

Uitkomsten onderzoek

fietsroutenetwerken | 2024



© Stichting Landelijk Fietsplatform, Amersfoort, september 2024



Postbus 846, 3800 AV Amersfoort
info@fietsplatform.nl
www.fietsplatform.nl | www.nederlandfietsland.nl

Op de fiets beleef je Nederland op z'n mooist. Het is onze missie om Nederland het beste recreatieve fietsland in de wereld te laten zijn, nu en in de toekomst. Deze missie brengen wij in de praktijk door fysieke en bestuurlijke barrières weg te nemen, door het delen van kennis met professionele partners en het bieden van inspiratie en informatie aan recreatieve fietsers uit binnen- en buitenland.

Als netwerkorganisatie zorgen we voor verbinding tussen regionale, provinciale, landelijke én internationale partijen. Wij maken van fietsen in Nederland een grenzeloze ervaring: veilig, makkelijk en leuk.

Inhoud

Inhoud	3
Inleiding	4
Onderzoeksopzet	4
Profiel respondenten	4
1 Startpunt fietsroutes	6
2 Knooppuntnetwerk	7
2.1 Gebruik knooppuntnetwerk	7
2.2 Gebruik hulpmiddelen	8
3 Bewegwijzering	10
3.1 Geen gehoor rechtdoor	10
3.2 Extra bordje bij lange afstand	10
3.3 Gebruik informatiepanelen	11
3.4 Dichtheid informatiepanelen	12
3.5 Onveilige situaties	13
3.6 Knooppunten – type bord en plaatsing	14
3.7 Vooraankondigings- en bevestigingsborden	15
3.8 Vormgeving borden	17
4 Het volgen van de route	19
4.1 Problemen door bebording	20
4.2 Verwarring met andere routes	21
4.3 Afwijken van de route	22
4.4 Lokale rondjes	22
5 Voorzieningen	24
5.1 TOP's, natuurpoorten, hubs	24
5.2 Bankjes en picknickbanken	25
5.3 Gewenste info routeplanners	25
5.4 ANWB-borden of paddestoelen	27

Inleiding

Onderzoeksopzet

Om meer inzicht te krijgen in het gedrag, de voorkeuren, wensen en behoeften van de huidige gebruikers van de fietsknooppuntnetwerken in Nederland, is een onderzoek uitgevoerd onder deze gebruikers. De uitkomsten worden gebruikt om de kwaliteit van het fietsknooppuntnetwerk verder te verbeteren en beter aan te laten sluiten op de wensen en behoeften van de gebruikers. Zo zullen de resultaten meegenomen worden bij het herijken van het landelijk kwaliteitskader; dit staat gepland voor najaar 2024.

De gebruikers zijn op twee manieren bereikt. Allereerst is het Nederland Fietsland Fietserspanel benaderd met een vragenlijst. Vervolgens is de enquête verspreid via de nieuwsbrief van Nederland Fietsland (ruim 40.000 abonnees). In totaal hebben 766 fietsers de vragenlijst ingevuld: 251 panelleden en 515 nieuwsbrieflezers. Door de keuze voor deze kanalen om de fietsers te benaderen, is het aannemelijk dat er in deze steekproef relatief veel betrokken fietsers zitten, die waarschijnlijk meer dan de gemiddelde Nederlandse fietser gebruik maken van de knooppuntnetwerken. Dit onderzoek gaat niet in op de niet-gebruikers van de knooppuntnetwerken.

In dit rapport staan verwijzingen naar bijlagen. Deze zijn opgenomen in een aparte publicatie. Hierin staan de letterlijke opmerkingen en toelichtingen van respondenten op diverse vragen.

Profiel respondenten

Geslacht

Bijna twee derde (63%) van de invullers van dit onderzoek is man, 36% is vrouw en 1% wil het niet zeggen of identificeert zich anders. Dat betekent dat onder de respondenten de mannen oververtegenwoordigd zijn, want in de Nederland is de verhouding man-vrouw ongeveer gelijk (Bron: CBS, Bevolking op 1 januari en gemiddeld; geslacht, leeftijd en regio, 2024).

Herkomst

Het overgrote deel van de respondenten (95%) komt uit Nederland en 5% uit het buitenland. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de Nederlandse respondenten naar herkomstprovincie en de verdeling van de Nederlanders over de provincies. Sprake is van een evenwichtige spreiding van de respondenten.

	respondenten	Nederlanders 2024 (CBS)
Friesland	3%	4%
Groningen	2%	3%
Drenthe	3%	3%
Noord-Holland	15%	17%
Zuid-Holland	16%	21%
Utrecht	9%	8%
Flevoland	2%	3%
Overijssel	10%	7%
Gelderland	14%	12%
Zeeland	3%	2%
Noord-Brabant	16%	15%
Limburg	5%	6%

Bron: CBS, Bevolking op 1 januari en gemiddeld; geslacht, leeftijd en regio, 2024

Leeftijd

De respondenten in dit onderzoek zijn – ten opzichte van het leeftijdsprofiel van alle Nederlanders – relatief vaak zestig jaar of ouder.

	respondenten	Nederlanders 2024 (CBS)
80 of ouder	9%	5%
70-79	46%	10%
60-69	34%	13%
50-59	7%	14%
<50	4%	59%

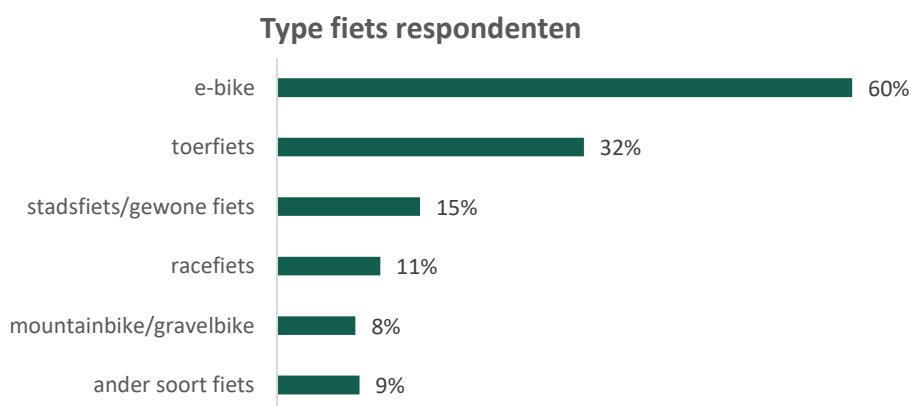
Bron: CBS, Bevolking; geslacht, leeftijd en burgerlijke staat, 1 januari, 2024

Uit eerder onderzoek (Kien Onderzoek, Screening ten behoeve van Fietserspanel 2020) bleek dat Nederlanders van 60 jaar of ouder vaker (43% t.o.v. gemiddeld 35% voor alle recreatieve fietsers) minstens eens per week fietsen en dat ze in verhouding ook vaker (11% t.o.v. gemiddeld 7%) de fietsknooppuntnetwerken tien keer of meer per jaar gebruiken.

Type fiets

Gemiddeld heeft een respondent in dit onderzoek 1,4 fietsen. Dit komt overeen met het fietsbezit van de gemiddelde Nederlander.

Zes op de tien respondenten heeft (ook) een e-bike. Ongeveer een derde heeft (ook) een toerfiets. Andere soorten fietsen die genoemd worden zijn onder andere: driewielers, ligfietsen, randonneurs, tandems, trackingfietsen, vakantiefietsen en vouwfietsen.



Degenen die een e-bike hebben, laden deze meestal (69%) alleen thuis of op een overnachtingsadres op. Onderweg opladen doet 28% alleen in geval van nood; slechts 2% van de respondenten laadt geregeld onderweg de fiets op. Blijkbaar is de actieradius van de e-bikes tegenwoordig ruim genoeg. De noodzaak om te investeren in laadpunten lijkt daarmee niet zo groot.

1. Startpunt fietsroutes

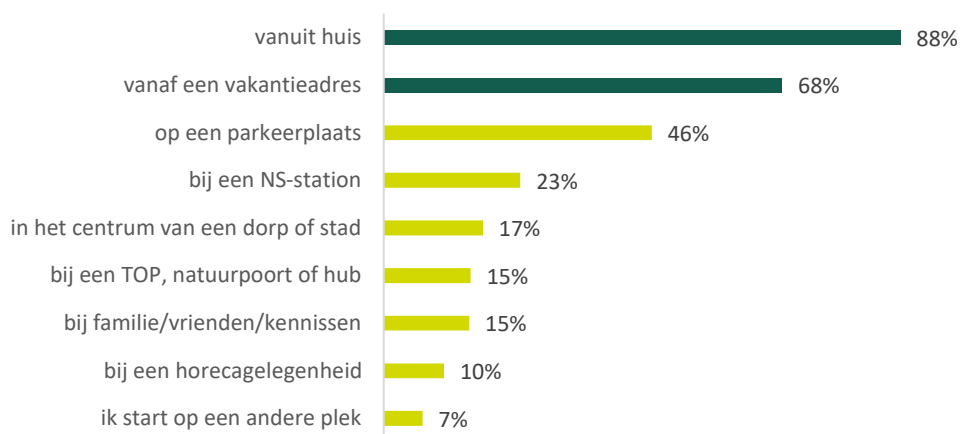
Uit eerder onderzoek, zoals het Nederlands Vrijtijdsonderzoek (NVTO) 2023, bleek al dat een groot deel van de fietstochten vanuit huis start. Dit beeld wordt bevestigd in dit nieuwe onderzoek. Van de respondenten start 88% wel eens een fietstocht vanaf het huisadres en 68% fietst wel eens vanaf een vakantieadres in Nederland.

Na het huis- en het vakantieadres, wordt de parkeerplaats het vaakst (46%) genoemd. Daarnaast start 23% wel eens bij een NS-station en 17% in een dorp of stad. Een TOP (Toeristisch Overstap Punt), natuurpoort of hub, wordt door ongeveer 15% van de respondenten genoemd. Een vergelijkbaar deel (15%) start bij vrienden/familie/kennissen. Eén op de tien respondenten start bij een horecagelegenheid. Bij de 'andere plek' wordt geregeld (in de buurt) van een fietsknooppunt of een startpunt van een route genoemd. Zie bijlage 1 voor alle antwoorden gegeven bij 'ik start op een andere plek'.

Wat opvalt

Een parkeerplaats wordt door bijna de helft (46%) van de respondenten genoemd, dit kunnen allerlei soorten parkeerplaatsen zijn (bij een kerk, bij een supermarkt, etc.). Een kleiner deel (15%) noemt specifiek een TOP, natuurpoort of hub. Uiteraard zijn er ook minder 'overstappunten' dan reguliere parkeerplaatsen, maar de fietsers lijken de TOP's (etc.) beperkt op te zoeken. Of hier onvoldoende mee bekend te zijn.

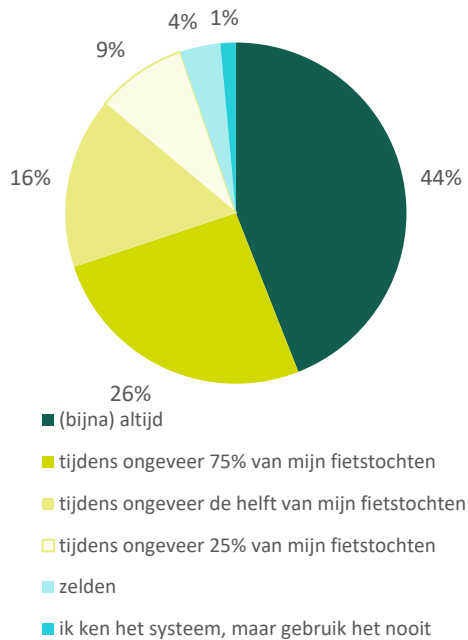
Startpunten voor recreatieve fietsroute



2. Knooppuntnetwerk

2.1 Gebruik knooppuntnetwerk

Gebruik landelijk fietsknooppuntnetwerk

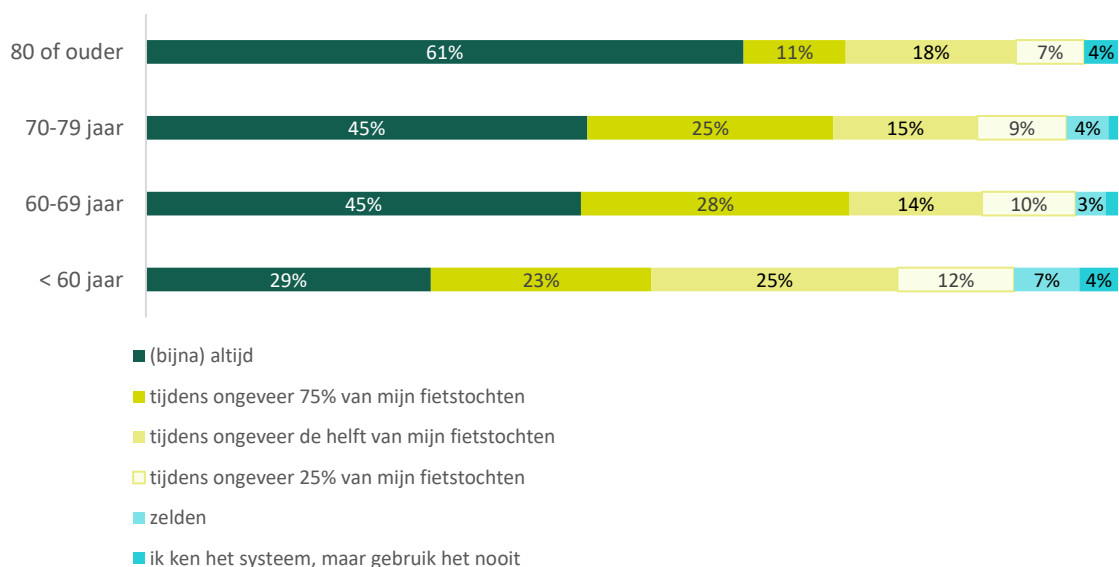


Het overgrote deel (99%) van de respondenten gebruikt de knooppuntnetwerken. Dat is logisch, want dat was ook de doelgroep van het onderzoek.

Een groot deel van de respondenten bestaat uit intensieve knooppuntgebruikers die tijdens 75%-100% van hun fietstochten de knooppunten gebruikt.

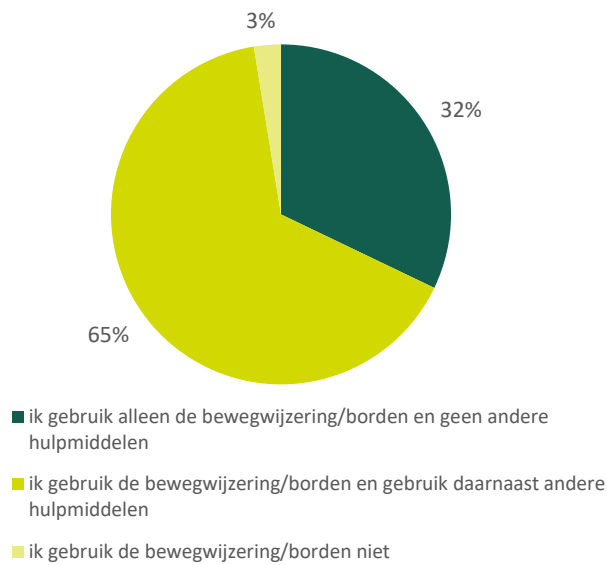
Onderstaande grafiek laat zien dat er een verband is tussen het gebruik van de knooppuntnetwerken en de leeftijd van de gebruikers. De groep onder de 60 gebruikt de knooppunten tijdens een kleiner deel van de fietstochten; bij de 80-plussers geeft zelfs 61% aan ze (bijna) altijd te gebruiken.

Gebruik landelijk fietsknooppuntnetwerk naar leeftijd



2.2 Gebruik hulpmiddelen

Gebruik bewegwijzering/bordjes



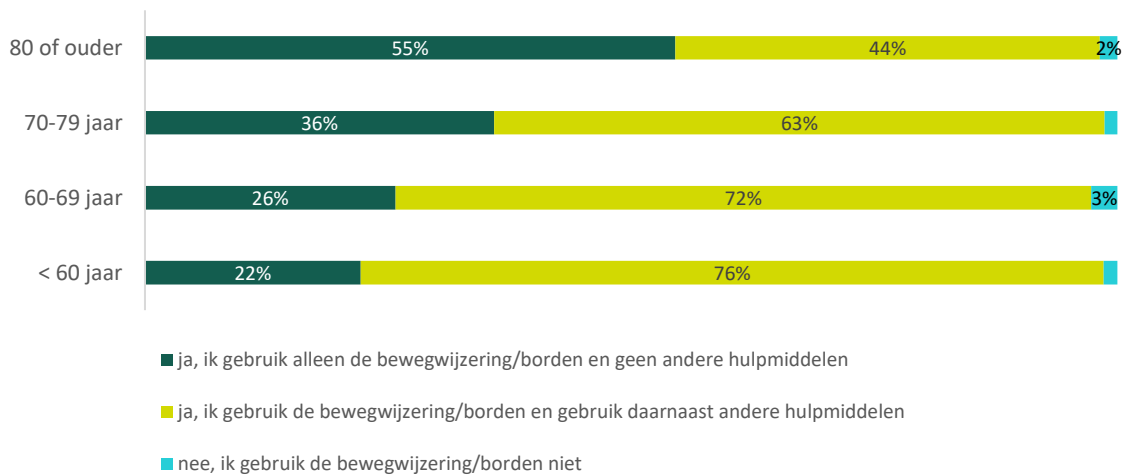
Bijna alle (97%) fietsknooppunt-netwerkgebruikers gebruikt (ook) de bewegwijzering tijdens het fietsen.

Ongeveer een derde gebruikt alleen de bewegwijzering en geen andere hulpmiddelen, zoals (bijv. Google Maps, routeplanner, gpx-bestand of fietskaarten). Ongeveer twee derde gebruikt naast de borden ook andere hulpmiddelen.

Degenen die aangeven de bewegwijzering helemaal niet te gebruiken fietsen meestal digitaal met een GPX-bestand (42%) of met een routeplanner of -app (26%).

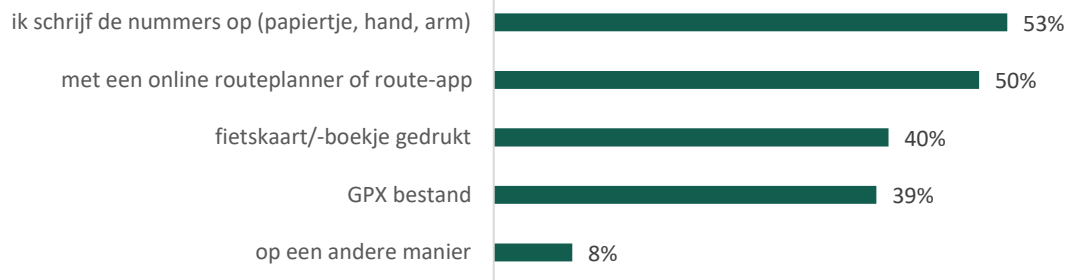
Hoe jonger de fietser is, hoe vaker men – naast de knooppuntbewegwijzering – ook andere hulpmiddelen gebruikt. De groep van 80 jaar en ouder gebruikt relatief vaak (55%) alléén de bewegwijzering.

Gebruik bewegwijzering/bordjes naar leeftijd



Degenen die naast de bewegwijzering ook andere hulpmiddelen gebruiken (65% van de knooppuntgebruikers), schrijven vaak (53%) de nummers ergens op (papiertje, hand, arm, schilderstape). Ook maakt de helft gebruik van een online routeplanner of -app. Veertig procent gebruikt een gedrukte fietskaart of -boekje en 39% gebruikt een GPX-bestand voor het volgen van de route. De antwoorden bij 'op een andere manier' hebben ook vaak betrekking op een app (knooppunt-app), gps of een geprinte route. Zie bijlage 2 voor alle reacties bij 'op een andere manier'.

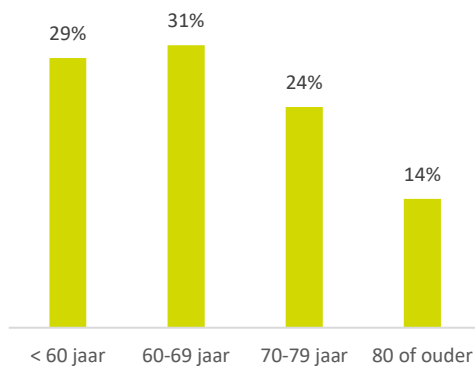
Hulpmiddelen - naast bewegwijzing



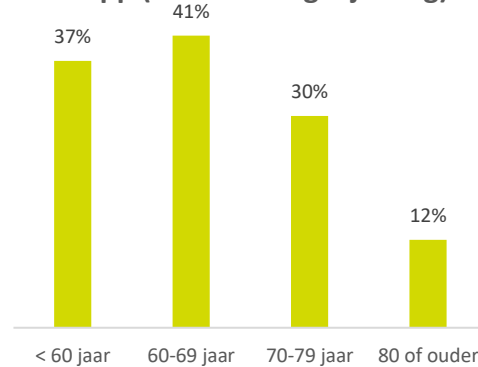
Er is een significant verband tussen de leeftijd van de respondenten en het gebruik van digitale hulpmiddelen. Het gebruik van digitale hulpmiddelen zoals GPX-bestanden of online routeplanners neemt af vanaf 70 jaar.

Let op: de percentages in onderstaande grafieken hebben betrekking op alle gebruikers van de knooppuntnetwerken, inclusief degenen die alleen de bebording en geen andere hulpmiddelen gebruiken.

Gebruik GPX-bestand (naast bewegwijzing)



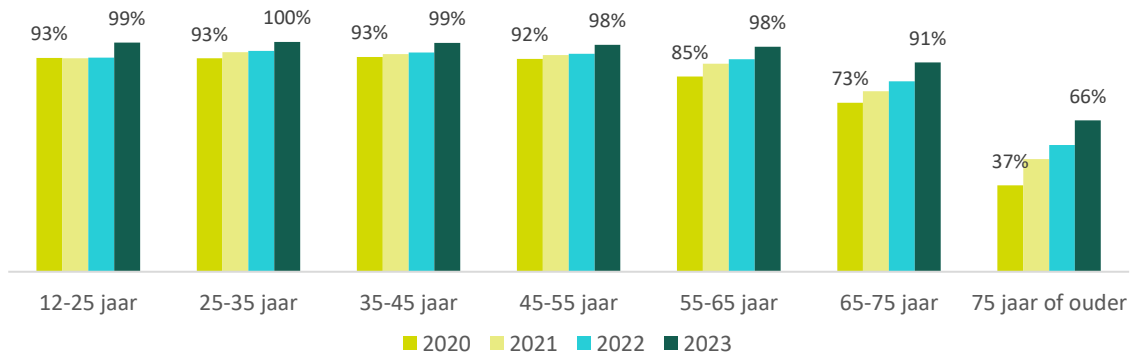
Gebruik online routeplanner of app (naast bewegwijzing)



Ontwikkeling mobiel internettoegang

De CBS-cijfers in onderstaande grafiek laten duidelijk zien, dat juist er bij de oudste leeftijdsgroep (75+) een sterke toename is van de toegang tot internet via de mobiele telefoon en smartphone.

Internettoegang via mobiele telefoon/smartphone

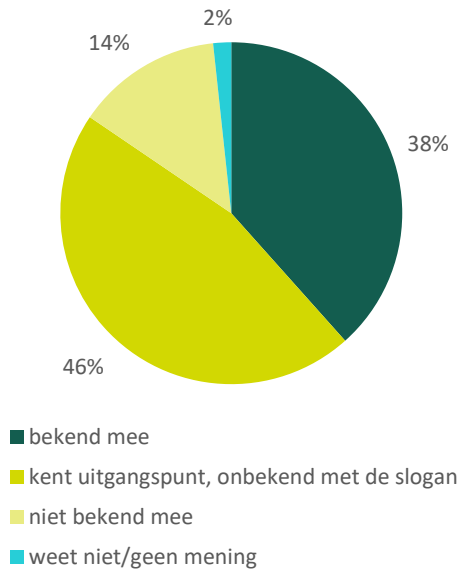


Bron: CBS, Internettoegang en internetactiviteiten; persoonskenmerken, 2023

3. Bewegwijzering

3.1 Geen gehoor rechtdoor

Bekend met 'Geen gehoor, rechtdoor!'



Binnen de fietsknooppuntnetwerken geldt het uitgangspunt: 'Geen gehoor, rechtdoor!'. Met andere woorden, als je geen bordje ziet dan moet je gewoon rechtdoor gaan.

Aan de respondenten is gevraagd of ze bekend zijn met dit uitgangspunt. Uit antwoorden blijkt dat 84% bekend is met dit principe en dat 38% ook de bijbehorende slogan kent.

3.2 Extra bordje bij lange afstand

Extra bordje bij lange afstand tussen bordjes

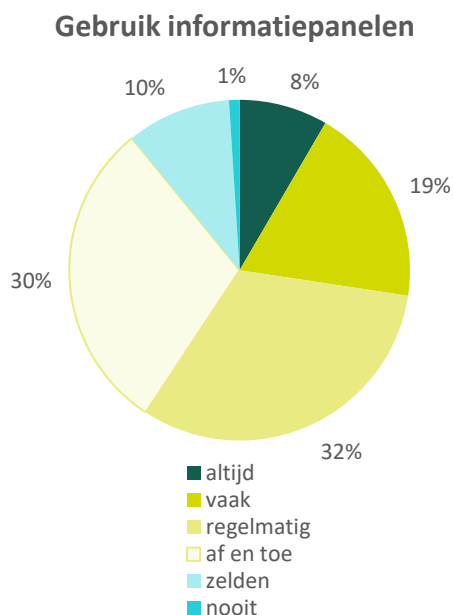


Soms is de afstand tussen twee routebordjes vrij lang. Aan de respondenten is gevraagd of ze het nodig vinden dat dan onderweg nog een extra bordje staat, zodat ze weten dat ze nog op de juiste route zitten.

Het overgrote deel (74%) van de respondenten vindt het prettig om deze bevestiging te krijgen. Voor een kwart is dit niet nodig.

3.3 Gebruik informatiepanelen

In principe staat op elk knooppunt (bijna 9.500 stuks) in Nederland een informatiepaneel. Dit is een kaart met de omliggende knooppunten. Het bevat vaak extra informatie over het gebied.



Ongeveer 60% van de respondenten geeft aan dat ze deze informatiepanelen regelmatig, vaak of altijd gebruiken. Nog eens 30% gebruikt ze af en toe. En ongeveer één op de tien respondenten gebruikt ze zelden of nooit.

Aan de gebruikers van de informatiepanelen is vervolgens gevraagd waar ze de panelen voor gebruiken. Veruit de belangrijkste reden om de informatiepanelen te gebruiken zijn: bepalen waar je bent (59%) en het bepalen van een alternatieve route tijdens de fietstocht (58%).

Een deel van de respondenten stippelt vooraf niet de (volledig) route uit en gebruikt de informatiepanelen om de route te bepalen bij het start van de fietstocht (15%) of om onderweg te bepalen hoe ze verder willen gaan (vervolgroute uitstippelen) (39%). Een op de vijf respondenten (21%) bepaalt de resterende afstand van de route bij een knooppunt en 17% zoekt naar bezienswaardigheden in de omgeving.

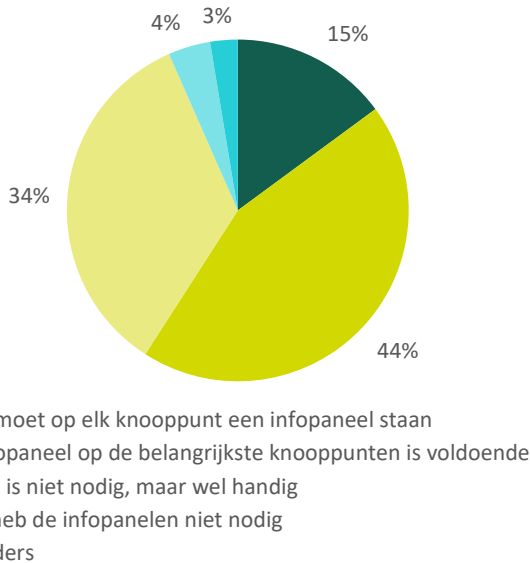
Redenen gebruik informatiepanelen



Andere redenen om de informatiepanelen (zie bijlage 3 voor een volledig overzicht van alle antwoorden) te raadplegen hebben vooral te maken met het bevestigen dat men op de juiste route zit. Bijvoorbeeld vanwege missende of gemiste bordjes/knooppunten, verschillen tussen de kaart/routeboekje en de bebording of onverwachte extra knooppunten.

3.4 Dichtheid informatiepanelen

Infopaneel op elk knooppunt



Een klein deel (15%) van de respondenten vindt dat er echt op elk knooppunt een informatiepaneel moet staan. Ongeveer een derde vindt het niet nodig, maar wel handig. En 44% vindt het voldoende dat de informatieborden op de belangrijkste knooppunten staan. Slechts 4% heeft de infopanelen niet nodig.

De opmerkingen bij 'anders' zijn te vinden in bijlage 4. Hierbij zijn zowel reacties van respondenten die het prettig vinden dat ze er zijn, die aangeven dat ze voldoende hebben aan de app en die er liever wat minder zouden zien.

Aan degenen die het niet nodig, maar wel handig vinden dat de infopanelen op elk knooppunt staan en degenen die het voldoende vinden dat ze alleen op de belangrijkste knooppunten staan, is gevraagd waar de panelen dan sowieso moeten staan.

Waar een infopaneel moet staan



De plekken waar informatiepanelen het meest gewenst zijn, zijn:

- plekken met meerdere knooppunten, waar veel keuze is qua routes (59%)
- afgelegen punten waarbij het volgende knooppunt relatief ver weg is (51%)
- punten waar je de keuze moet maken om (al dan niet) een brug over te gaan of een pontje te nemen (34%).

Een aantal punten heeft meer te maken met de locatie. Ongeveer een derde (34%) geeft aan dat het belangrijk is dat er voldoende ruimte is om te stoppen. Een iets kleiner deel (32%) ziet graag een informatiepaneel bij een rustplek. Een overzicht van de antwoorden bij 'op een andere plek' staan in bijlage 5.

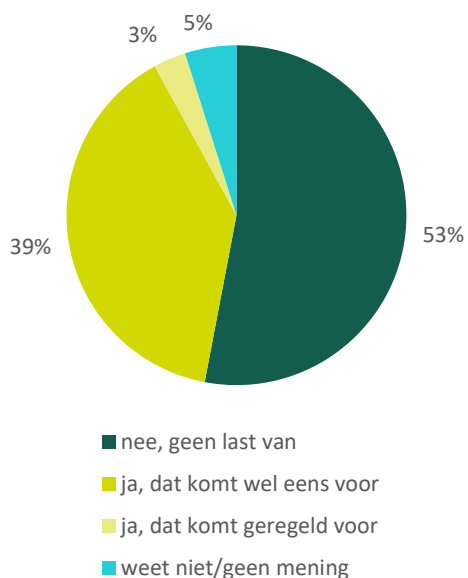
Wat opvalt

Voor een groot deel van de respondenten blijkt het plaatsen van een infopaneel op alle knooppunten geen must. Bij een deel van de respondenten is er behoefte aan een plek om even rustig te kunnen stoppen en op het gemak te kijken naar het paneel (zonder ergens in de weg te staan/de rest van het verkeer te blokkeren) en eventueel even uit te rusten. Dus eigenlijk een informatiepaneel+ of iets wat meer op een TOP, natuurpoort of hub lijkt.

3.5 Onveilige situaties

In een vervolgvraag is gevraagd aan de fietsers of men wel eens meemaakte dat het stoppen bij een infopaneel een onveilige verkeerssituatie oplevert, voor henzelf of voor het overige verkeer. Bijvoorbeeld door een verkeerde locatiekeuze of weinig ruimte op het knooppunt.

Last van onveilige situaties bij infopaneel



Ruim de helft (53%) van de fietsers heeft daar geen last van, maar ruim vier op de tien respondenten maakt dit wel eens (39%) of geregeld (3%) mee.

Er is van de gelegenheid gebruik gemaakt om te vragen of men kon aangeven waar (gemeente/provincie) dit was. Een aantal respondenten gaf specifieke locaties door en anderen omschreven situaties.

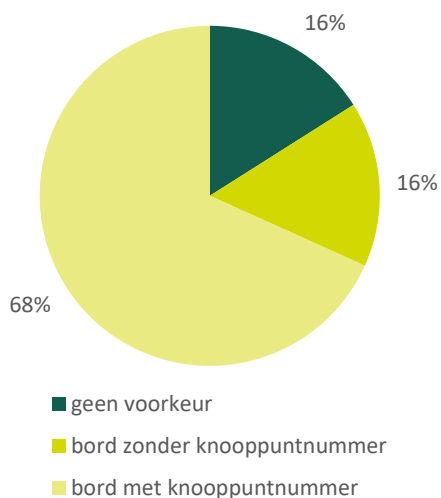
Gevaarlijke situaties hebben meestal te maken met:

- de plaatsing van de informatiepanelen - bijvoorbeeld bij een bocht, aan de overkant van de weg of bij een kruispunt
- het gedrag van de fietsers - ineens remmen, zomaar oversteken, met meerdere personen midden op een fietspad/kruispunt gaan staan, zonder te kijken weer wegfietsen
- de drukte op de weg.

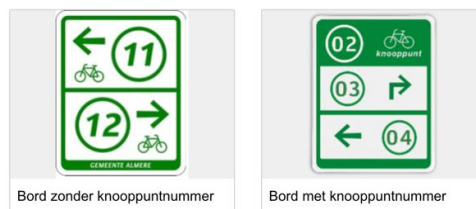
Zie bijlage 6 voor een overzicht van alle antwoorden met betrekking tot gevaarlijke situaties.

3.6 Knooppunten – type bord en plaatsing

Voorkeur type knooppuntbord



Aan de respondenten is gevraagd welk type knooppuntbord hun voorkeur heeft: een bord met het knooppuntnummer erop (hier: knooppuntnummer 02) of het bord zonder knooppuntnummer.



Ruim twee derde (68%) van de respondenten heeft de voorkeur voor het knooppuntbord met het knooppuntnummer, 16% heeft de voorkeur voor een bord zonder knooppuntnummer en eveneens 16% heeft geen voorkeur.

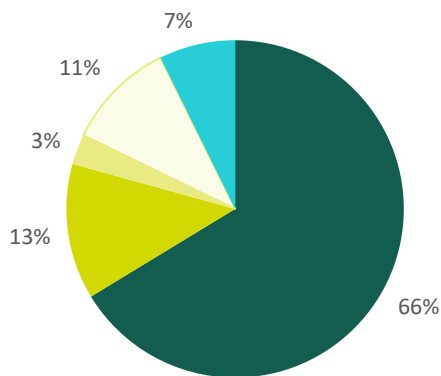
Wat opvalt

Er is een duidelijke voorkeur. Een overgroot deel van de respondenten ziet graag een knooppuntbord mét knooppuntnummer.



Als een fietser op een knooppunt aankomt staat daar (meestal) een informatiepaneel met daarop het knooppuntnummer. Aan de respondenten is gevraagd of zij het knooppuntnummer het liefst op het knooppuntbord, op het informatiepaneel of op beide zouden zien.

Voorkeur knooppuntnummers op knooppuntbord en/of infopaneel



- nummer zowel op knooppuntbord als op infopaneel
- nummer alleen op infopaneel
- nummer alleen op knooppuntbord
- nummer alleen op knooppuntbord indien geen infopaneel
- anders

Ongeveer twee derde van de respondenten ziet het liefst het knooppuntnummer zowel op het knooppuntbord als op het infopaneel. De voorkeuren van de rest zijn redelijk verdeeld. Slechts een klein deel (3%) wil het nummer alléén op het knooppuntbord.

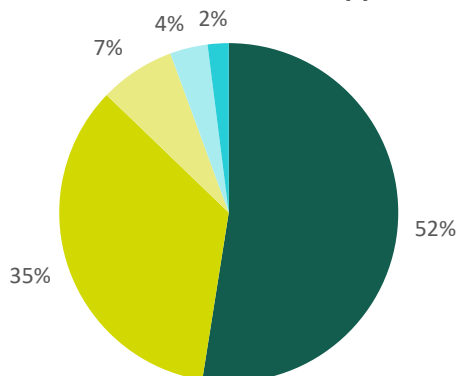
Een overzicht van de opmerkingen bij 'anders' is te vinden in bijlage 7.

3.7 Vooraankondigings- en bevestigingsborden



In een deel van de fietsregio's krijgen fietsers bij het naderen van een knooppunt een vooraankondiging dat ze in de buurt van een knooppunt komen. Aan de respondenten is gevraagd of zij het prettig vinden om kort van tevoren een vooraankondiging te krijgen.

Vooraankondigingsbord - 150-250 meter voor kooppunt

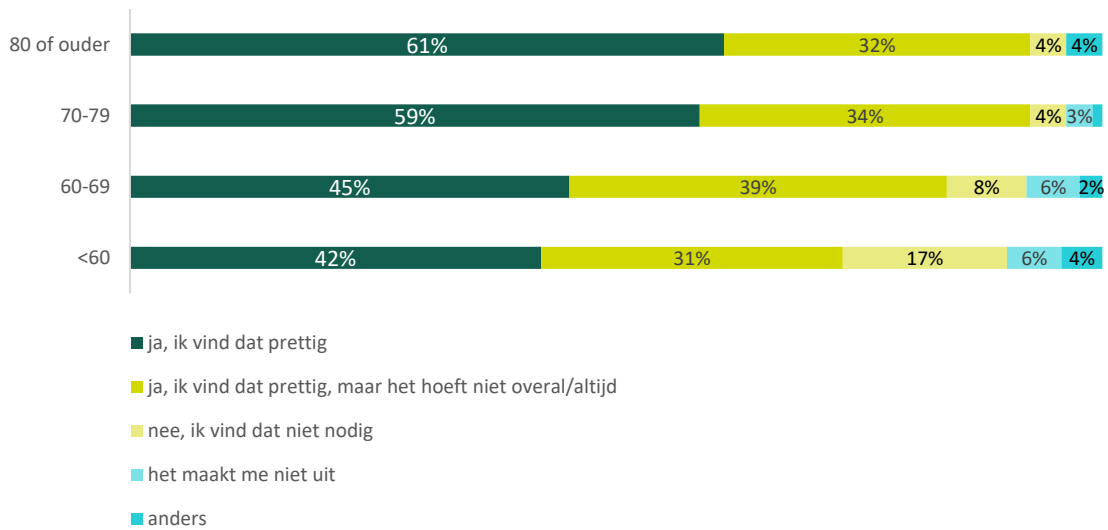


- ja, ik vind dat prettig
- ja, ik vind dat prettig, maar het hoeft niet overal/altijd
- nee, ik vind dat niet nodig
- het maakt me niet uit
- anders

Het overgrote deel (87%) van de respondenten vindt het prettig dat er 150-250 meter voor een knooppunt een vooraankondigingsbord staat. Wel geeft 35% aan dat het niet overal/altijd hoeft. Zeven procent van de respondenten vindt het niet nodig. Bij 'anders' geeft een deel van de respondenten aan dat dit niet nodig is, omdat ze al een melding krijgen vanuit de app.

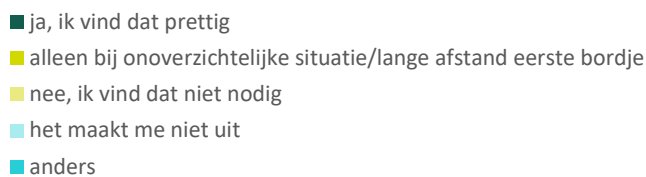
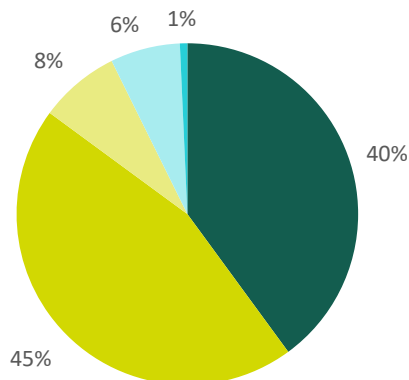
De waardering van een vooraankondigingsbord neemt toe naarmate de leeftijd van de respondent hoger is. Onderstaande grafiek illustreert dit.

Waardering vooraankondigingsbord naar leeftijd



Sommige regio's maken daarnaast gebruik van zogenaamde confirmatie- of bevestigingsborden. Deze borden (met daarop het volgende knooppuntnummer) staan vaak circa 150 meter na het vorige knooppunt en bevestigen aan de fietser dat ze op de juiste route zitten.

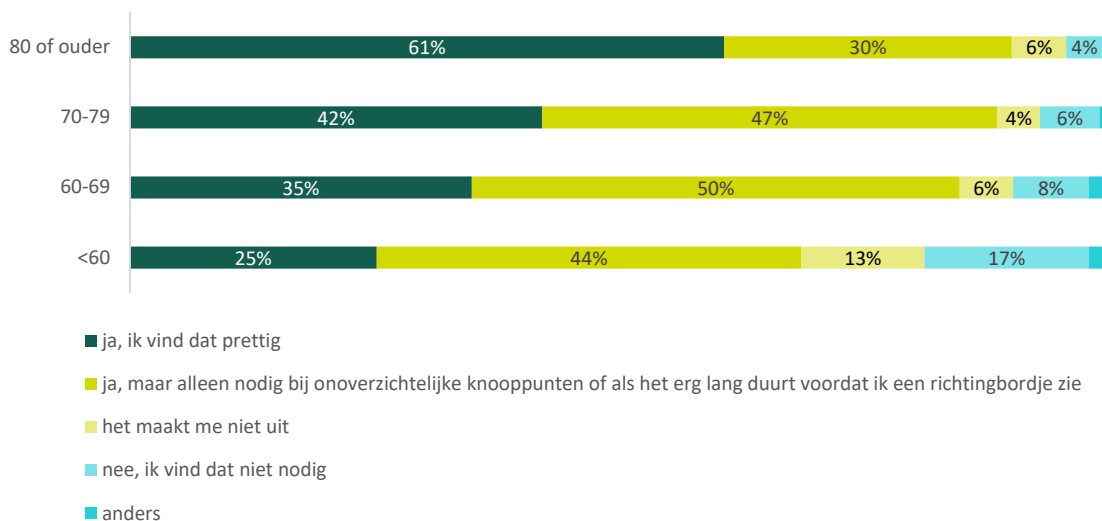
Bevestigingsbord - kort na knooppunt



Ook een bevestigingsbord - kort na het knooppunt - om te bevestigen dat men op de juiste route zit, wordt gewaardeerd door 40% de fietsers. Een iets groter deel (45%) vindt dit alleen nodig bij onoverzichtelijke knooppunten of als het erg lang duurt voordat ze een richtingbordje zien.

De waardering van een bevestigings- of confirmatiebord neemt toe naarmate de leeftijd van de respondent hoger is. Onderstaande grafiek illustreert dit.

Waardering bevestigingsbord naar leeftijd



Een totaaloverzicht van de antwoorden bij 'anders' (zowel voor de vooraankondigings- als voor de bevestigingsborden) is te vinden in bijlage 8.

Wat opvalt

Hoewel de meeste fietsers het prettig vinden dat er vooraankondigings- of bevestigingsborden geplaatst worden, vindt niet iedereen dit overal nodig. Zoomen we in op degenen die ze wel het liefst overal zouden zien, dan blijkt men de vooraankondigingsborden (52% vindt dit prettig) belangrijker vindt dan de bevestigingsborden (40%).

3.8 Vormgeving borden

Grootte bord



klein bord



groot bord

In de knooppuntnetwerken wordt in het algemeen gewerkt met twee formaten borden:

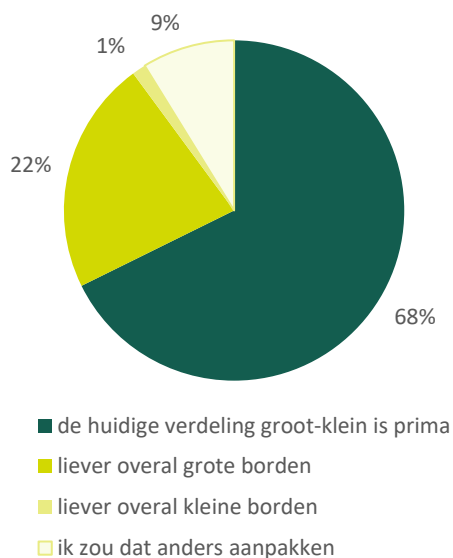
Klein bord

- voor overzichtelijke situaties in het buitengebied
- vaak op bruine berrpalen/berrplanken

Groot bord

- binnen de bebouwde kom of bij onoverzichtelijke situaties buitengebied
- bij voorkeur wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van op bestaande flespalen/lantaarnpalen

Grote en kleine borden - voorkeuren



Aan de respondenten is gevraagd wat hun voorkeur heeft. Ruim twee derde van de respondenten vindt de bewegwijzering zoals die nu is prima. Ruim een vijfde (22%) van de respondenten zou liever overal grote borden zien.

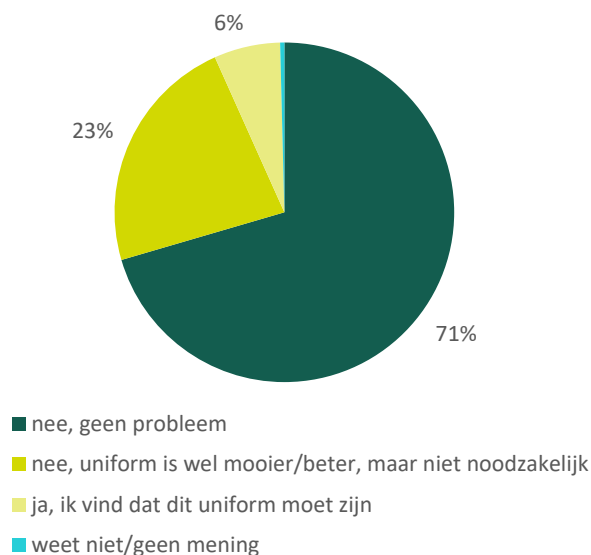
Redelijk wat respondenten geven bij 'ik zou dat anders aanpakken' aan dat het formaat van de kleine borden prima is, zolang er geen begroeiing voor staat en de bermen gemaaid worden. Enkele respondenten geven aan dat ze de nummers graag zo groot mogelijk hebben in verband met gevorderde leeftijd en minder wordend zicht. Een overzicht van alle opmerkingen is te vinden in bijlage 9.

Wat opvalt

Hoewel de huidige verdeling groot-klein voor het merendeel van de respondenten prima is, is het wel belangrijk dat de kleine borden wel leesbaar zijn en niet verdwijnen in de hoge begroeiing. De 70-plussers hebben relatief vaak de voorkeur voor alleen grote borden. Zicht neemt vaak af met de leeftijd.

Kleur bord

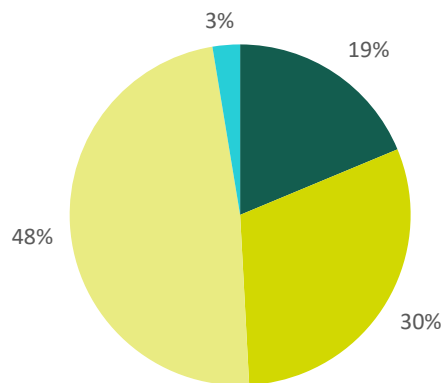
Verschillende tinten groen bewegwijzering



Zeven op de tien (71%) respondenten heeft er geen probleem mee dat in verschillende regio's en provincies verschillende tinten groen gebruikt worden bij de bewegwijzering. Bijna een kwart geeft aan dat ze het wel mooier of beter vinden als het overal dezelfde kleur heeft en 6% vindt dat dit overal uniform moet zijn.

Naam regio/provincie

Belang naam regio/provincie op bord



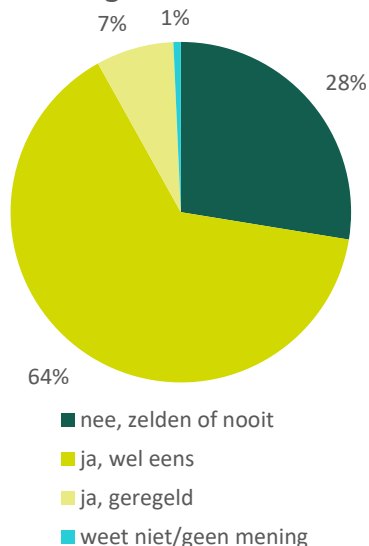
- ja, dat vind ik prettig/duidelijk
- ja, maar alleen nodig in een 'grensregio' waar verschillende netwerken zijn
- nee, niet belangrijk
- anders

Ongeveer de helft (48%) van de respondenten vindt het niet belangrijk dat de naam van de regio op het routebord staat. Een vijfde (19%) van de respondenten vindt dit wel prettig/duidelijk en voor 30% is het alleen nodig in een grensregio waar verschillende netwerken zijn. In bijlage 10 is een overzicht opgenomen van de antwoorden bij 'anders'.

4. Het volgen van de route

4.1 Problemen door bebording

Problemen volgen route door bebording

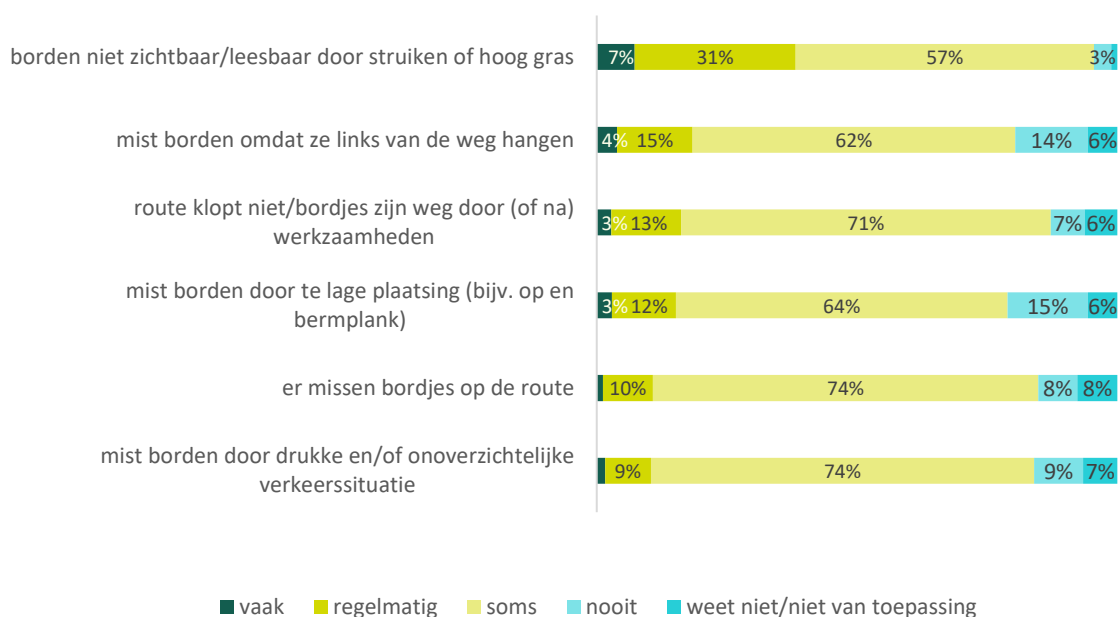


Zeven op de tien fietsers heeft wel eens (64%) of geregeld (7%) problemen met het volgen van de route door de bebording. Achtentwintig procent heeft hier zelden of nooit problemen mee.

Aan degenen die er wel eens of geregeld problemen mee hebben is vervolgens gevraagd naar het soort problemen dat ze ervaren.

Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de meest genoemde relatief vaak voorkomende redenen voor problemen bij het volgen van een route.

Redenen voor problemen volgen route (>10% vaak of regelmatig)

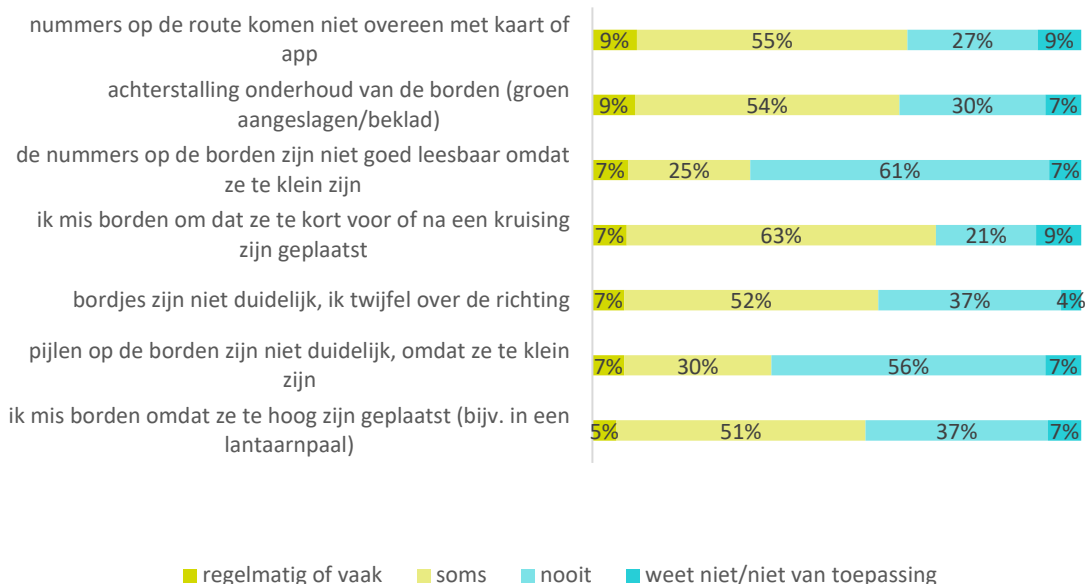


De slechte zichtbaarheid of leesbaarheid door struiken of hoog gras wordt veruit het meest genoemd door de respondenten. Bijna veertig procent van de respondenten die wel eens of geregeld problemen ervaren, heeft hier regelmatig of vaak last van. Nog eens 57% heeft hier soms last van.

Andere redenen die genoemd relatief vaak genoemd zijn: de plaatsing van de borden aan de linkerkant van de weg (19% regelmatig of vaak), route die niet klopt of borden die missen door (of na) werkzaamheden (16% regelmatig of vaak) en de te lage plaatsing van borden bijv. op bermplank (15% regelmatig of vaak). Deze laatste reden hangt waarschijnlijk ook samen met de zichtbaarheid/leesbaarheid van deze borden door struiken of hoog gras.

Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de overige antwoorden. Deze problemen worden door minder dan 10% van de respondenten regelmatig of vaak ervaren. Een overzicht van alle opmerkingen en suggesties naar aanleiding van deze vraag is te vinden in bijlage 11.

Reden voor problemen volgen route (door < 10% vaak of regelmatig)

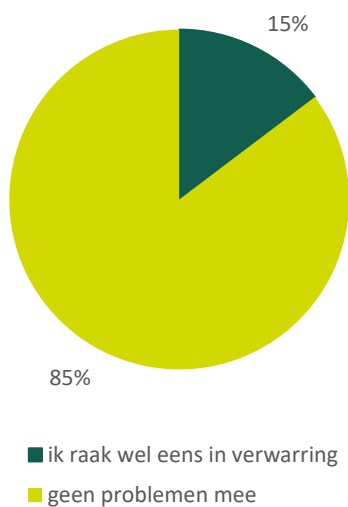


Wat opvalt

Dit onderwerp leeft erg onder de invullers. In de bijlage zijn veel uitgebreide suggesties opgeschreven. Een van de respondent had in zijn/haar tekst wel een mooie samenvatting staan: "Zou een enorme verbetering en veiliger zijn als borden altijd rechts staan en op bepaalde minimale en maximale hoogte."

4.2 Verwarring met andere routes

Verwarring met borden andere routes



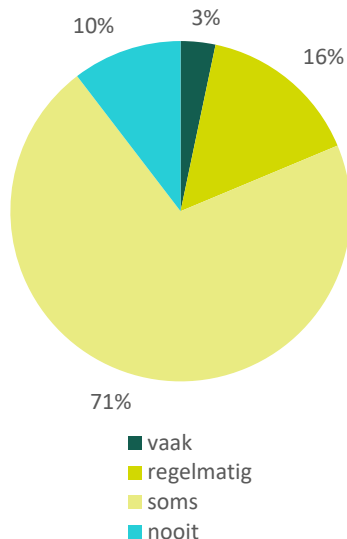
Vijftien procent van de respondenten raakt tijdens het fietsen op de fietsknooppuntnetwerk wel eens in verwarring met bordjes van andere routes.

Een overzicht van de antwoorden is te vinden in bijlage 12.

De fietsers raken vooral in verwarring met ruiterroutes en wandelroutes. Een aantal respondenten geeft aan kleurenblind te zijn. Kleurenblinden kunnen bijvoorbeeld het verschil tussen bruin en groen niet zien.

4.3 Afwijken van de route

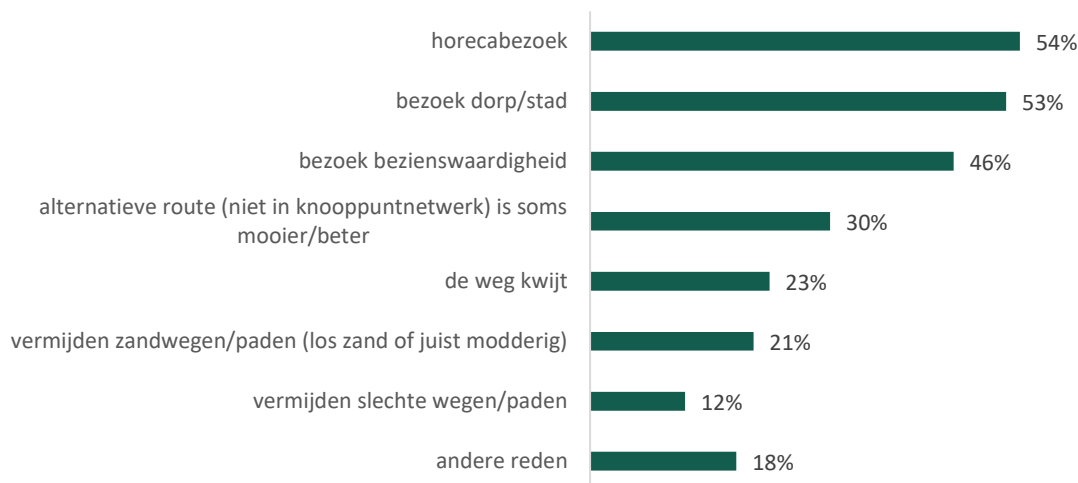
Afwijken van route tijdens fietsen op knooppuntnetwerk



Negentig procent van de respondenten wijkt tijdens het fietsen op het knooppuntnetwerk wel eens – bedoeld of onbedoeld – af van de route, 19% regelmatig of vaak.

Belangrijkste redenen om van de route af te wijken zijn: horecabezoek (54%), bezoek dorp/stad (53%) en bezoek bezienswaardigheid (46%). Soms kiest men een alternatieve mooiere route (30%) of probeert men zandwegen/-paden (21%) of andere slechte wegen/paden te vermijden (12%).

Redenen om af te wijken van route



Bij andere redenen om af te wijken van de route wordt het 'inkorten (of juist verlengen) van de route vaak genoemd, soms wordt het slecht weer en kiest men een andere richting of men wil op een bepaald moment rechtstreeks naar huis (of naar een andere plek). Een overzicht van de andere redenen die genoemd worden is te vinden in bijlage 13.

4.4 Lokale rondjes

Aan de respondenten is een aantal stellingen voorgelegd over lokale bewegwijzerde rondjes. Ongeveer twee derde (67%) vindt het prettig om ergens een lokaal bewegwijzerd rondje te kunnen fietsen en 60% vindt het geen probleem dat er meer lokaal bewegwijzerde lokale routes (en dus bordjes) komen. Een kwart van de fietsers onderschrijft de stelling dat extra bewegwijzerde lokale rondjes voor onoverzichtelijke situaties zorgen.

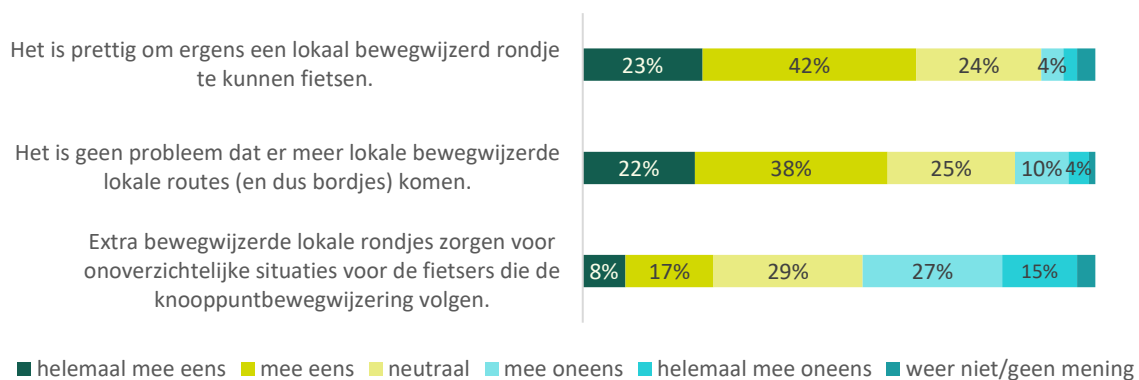
Een aantal respondenten geeft aan dat de bordjes dan wel qua vorm/opmaak af moet wijken van de knooppuntborden om verwarring te voorkomen. Andere respondenten hebben er de voorkeur voor dat deze lokale rondjes gebruik maken van het knooppuntnetwerk, waardoor er geen andere borden nodig zijn – of alleen een klein bordje met de naam van de lokale route.

Enkele opmerkingen:

- “Al die bordjes kosten geld en energie voor beheer en onderhoud. Een lokale route zou ook kunnen worden aangeduid op de knooppuntenroute op hetzelfde bordje of op een infopaneel met de knooppunten vermeld.”
- “Er zijn al veel te veel borden overal. Hoe minder, hoe beter!”
- “Ik vind vooral dat routes die al sterk in de markt staan een plek moeten houden. En dat er ruimte moet blijven om bijzondere goed uitgedachte routes een bordje te gunnen.”

Een overzicht van alle opmerkingen is te vinden in bijlage 14.

Stellingen lokale rondjes



Wat opvalt

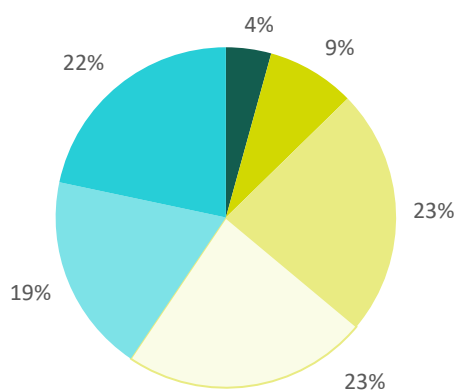
Respondenten uit dit onderzoek vinden het prettig om ergens een lokaal bewegwijzerd rondje te kunnen fietsen en hebben geen probleem met meer bewegwijzerde lokale rondjes. Anderzijds signaleren ze wel het gevaar van te veel borden.

5. Voorzieningen

5.1 TOP's, natuurpoorten, hubs



Bekendheid TOP's, natuurpoorten, hubs



- ik ken ze en gebruik ze vaak
- ik ken ze en gebruik ze regelmatig
- ik ken ze en gebruik ze af en toe
- ik ken ze, maar maak er zelden gebruik van
- ik ken ze, maar ik gebruik ze nooit
- ik heb er nog nooit van gehoord

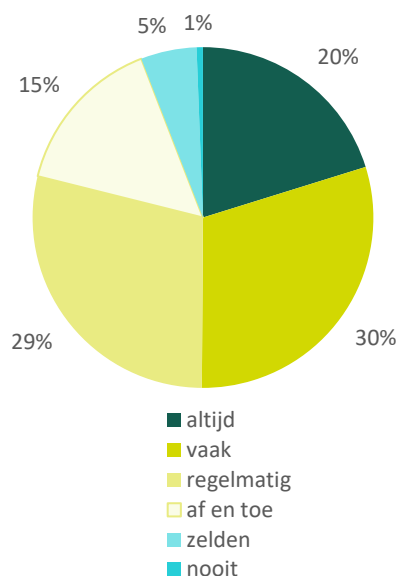
Ruim een derde van de respondenten gebruikt de TOP's, natuurpoorten of hubs vaak (4%), regelmatig (9%) of af en toe (23%). De rest gebruikt ze zelden (23%), nooit (19%) of heeft er zelfs nooit van gehoord (22%).

Wat opvalt

Het gebruik van de TOP's, natuurpoorten of hubs is beperkt. En opvallend is dat een vijfde van de fietsers - toch nieuwsbrieflezers of panelleden van Fietsplatform - ze niet eens kent. Daar valt duidelijk nog winst te halen, vooral ook omdat er wel gebruik gemaakt wordt van parkeerplaatsen om een fietstocht te starten (zie hoofdstuk 1).

5.2 Bankjes en picknickbanken

Gebruik bankjes/picknickbanken

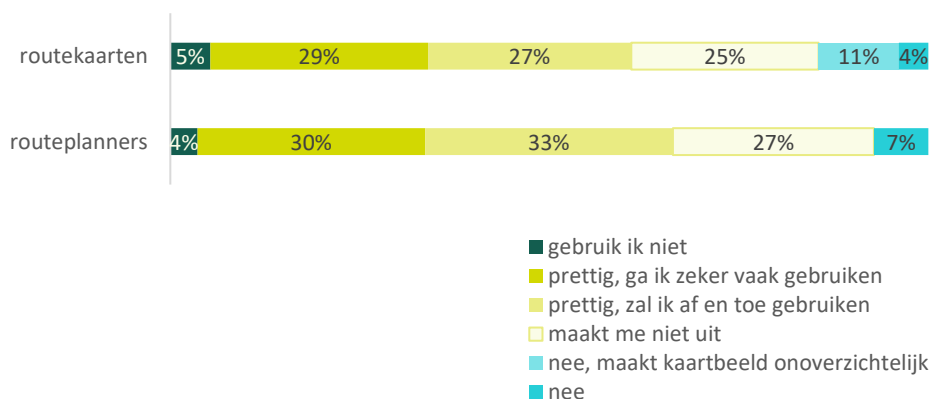


Bijna alle respondenten maken wel eens gebruik van een bankje of picknickbank om onderweg te pauzeren. De helft gebruikt ze vaak of altijd tijdens hun fietstochten en 29% regelmatig.

Aan gebruikers van de bankjes is vervolgens gevraagd of ze het prettig vinden dat de locatie van de (picknick)bankjes te vinden is op routekaarten of in routeplanners.

Uit de antwoorden blijkt dat ongeveer zes op de tien respondenten graag de locaties van picknickbanken op routekaarten of in routeplanners ziet. De helft daarvan zal dit vaak gebruiken en de andere helft af en toe.

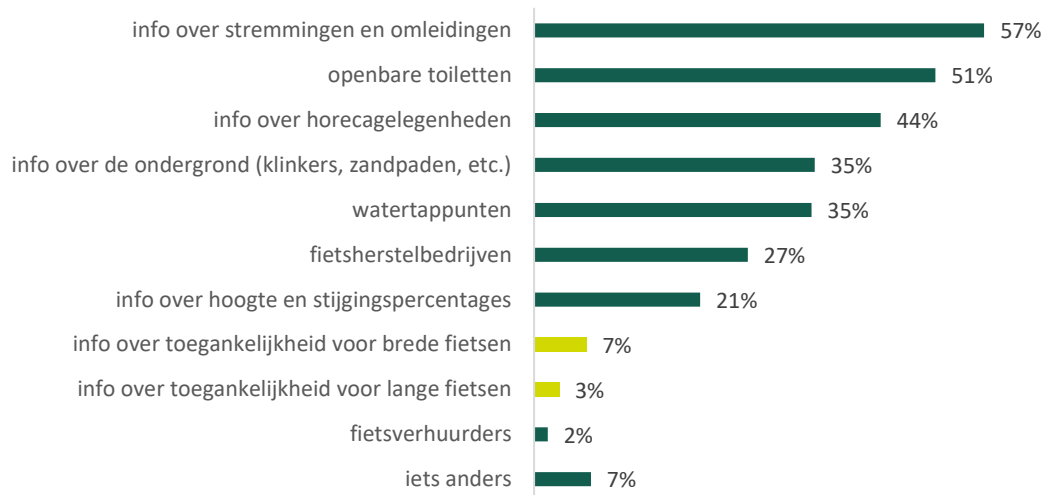
Locaties bankjes/picknickbanken op routekaarten/routeplanners



5.3 Gewenste info routeplanners

Aan de respondenten is gevraagd welke andere voorzieningen of informatie ze graag in routeplanners zouden zien. De top 3 bestaat uit: info over stremmingen (bijv. vanwege werkzaamheden), openbare toiletten (51%) en horecagelegenheden (44%). De bij 'iets anders' genoemde antwoorden zijn te vinden in bijlage 15.

Gewenste info routeplanners

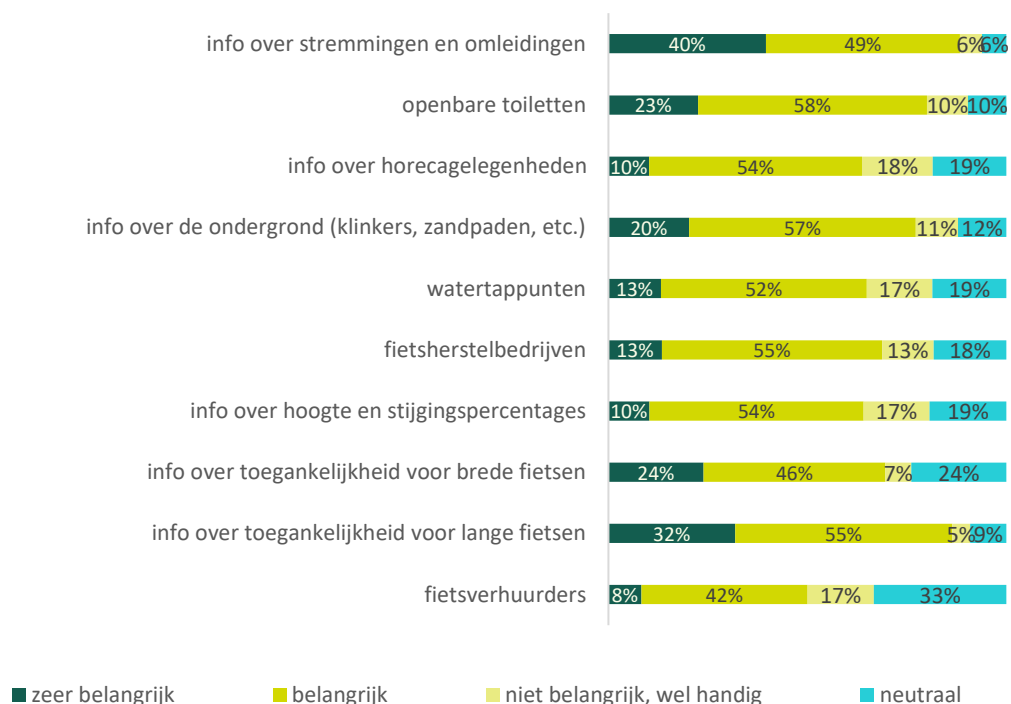


Wat opvalt

Informatie over toegankelijkheid voor brede en/of lange fietsen is uiteraard vooral relevant voor Nederlanders die op een dergelijke fiets rijden. Dus hoewel deze percentages redelijk laag zijn, is het voor de toegankelijkheid van het netwerk wel belangrijk. Bij brede fietsen moet je denken aan een bakfiets, driewieler of duo tandem. Maar ook aan fietsen met bepakking. Lange fietsen zijn bijvoorbeeld tandems, maar ook bakfietsen.

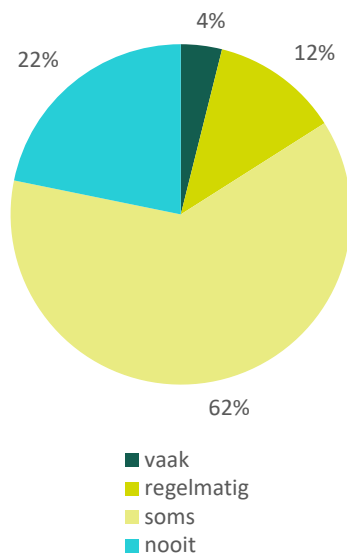
Vervolgens is gevraagd in hoeverre ze deze info belangrijk vinden. Zo vindt 89% van de respondenten die graag informatie over stremmingen en omléidingen in de planners zou zien dit (zeer) belangrijk. En van degenen die graag info over openbare toiletten zouden zien, vindt 81% dit (zeer) belangrijk. Bij horecagelegenheden ligt dit percentage iets lager, namelijk op 64%. Toelichting op de antwoorden is te vinden in bijlage 16.

Belang gewenste info



5.4 ANWB-borden of paddenstoelen

Gebruik ANWB-borden of -paddenstoelen



Ongeveer vier op de vijf respondenten gebruikt tijdens het fietsen op een knooppuntnetwerk (ook) de ANWB-borden of -paddenstoelen. Twaalf procent doet dit regelmatig en 4% vaak.

Knooppunt- en LF-routes vormen een selectie uit het aanbod van paden en wegen in ons land, herkenbaar bewegwijzerd. Het beheer en onderhoud van de netwerken en de bewegwijzering zijn veelal belegd bij regionale samenwerkingsverbanden: routebureaus.

Er zijn 18 routebureaus actief bij de ontwikkeling en het beheer van de 37 regionale fietsroutenetwerken in Nederland. Flevoland onderzoekt de aanstelling van een provinciale routecoördinator. In Noord-Holland dekken de routebureaus niet de volledige provincie; er zijn nog enkele losse gemeenten. Zuid-Holland heeft geen routebureau. Daar is het routeaanbod en -beheer versnipperd.

Het Fietsplatform bewaakt samen met de regionale routebureaus/routebeheerders de kwaliteit en continuïteit van de landelijke fietsroutestructuur. Dit in het belang van de fietser; die wil geen hinder van regiogrenzen ondervinden maar 'grenzeloos' genieten.

De landelijke fietsroutestructuur kan een belangrijke rol spelen bij het verleiden, spreiden en geleiden van de vele fietsers. Daarvoor moet er actief ingezet worden op verbetering van de kwaliteit van het aanbod van paden en wegen, hun ligging en de uitvoering. Die is op veel plekken niet meer berekend op het huidige gebruik en de diversiteit aan gebruikers. Het Fietsplatform maakt zich hier sterk voor, komt op voor de belangen van de recreatieve fietser en het fietsen in het landelijk gebied. Dat is nodig; het wordt te veel als vanzelfsprekend beschouwd.



Overzicht routenetwerken en beheerdersregio's



Overzicht LF-routes en knooppuntroutes

© Stichting Landelijk Fietsplatform, Amersfoort, september 2024



Postbus 846, 3800 AV Amersfoort
e-mail: info@fietsplatform.nl
internet: www.fietsplatform.nl | www.nederlandfietsland.nl

Op de fiets beleef je Nederland op z'n mooist. Het is onze missie om Nederland het beste recreatieve fietsland in de wereld te laten zijn, nu en in de toekomst. Deze missie brengen wij in de praktijk door fysieke en bestuurlijke barrières weg te nemen, door het delen van kennis met professionele partners en het bieden van inspiratie en informatie aan recreatieve fietsers uit binnen- en buitenland.

Als netwerkorganisatie zorgen we voor verbinding tussen regionale, provinciale, landelijke én internationale partijen. Wij maken van fietsen in Nederland een grenzeloze ervaring: veilig, makkelijk en leuk.