken. De fiets wordt voornamelijk gebruikt omdat het wordt gezien als een praktisch vervoersmiddel bij kleine afstanden in Overijssel.

Volgens ons panel is een van de redenen om de fiets níet te gebruiken simpelweg; gewoonte. Het blijft verleidelijk om de auto te gebruiken bij kleine afstanden. Wellicht zijn er andere praktische redenen te benoemen die kunnen duiden waarom de fiets af en toe nog blijft staan, maar naar deze redenen is nog geen onderzoek gedaan. Om deze gewoonte te doorbreken zal een gedragsverandering moeten plaatsvinden bij de Overijsselaar met ingang van 2020.

De overheid is begonnen met het stimuleren van leasefietsen. Ondernemers en werknemers kunnen een e-bike, stadsfiets of speed-pedelec eenvoudiger privé gebruiken. Er komt net als voor (het privégebruik van) lease-auto's een forfaitaire bijtelling voor het privégebruik van de bedrijfsfiets. Het is interessant om in de komende jaren te monitoren of het aantal leasefietsen terrein kan winnen ten faveure van de leaseauto's in Nederland.

## CONCLUSIE KLIMAAT, MILIEU EN ENERGIE

Het stimuleren van fietsgebruik is overduidelijk goed voor het klimaat, het milieu en het algemene energiegebruik in de provincie. De fiets zorgt voor minder vervuiling van zowel lucht, grond, water als geluid. Uit onderzoek blijkt dat de Overijsselaar al vrij vaak de fiets pakt voor kleine afstanden, maar voor nog minder uitstoot, moet er nog vaker gefietst worden. Het aanpakken van de leasefiets is al een eerste stap in de goede richting van het nog populairder maken van fietsvervoer.

## INTERVIEW CYCLOON MARCO EERKES



Cycloon is een logistiek bedrijf dat bezorging van diverse producten realiseert. Met fietsdiensten zorgen zij voor een vermindering van de verkeersdruk in de stad en beperken ze de uitstoot van CO2 tot een minimum. Cycloons missie is de bezorgmarkt in beweging te brengen, zodat deze schoner en socialer wordt. Zij willen verbeteringen realiseren voor zichzelf, hun klanten en de maatschappij. Op deze wijze zorgt Cycloon er voor dat zij zowel voorop lopen op het gebied van duurzaamheid, als in sociale ontwikkeling van hun werknemers. Cycloon heeft in 2015 het eerste landelijk dekkende fietsplatform opgestart. Bovendien kan deze manier van bezorgen, zeker binnen de steeds drukker binnensteden wel eens de standaard worden voor het bezorgen van producten. Aan het woord is Marco Eerkes van Cycloon:

'Cycloon is dé groene en sociale bezorgexpert. Geboren uit passie voor fietsen en het milieu, bezorgen wij post en pakketten door heel Nederland. Op de fiets, aangedreven door bruine boterhammen. De ontwikkeling van onze mensen vinden wij minstens zo belangrijk! Daarom bieden wij collega's zonder én met een afstand tot de arbeidsmarkt een plek om – persoonlijk en in hun werk – te kunnen groeien. Kies je voor Cycloon, dan kies je voor snelle levering, verrassend scherpe prijzen en maatschappelijke impact. Waarmee jouw organisatie, zonder veel moeite, bijdraagt aan haar sociale en duurzame doelen. Samen fietsen we de wereld mooier! Help jij mee?'

### Wat is je rol binnen Cycloon?

'Ik ben bedrijfsleider van Cycloon Fietskoeriers Zwolle. Dagelijks stuur ik een team van 45 planners en fietskoeriers aan. Daarnaast zet ik mij voor Cycloon in op het gebied van duurzame stadslogistiek, hiervoor sta ik in directe verbinding met verschillende belanghebbenden. In samenwerking met overheidsinstanties en ondernemers probeer ik actief bij te dragen aan de verduurzaming van onze samenleving en ben ik een enthousiast ambassadeur voor het gebruik van de fiets.'

### Wat is jullie overtuiging om op deze manier te werk te gaan?

'Op de fiets ben je in de stad sneller en wendbaarder dan met de (vracht)auto. Door op de bakfiets te stappen in het centrum van verschillende steden dragen wij actief bij aan het terugdringen van stikstof en CO2 uitstoot in de stad. Daarnaast hoeft duurzaam niet altijd duurder te zijn. Daarom geloven wij in onze werkwijze.'

### Hoe duurzaam is Overijssel?

'Overijssel is een fietsprovincie waar mooie stappen zijn gezet om de fiets een centrale rol te laten vervullen. Er is aandacht voor fietsstraten, ruime fietspaden en mooie routes voor recreatieve fietsers. Toch is er op gebied van duurzaamheid in relatie tot de fiets nog een hoop te winnen. De provincie Overijssel en de verschillende gemeentes kunnen hierin een voortrekkersrol vervullen door duurzame stadslogistiek op de fiets hoog op de agenda te zetten.'





**Wat zijn de kansen voor ‘de fietser’ in Overijssel op het gebied van duurzaamheid?**

‘Kansen zijn er op heel veel gebieden. Zo zouden fietsers in de centra alle ruimte moeten krijgen. Snelle en slimme fietsroutes kunnen gecreëerd worden. Ook kan de fietser pro actief verleid worden om de fiets te pakken in plaats van de auto, door bijvoorbeeld een vergoeding in te stellen.’

**Wat zijn de bedreigingen voor ‘de fietser’ in Overijssel op het gebied van duurzaamheid?**

‘Echt investeren in ruimte voor de fietser kost geld. Er moet politieke en maatschappelijke wil zijn structureel veranderingen door te voeren.’

**Wat is jouw ideaalbeeld voor de fietser in Overijssel?**

‘In iedere grote stad bevindt zich in de nabije toekomst een stads-hub, een locatie waar alle pakketten de stad binnenkomen. Vanuit dat punt wordt zoveel mogelijk per fietskoerier de steden in vervoerd. In de stad is er ruimte voor de fiets, en er zijn verschillende fietspaden voor de verschillende snelheidsgroepen en vanuit de omliggende dorpen liggen er ruime fietssnelwegen om in een straal van twintig kilometer alle afstanden per fiets af te kunnen leggen.’





# GEZONDHEID EN SPORT

## INVLOED VAN DE FIETS OP DE GEZONDHEID VAN MENSEN

Fietsen is gezond. Het is een cliché, maar clichés zijn niet voor niets een cliché. De fiets is het meest vitale vervoersmiddel van Nederland. De fietsers binnen en buiten Overijssel bevestigen dit beeld.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft de relatie tussen gezondheid en fietsen uitgebreid onderzocht. In het onderzoek werd voornamelijk gekeken naar het effect van beweging op de gezondheid van een individu. Uit dat onderzoek blijkt dat mensen met overgewicht en obesitas vaker geneigd zijn de auto te gebruiken in plaats van de fiets. Ook gebruiken mensen met overgewicht vaker een e-bike en lopen zij veel minder dan hun gezondere medemens. Deze cijfers komen overeen met de correlatie tussen leeftijd en e-bikegebruik. Bij ouderen is immers een grotere kans op een hoog BMI (Body Mass Index) en obesitas.

Enkel door te reizen met de fiets, e-bike of te voet kan de gemiddelde Overijsselaar met gemak aan de bewegingsnorm voldoen. Deze is opgesteld door de Gezondheidsraad en adviseert de Nederlander om wekelijks 150 minuten per week (matig) intensieve activiteiten te verrichten. De gemiddelde Overijsselaar fietst 78 minuten per week en hiermee wordt meer dan de helft van de beweegnorm gehaald. Fietsen biedt potentie voor een gezonde leefstijl.

Gezondheid is dan ook een belangrijke reden voor de Overijsselse fietser om dagelijks op de fiets te stappen voor kleine afstanden. Deze trend is ook te zien in de rest van Nederland. Dagelijks fietsen heeft namelijk een aantal grote uitwerkingen op de gezondheid:

- De gemiddelde fietsende Nederlander leeft ongeveer een half jaar langer. De fiets scheelt Nederland dus 6400 doden per jaar.
- Wanneer de werknemer fietsend naar het werk komt scheelt dat jaarlijks ongeveer twee dagen in ziekteverzuim.
- Een werknemer is productiever als hij of zij met de fiets naar het werk gaat
- Kinderen die naar school fietsen zijn aandachtiger op school en zijn dankzij de eerste kennismaking met fysieke beweging, later meer geneigd om fysieke activiteiten te ondernemen.

Ook de uitwerking van de fiets op verschillende ziektes is getest. Regelmatig fietsen vermindert de kans op type 2-diabetes, darmkanker, borstkanker, hart-en-vaatziekten en osteoporose. Fietsen heeft dusdanig veel gezondheidsvoordelen, dat de Nederlandse zorg jaarlijks de totale zorguitgaven van héél Spanje uitspaart dankzij regelmatig fietsen.

Fietsen verbetert ook de mentale gemoedstoestand en kan helpen tegen depressie en ook zorgt fietsen voor meer zelfvertrouwen. Daar komt nog bij dat fietsen een buitensport is en het is bewezen dat buitensporten mentaal beter voor een persoon is dan indoorsporten. 74% van de fietsers in Overijssel ervaart dan ook lichamelijke en mentale voordelen dankzij het vele fietsen.

Fietsen kent zelfs voordelen op cognitief gebied. Regelmatig fietsen zorgt dat het risico op Alzheimer afneemt en vermindert de cognitieve achteruitgang met 26% ten opzichten van de niet fietsende burger. Deze resultaten kunnen wij onderschrijven met deze Fietsmonitor, aangezien 44% van onze respondenten aangeeft ook mentale gezondheidsvoordelen te ervaren dankzij het fietsen.

Fietsen heeft dus vele gezondheidsvoordelen, maar brengt ook risico's met zich mee. Een fietser neemt actief deel aan het verkeer en loopt dus het risico om betrokken te raken bij ongevallen. Vooral bij de elektrische fiets is dit het geval: de hoge snelheden die fietsers op e-bikes kunnen bereiken zorgen voor een stijging in ongevallen. Elektrische fietsen zijn ook breder en zorgen voor een vergrote kans op botsingen met andere fietsers op smalle infrastructuur.

Een verbreding van de fietspaden kan dus al helpen om het aantal ongevallen te laten dalen in Overijssel. Daarbij zou een aparte fietsbaan voor elektrische fietsers het gevaar van de hogere snelheden al grotendeels wegnemen. Gelukkig kunnen we, ondanks de kans op ongevallen, concluderen dat fietsen meer gezondheidsvoordelen heeft dan gezondheidsrisico's.

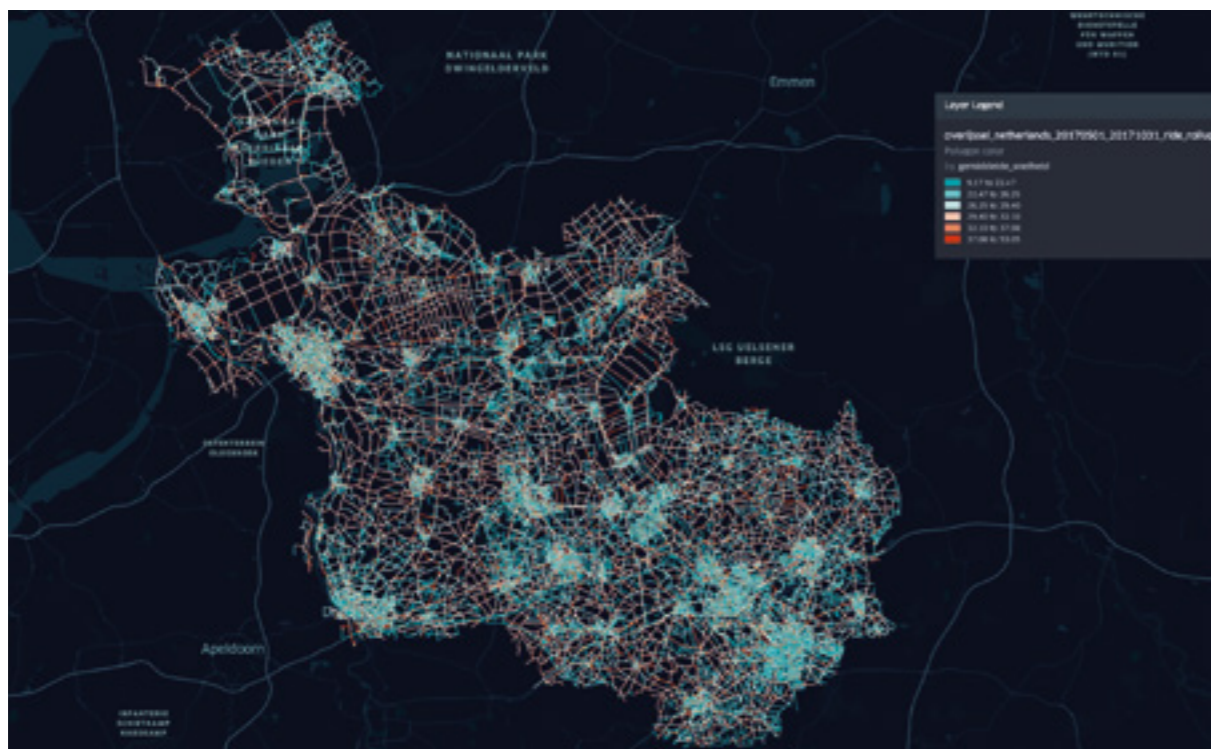
## HUIDIGE STAND SPORTIEF FIETSEN

Wielrennen is mateloos populair onder de Nederlanders. Zo trok de finish van de Tour de France 2,2 miljoen kijkers in 2018 en zijn grote wielerrondes als de Giro d'Italia, de Vuelta en de Nederlandse Amstel Gold Race algemeen bekend bij de meeste Nederlanders. Dankzij de opkomst van Nederlandse wielsterren als Tom Dumoulin, Steven Kruijswijk, Mathieu van der Poel en Dylan Groenewegen, is de wielersport de laatste jaren nóg populairder geworden. Dat is ook te zien in de Nederlandse bevolking.

Er komen namelijk steeds meer wielrenners bij en voornamelijk mannen gaan wielrennen. Deze snelle groei is echter niet zichtbaar onder Nederlandse kinderen, want het aantal kinderen dat jaarlijks begint met wielrennen groeit maar beperkt. Kinderen zijn over het algemeen niet bekend met de sport: een mooie kans voor scholen dus. Via schoolsportprojecten gericht op wielrennen zouden meer kinderen op jonge leeftijd bekend raken met de sport.

In Overijssel is de fiets een populair hulpmiddel om te sporten en 30% van de sportieve fietsers doet dat in verenigingsverband. Mountainbiken en wielrennen zijn de meest populaire wielersporten en in Overijssel worden deze sporten vaker in verenigingsverband beoefend dan in de rest van Nederland. Ook zijn er gegevens bekend waar de Overijsselse sportfietser fietst dankzij Strava data. Dit is weergegeven in onderstaande afbeelding waarbij de licht opgelichte stukken zijn waar zeer hard gefietst wordt en dus gebruikt wordt door sportfietzers





Overijsselse fietsmogelijkheden worden als goed tot zeer goed beoordeeld en het is opvallend dat met name de faciliteiten op het gebied van mountainbiken zeer goed beoordeeld worden. Overijssel kent ook een groot aantal fietsers die in groepsverband op pad gaan, dus de fiets draagt ook op sociaal vlak zijn steentje bij.

## CONCLUSIE GEZONDHEID EN SPORT

De fiets is erg belangrijk voor de gezondheid van de Overijsselse inwoner. De Overijsselaar fietst gemiddeld 78 minuten per week en dat heeft zowel mentale- als fysieke voordelen. Beide gezondheidsvoordelen worden volgens ons panel ook daadwerkelijk ervaren door de fietsers en zijn daadwerkelijk een reden om de fiets te gebruiken als vervoersmiddel. Er is een duidelijke toename in het aantal wielersporters en de sportieve mogelijkheden voor de fietser in Overijssel worden bovendien zeer goed beoordeeld.

## INTERVIEW FRANK HEIDANUS



Voor Frank Heidanus is wielrennen meer dan een hobby. Hij heeft er veel aan te danken.

“Mijn orthopedisch chirurg gaf me op mijn dertigste de gouden tip om te gaan fietsen. Het heeft me veel gebracht. Op de eerste plaats medisch, want ik heb bij deze sport het minste last van de artrose in mijn knie. Maar ook mentaal: je vecht tegen jezelf. De eerste keer dat ik een berg was opgefietst, de Mont Ventoux, gaf de grootste adrenalinekick. Ik doe nu alweer jaren cyclo's met mijn broer. De Marmotte, De Drie Passentocht, drie keer de Mont Ventoux op één dag... Zwaar? Ach, kwestie van een goede voorbereiding. Die voorbereiding vind ik zalig. Ik stap op een vrije dag

om acht uur op het zadel met een bepaald doel voor ogen en ik weet dat ik pas om vijf uur hoeft terug te keren. Alleen het fietsen is dan belangrijk, de rest niet. Van een wedstrijd hou ik ook. Ik heb heel wat keren meegedaan aan de Ronde van Enter, maar helaas nooit een podiumplek behaald. Wel heb ik – eerlijk gezegd met name op wilskracht – een keer een individuele rit gewonnen bij mijn wielervereniging, Toerclub Enter. Al zit ik daar vooral bij vanwege de gezelligheid en een klein beetje vanwege het competitieve aspect.

Een paar jaar geleden was ik trouwens een echte Strava-junk, die app waarop je je prestaties kunt bijhouden. Ik wilde telkens de snelste zijn, want dan krijg je het predicaat 'King of the Mountain'. En bij Strava kun je complimenten uitdelen of ontvangen. Dat is natuurlijk altijd leuk. Tegenwoordig ben ik iets minder fanatiek en ga niet meer zo vaak maximaal voluit. Ik begin mijn leeftijd een beetje te voelen. Bovendien opende Thijs Zonneveld mijn ogen toen hij een treffende column over Strava-junks schreef met een gedichtje erin. Thijs begint zijn column zo: 'Sinds een week weet ik wie de duivel is. Hij zit in mijn telefoon en hij heet Strava. Ik heb mijn ziel aan hem verkocht maar ik krijg er niets voor terug.'

Als directeur van Voskamp, een bedrijf met 450 werknemers in de bouwwereld, heeft het fietsen me sowieso veel gebracht. Op meerdere manieren, hoor. Zo organiseert ons bedrijf bijvoorbeeld één keer per jaar een toertocht voor 150 zakenrelaties, met Hennie Kuiper als gastheer. Het blijkt dat heel veel mensen in mijn branche weleens op een racefiets zitten en zo'n toertocht geweldig vinden. Sterker nog, er zijn zoveel bedrijfstoertochten in deze regio dat we met een groepje elk jaar de koppen bij elkaar steken om ervoor te zorgen dat de diverse evenementen elkaar niet overlappen. Verder sponsoren we zowel de Ronde van Overijssel als het opleidingsteam in Oost Nederland van het Volker Wessels-Merckx Cycling Team. Het externe belang voor ons is het onderhouden van een goede relatie met de andere sponsors en het interne belang is dat het contact met wielrenners voor een kruisbestuiving zorgt: vier van hen werken nu bij ons. Dat geldt trouwens ook voor drie ploeggenoten van mijn eigen gezellige fietsteam. Daar ben ik best wel trots op. Het grapje gaat dat je alleen bij ons aangenomen wordt als je fietst. Dat is natuurlijk niet zo, maar (brede glimlach van Frank, red.) het is wel een pre. Fietsers weten wat doorzetten is, dus ze klagen niet zo snel als ze een keer moeten overwerken. En bij klanten hebben ze vrij makkelijk een ingang door een gedeelde interesse.



Ik hecht er veel waarde aan dat mensen die bij ons werken vitaal blijven en mede daardoor plezier in hun werk hebben. Dan moet je als bedrijf ook de daad bij het woord voegen, vind ik. Op drie afdelingen kunnen de medewerkers daarom op een hometrainer achter hun nieuwe hoog-laagbureau zitten. Sommigen komen me trots melden hoeveel kilometer ze op een dag hebben gereden. Prachtig! Mijn nieuwste plannetje is dat ik de rokersruimte laat ombouwen tot vitaalruimte met fitnessapparatuur, spelactiviteiten en fruit. Dan kan iedereen lekker ontspannen in de pauze of na afloop. Ook goed tegen burn-outs.

Zelf ben ik niet zo burn-outgevoelig. Dat komt enerzijds doordat ik een optimist ben en anderzijds doordat ik fiets. Om dat laatste te illustreren haal ik graag Einstein aan: 'Het leven is als fietsen, om je evenwicht te bewaren moet je in beweging blijven.' Dat geldt zeker voor mij. Fietsen zorgt voor balans én inspiratie in mijn leven. Als ik op de fiets zit, wordt eerst mijn hoofd leeg. Het is net of ik op de resetknop van de computer heb gedrukt. Daarna begint het te borrelen en komen de nieuwe ideeën. Heerlijk! Het leven lijkt op de fiets allemaal even zo simpel. Nou ja, mijn lievelingsnummer is niet voor niets 'Op Fietse' van Daniel Lohues."



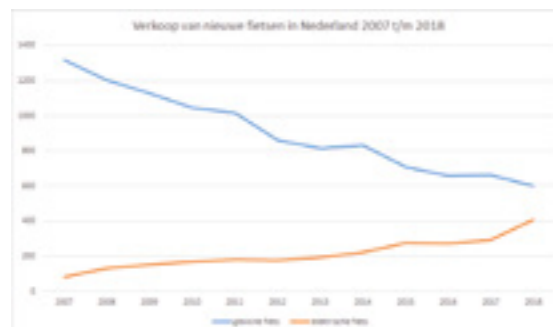


# ECONOMIE

## DIRECTE INVLOED VAN DE FIETS OP DE ECONOMIE

De directe invloed van de fiets op de Nederlandse economie is makkelijk te koppelen aan fietsassemblage. Nederland heeft namelijk een aantal zeer grote fietsfabrieken: Batavus, Stella, Kruitbosch, Union en Gazelle hebben allemaal een fabriek in Nederland en de fietsassemblage in Nederland zorgt voor 3.350 fte aan werkgelegenheid. In totaal zijn er in 2018 meer dan één miljoen fietsen verkocht in Nederland waarvan een groot gedeelte in Nederland geassembleerd is. De totale verkoopwaarde bedraagt 1.220 miljoen euro. Nederland is ook de grootste fietsexporteur van Europa. Overijssel profiteert mee van de economische invloed van Nederlandse fietsproducenten, want er zijn meerdere fietsfabrikanten in Overijssel gevestigd: Kruitbosch is gevestigd in Zwolle en het merk Cortina draagt forst bij aan hun succes. Union fabriceert stad- en toerfietsen in Ommen en Intersens voert assemblage van sportieve fietsen uit in Almelo.

Fietsers spenderen gemiddeld €1.222 aan een fiets en de reden voor dit hoge bedrag komt voornamelijk op het conto van de elektrische fiets. Elektrische fietsen zijn duurder en ze stuwen met die hoge aankoopprijs het gemiddelde prijsniveau van de fiets aardig omhoog. In de grafiek hieronder is te zien dat de e-bike in 2018 goed was voor 40% van de nieuw gekochte fietsen in Nederland. De fietser in Overijssel betaalt gemiddeld voor zijn duurste fiets 1500 euro en dat bedrag is hoger dan het landelijk gemiddelde. Voor veel Overijsselaars is de fiets zelfs het 'meest waardevolle' vervoersmiddel dat ze bezitten. Hoewel dit zeer waarschijnlijk een emotioneel geladen bewering is.



### De fietsvakhandel

De fietsvakhandel in Nederland bestaat uit ongeveer 2.100 ondernemingen, waarvan 1.900 de verkoop van fietsen als hoofdactiviteit noemen. Deze winkels bieden een werkgelegenheid van ongeveer 9.300 fte. De aanwezigheid van een landelijk netwerk van fietsspecialisten voor aankoopadvies, service en onderhoud is van essentieel belang voor zowel de fietsvakhandel zelf, als de consument. Voor de vervangingsmarkt maken de importeurs en fabrikanten middels grossiers gebruik van een fijnmazige distributie. In Nederland zijn om en nabij 60 grossiers actief en deze 60 groothandels hebben onderling te maken met hevige concurrentie. Over de markt van fietsaccessoires (kleding, fietshelmen, fietscomputers, fietsdragers, fietstassen etc.) zijn weinig exacte gegevens beschikbaar en dat komt voornamelijk door de grote verscheidenheid van aanbieders.

## INDIRECTE INVLOED VAN DE FIETS OP DE ECONOMIE

Natuurlijk is de nationale fietsverkoop niet de enige invloed van de fiets op onze economie. De fiets heeft als transportmiddel ook grote invloed, omdat de fiets zeer goedkoop is in aanschaf. In tegenstelling tot traditioneel transport, zoals vrachtwagens en auto's, is de fiets niet afhankelijk van gekwalificeerd personeel. De fiets draagt ook direct bij aan het bbp, dankzij de grote gezondheidsvoordelen van dagelijkse beweging. Doordat fietsers ouder worden geven zij in een mensenleven meer geld uit, dit zorgt dat dagelijks fietsen verantwoordelijk is voor 3% van het bbp.

De fiets speelt ook een hele grote rol in de vrijetijdseconomie door bijvoorbeeld fietsvakanties, pelgrimstochten op de fiets of wielrenvakanties in de Franse Alpen. Uit onderzoeken blijkt dat de fietstoerist 9% meer spendeert dan de 'gewone' toerist. Zo blijkt de fietstoerist in Engeland 81 pond meer te besteden, vergeleken met de normale toerist en geven vrijetijdsfietsers jaarlijks 452 miljoen euro uit tijdens fietstochten. Uiteraard kan fietstoerisme alleen succesvol zijn als een land bekend staat om zijn fietscultuur en de infrastructuur dergelijk fietstoerisme toelaat. Het land moet immers geschikt zijn om in te fietsen, of fietsen in het land moet een mooie uitdaging zijn.

In Overijssel heerst een echte fietscultuur en, zoals al eerder werd benoemd in het hoofdstuk over de bereikbaarheid, is de infrastructuur bovengemiddeld goed. Daardoor vinden er meer fietsvakanties en -activiteiten plaats in Overijssel, dan in de rest van Nederland. Uiteindelijk wordt het merendeel van die recreatieve fietstochten in Overijssel wel door de eigen inwoner ondernomen: ongeveer 85-90% van het totaal. De Overijsselaar neemt bovendien graag zijn fiets mee op vakantie, of huurt een fiets op locatie.

## CONCLUSIE ECONOMIE

De fiets is zeer belangrijk voor de economie in Overijssel. Ten eerste, omdat het een directe bijdrage levert aan de werkgelegenheid. En ten tweede, omdat het indirect bijdraagt aan de groei van de vrijetijdseconomie. Deze voordelen zijn in Overijssel duidelijker aanwezig dan in de rest van Nederland. Hier wordt meer uitgegeven tijdens een recreatieve fietstocht, worden er meer fietsen aangeschaft per inwoner en betaalt men gemiddeld meer voor zijn of haar duurste fiets.





# INTERVIEW

## FIETSFABRIKANT KRUITBOSCH



Kruitbosch is een fietsfabrikant van allerlei soorten fietsen en is gevestigd in Zwolle. Kruitbosch heeft zich in de loop der jaren ontwikkeld van groothandel in fietsen en accessoires tot Retail partner voor fietsspecialzaken. Hiermee is Kruitbosch één van de grootste fietsfabrikanten van Nederland en is het een toonaangevende partij op het gebied van zowel sportieve als stadsfietsen. We spreken Chris Kruitbosch, algemeen directeur en derde generatie ondernemer in het familiebedrijf.

### Kunt u iets kortst vertellen over de geschiedenis van Kruitbosch en uw huidige rol binnen het bedrijf?

'Kruitbosch is een familiebedrijf, volgend jaar bestaan we 65 jaar.

Mijn opa is Kruitbosch begonnen als lokale groothandel in Zwolle, inmiddels zijn we uitgegroeid naar een internationaal fietsbedrijf. Naast de groothandelstak kwamen daar ongeveer 15 jaar geleden ook onze eigen fietsmerken Cortina en Alpina bij. Momenteel werkt de derde generatie Kruitbosch in het bedrijf. Mijn broer Wilco Kruitbosch is brandowner van Cortina, mijn neef Martin Kruitbosch manager logistiek en zelf heb ik de rol van algemeen directeur.'

### Hoe heeft het bedrijf zich de afgelopen jaren ontwikkeld?

'Afgelopen maand is de miljoenste Cortina-fiets van de band gerold, een mijlpaal waar we enorm trots op zijn en wat we ook gevierd hebben met een ludieke actie voor onze klanten en fans. Op dit moment is onze afzetmarkt voornamelijk Nederland, België en Duitsland. Dit jaar verwachten wij een omzet van ruim 100 miljoen euro en er werken 200 collega's bij Kruitbosch.'

### Wat betekent 'de fiets' voor jullie als familiebedrijf?

'De fiets is ons bestaansrecht. Onze missie is het fietsen bijzonder maken, dat gaat dus niet alleen over het product, maar het gaat veel verder dan dat.'

### Wat zijn de trends in de fietsmarkt?

'Het zal niemand ontgaan zijn dat de e-bike met een enorme opmars bezig is. Ook voor ons is dit een heel belangrijk segment. Wij richten onze met de Cortina e-bike collectie met name op scholieren, (jonge) ouders en forenzen. Vooral deze laatste groep heeft e-bike echt omarmd als alternatief voor de 2e auto. Daarbij zien we ook dat er een verschuiving gaande is van bezit naar gebruik. Niet iedereen hoeft meer zelf een fiets te bezitten, zolang ze er maar de beschikking over kunnen hebben op het moment dat het nodig is. Gemak en on-demand zijn de sleutelwoorden. Daarnaast maken wij ons op voor de nieuwe fietsbijtellingsregeling die vanaf 1 januari 2020 door de overheid gestimuleerd zal worden. Ik denk dat dit behoorlijk wat teweeg gaat brengen in de branche!'

### Welke bedreigingen zien jullie voor de fietser/fietsmarkt?

'Aan alle kanten wordt het fietsgebruik enorm gestimuleerd, gemeentes en overheden zien de fiets als dé mobiliteitsoplossing. Tegelijkertijd moet de infrastructuur wel mee groeien en is er ook nieuwe regelgeving nodig met al die extra (soms razendsnelle) tweewielers op de weg.'

### Wat is uw droom voor de fietssituatie in Overijssel?

'Dat de fiets niet alleen wordt gezien als oplossing voor mobiliteits-, gezondheids- en duurzaamheidsvraagstukken, maar dat het ook in de praktijk zo is. Overijssel heeft veel potentie om daar een rol in de voorhoede te spelen.'

### Wat is uw advies aan de 'de fietscommunity', zodat de fiets 365 dagen per jaar centraal staat in Overijssel?

'Bundel je krachten en werk continu aan bewijs, vanuit alle disciplines. Focus daarbij op een paar echt belangrijke, grote thema's in plaats van dat je alles wilt doen.'





## BRONNENLIJST

- ANWB. (2017). ANWB Recreatief Fietsen Overijssel.
- Biddle, S. J., Fox, K., & Boutcher, S. (2003). *Physical Activity and Psychological Well-Being*. London, England: Routledge.
- Bosschert, M. (2017) Wat is de optimale vorm voor de KNWU, wielerverenigingen en samenwerkingspartners om te investeren in schoolsportprojecten voor de jeugd van 4 t/m 16 jaar in Nederland, Scriptie Fontys Hogeschool
- Blondiau, T., Van Zeebroeck, B., & Haubold, H. (2016). Economic benefits of increased cycling. *Transportation research procedia*, 14, 2306-2313.
- Cars, Trucks, Buses and Air Pollution. (2019, July 14). Retrieved from <https://www.ucsusa.org/clean-vehicles/vehicles-air-pollution-and-human-health/cars-trucks-air-pollution>
- CBS. (2015). Factsheet Nederland Fietsland
- Charles, (2014) : Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale  
Cycling and noise pollution. (2015, February 3). Retrieved from <https://www.bikeauckland.org.nz/cycling-and-noise-pollution/>
- De Hartog, J. J., Boogaard, H., Nijland, H., & Hoek, G. (2010). Do the health benefits of cycling outweigh the risks?. *Environmental health perspectives*, 118(8), 1109-1116.
- Drenthe, (2018). Fietsonderzoek Drenthe 2018.
- Factsheet Fietsen (2017). Factsheet Fietsen Overijssel
- Fishman, E., Schepers, P., & Kamphuis, C. B. M. (2015). Dutch cycling: quantifying the health and related economic benefits. *American journal of public health*, 105(8), e13-e15.
- Guure, C. B., Ibrahim, N. A., Adam, M. B., & Said, S. M. (2017). Impact of physical activity on cognitive decline, dementia, and its subtypes: meta-analysis of prospective studies. *BioMed research international*, 2017.
- Holidu (2019). Fietstoegankelijkheid binnensteden volgens buitenlanders.
- How to Keep Waste Oil Out of the Water Supply. (2008, October 28).  
Retrieved from <https://www.scientificamerican.com/article/how-to-keep-waste-oil-out/>
- Jansen, E., & Scholte van Mast, R. (2017). Het vergevingsgezinde fietspad. Scriptie Hogeschool Windesheim.
- Kelleher, S. (2015, October 7). More Animals Are Killed By Cars Each Day Than We Ever Could Have Imagined. Retrieved from <https://www.thedodo.com/road-kill-every-day-1392772624.html>
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2018) Gecombineerd trein en fietsbereik.
- Lenten, G. & Stockmann, S. (2010). Elektrische fietsen en fietsveiligheid, Scriptie Hogeschool Windesheim
- MarketingOost (2018). Interesse fietsevenement
- Massink, R., Zuidgeest, M., Rijnsburger, J., Sarmiento, O. L., & Van Maarseveen, M. (2011, May). The climate value of cycling. In *Natural Resources Forum* (Vol. 35, No. 2, pp. 100-111). Oxford, UK: Blackwell Publishing Ltd.
- Munster, S. (2017) Thesis Sportservice Overijssel, Scriptie Saxion Hogeschool
- RAI/BOVAG/GfK, (2018) FIETSEN IN DE STATISTIEK 2011 - 2018 - NEDERLAND
- Rajé, F., & Saffrey, A. (2016). The value of cycling. Cycling Embassy. Available at: <https://www.cyclingembassy.org.uk/sites/cycling-embassy.org.uk/files/documents/value-of-cycling.pdf>.
- Stichting Landelijke fiets. (2015), Kwaliteitsmonitor Overijssel Stichting Landelijke fiets.
- SWOV (2018), Oorzaken fietsongevallen in Nederland.
- Thompson Coon, J., Boddy, K., Stein, K., Whear, R., Barton, J., & Depledge, M. H. (2011). Does participating in physical activity in outdoor natural environments have a greater effect on physical and mental wellbeing than physical activity indoors? A systematic review. *Environmental science & technology*, 45(5), 1761-1772.
- TNO (2009), TNO Fietsen naar je werk.
- Weinberg, R., & Gould, D. (2018). *Foundations of Sport and Exercise Psychology*, 7E. Champaign, IL: Human Kinetics.





**365** DAGEN  
**FIETSEN**

