

Recreatief fietsen in Nederland

Hoe beoordelen recreatieve fietsers de fietsmogelijkheden in Nederland en welke verbeterpunten zien zij om de ideale recreatieve fietstocht in Nederland mogelijk te maken?

okt

'21

blauw

Woord vooraf

Een korte inleiding op het onderzoek en een leeswijzer

Fietsen staat volop in de belangstelling. Maar hoe ervaren recreatieve fietsers zelf het fietsen in Nederland? Wat vinden zij belangrijk en wat staat volgens hen een ideale `recreatieve fietstocht in de weg? 9.156 recreatieve fietsers deden mee aan het onderzoek dat werd geïnitieerd door ANWB en verspreid door ANWB, Fietzersbond, NTFU en Stichting Landelijk Fietsplatform. De respondenten in dit onderzoek fietsen op zijn minst 1 keer per jaar recreatief. De onderzoeksresultaten zijn niet representatief voor de Nederlandse bevolking.

In deze rapportage zijn de meest opvallende resultaten per type fietser, provincie en ontwikkelingen in tijd weergegeven. Resultaten met een $n < 60$ zijn niet gerapporteerd.

De afbeeldingen die in deze rapportage worden gebruikt zijn afkomstig uit de beeldbank van ANWB.

Leeswijzer

Deze rapportage beschrijft de resultaten voor het recreatieve fietsen in Nederland. Voor elke provincie is een rapportage gemaakt. In deze rapportage wordt dieper ingegaan op de verschillen tussen gebruikers van diverse typen fietsen zoals een e-bike, gewone fiets en racefiets.

In 2016 hebben we hetzelfde onderzoek gedaan onder recreatieve fietsers, waardoor vergelijkingen tussen 2016 en 2021 mogelijk zijn.

Significante verschillen in grafieken tussen Nederland 2021 en 2016 worden met de volgende pijlen aangeven: ↑ ↓



Blauw Research bv

Weena 125
3013 CK Rotterdam

[010-4000900](tel:010-4000900)
www.blauw.com
welcome@blauw.com

KvK nummer: 24282859



Copyright 2021 Blauw Research bv

Alle rechten voorbehouden.
Niets uit dit document mag worden
verveelvoudigd, opgeslagen in een
geautomatiseerd gegevensbestand, of
openbaar gemaakt zonder
voorafgaande schriftelijke toestemming
van Blauw Research.

Inhoudsopgave

Een overzicht van de onderdelen in de rapportage.

1

Algemeen oordeel

2

Profiel van de recreatieve fietser

3

Wat is belangrijk, en wat kan beter?

4

Onderzoeksverantwoording



De context

Recreatief fietsen is populair. In het coronajaar 2020 werden 30% meer recreatieve fietskilometers afgelegd t.o.v. 2019. Het aantal verkochte e-bikes nam enorm toe en oversteeg in 2020 het aantal verkochte gewone fietsen. Beleidsmatig krijgt recreatief fietsen meer aandacht en is onderdeel van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de regionale uitvoeringsplannen. Het belang van recreatief fietsen voor gezondheid van mensen en de regionale economie wordt meer ingezien.



De uitdaging

De samenwerkende fietspartijen ANWB, Fietsersbond, NTFU en Stichting Landelijk Fietsplatform dragen graag bij aan de fietsambities van Nederland door kennis en kunde aan te bieden over recreatief fietsen, zodat fietsen in Nederland nog aantrekkelijker kan worden gemaakt.

In 2016 heeft ANWB voor het eerst onderzoek gedaan naar recreatief fietsen in Nederland en op basis van dit onderzoek zijn er de afgelopen jaren verschillende verbeteringen doorgevoerd om recreatieve fietsers met nog meer plezier de weg op te kunnen laten gaan. Na 5 jaar vindt ANWB het tijd om recreatief fietsen in Nederland opnieuw in kaart te brengen om te zien hoe de beoordeling is veranderd en of acties die provincies hebben ook daadwerkelijk effect hebben gehad.



De hoofdvraag

Hoe beoordelen recreatieve fietsers het fietsen in Nederland, hoe ziet het profiel van recreatieve fietsers eruit en welke verbeterpunten zien zij om de ideale fietstocht in Nederland mogelijk te maken?



Recreatief fietsen in Nederland beter gewaardeerd dan in 2016

Recreatieve fietsers fietsen vaker dan in 2016 én zijn positiever over de fietsmogelijkheden in Nederland dan in 2016 (in NL 8,2 vs. 8). De beoordeling van de individuele provincies schommelt tussen de 7,8 en 8,5. De omgeving, de fiets en veiligheid en comfort van fietspaden en wegen zijn het meest van invloed op hoe recreatieve fietsers hun fietstocht ervaren en beoordelen.

Recreatieve fietsers zien veiligheid en comfort van fietspaden en wegen én het aantal en type weggebruikers op fietspaden en wegen als de belangrijkste verbeterpunten voor de ideale recreatieve fietstocht. Dit geldt voor alle typen recreatieve fietsers en in het bijzonder vaak voor racefietsers. Hoewel het aantal en type weggebruikers niet in de top 3 factoren staat die de meeste impact hebben op de ideale fietstocht, neemt dit wel in belang toe, vooral omdat fietsers het steeds minder goed waarderen. Beide verbeterpunten verdienen daarom echt de aandacht van de provincies.

Een ander aandachtspunt is de in populariteit toegenomen e-bike. Inmiddels is de e-bike met gepaste afstand de nr. 1 fiets voor recreatieve fietstochten in Nederland. Opvallend is dat de ideale fietstocht van elektrische fietsers van veel meer factoren sterk afhankelijk is dan bij andere typen fietsers: veiligheid en comfort van fietspaden en wegen; bewegwijzering; de fiets; horeca-aanbod; plekken om te pauzeren; bezienswaardigheden en het weer zijn allemaal sterker van invloed op de ideale fietstocht van dit type fietser. Wat betreft bewegwijzering, plekken om te pauzeren en horeca-aanbod zijn elektrische fietsers ook kritischer dan andere typen fietsers en zien ze vaker verbeterpunten.



Gemiddeld een 8,2. Drenthe (8,5) scoort net als in 2016 het hoogst en Groningen (7,8) het laagst.

Het algemeen oordeel over recreatief fietsen in de provincies ligt dicht bij elkaar. Net als de beoordeling van fietsen in Nederland ligt ook de beoordeling op provincieniveau in bijna alle provincies hoger dan in 2016. Het enige wat is gedaald is de waardering voor aantal en type weggebruikers, naar een 6,7. Een laag cijfer in vergelijking met alle andere cijfers.



De opmars van de elektrische fiets

In Nederland wordt een recreatieve fietstocht tegenwoordig verreweg het meest met de elektrische fiets (52%) gemaakt. Dit gaat ten koste van, in het bijzonder, de gewone fiets. In Friesland (58%), Drenthe (60%), Gelderland (56%) en Limburg (61%) is het aandeel elektrische fietsen binnen recreatieve fietstochten het grootst. In Utrecht (37%) en Zuid-Holland (45%) het kleinst.



Veiligheid en comfort & aantal en type weggebruikers verdienen de meeste aandacht

Recreatieve fietsers in Nederland vinden dat er nog voldoende verbeterpunten zijn om dichterbij de ideale fietstocht te komen. Veiligheid en comfort, het aantal en type weggebruikers en plekken om te pauzeren staan net als in 2016 nog steeds met afstand bovenaan als verbeterpunten. Het aantal en type weggebruikers is veel vaker dan in 2016 een punt voor verbetering (in 2016 genoemd door 26 % van de respondenten en nu 42%). De ergernis over plekken om te pauzeren is juist verminderd.



Drukke mogelijk onderliggende motivatie achter veel verbeterpunten

Veel belangrijke storingsfactoren zoals te smalle paden, asociaal gedrag, hinder van medeweggebruikers, weinig bankjes en horecagelegenheden en beperkt aanbod in routes hebben allemaal met elkaar gemeen dat drukte op de fietspaden hieraan ten grondslag ligt.



Algemeen oordeel

Wat vindt de recreatieve fietser van recreatief fietsen in Nederland? En in de provincie waar hij/zij het vaakst fietst?

Recreatief fietsen in Nederland wordt beter beoordeeld dan in 2016.



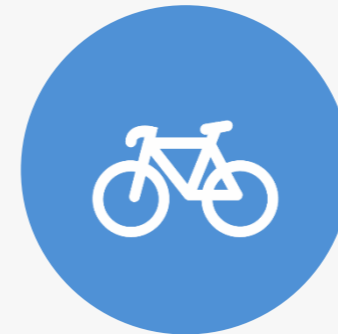
Het algemeen oordeel over recreatief fietsen in de provincies ligt dicht bij elkaar. Net als de beoordeling van recreatief fietsen in Nederland ligt ook de beoordeling op provinciaal niveau in bijna alle provincies hoger dan in 2016.

Groningen wordt het minst goed beoordeeld met een 7,8 en Drenthe wordt net als in 2016 het beste beoordeeld, nu met een 8,5.

Oordeel recreatief fietsen in Nederland
2016 vs. 2021



*Hoe beoordeelt u de mogelijkheden voor recreatief fietsen in Nederland?
Hoe beoordeelt u de mogelijkheden voor recreatief fietsen in de provincie waarin u het meest fietst?*



Alle typen fietsers zijn positiever over fietsen in Nederland en fietsen in de specifieke provincies dan in 2016.

Fietsers op een hybride/toer/trekking fiets zijn net iets enthousiaster over fietsen in Nederland dan gemiddeld (8,3).



Drenthe krijgt net als in 2016 de hoogste gemiddelde beoordeling voor het recreatief fietsen in de provincie.

Algemeen oordeel fietsen in provincie

Drenthe	2021 (n=574)	8.5	↑
	2016 (n=746)	8.4	
Gelderland	2021 (n=1669)	8.4	↑
	2016 (n=1803)	8.2	
Zeeland	2021 (n=324)	8.4	↑
	2016 (n=361)	8.2	
Overijssel	2021 (n=684)	8.3	↑
	2016 (n=810)	8.1	
Noord-Brabant	2021 (n=1588)	8.3	↑
	2016 (n=1466)	8.1	
Friesland	2021 (n=334)	8.3	↑
	2016 (n=553)	8.0	
Utrecht	2021 (n=638)	8.2	↑
	2016 (n=908)	7.9	
Noord-Holland	2021 (n=970)	8.0	↑
	2016 (n=1378)	7.9	
Limburg	2021 (n=645)	8.0	
	2016 (n=751)	7.9	
Flevoland	2021 (n=102)	7.9	↑
	2016 (n=257)	7.5	
Zuid-Holland	2021 (n=1436)	7.9	↑
	2016 (n=1881)	7.7	
Groningen	2021 (n=192)	7.8	
	2016 (n=313)	7.7	





2

Profiel van de recreatieve fietser in Nederland

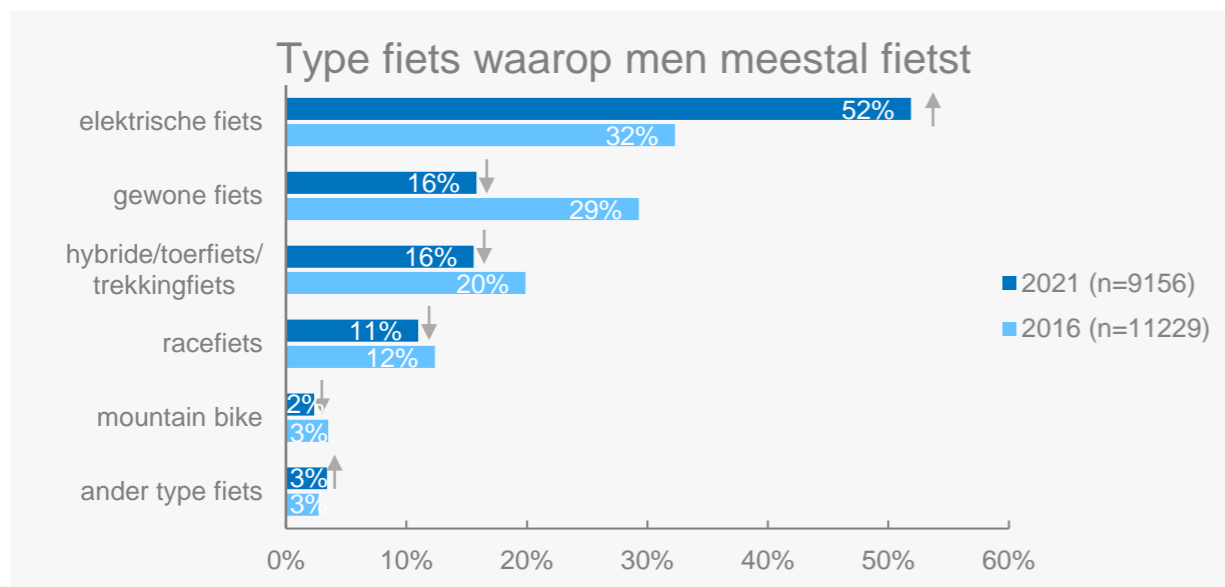
Op wat voor fiets maken de fietsers hun recreatieve tocht?

Hoe vaak fietsen ze en in welk gezelschap?

Waar komen de fietsers vandaan en waar starten ze hun fietstocht?

Op welke verharding fietsen ze het liefst en welke informatiebronnen gebruiken ze?

Met name de gewone fiets maakt steeds vaker plaats voor de elektrische fiets.



Een recreatieve fietstocht wordt in 2021 het meest gemaakt met een elektrische fiets.

Er is een enorme toename in het aantal fietstochten dat met de elektrische fiets wordt gemaakt ten opzichte van 2016. Deze verschuiving is in alle provincies zichtbaar en is het grootst in Noord-Holland en Drenthe. De elektrische fiets is op dit moment in alle provincies het meest gebruikte type fiets voor recreatieve fietstochten.

In Friesland (58%), Drenthe (60%), Gelderland (56%) en Limburg (61%) is het aandeel elektrische fietsen binnen recreatieve fietstochten het grootst. In Utrecht (37%) en Zuid-Holland (45%) het kleinst.

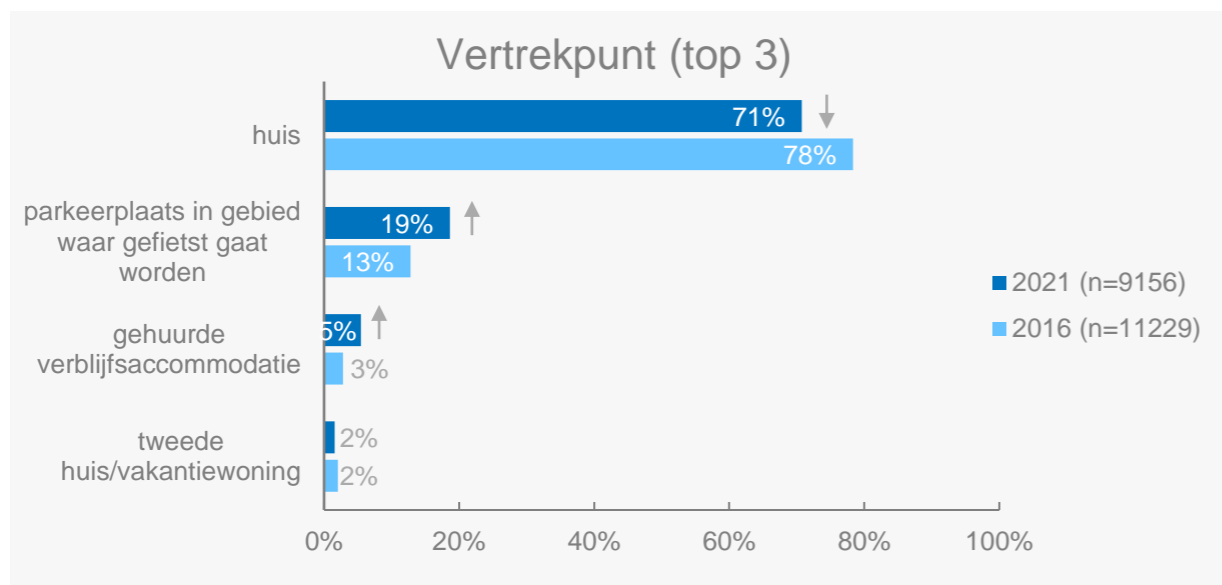
De toename in het gebruik van elektrische fietsen zien we terug in alle leeftijdsgroepen:

Jonger dan 35 jaar:	5% → 10%
36 t/m 45 jaar:	8% → 15%
46 t/m 55 jaar:	19% → 40%
56 t/m 65 jaar:	35% → 58%
66 jaar of ouder	47% → 68%

Het aantal recreatieve fietsers met een e-bike is het sterkst toegenomen in Drenthe en Noord-Holland

Aantal E-bikes	2021	2016	+/-
Drenthe	60%	33%	+ 27%
Noord-Holland	51%	26%	+ 25%
Friesland	58%	35%	+ 23%
Limburg	61%	38%	+ 23%
Noord-Brabant	53%	32%	+ 21%
Groningen	51%	31%	+ 21%
Gelderland	56%	36%	+ 20%
Overijssel	55%	38%	+ 17%
Flevoland	49%	32%	+ 17%
Zuid-Holland	45%	29%	+ 16%
Zeeland	48%	37%	+ 11%
Utrecht	37%	28%	+ 9%

De meeste recreatieve fietstochten starten nog steeds vanaf huis, maar er is een verschuiving zichtbaar.



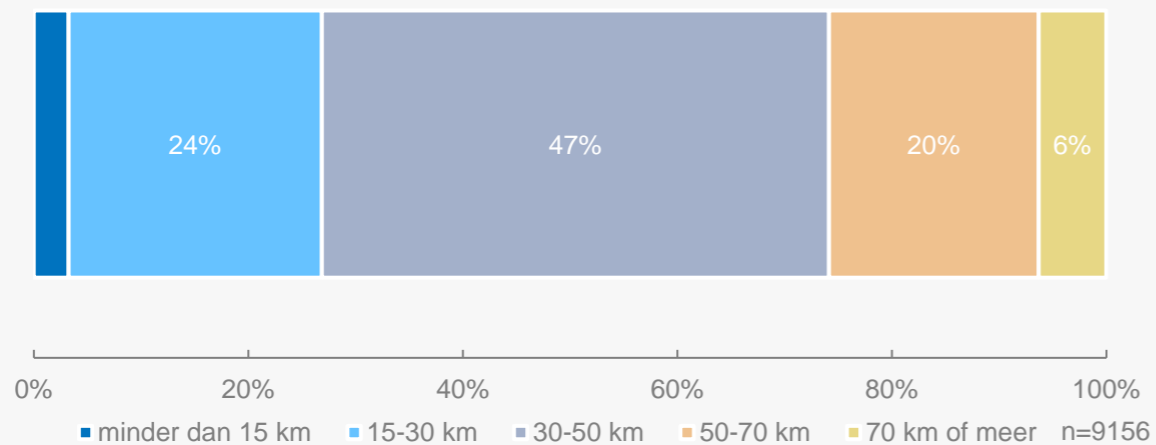
Gebruikers van de e-bike vertrekken minder vaak dan fietsers met een ander type fiets vanaf huis (64% vs. 90% racefiets, 73% gewone fiets, 72% mountain bike en 75% hybride/toer/trekkingsfiets). Daar staat tegenover dat voor e-bike gebruikers een parkeerplaats of een camping vaker het vertrekpunt is. Dit is zelfs toegenomen t.o.v. 2016 (resp. 25% vs. 18% en 7% vs. 4%).

Met name in Drenthe (24%), Overijssel (23%), Gelderland (26%) en Noord-Brabant (21%) start men een fietstocht (steeds) vaker vanaf een parkeerplaats. In Drenthe (11%), Overijssel (8%), Gelderland (11%) en Zeeland (11%) ligt het aantal fietstochten dat vanaf een gehuurde verblijfsaccommodatie wordt gemaakt (steeds) hoger. Dit zijn ook de provincies waar het aandeel mensen dat een recreatieve fietstocht maakt die niet uit die provincies zelf komen het hoogst is.



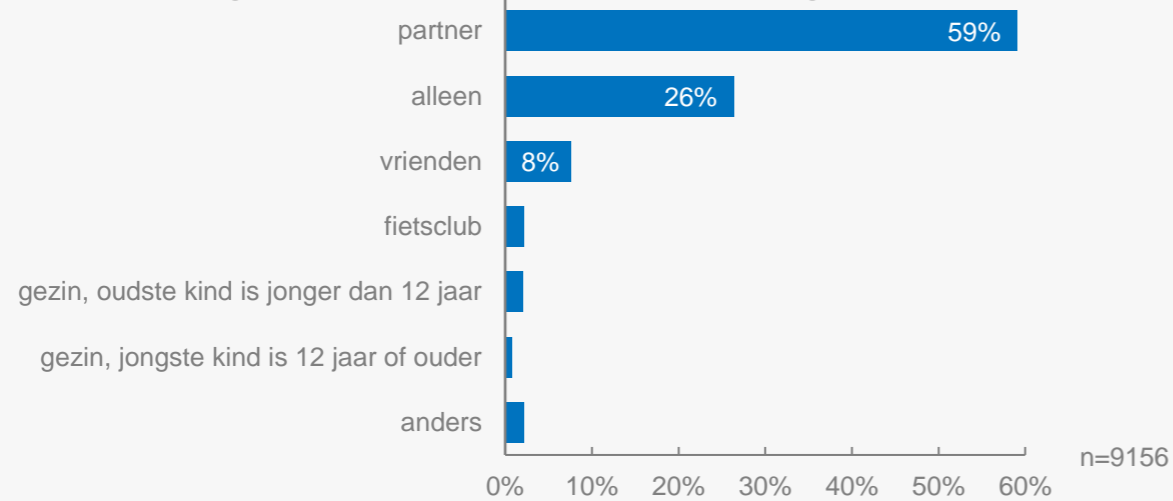
Er worden meer recreatieve fietstochten gemaakt in Nederland t.o.v. 2016.

Aantal kilometer fietsen (gemiddeld) tijdens fietstocht*



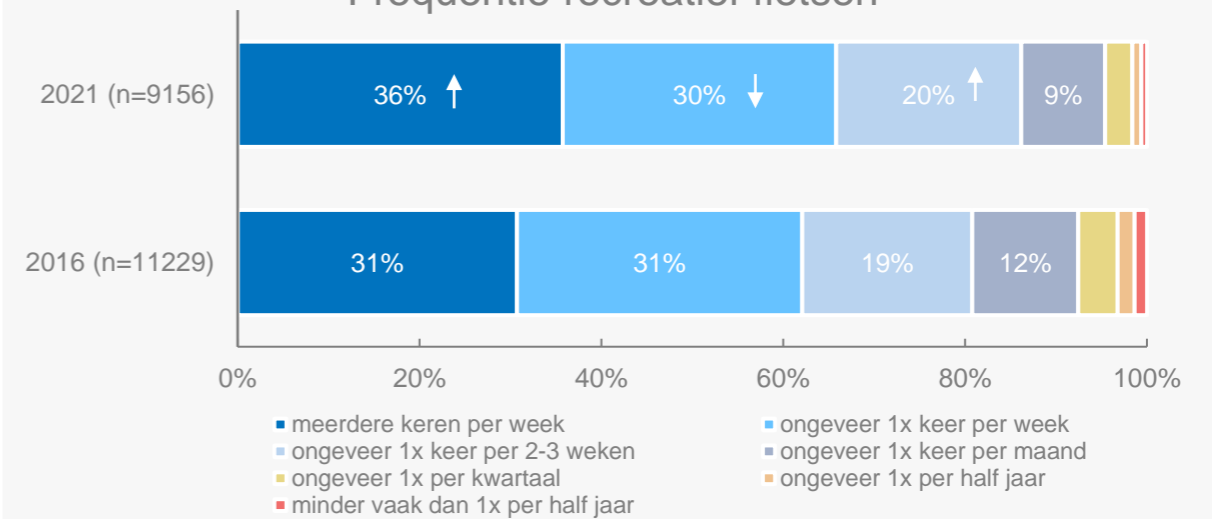
*Deze vraag is nieuw toegevoegd in 2021

Soort gezelschap waarmee meestal gefietst wordt*



*Deze vraag is nieuw toegevoegd in 2021

Frequentie recreatief fietsen



Frequentie, afstand en het gezelschap lijken samen te hangen met het type fiets waarop iemand fietst.

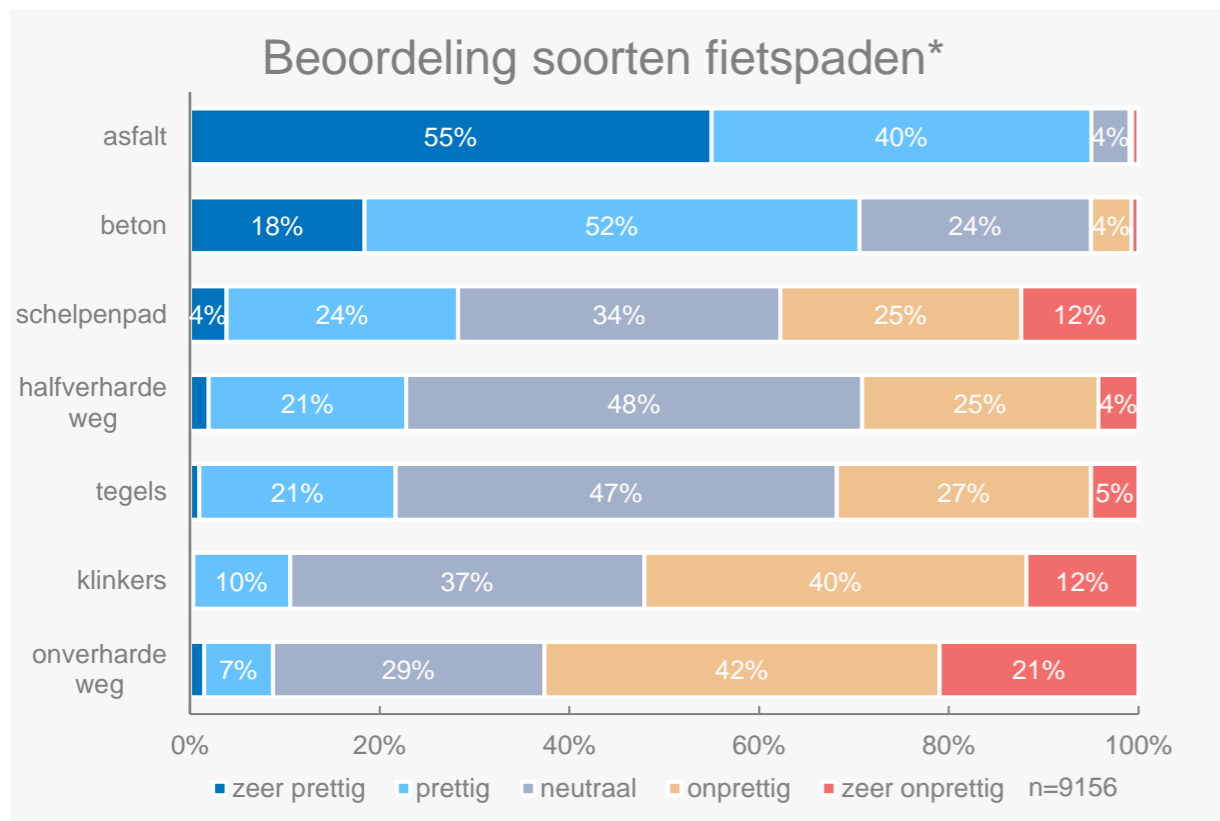
Frequentie	gewone fiets	racefiets	elektrische fiets
meerdere keren per week	20%	<u>67%</u>	34%
ongeveer 1x keer per week	27%	23%	31%
ongeveer 1x keer per 2-3 weken	<u>24%</u>	8%	<u>23%</u>
ongeveer 1x keer per maand	<u>15%</u>	1%	9%
ongeveer 1x per kwartaal	<u>8%</u>	1%	2%
ongeveer 1x per half jaar	<u>3%</u>	1%	1%
minder vaak dan 1x per half jaar	<u>3%</u>		0%

Aantal kilometer	gewone fiets	racefiets	elektrische fiets
minder dan 15 km	<u>14%</u>		1%
15-30 km	<u>46%</u>	3%	22%
30-50 km	33%	25%	<u>57%</u>
50-70 km	7%	<u>39%</u>	18%
70 km of meer	1%	<u>34%</u>	2%

Gezelschap	gewone fiets	racefiets	elektrische fiets
het meest met mijn partner	56%	12%	<u>75%</u>
ik fiets het meest alleen	24%	<u>57%</u>	15%
het meest met vrienden	6%	<u>15%</u>	6%
het meest met een fietsclub		<u>15%</u>	0%
het meest met het gezin, oudste kind <12 jaar	<u>8%</u>		1%
het meest met het gezin, jongste kind ≥12 jaar	<u>2%</u>		0%

Betekent een significant verschil t.o.v. de andere type fietsers

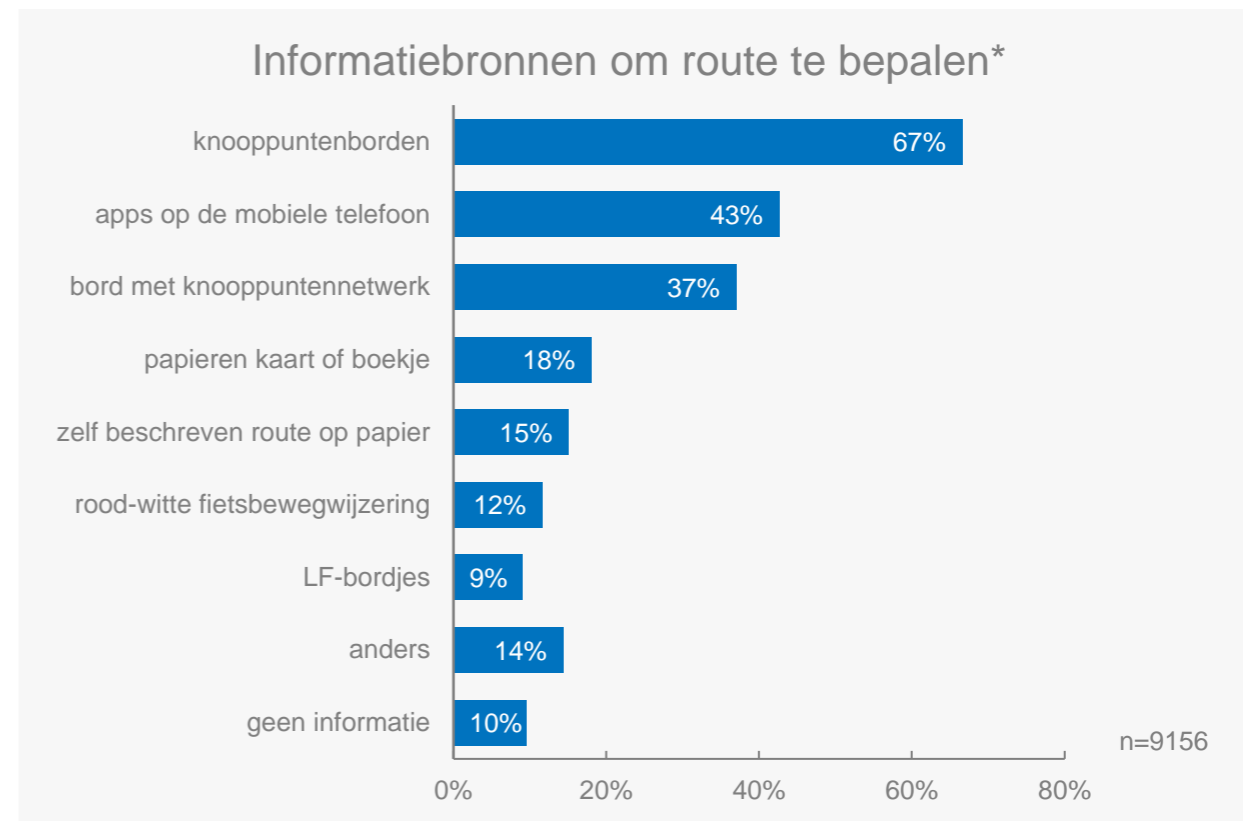
Asfalt is met afstand de meest favoriete ondergrond voor recreatieve fietstochten.



*Deze vraag is nieuw toegevoegd in 2021

Elektrische fietsers ervaren beton vaker dan andere typen fietsers als prettig (73%) en de onverharde wegen juist vaker als niet prettig (66%). Onder de racefietsers is er bijna niemand die asfalt niet prettig vindt (1%). Dit is bij uitstek de favoriete ondergrond voor racefietsers. Racefietsers ervaren vele andere soorten ondergronden vaker als niet prettig; tegels, klinkers, on- en halfverharde wegen en de schelpenpaden (resp. 55%, 59%, 76%, 56% en 58%).

Mountainbikers zijn (logischerwijs) een echte uitzondering. Zij vinden de on- en halfverharde wegen en de schelpenpaden juist vaker prettig om op te fietsen (resp. 59%, 60% en 58%).



*Deze vraag is nieuw toegevoegd in 2021

Sportieve fietsers zoals race fietsers en mountainbikers gebruiken minder vaak informatie tijdens de fietstocht dan andere type fietsers (resp. 81% en 82 vs. 90%). Elektrische fietsers en fietsers op een hybride/toer/trekkingsfiets juist vaker wel (beide 93%).

De top 3 informatiebronnen is echter gelijk voor alle type fietsers, waarbij de knooppuntenborden voor alle type fietsers de belangrijkste is, m.u.v. racefietsers. Racefietsers maken het meest gebruik van apps op de mobiele telefoon.

Drenthe en Gelderland zijn populaire provincies om naartoe te gaan vanuit een andere provincie.

Provincie - locatie	% afkomstig uit provincie zelf
Zuid-Holland	95%
Noord-Holland	94%
Flevoland	94%
Groningen	93%
Limburg	92%
Noord-Brabant	89%
Friesland	88%
Utrecht	82%
Overijssel	80%
Zeeland	76%
Gelderland	65%
Drenthe	59%

Hierboven staat hoeveel mensen die fietsen in de genoemde provincie, ook daadwerkelijk uit de provincie zelf komen. Zo is te zien dat van de mensen die in Zuid-Holland fietsen, 95% uit deze provincie afkomstig is. Daarentegen komt van de mensen die in Drenthe gaat fietsen maar 59% ook echt uit deze provincie.

Provincie - herkomst	% blijft in eigen provincie	Naar welke andere provincie gaan de meesten?
Groningen	62%	Drenthe (29%)
Friesland	80%	Drenthe (14%)
Drenthe	91%	Overijssel (4%)
Overijssel	84%	Gelderland (10%)
Gelderland	92%	Noord-Brabant (2%)
Utrecht	80%	Gelderland (13%)
Noord-Holland	78%	Gelderland (8%)
Zuid-Holland	79%	Gelderland (9%)
Zeeland	87%	Noord-Brabant (6%)
Noord-Brabant	92%	Gelderland (3%)
Limburg	92%	Noord-Brabant (4%)
Flevoland	54%	Gelderland (21%)

De tabel hierboven gaat over de herkomst van de fietsers. 91% van de fietsers uit Drenthe, blijft in eigen provincie. Vooral fietsers uit Flevoland en Groningen gaan naar andere provincies. Zo gaat 21% van de fietsers uit Flevoland naar Gelderland om te fietsen.

In totaliteit blijft 83% van de recreatieve fietsers in zijn of haar eigen provincie.



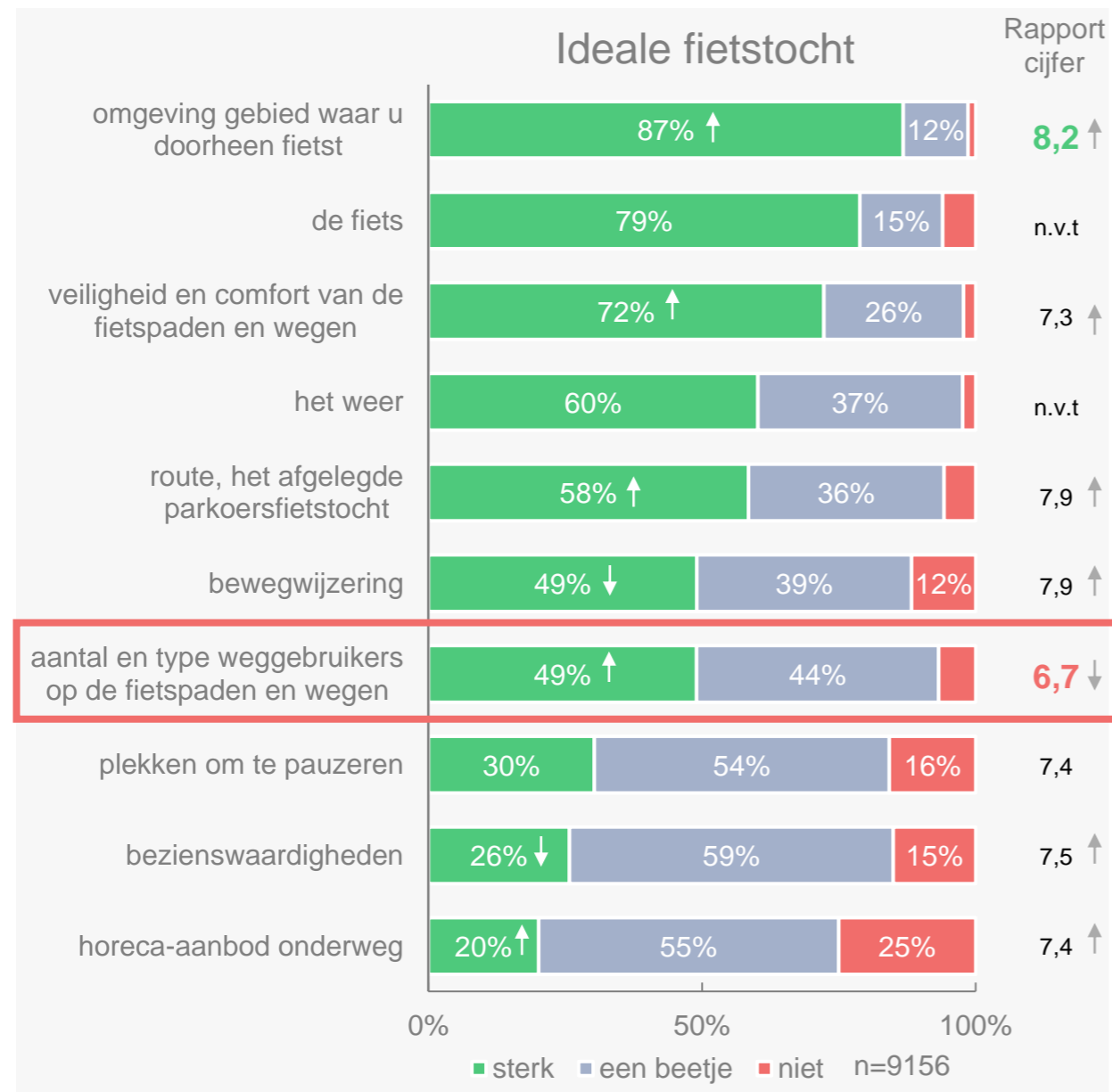
3

Wat is belangrijk, en wat kan beter?

Welke factoren hebben de meeste invloed op de ideale fietstocht? En wat zijn de belangrijkste verbeterpunten?
In het algemeen en per factor uitgewerkt voor Nederland.

Let op: ten opzichte van 2016 zijn er verbeterpunten en storingsfactoren verwijderd, toegevoegd en gewijzigd. In het bijzonder bij de storingsfactoren zijn de wijzigingen wat groter. Deze wijzigingen kunnen impact hebben op de eventuele verschillen die zichtbaar zijn. We hebben de meting van 2016 ter indicatie wel toegevoegd, maar harde conclusies en verbanden moeten met enige voorzichtigheid worden getrokken en gemaakt. Significanties in de grafieken hebben we om deze reden ook niet weergegeven op de slides storingsfactoren. De wijzigingen in de verbeterpunten en storingsfactoren staan in de bijlage weergegeven.

Het aantal en type weggebruikers op de fietspaden en wegen is belangrijk aandachtspunt voor de provincies.



De top 3 is ongewijzigd en gelijk voor alle provincies.

Het aantal en type weggebruikers is het zorgenkindje binnen recreatief fietsen. Het neemt in belang toe, maar wordt door recreatieve fietsers minder goed beoordeeld t.o.v. 2016 en ook vaker benoemd als verbeterpunt (zie slide 21).



Er zijn verschillende factoren die bepalen of een fietstocht als een ideale fietstocht bestempeld kan worden. Hieronder staat een aantal factoren die van invloed kunnen zijn op de ideale fietstocht. Kunt u aangeven in hoeverre deze uw ideale fietstocht beïnvloeden

Kunt u met een rapportcijfer van 1-10 aangeven hoe het met onderstaande factoren is gesteld in de provincie waarin u het vaakst fietst?

Kunt u aangeven op welke vlakken het nog beter kan in de provincie waarin u het vaakst fietst om zo het fietsplezier te vergroten?

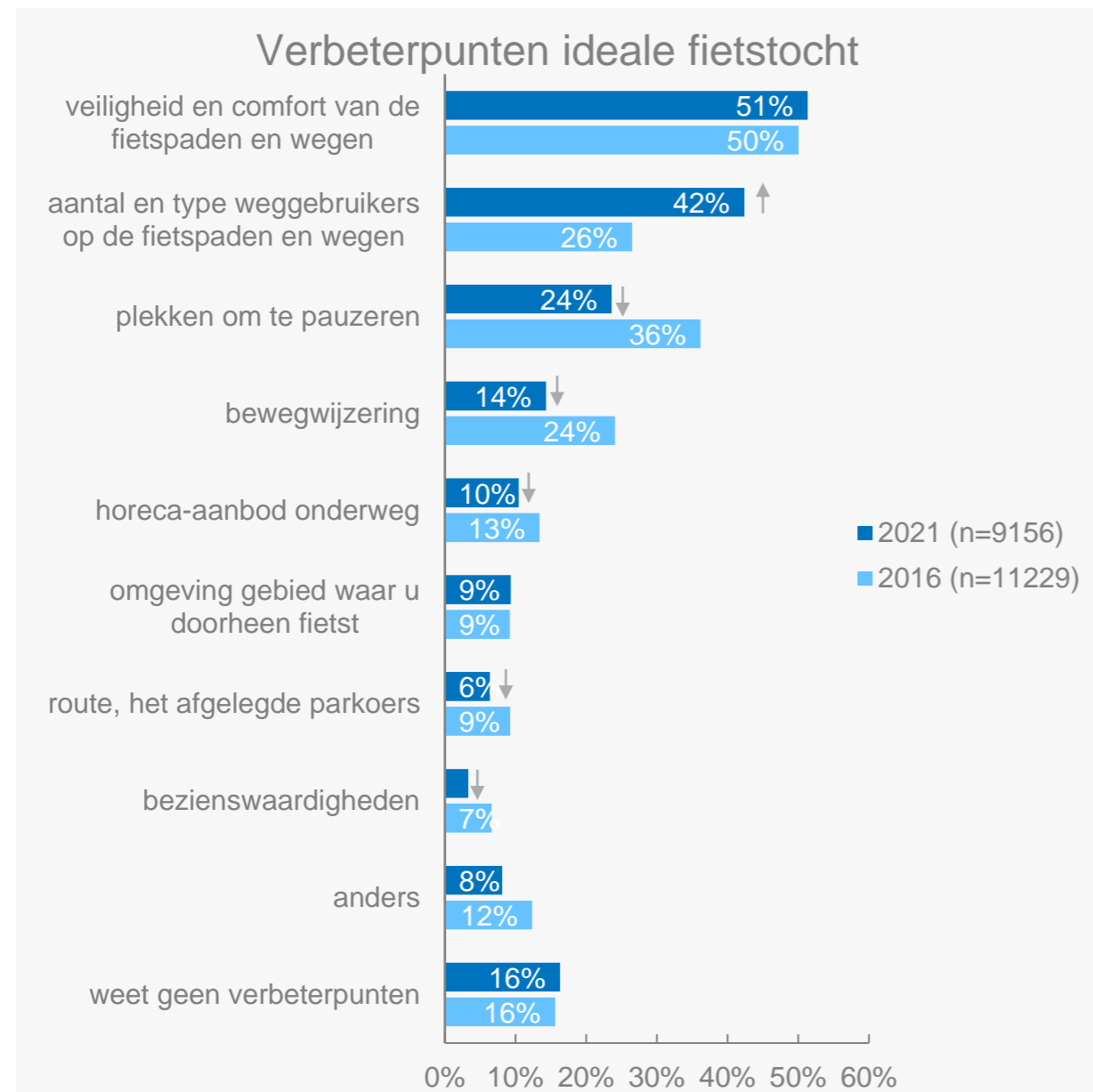
Race en elektrische fietsers stellen strengere eisen aan ideale fietstocht dan gewone fietsers.

Hoewel in grote lijnen dezelfde factoren het sterkst van invloed (top 3) zijn op de ideale fietstocht van verschillende type fietsers, zijn er wel degelijk verschillen op te merken.

	gewone fiets	racefiets	elektrische fiets
omgeving gebied waar u doorheen fietst	<u>89%</u>	79%	87%
de fiets	62%	<u>85%</u>	<u>82%</u>
veiligheid en comfort van de fietspaden en wegen	71%	<u>78%</u>	<u>75%</u>
het weer	<u>67%</u>	56%	<u>62%</u>
route, het afgelegde parkoersfietstocht	57%	<u>66%</u>	55%
bewegwijzering	50%	17%	<u>60%</u>
aantal en type weggebruikers op de fietspaden en wegen	48%	<u>64%</u>	46%
plekken om te pauzeren	30%	10%	<u>38%</u>
bezienswaardigheden	27%	10%	<u>31%</u>
horeca-aanbod onderweg	19%	8%	<u>27%</u>

Betekent een significant verschil t.o.v. de andere type fietsers

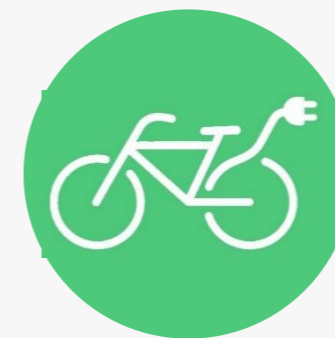
Veiligheid en comfort blijft belangrijkste verbeterpunt, geen verbetering zichtbaar t.o.v. 2016.



Kunt u aangeven op welke vlakken het nog beter kan in de provincie waarin u het vaakst fietst om zo het fietsplezier te vergroten?

Recreatieve fietsers in Nederland vinden dat er nog voldoende verbeterpunten zijn om dichterbij de ideale fietstocht te komen. Ruim 8 op de 10 fietsers hebben één of meer verbeterpunten. Veiligheid en comfort, het aantal en type weggebruikers en plekken om te pauzeren staan net als in 2016 nog steeds met gepaste afstand bovenaan als verbeterpunten. Het aantal en type weggebruikers is zelfs nog veel vaker dan in 2016 een aandachtspunt voor verbetering. Dit zie je ook terug in de slechte beoordeling hiervan met een 6,7. Op de volgende pagina's wordt ingegaan op de verbeterpunten die recreatieve fietsers zien per factor.

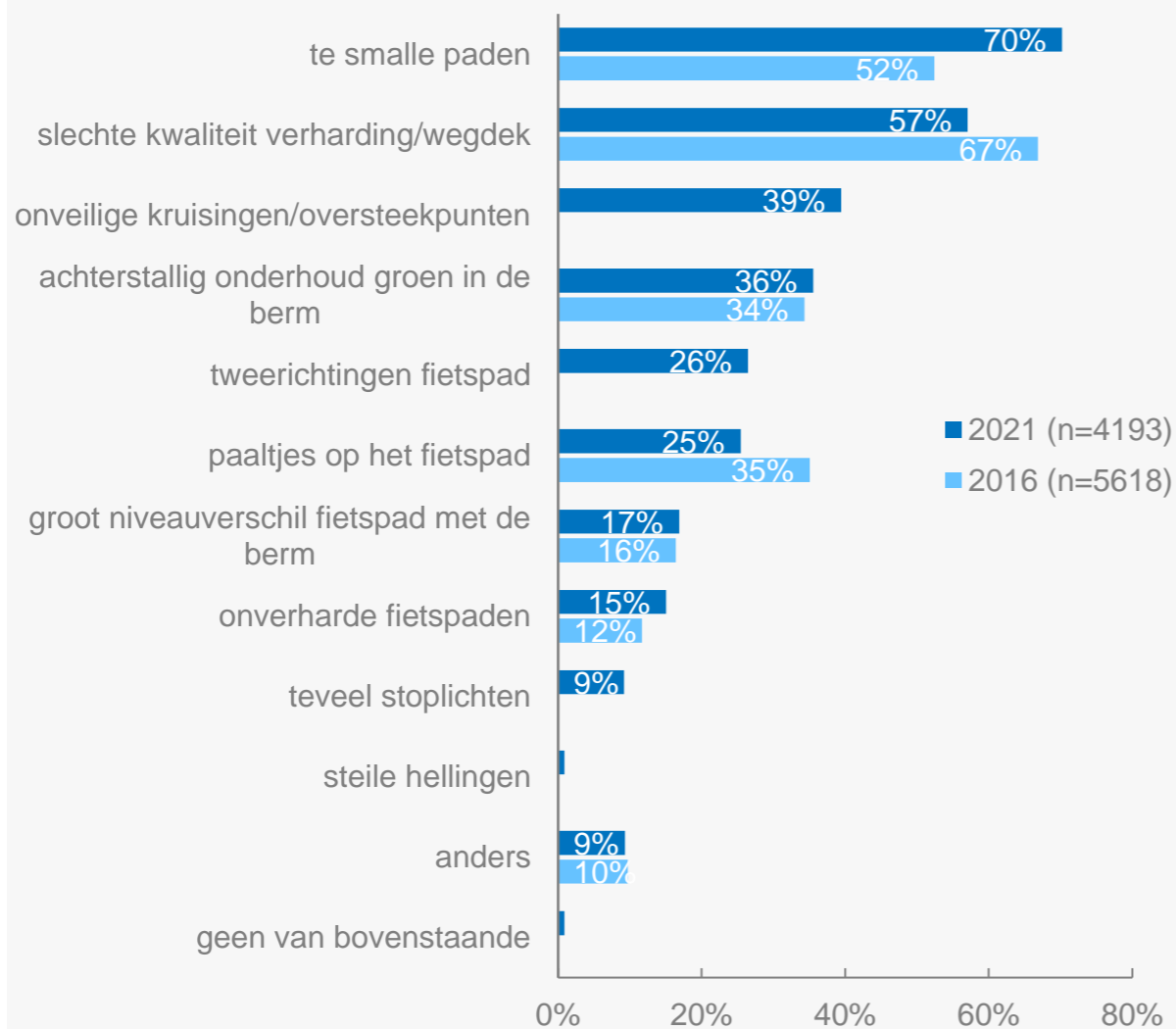
Type fietsers



Racefietsers geven vaker dan de andere type fietsers aan dat de veiligheid en het comfort van de fietspaden beter kan (67%) én dat er verbetering mogelijk is met betrekking tot het aantal en type weggebruikers op de fietspaden en wegen (53%). Wat betreft de e-bikes valt op dat deze groep kritischer is over de bewegwijzering (17%), het horeca-aanbod (13%) en plekken om te pauzeren (29%).

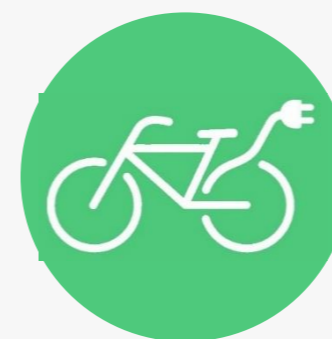
Te smalle paden vormt t.o.v. 2016 een groter probleem dan kwaliteit verharding/wegdek.

Nr. 1 verbeterpunt - Veiligheid en comfort van de fietspaden



U heeft aangegeven dat de veiligheid en het comfort van de fietspaden en wegen beter kan in de provincie waarin u het vaakst fietst. Waar stoort u zich wel eens aan wat betreft de veiligheid en comfort van de fietspaden en wegen?

51% van de recreatieve fietsers ziet veiligheid en comfort van de fietspaden en wegen als een verbeterpunt.

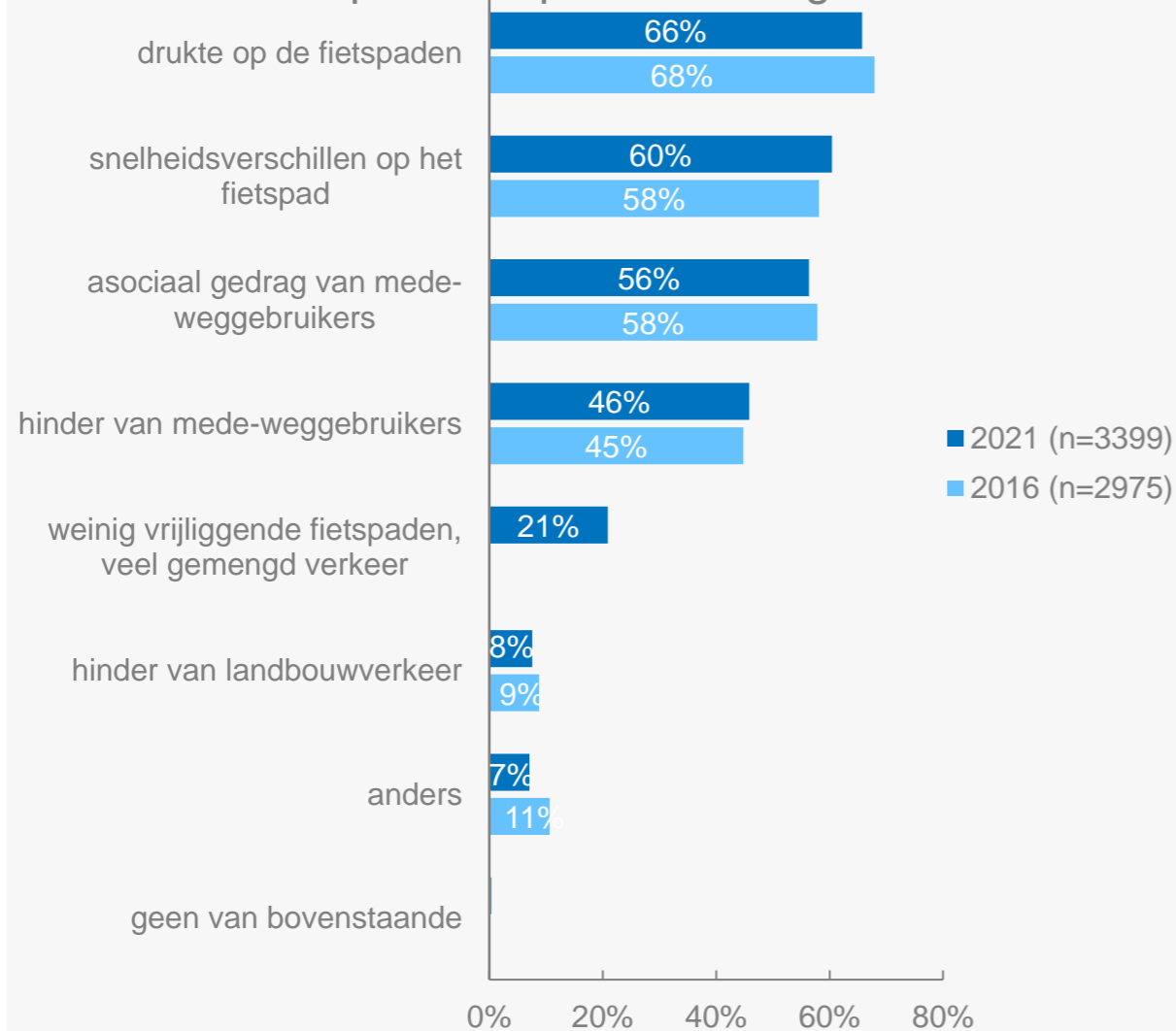


Type fietsers

Voor racefietsers is de slechte kwaliteit verharding/wegdek nog een groter issue dan voor andere fietsers (71%). Dat komt waarschijnlijk door het gevaar dat groter is voor racefietsers, aangezien racefietsers meer snelheid maken. Ditzelfde geldt voor onveilige kruisingen/oversteekpunten (48%), paaltjes op de fietspaden (40%) en het aantal stoplichten (16%). Fietsers met een e-bike storen zich vaker aan het achterstallig onderhoud in de berm (41%), evenals het grote niveauverschil dat kan ontstaan met de berm (19%) en de onverharde fietspaden (19%). Die laatste twee kunnen ook tot gevaarlijke situaties leiden, waar mensen met een e-bike klaarblijkelijk meer last van hebben.

Drukke op fietspaden, snelheidsverschillen en asociaal gedrag blijven belangrijke verbeterpunten.

Nr. 2 verbeterpunt - aantal en type weggebruikers op de fietspaden en wegen

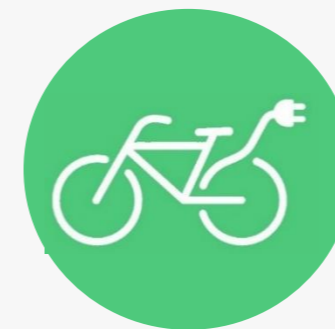


U heeft aangegeven dat het aantal en type weggebruikers op de fietspaden en wegen beter kan in de provincie waarin u het vaakst fietst. Waar stoort u zich wel eens aan wat betreft de weggebruikers op de fietspaden en wegen?

42% van de recreatieve fietsers ziet aantal en type weggebruikers op de fietspaden en wegen als een verbeterpunt.

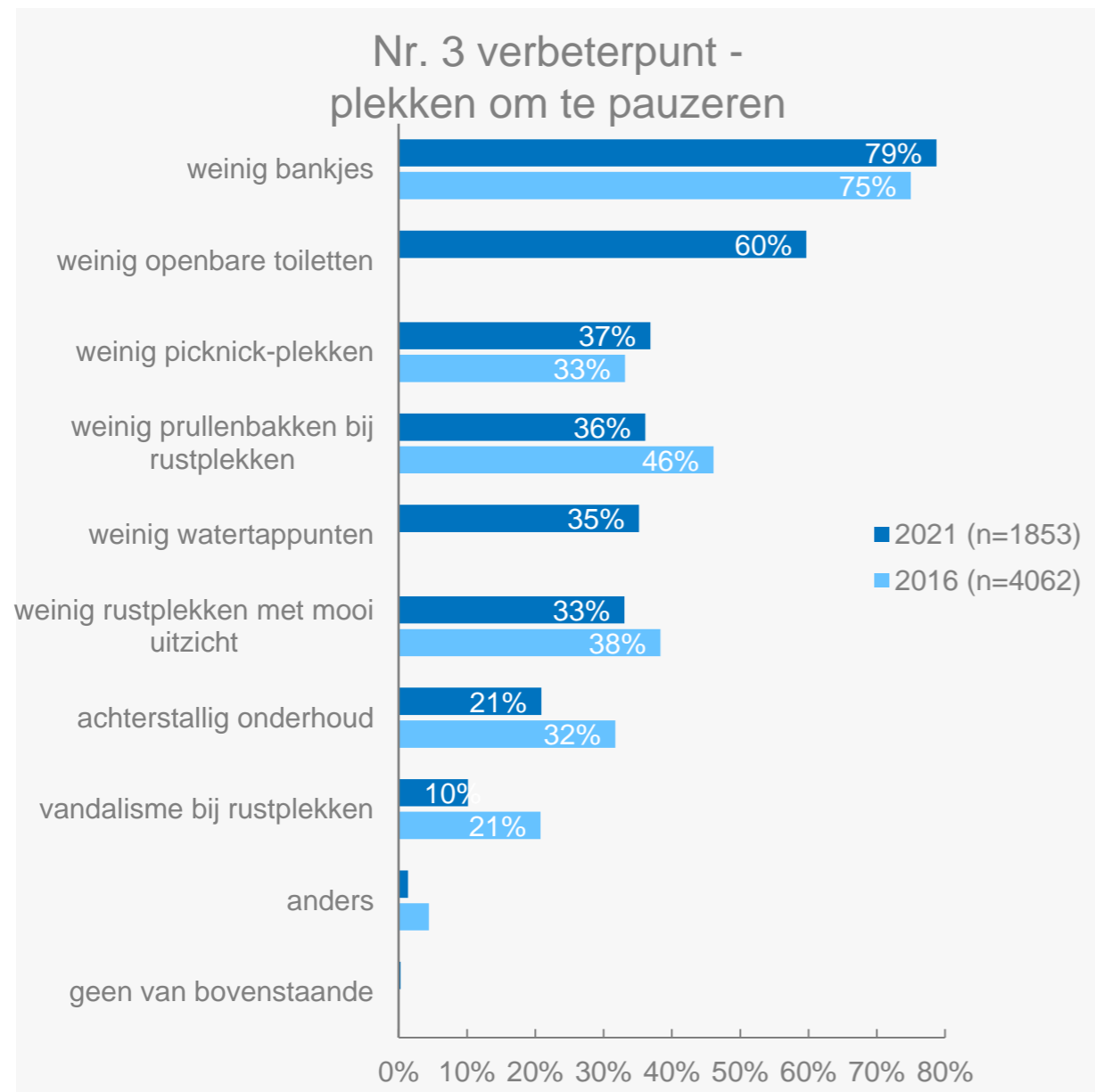
Fietsers storen zich in Nederland vooral aan drukke op de fietspaden, kort gevolgd door snelheidsverschillen op het fietspad en asociaal gedrag van medeweggebruikers. De top 3 is in alle provincies gelijk, maar sommige factoren zijn belangrijker binnen een bepaalde provincie dan de ander. Het probleem rondom drukke is bijvoorbeeld minder groot in Friesland (46%) en Overijssel (55%). Snelheidsverschillen op het fietspad is vaker een punt van aandacht in Zuid-Holland (66%) en minder vaak in Limburg (49%). Terwijl asociaal gedrag juist vaker een punt van aandacht is in Limburg (63%). In Limburg vormt het gebrek aan vrij liggende fietspaden en veel gemengd verkeer op de paden ook vaker een probleem (35%). Mogelijk hangt dit samen met het probleem rondom asociaal gedrag.

Type fietsers



Racefietsers storen zich over het algemeen wat vaker aan de drukke op de fietspaden (77%). Gewone fietsers storen zich juist minder vaak aan de drukke (57%). Voor hen zijn de snelheidsverschillen een groter probleem (71%). Ditzelfde geldt voor de hybride/toer/trekking fietsers (68%). Die snelheidsverschillen kunnen voor deze groepen fietsers gevaarlijke situaties opleveren. Wat betreft elektrische fietsers zijn er geen verschillen.

Onvoldoende bankjes en openbare toiletten zorgen voor ergernis onder recreatieve fietsers.

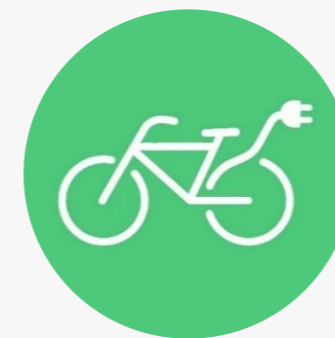


U heeft aangegeven dat het op het gebied van plekken om te pauzeren beter kan in de provincie waarin u het vaakst fietst. Waar stoort u zich wel eens aan wat betreft plekken om te pauzeren?

24% van de recreatieve fietsers ziet plekken om te pauzeren als een verbeterpunt.

Het gebrek aan bankjes is met afstand de grootste storingsfactor als het gaat om de factor 'plekken om te pauzeren'. Daarnaast stoort een grote groep fietsers zich ook aan het gebrek aan voldoende openbare toiletten. Dit probleem is nog groter in Friesland (79%), Zeeland (77%) en Noord-Holland (68%). In Friesland zijn de toiletten zelfs een groter probleem dan de bankjes.

Het lijkt erop dat er ook een aantal storingsfactoren een minder grote rol spelen dan in 2016 het geval was; weinig prullenbakken, weinig rustplekken met mooi uitzicht, achterstallig onderhoud en vandalisme.

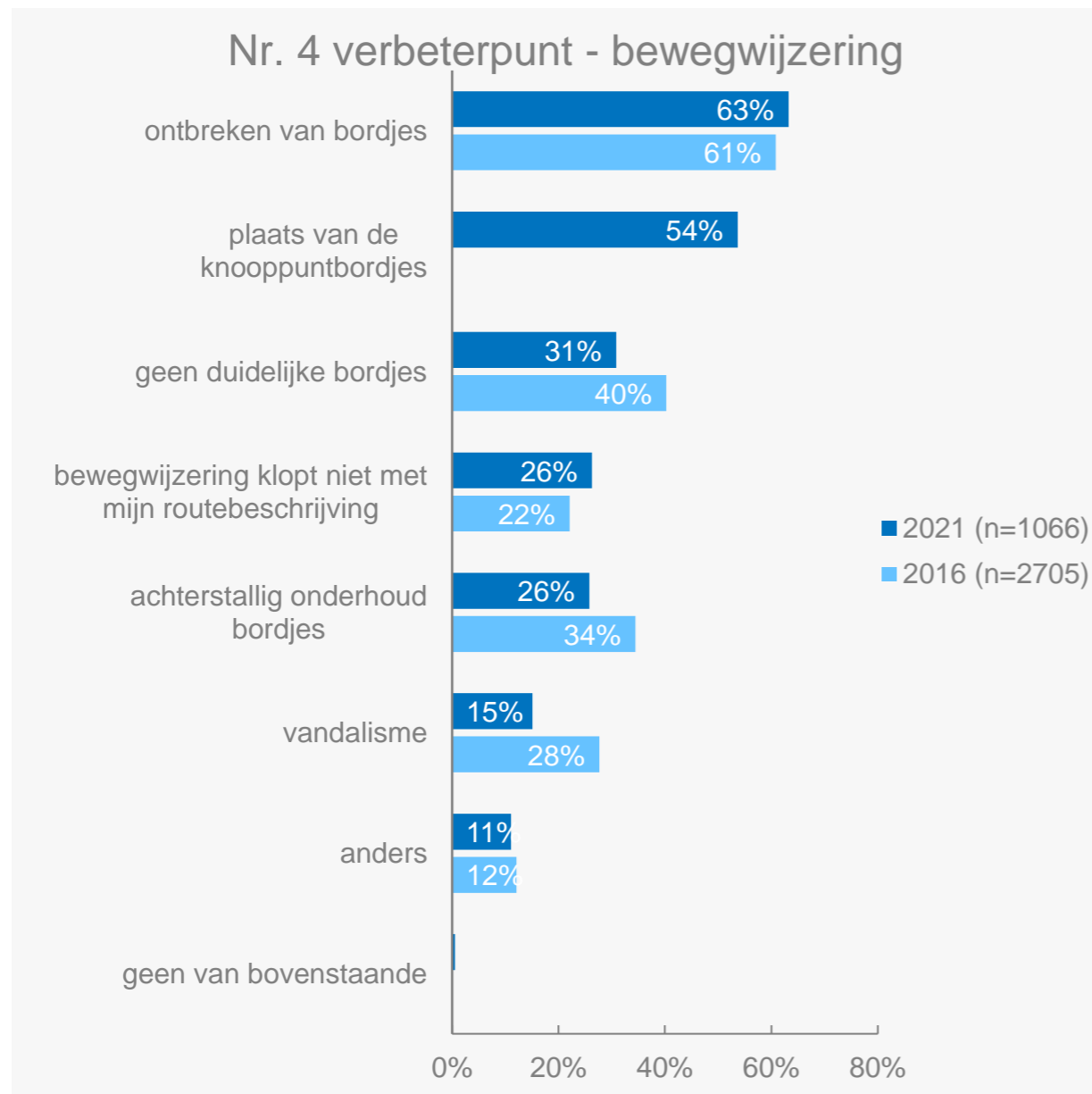


Type fietsers

Qua type fietsers storen de elektrische fietsers zich vaker dan gemiddeld aan het gebrek aan voldoende openbare toiletten (64%).

Minder vaak stoort dit type fietser zich aan te weinig watertappunten (31%). Die watertappunten lijken in het bijzonder belangrijk te zijn voor racefietsers (64%).

Recreatieve fietsers storen zich met name aan de bewegwijzering vanwege het ontbreken van bordjes.

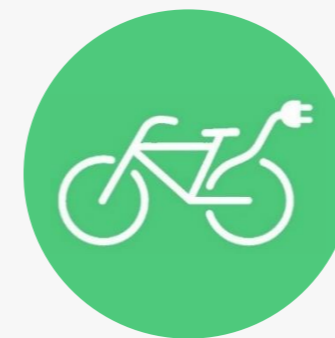


U heeft aangegeven dat de bewegwijzering beter kan in de provincie waarin u het vaakst fietst. Waar stoort u zich wel eens aan wat betreft bewegwijzering?

14% van de recreatieve fietsers ziet de bewegwijzering als een verbeterpunt.

Ruim 60% van de recreatieve fietsers die de factor 'bewegwijzering' als verbeterpunt ziet, geeft aan dat vooral het ontbreken van bordjes een storingsfactor is. In Zuid-Holland is dit zelfs 71%. Daarnaast is een kleine meerderheid ontevreden over de plaats van de knooppuntborden. Ze worden makkelijk over het hoofd gezien en kunnen hierdoor ook onterecht als "niet aanwezig" worden gezien. Met name in Limburg (65%) en Gelderland (62%) is dit vaker het geval. In Limburg is men ook vaker ontevreden over het onderhoud van de borden (37%).

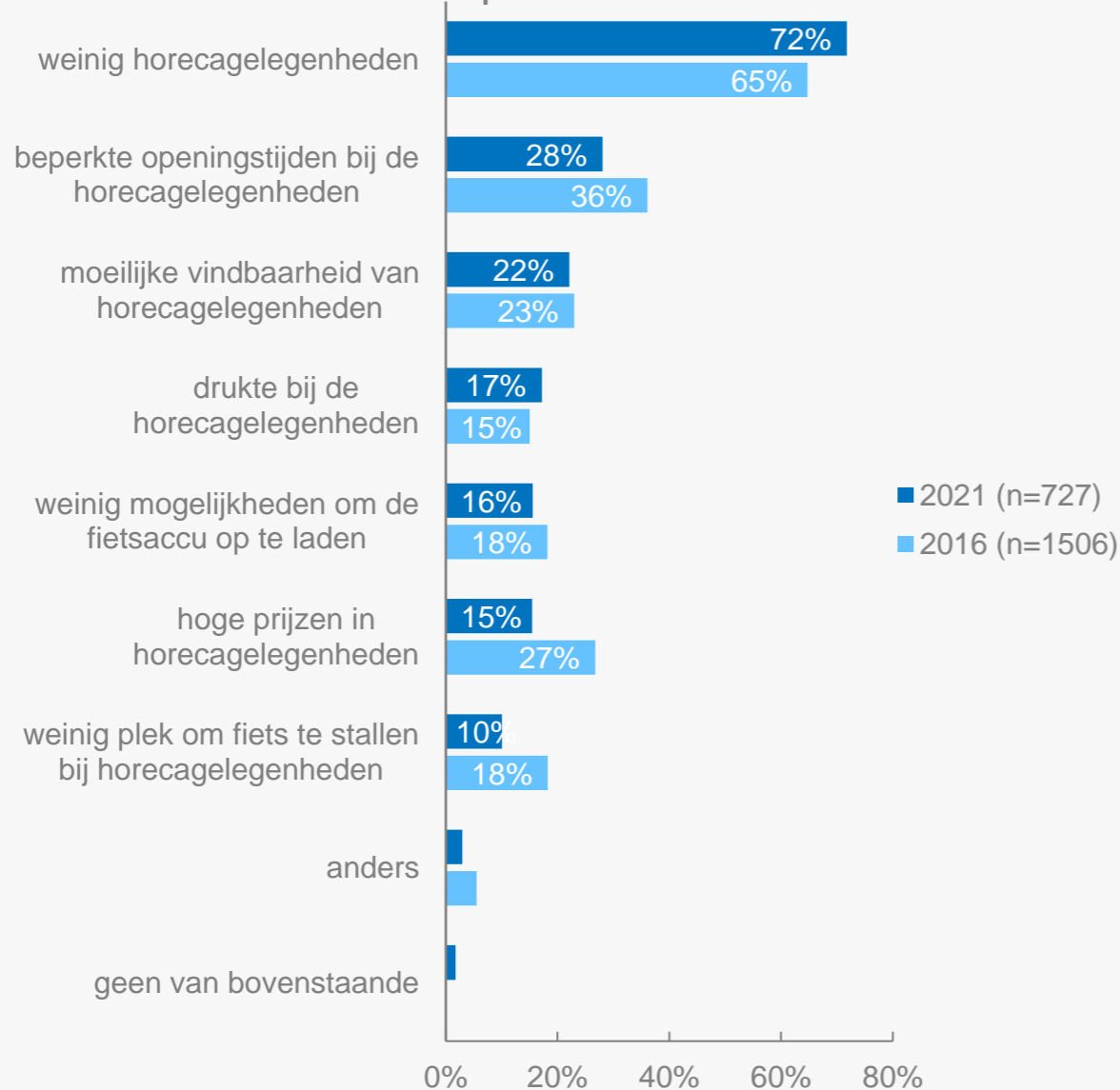
Type fietsers



De fietsers met een e-bike vallen op doordat ze zich vaker storen aan de plaats van de knooppuntborden. T.o.v. racefietsers is dit logisch, want die maken minder vaak gebruik van de borden. T.o.v. gewone fietsers heeft dit mogelijk te maken met de snelheid waarmee elektrische fietsers fietsen, waardoor ze een bord sneller missen wanneer deze niet duidelijk in het zicht staat of omdat ze vaker op onbekend terrein fietsen.

Wat betreft horeca stoort men zich vooral aan het gebrek aan horecagelegenheden.

Nr. 5 verbeterpunt - horeca-aanbod



Bijna driekwart van de fietsers die de factor "horecagelegenheden" een storingsfactor vindt, geeft aan dat er te weinig horecagelegenheden onderweg zijn. Dit is vergelijkbaar met de resultaten uit 2016.

De n is te klein om uitspraken te kunnen doen over de verschillende type fietsers en provincies.



U heeft aangegeven dat het horeca-aanbod onderweg beter kan in de provincie waarin u het vaakst fietst. Waar stoort u zich wel eens aan wat betreft horeca-aanbod onderweg?

10% van de recreatieve fietsers ziet het horeca-aanbod als een verbeterpunt.

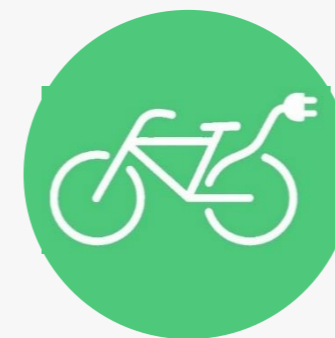
De omgeving kan vooral verbeterd worden door minder lawaai, industrie, bedrijven etc. op de route.

Nr. 6 verbeterpunt - omgeving



De omgeving wordt in mindere mate als een verbeterpunt gezien voor de ideale fietstocht. Wanneer er wordt ingezoomd, worden vooral teveel lawaai, fietsen langs oninteressante bedrijventerreinen en industrie en fietsen door oninteressant stedelijk woongebied als verbeterpunten aangegeven.

De n is te klein om uitspraken te kunnen doen over de verschillende provincies.



Type fietsers

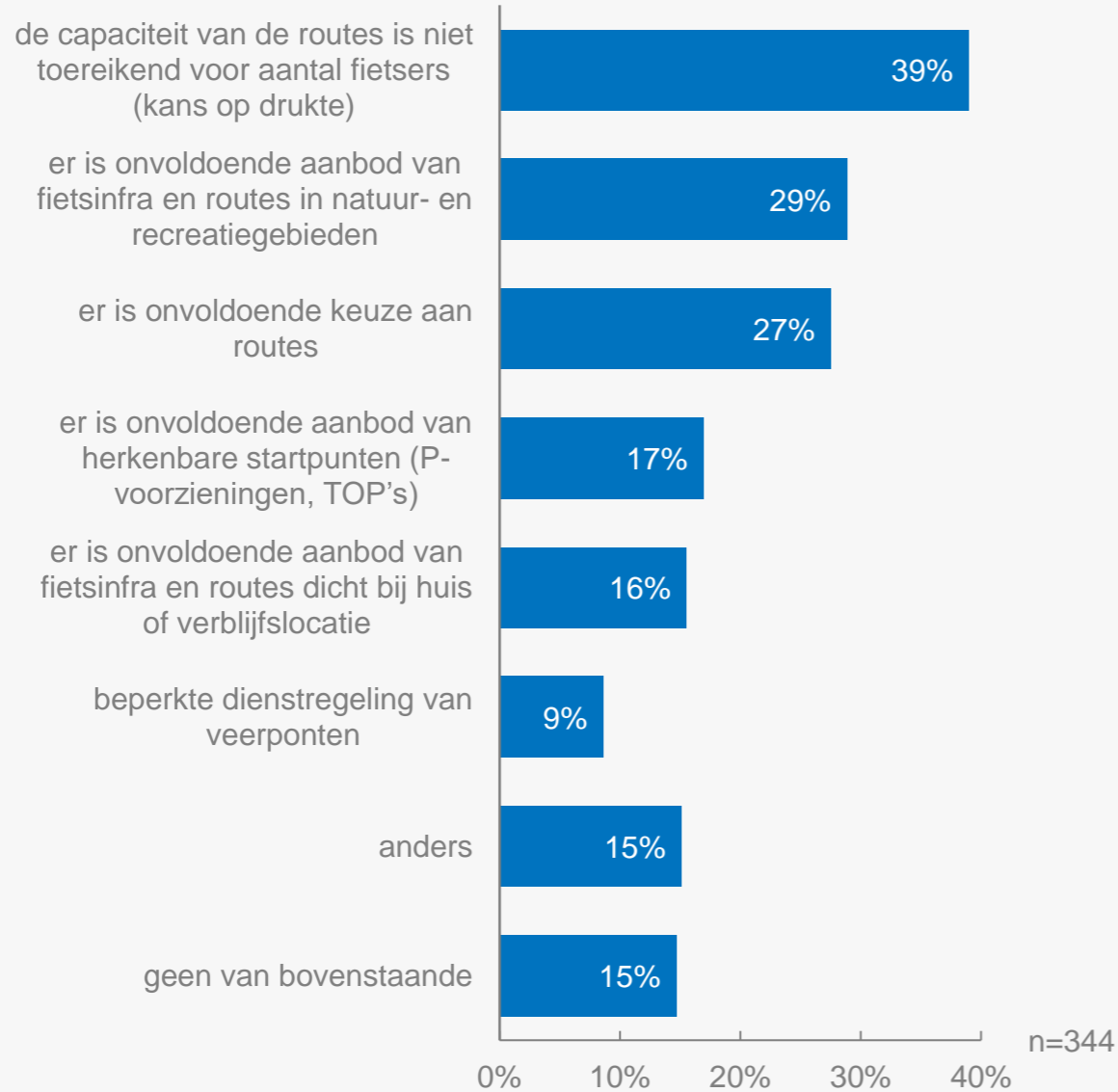
De natuur lijkt belangrijker voor gewone fietsers en racefietsers dan elektrische fietsers. Elektrische fietsers storen zich namelijk minder vaak aan te weinig bijzondere natuur langs de routes die ze fietsen dan gewone fietsers en racefietsers (resp. 10%, 36% en 46%).

U heeft aangegeven dat de omgeving beter kan in de provincie waarin u het vaakst fietst. Waar stoort u zich wel eens aan wat betreft de omgeving?

9% van de recreatieve fietsers ziet de omgeving als een verbeterpunt.

Als het gaat om routes stoort men zich het meest aan het aanbod, dat te beperkt is om drukte te spreiden.

Nr. 7 verbeterpunt - de route*



De route wordt in mindere mate als een verbeterpunt gezien voor de ideale fietstocht. Wanneer dit wel wordt genoemd, worden met name het aanbod (zowel in diversiteit als hoeveelheid) en de drukte op de routes genoemd als verbeterpunt.

De n is te klein om uitspraken te kunnen doen over de verschillende type fietsers en provincies.



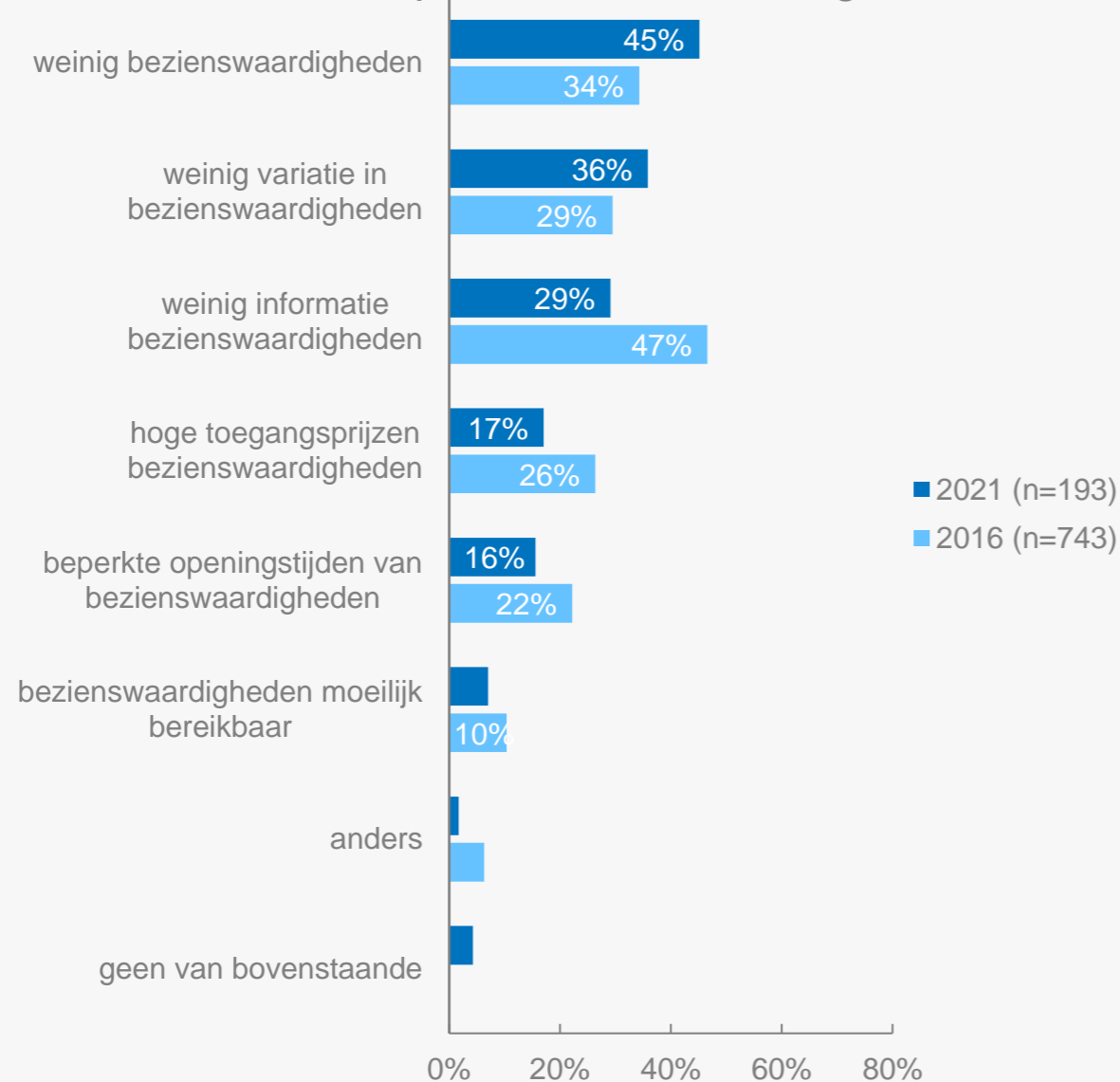
U heeft aangegeven dat de routes beter kunnen in de provincie waarin u het vaakst fietst. Waar stoort zich u wel eens aan wat betreft de route?

6% van de recreatieve fietsers ziet de route als een verbeterpunt.

* De antwoordopties voor deze factor zijn dusdanig veranderd dat er geen resultaten van 2016 beschikbaar zijn.

Meer (variatie in) bezienswaardigheden gewenst langs en op de routes voor recreatieve fietstochten.

Nr. 8 verbeterpunt - bezienswaardigheden



Fietsers storen zich het minst aan bezienswaardigheden. Wanneer dat wel wordt gedaan, gaat het voornamelijk om het gebrek aan (variatie in) bezienswaardigheden.

De n is te klein om uitspraken te kunnen doen over de verschillende type fietsers en provincies.



U heeft aangegeven dat het op het gebied van bezienswaardigheden beter kan in de provincie waarin u het vaakst fietst. Waar stoort u zich wel eens aan wat betreft bezienswaardigheden?

3% van de recreatieve fietsers ziet bezienswaardigheden als een verbeterpunt.



4

Onderzoeksverantwoording

Verantwoording (1/3)



METHODE

KWANTITATIEF
gegevensverzameling
online

TOTALE STEEKPROEF

n=9156



ANWB-leden en niet-leden die tenminste één keer per jaar recreatief fietsen. Onder recreatieve fietsers wordt verstaan fietsers die een fietstocht maken waarbij fietsen het hoofddoel is.



Veldwerkperiode

19 augustus – 4 oktober 2021
en
11 mei 2016 - 12 oktober 2016

20

vragen

Lengte vragenlijst



Als steekproefkader heeft Blauw een link naar de vragenlijst opgezet. De ANWB, Fietzersbond, Nederlandse Toerfiets Unie (NTFU) en Stichting Landelijk Fietsplatform hebben via verschillende kanalen recreatieve fietsers geworven voor het onderzoek.



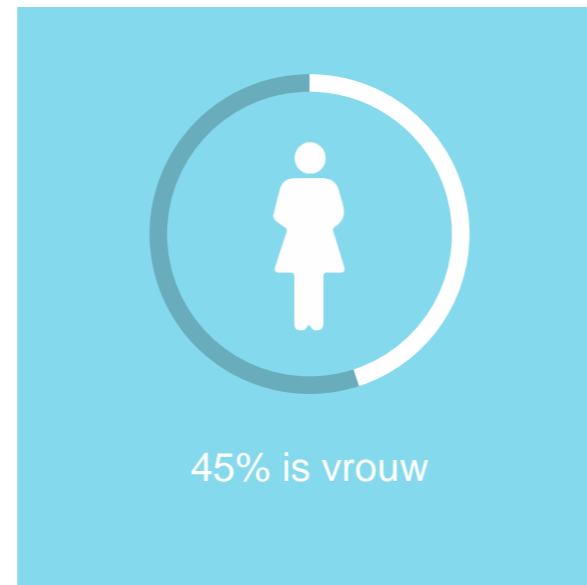
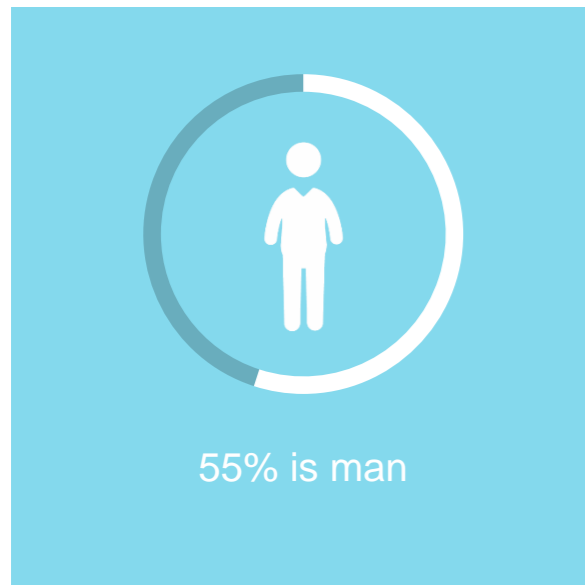
Bij de start van het veldwerk is eerst een kleine batch verstuurd. De data van deze eerste groep is gecontroleerd op routing en consistentie. Bij de controle zijn geen bijzonderheden geconstateerd.

Disclaimer:

Onderdelen en teksten (of combinaties daarvan) uit dit rapport mogen niet worden gepubliceerd zonder toestemming van Blauw research of de ANWB als opdrachtgever.

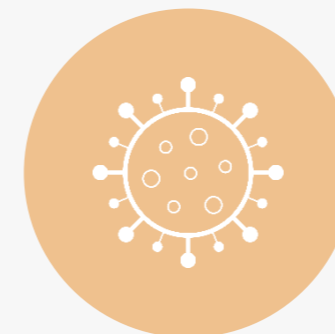
Verantwoording (2/3)

Verhouding leeftijd in onderzoek 2021	
jonger dan 35 jaar	5%
36 t/m 45 jaar	8%
46 t/m 55 jaar	19%
56 t/m 65 jaar	34%
ouder dan 65 jaar	34%



Weging

Om de resultaten van deze meting te kunnen vergelijken met de resultaten van de meting uit 2016 hebben we de resultaten van 2021 gewogen op geslacht, leeftijd en provincie naar de verhouding van 2016. Hierdoor voorkomen we dat verschillen in de resultaten het resultaat kunnen zijn van verschillen in de verhouding in leeftijd, geslacht en provincie.



Corona

De meting in 2021 heeft plaatsgevonden in coronatijd. Op het moment van het onderzoek golden er weinig aanvullende maatregelen, naast het advies om nog steeds voldoende afstand te houden van elkaar en goed de handen te wassen. Maar eventuele effecten van corona op de resultaten van het onderzoek kunnen we niet volledig uitsluiten.

Verantwoording (3/3)

Herkomst respondenten

Totaal	100%	n
Zuid-Holland	19%	1752
Noord-Holland	14%	1159
Noord-Brabant	13%	1571
Gelderland	13%	1220
Utrecht	8%	685
Limburg	7%	639
Overijssel	7%	662
Friesland	5%	364
Drenthe	5%	343
Groningen	4%	290
Flevoland	3%	181
Zeeland	3%	290