

'Fietsrouteplanners geven fietsen modern imago'

Autorouteplanners zijn er op internet te kust en te keur.

Met fietsrouteplanners lijkt het ook een beetje die kant op te gaan. Er zijn inmiddels vijf planners beschikbaar en een paar in aantocht. De vraag is of de fietser ze ook gaat gebruiken.

Ron Hendriks

Digitale routeplanners veroveren stormenderhand de markt. Op internet trekken ze grote aantallen bezoekers en inmiddels heeft een op de tien automobilisten een navigatiesysteem in de auto. Ook verschijnen er steeds meer fietsrouteplanners op internet.

De fietsrouteplanner van het Landelijk Fietsplatform en het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen was een van de eerste op internet. Met deze planner kan je routes uitstippelen over het netwerk van langeafstandsfietsroutes. Zuid-Holland was de eerste provincie die een fietsrouteplanner op internet bracht. Deze planner werd door het Delftse bedrijf Demis - enthousiaste fietsers en IT'ers - ontwikkeld en in opdracht van de provincie en met subsidie van MOVE verder verfijnd. Onlangs volgde de provincie Utrecht met een soortgelijke planner, nu het paradepaardje van de Fietsersbond, die dit project trekt.

Twee gemeenten kennen een eigen fietsrouteplanner. De stad Utrecht heeft een algemene routeplanner, die voor zowel de auto als de fiets te gebruiken is. Amsterdam heeft een specifiek voor de fiets ontwikkelde planner. Verder is het mogelijk om op de site van de NS de fietsroute naar het dichtstbijzijnde station digitaal uit te knobbelen. In het buitenland is het verschijnsel eveneens in opkomst, met Nordrheinland-Westfalen en Berlijn als veelgeroemde voorbeelden.

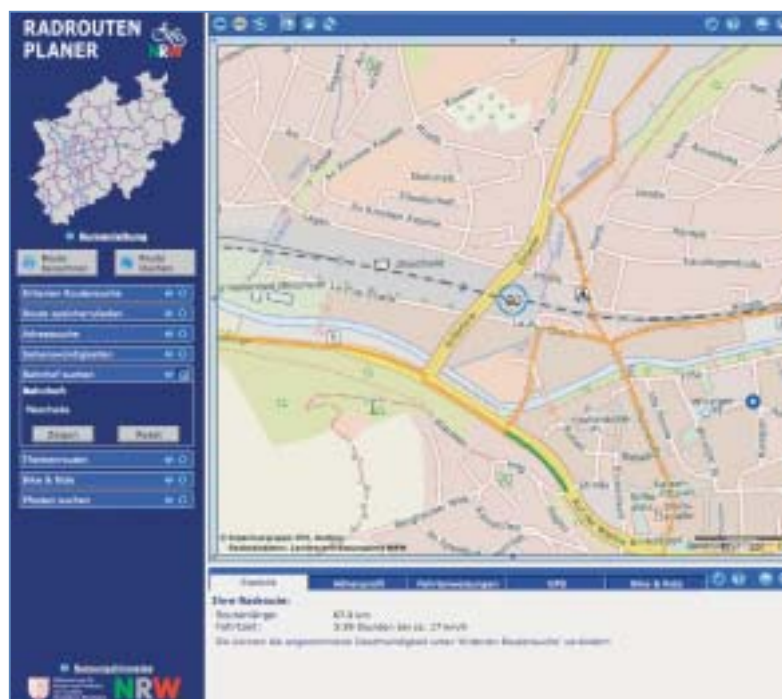
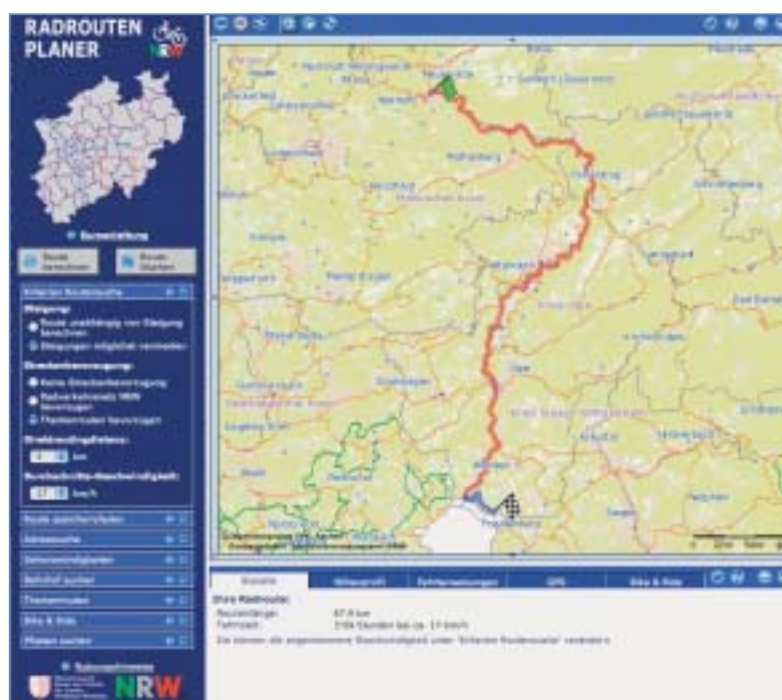
Kaarten downloaden

Naast de echte deur-tot-deurfietsrouteplanners zijn er ook websites waar je via een keuzemenu een (lokale) fietsroute kan selecteren of kaartmateriaal van het fietsknooppunten-netwerk kan downloaden. Qua functie liggen dergelijke websites dicht bij de traditionele fietskaarten.

Aan de andere kant van het spectrum bevinden zich de speciale navigatiesystemen die je op de fiets kan meenemen, vergelijkbaar met een TomTom in de auto. Dergelijke systemen zijn nog dun gezaaid. Zo is er van de TomTom wel een fietsversie, maar die vertoont volgens kenners nog te veel autokenmerken en weet bijvoorbeeld geen handige fietsdoorsteekjes te vinden. Wel zijn er op internet GPS-routes te downloaden. Zet je die over in een GPS-ontvanger, dan kun je zo'n voorgeprogrammeerde route nafietsen. Dit idee is in de regio Twente verder uitgewerkt in Abel. Dit is een handcomputer (PDA) voorzien van GPS en een streekkaart met routes en lokale informatie, bijvoorbeeld over musea. Hoteliers stellen zo'n PDA beschikbaar aan hun fietsende klanten.

Veronderstelde behoefte

De Fietsersbond heeft een voorkeur voor planners op provinciale schaal, zegt Michel Post, die de fietsplannerprojecten



Nordrheinland-Westfalen: www.radroutenplaner.nrw.de

trekt. "Vooral vanwege organisatorische en financiële overwegingen. Bij de provincie ligt immers alles in één hand. Op stedelijk niveau zal een fietsrouteplanner minder zinvol zijn. Voor korte ritjes zet je immers niet zo snel de pc aan. Bovendien ken je de weg dan meestal al."

Waarom zou een provincie of gemeente een fietsrouteplanner willen? Een veelgehoorde opvatting is 'dat het toch eigenlijk te gek is dat zo'n planner niet bestaat'. Maar degelijk onderzoek naar de vraagkant van fietsrouteplanners is er niet. Fietsrouteplanners lijken vooral van de grond te komen op basis van veronderstelde behoefte, enthousiasme en politieke ambitie om het fietsen of het fietsbeleid een modern



Route von Christus, über Straße des 17. Juni in Residenz:

Länge: 14,67 km
 Fahrzeit: 1,36h (bei 10 km/h), 1,07h (bei 15 km/h)
 0,82h (bei 20 km/h), 0,64h (bei 25 km/h)
 33 Ampeln auf der Strecke (in die Fahrzeit einbezogen)

Etappe	Richtung	Straße	Gesamt	Bemerkungen
nach 0,43 km rechts (90°) in die	nach Osten	Christus	0,4 km	
nach 0,53 km links (90°) in die		Nachstr.	0,5 km	
nach 0,18 km		Neue Christus	0,6 km	
nach 0,38 km rechts (90°) auf den		Schusterstr.	0,8 km	
nach 0,12 km rechts (70°) in die		Greifstr.	1,0 km	
nach 0,17 km		Schusterstr.	1,1 km	
nach 0,08 km halbrechts (90°) in die		(Schusterstr. -> Richard-Wagner-Platz)	1,3 km	
nach 1,11 km rechts (70°) auf den		Die-Schulz-Allee	1,4 km	
nach 0,32 km rechts (70°) in die		Ernst-Reuter-Platz	2,5 km	
nach 1,75 km rechts (90°) auf den		Straße des 17. Juni	2,8 km	
nach 0,26 km rechts (90°) in die		Großer Stern	4,5 km	
nach 2,15 km rechts (110°) in die		Straße des 17. Juni	4,8 km	
nach 0,24 km		Yasbek-Platz-Str.	7,0 km	
nach 0,19 km		Hermann-von-Gesam-Str.	7,2 km	
nach 0,14 km		Willy-Brandt-Str.	7,4 km	
nach 0,20 km		(Die-Sternstr. -> Rahel-Hirsch-Str.)	7,6 km	
nach 0,10 km		Duden-Hermannstr-Bühne	7,7 km	
nach 0,38 km		Frankie-Lust-Unter	7,8 km	
nach 1,12 km halbrechts (90°) in die		Haidstr.	8,2 km	
		Deutzer Str.	8,5 km	



Berlijn: <http://bbbike.radzeit.de>

imago te geven. Marijn van Rensen van de provincie Utrecht: "Doel was om het fietsgebruik in onze provincie te stimuleren. Uit onderzoek van de Fietsersbond is gebleken dat een fietsrouteplanner bovenaan het verlanglijstje van fietsers staat. En door de publiciteit rond de fietsrouteplanner wil Utrecht meer mensen naar de provincie trekken om daar recreatief te gaan fietsen."

Fietsrouteplanners

Zuid-Holland en Utrecht

De planners van Zuid-Holland en Utrecht vertonen veel overeenkomsten. Ze komen dan ook beide uit de koker van het Delftse bedrijf Demis. Je kunt een route plannen door het invullen van straat, postcode of NS-station. Of door met de muis een startvlaggetje en finishvlaggetje op de kaart aan te geven. Verder kun je persoonlijke voorkeuren laten meewegen, zoals de kortste, de gasfalterde of de meest groene route.

Zuid-Holland: www.zuidholland.nl/thema/verkeer/fietsverkeer/fietsrouteplanner

Utrecht: www.utrecht.nl

Utrecht en Amsterdam

De planner van de stad Utrecht is soberder en volgens sommigen ontbreken er nogal wat doorsteekjes, fietsbruggetjes en dergelijke. De planner van Amsterdam - ontwikkeld door Davdigital - ziet er fraai uit. Je kunt vertrek- en eindpunt opgeven door op de kaart te klikken. Bij de keuze van de route wordt onder meer het verkeersveiligheidsaspect meegenomen. Toch gaat Amsterdam een nieuwe planner laten ontwikkelen, die ook rekening houdt met wegwerkzaamheden.

Utrecht: www.fietsersbond.nl/fietsrouteplanner/

Amsterdam: www.routecraft.com/fietsplanner

LF-planner en NS-planner

De LF-planner toont alleen de routes die onderdeel zijn van het 6.000 kilometer lange LF-netwerk. Aan het netwerk zijn recreatieve bestemmingen gekoppeld, zoals hotels, restaurants en fietsverhuurbedrijven. Verder worden in de deeltrajecten met veerverbindingen bovenaan de vaartijden en tarieven vermeld. Ook de NS kent een fietsrouteoptie. Daarmee kan je alleen routes plannen van en naar NS-stations.

LF-planner: www.2holland.com/nl/

NS-planner: www.ns.nl

Buitenland

De planner van Nordrhein-Westfalen wordt algemeen gezien als een van de beste, in ieder geval als de meest uitgebreide. Niet alleen kan je verschillende voorkeuren instellen (tot en met het stijgingspercentage), je krijgt ook informatie over de nummering van de bewegwijzering, ov, Bike & Ride, bezienswaardigheden, enzovoort. Berlijn is een min of meer uit de hand gelopen hobbyproject. Grafisch niet echt fraai, maar fietsers kunnen wel kiezen uit verkeerslichtvrije routes, die desnoods rekening houden met het gewicht van de fietsers, de breedte van de banden en de windrichting.

Nordrhein-Westfalen: www.radroutenplaner.nrw.de

Berlijn: <http://bbbike.radzeit.de>

“Het ligt voor de hand dat vooral recreatieve fietsers die een nieuwe omgeving willen verkennen, de planners gebruiken”, zegt Michel Post. Hij benadrukt dat Utrecht met de fietsplanner ook een gedetailleerd bestand heeft gekregen van het fietsnetwerk, compleet met de nodige kenmerken, zoals breedte en kwaliteit van het wegdek. “Maar het is ook niet alleen een verkeerskundig verhaal. In Zeeland wil men een fietsplanner financieren vanuit Economische Zaken en een EU-subsidie voor kusttoerisme. De bedoeling is dat er ook bed & bike-adressen en andere recreatieve voorzieningen aan komen te hangen.”

Meer bekendheid

Dirk Bussche ontwikkelt namens bureau Goudappel Coffeng een fietsrouteplanner voor Twente. Hij beaamt dat de recreatieve fietser er het meeste profijt van zal hebben. “Recreatieve fietsritten vervangen ook autoritten. Verder is het een goed middel om meer bekendheid te geven aan het fietsnetwerk. En om het fietsen een modern imago mee te geven.” Ook in Twente speelt mee dat met de bouw van een fietsrouteplanner meteen een goed overzicht van het fietsnetwerk ontstaat.

De meeste fietsplanners bestaan maar kort en zijn nog niet echt geëvalueerd. Cijfers over bezoek aan de websites zijn beperkt beschikbaar. De nieuwe fietsplanner van Utrecht werd de afgelopen zomermaanden dagelijks bezocht door 800 mensen. Zuid-Holland meldt voor juli dit jaar 419 bezoekers per dag. Die bezoekers bekijken gemiddeld drie tot vier routes. Nordrheinland-Westfalen meldt dat de site ‘zeer succesvol’ is.

Wildgroei

Nogal wat overheden, organisaties en bedrijven houden zich dus bezig met de ontwikkeling van fietsrouteplanners. Dat lijkt ook een zekere wildgroei in de hand te werken. Bij de eerste planners, zoals die in Zuid-Holland, is nog uitgegaan van digitaal kaartmateriaal, waarop het fietsnetwerk geprojecteerd wordt. Vanwege het kostenaspect lijkt het een trend om meer gebruik te maken van het Nationaal Wegenbestand van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer. Omdat dit bestand niet alle fietsroutes kent, worden vrijwilligers ingeschakeld om het netwerk te verfijnen en uit te breiden met de nodige kenmerken. In Utrecht werkten daar zo’n 100 vrijwilligers aan mee. Die konden via internet onontdekte paden en paadjes toevoegen aan de database. Zuid-Holland doet het zonder vrijwilligers, maar gaat binnenkort de planner actualiseren op basis van nieuw kaartmateriaal.

Een en ander leidt er wel toe dat verschillende informatie op verschillende plaatsen wordt verzameld en bijgehouden. Het Landelijk Fietsplatform (LF) vindt dan ook dat er meer afstemming en goede afspraken moeten komen over een landelijk meer eenduidige manier van informatie verzamelen en beheren. “Eén landelijke toeristische databank zou enorm nuttig zijn.” Ook Dirk Bussche van Goudappel Coffeng onderkent het probleem: “Er zouden in elk geval afspraken moeten komen over de onderlinge uitwisseling van digitale informatie.” Michel Post van de Fietsersbond tekent daarbij aan dat fietsnetwerkbestanden, net als autonetwerkbestanden, natuurlijk wel een bepaalde waarde vertegenwoordigen die in de toekomst wellicht te gelde is te maken.