



Recreatief wandelen en fietsen in Rotterdam en Nederland.

Wandelen

Nederlanders wandelen vaker sinds de coronapandemie.

Nederlanders zijn vanaf maart 2020 meer gaan wandelen. Bijna 60% heeft (veel) meer gewandeld sinds het begin van de coronacrisis, terwijl een klein deel (7%) juist minder wandelde. Sinds 2021 nemen de te voet afgelegde afstand (km) en de bijbehorende reisduur per wandeling weer iets af. Het aantal wandelingen is de afgelopen jaren nog wel iets toegenomen.ⁱ

Een wandeling heeft steeds vaker een recreatief motief.

Ruim de helft van alle wandelingen (54%) door Nederlanders in 2022 was voor vrijetijdsdoel-einden. Dit aandeel is relatief sterk toegenomen ten opzichte van 2012 (45%). Vooral het lopen van ommetjes (waarbij de aankomstlocatie gelijk is aan de vertreklocatie) is toegenomen. In 2022 betrof 37% van de wandelingen een ommetje. Dit is veel hoger dan de 26% in 2019, maar lager dan in 2021 (43%).ⁱⁱ

Er is een verschil tussen het wandelgedrag van Nederlanders in niet-stedelijke en stedelijke gebieden. Van de wandelingen door niet-stedelingen is ongeveer 40% een recreatieve

wandeling. Van de wandelingen gemaakt door bewoners van zeer sterk stedelijke gebieden is slechts 19% recreatief. In stedelijke gebieden worden wandelingen relatief vaker afgelegd voor winkelen en boodschappen doen dan in minder stedelijke gebieden.ⁱⁱⁱ

Ook Rotterdammers, vooral 65-plussers, wandelen in hun vrije tijd steeds vaker.

Rotterdammers wandelen gemiddeld 212 minuten per week in hun vrije tijd. Het meest wandelen de Rotterdammers uit Hoek van Holland, gemiddeld 260 minuten per week. In de gebieden waar de inwoners de minste tijd wandelen, ligt dit iets onder de 200 minuten per week. Tussen 2016 en 2022 is het gemiddeld aantal recreatieve wandelminuten licht toegenomen. Deze stijging is het sterkst onder de 65-plussers, van gemiddeld 235 naar 274 wandelminuten per week.^{iv}

Rotterdammers kiezen graag voor ruime en groene wandelpaden.

De meest fijne plekken om te lopen aldus de Rotterdammers zijn het Kralingse Bos, Het Park, de Westerkade, het Kruisplein loopgebied, de Boompjes- en de Willemskade en de Kop van de Wilhelminapier. Deze plekken

Auteurs

Netty van Veelen, Martijn Epskamp en Nathalie Koene, Onderzoek en Business Intelligence (OBI) Gemeente Rotterdam

Datum:

Oktober 2024

Meer informatie: Deze feitenkaart is te vinden op [Onderzoek010.nl](https://onderzoek010.nl).



**Gemeente
Rotterdam**

vinden Rotterdammers prettig vanwege de ruimte om te lopen (74%), de groene omgeving (65%), weinig overlast van autoverkeer en/of ander gemotoriseerd verkeer (62%).^v Hardlopers starten vaak langs de Maas of de Kralingse Plas. Het hardlopen concentreert zich zeer sterk op twee locaties: het 'rondje bruggen' en het rondje 'Kralingse Plas'. Daarnaast is ook het 'rondje Gordelweg' favoriet.^{vi}

Fietsen

Het belangrijkste doel voor het gebruik van de fiets voor Nederlanders is het doen van boodschappen.

In de jaarlijkse, landelijke Fietsmonitor is aan wekelijkse fietsers gevraagd waarvoor zij de fiets gebruiken. Recreatief fietsen blijkt op de tweede plaats te staan (19%). Het belangrijkste doel is het gebruiken van de fiets voor de dagelijkse boodschappen (24%).^{vii}

Op basis van de houding ten aanzien van de fiets en de frequentie van het fietsgebruik kunnen er vijf type fietsers worden onderscheiden:

- de recreatieve fietser (30%)
- de functionele fietsgebruiker (23%)
- de frequente, relaxte fietser (21%)
- de gehaaste millennial (14%)
- de seniore fietsfanaat (12%).^{viii}

Het fietsgebruik in Rotterdam stijgt. Maar het aantal minuten dat Rotterdammers in hun vrije tijd fietsen is sinds 2016 afgenomen.

Van de Rotterdammers gebruikt 61% minstens één keer per week een fiets. Dit percentage is de laatste jaren nagenoeg onveranderd. Op lange termijn bezien, stijgt het fietsgebruik en komt dit dichterbij het percentage Rotterdammers dat de auto gebruikt.^{ix} Als we specifiek naar recreatief fietsen kijken, zien we onder de Rotterdammers van 18 jaar tot 64 jaar een afname van het aantal minuten dat men per week fietst. Dit is afgenomen van 104 minuten per week in 2016 naar 71 minuten in 2022. De 65-plussers zijn sinds 2016 juist meer gaan fietsen, van 112 naar 124 minuten per week. Inwoners van Hoek

van Holland fietsen het meest, van IJsselmonde het minst.^x

Recreatief fietsen doen Rotterdammers graag op routes waar men ononderbroken door kan fietsen.

Recreatief fietsen gebeurt in Rotterdam het meest intensief op de lijn van de Rotte - Boszoom - Kralingse Zoom - Brienenoordbrug en het fietspad langs de A16. Dit gebruik hangt samen met de aangrenzende mogelijkheden. De routes vanaf de Van Brienenoordbrug langs de Maas zijn routes waar men ononderbroken door kan fietsen. De Rotte wordt aan beide zijden zeer intensief gebruikt. Ook zijn er twee horizontale lijnen die behoorlijk intensief gebruikt worden, maar die niet om hun schoonheid bekend staan: de route langs de A15 (Zuid) en de route(s) door Schiedam en Vlaardingen.^{xi}

Redenen om (niet) te lopen of te fietsen

Kennis van de gezondheids-, milieu-, gemak- en financiële voordelen hebben een positieve invloed op loop- en fietsgedrag. Rotterdammers wandelen vooral vanuit welzijnsmotieven. Bij fietsen speelt de macht der gewoonte ook een sterke rol.

Over het algemeen zijn er drie redenen om te wandelen: gezondheids- en welzijnsmotieven, sociale motieven (bijv. bijkletsen met een vriend terwijl je wandelt) en 'plezier en vermaakmotieven'.^{xii} De leden van het Rotterdams Stadspanel geven als belangrijkste redenen om te wandelen 'buiten zijn' en 'ontspannen, bezinnen en hoofd leegmaken'.^{xiii}

Bij fietsen is de gewoonte om te fietsen een sterke voorspeller van fietsgedrag. Hoe sterker de gewoonte, hoe meer tijd iemand fietst. Daarnaast spelen diverse positieve affectieve motiveringen om te fietsen een rol, zoals gevoelens van plezier en ontspanning, gevoelens van vrijheid en onafhankelijkheid. Specifiek voor fietsen blijkt dat ook het gevoel van voldoening of trots motiverend werkt, bijvoorbeeld door het snel kunnen omzeilen van druk verkeer of het gevoel dat de conditie verbetert. Symbolische



motieven zoals status of identiteit lijken geen rol te spelen bij fietsgedrag.

Ten slotte is ook de sociale omgeving van invloed op de keuze om te fietsen of te lopen. Hoe vaker de partner, collega's of vrienden lopen of fietsen, hoe vaker iemand zelf ook loopt of fietst.^{xiv}

Zorgen over veiligheid, gezondheid en fysiek ongemak weerhouden mensen om te lopen of te fietsen.

In het algemeen en niet specifiek voor Rotterdam zijn er verschillende negatieve affectieve motivaties die een rol spelen bij de keuze om niet te lopen of te fietsen. Dit zijn zorgen over de eigen veiligheid, over de eigen gezondheid en de anticipatie op fysiek ongemak. Zorgen over de eigen veiligheid bestaan uit zorgen over de mate van criminaliteit in een buurt of de veiligheid in het verkeer. Zorgen over het inademen van vervuilende uitlaatgassen hebben een negatieve invloed op de keuze om te fietsen. Wanneer mensen zich echter zorgen maken over hoe fit of gezond ze zijn, heeft dit juist een positieve uitwerking op fietsgedrag. Ten slotte ervaren mensen lopen en fietsen vaak als de meest fysiek zware vervoerswijze, wat hen ervan weerhoudt om hiervoor te kiezen.^{xv}

De keuze om te fietsen of te lopen hangt samen met leefstijl, leeftijd en culturele achtergrond.

Meer algemeen en niet specifiek voor Rotterdam zijn er duidelijke verschillen tussen diverse groepen mensen om wel of niet te wandelen of te fietsen. Zo blijkt fietsen populairder of minder populair bij "kosmopolieten" of "post-modernisten" uit het het Mentality model.^{xvi}

Leeftijd speelt ook een rol. Hardlopen en wielrennen worden bijvoorbeeld minder gedaan door mensen op hoge leeftijd, maar toerfietsen is bij die groep wel populair.

Ten slotte speelt ook de culturele achtergrond een rol. Fietsen is in veel landen minder populair dan in Nederland en wordt daar soms ook geassocieerd met andere waarden (bijv. armoede omdat je geen geld hebt voor een auto, in plaats van een associatie met gezondheid

zoals in Nederland). Dit werkt door in hoe mensen met een niet-Nederlandse achtergrond in Nederland keuzes maken voor mobiliteitsvormen zoals fietsen. Wandelen daarentegen wordt door Rotterdammers met een migratieachtergrond, en dan vooral door vrouwen, meer gedaan dan door Rotterdammers zonder migratieachtergrond.

Lopen en fietsen stimuleren

Om lopen aantrekkelijker te maken, adviseren Rotterdammers zelf om in te zetten op veilige, brede voetgangerspaden.

Het Digitaal Stadspanel heeft in 2019 haar leden gevraagd wat Rotterdam zou kunnen doen om lopen in Rotterdam aantrekkelijker te maken. Meer dan de helft van de respondenten die de vraag heeft ingevuld, noemt veilige, brede voetgangerspaden. De onderwerpen die daarna het meest werden genoemd zijn:

- Meer groen (parkachtige gebieden)
- Minder auto's (in het centrum) en een lagere maximumsnelheid voor auto's
- Minder rotzooi op straat (prullenbakken plaatsen, honden- en ganzenpoep opruimen, groen onderhouden)
- Aantrekkelijke wandelpaden (langs groen en/of het water)
- Goede verlichting van paden
- Sociale veiligheid
- Minder luchtvervuiling
- Bankjes onderweg

Om fietsen te stimuleren is de beschikbaarheid van fietsen noodzakelijk. Ongeacht of het recreatief of niet-recreatief fietsen betreft, vinden fietsers een goede bewegwijzering, goede kwaliteit van het wegdek en weinig obstakels belangrijk. Recreatieve fietsers hechten daarnaast ook aan een aantrekkelijke omgeving.

Fietsen is alleen mogelijk voor Rotterdammers die dat fysiek kunnen en geleerd hebben en die beschikken over een fiets. Van de Rotterdammers heeft 77% een fiets. 8% van de Rotterdammers maakt soms gebruik van een deelfiets.^{xvii}



Fietsers hebben een voorkeur voor beschreven routes en hoge kwaliteit van het wegdek^{xviii}. In een onderzoek van de ANWB noemt 49% goede bewegwijzering als randvoorwaarde om plezierig te kunnen fietsen^{xix}. Naast de snelste route blijken met name de kwaliteit van het wegdek, de veiligheid, de afwezigheid van verkeerslichten en de aanwezigheid van een vrij liggend fietspad belangrijk. Recreatieve fietsers hechten – in tegenstelling tot andere fietsers – meer belang aan een aantrekkelijke omgeving dan aan snelheid. In de spits wordt er vaak een rustigere route gekozen, terwijl scholieren vaak kiezen voor een route waar gemakkelijk naast elkaar kan worden gefietst.^{xx}

Invloed van groen

De meeste Nederlanders wandelen en fietsen bij voorkeur in een groene omgeving (met bomen en planten). Hoewel het niet duidelijk uit onderzoek blijkt, is het aannemelijk dat recreatieve wandelaars in een stedelijke omgeving meer geneigd zijn te kiezen voor een route met groen dan een "grijze" route. Voor recreatieve fietsers in een stedelijke omgeving is het minder aannemelijk dat groen een rol speelt bij hun routekeuze.

De meeste Nederlanders wandelen en fietsen bij voorkeur in een groene omgeving. Wandelaars en fietsers die voor hun activiteit naar een

park, landelijk gebied of recreatiegebied gaan, doen dat vaak mede omdat het er groen is.

Er is weinig bekend over of recreatieve fietsers en wandelaars in de stad, hun route door straten mede laten bepalen door waar het groen(er) is. Zijn ze op een kruispunt meer geneigd te kiezen voor een straat met bomen of een perkje, dan voor een straat zonder groen? We hebben geen onderzoek gevonden waaruit dit expliciet blijkt. Voor recreatieve wandelaars in de stad is het wel aannemelijk dat zij een groene straat zullen verkiezen boven een grijze, zeker als genieten van de omgeving het hoofdmotief is voor de wandeling. Voor recreatieve fietsers is dit minder aannemelijk. Op een fiets kun je immers makkelijker bij een écht groene plek komen (een groot park of buitengebied) in plaats van je te beperken tot straten nabij werk of woning. Het is mogelijk dat fietsers op weg naar zo'n groene plek, eerder kiezen voor de snelste of veiligste dan de groenste route. Uit onderzoeken naar routekeuzes van fietsers in het algemeen (niet enkel van recreatieve fietsers) blijkt dat kenmerken van de weg zelf (wegdek, fietsstrook, stoplichten, enz.) veel bepalender zijn voor routekeuze dan de omgeving.

Groen roept meestal positieve associaties op. Wel blijkt uit de literatuur dat het soms ook onveiligheidsgevoelens kan oproepen voor fietsers en wandelaars (in het donker of bij dicht gebladerte).



Aanleiding van deze feitenkaart.

"Het is de ambitie van het college van Rotterdam om alle modaliteiten (fiets, auto, OV én lopen) op een slimme manier in balans te brengen om een prettige en bereikbare stad te blijven" (Rotterdam Loopt, 2025). In verband hiermee heeft het cluster Stadsontwikkeling van Gemeente Rotterdam behoefte aan meer kennis over routerecreatie in Rotterdam. OBI, de onderzoeksafdeling van de gemeente, is daarom gevraagd literatuuronderzoek te doen naar de betekenis van groen voor routerecreatie. Onder routerecreatie verstaan we wandelen of fietsen voor het plezier (waaronder hardlopen en wielrennen).

De hoofdvraag van het literatuuronderzoek was: *In hoeverre spelen groen en aspecten daarvan een rol bij de keuzes die recreatieve wandelaars of fietsers maken bij het bepalen van hun route in een stedelijke omgeving?*

Deze feitenkaart geeft de belangrijkste bevindingen uit de literatuur over (recreatief) wandelen en fietsen weer.

-
- ⁱ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, *Loopfeiten 2024*. Opgehaald via [Mobiliteitsbeeld en Kerncijfers Mobiliteit | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(kimnet.nl\)](#)
- ⁱⁱ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, *Mobiliteitsbeeld 2023*. Opgehaald via [Mobiliteitsbeeld en Kerncijfers Mobiliteit | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(kimnet.nl\)](#)
- ⁱⁱⁱ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, *Loopfeiten 2024*. Opgehaald via [Mobiliteitsbeeld en Kerncijfers Mobiliteit | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(kimnet.nl\)](#)
- ^{iv} Gezondheidsmonitor Volwassenen en ouderen, 2022. Opgehaald via [Home | Buurtmonitor gezondheidsmonitor Rotterdam \(gezondheidinkaart.nl\)](#)
- ^v Gemeente Rotterdam. *Factsheet Rotterdam Loopt Onderzoek 'Wil je met me Lopen'*.
- ^{vi} Track. *Routing Rotterdam*. Opgehaald via [Rotterdam sportieve routes | track-landscapes](#)
- ^{vii} I&O research. (sd). *Jaarlijkse Fietsmonitor Nederland 2020*. Opgehaald van [VDCEFIETS-Jaarlijkse-Fietsmonitor-Nederland-Factsheet-definitief.pdf \(ioresearch.nl\)](#).
- ^{viii} Olde Kalter, M., & Groenendijk, L. (2018). *Aantrekkelijkheid en afwisseling routes meer sturend in keuzegedrag fietsers dan snelheid*. Opgehaald van [nr-28-Aantrekkelijkheid-en-afwisseling-in-routes-...paper-NVC-Marie-Jose-Olde-Kalter.pdf \(verkeerskunde.nl\)](#).
- ^{ix} *Rotterdamers over mobiliteit. Resultaten uit de Omnibusenquête 2023 (onderzoek010.nl)*
- ^x Gezondheidsmonitor Volwassenen en ouderen, 2022. Opgehaald via [Home | Buurtmonitor gezondheidsmonitor Rotterdam \(gezondheidinkaart.nl\)](#)
- ^{xi} Track. *Routing Rotterdam*. Opgehaald via [Rotterdam sportieve routes | track-landscapes](#)
- ^{xii} Hoogebeen 2022
- ^{xiii} *Lopen in Rotterdam. Meting via Digitaal Stadspanel Rotterdam*, september 2019
- ^{xiv} Amsterdam University of Applied Sciences. (2021). *Lopen en fietsen tijdens en na COVID-19*. Opgehaald van [211223 Rapport loop en fietsgedrag tijdens COVID 19.pdf \(hva.nl\)](#).
- ^{xv} Amsterdam University of Applied Sciences. (2021). *Lopen en fietsen tijdens en na COVID-19*. Opgehaald van [211223 Rapport loop en fietsgedrag tijdens COVID 19.pdf \(hva.nl\)](#).
- ^{xvi} van der Eijk, S., Metaal, S., & Schoemaker, R. (2010). *Mobiliteit en waardenoriëntaties in de stad van straks. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*. Opgehaald van [CVS 2010 van der Eijk - Metaal - Schoemaker \(cvs-congres.nl\)](#)
- ^{xvii} Omnibusenquête 2023. Geraadpleegd via [Onderzoek010.nl](#).
- ^{xviii} De weg naar een beweegvriendelijk park, 13 augustus 2023. Master Thesis Annika Prinsen.
- ^{xix} Kwaliteitsmonitor fietsregio's 2022 (ANWB, Fietsersbond, NTFU).
- ^{xx} Windesheim Flevoland: Opleiding RO Mobiliteit. (2017). *Routekeuzegedrag van fietsers: meer dan alleen de snelste route telt*. Opgehaald van [id 004 yorick claasen routekeuzegedrag fietsers.pdf \(cvs-congres.nl\)](#).

