

Algemene analyse Fietsgemeente 2026



Uitgevoerd door:
Jelle Kamsma, Digital Digging



Fietsersbond

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toelichting op de analyse	4
3. Belangrijkste conclusies:	5
• Stedelijke en landelijke fietsers hebben duidelijk andere prioriteiten	5
• De kloof tussen stad en platteland is in acht jaar tijd gegroeid	6
• Fietsers met aangepaste fietsen ervaren Nederland als minder toegankelijk	6
• Flevoland laat als enige provincie een stijging in fietsgeluk zien	7
• Verlichting blijft een zwak punt buiten de stad	7
• Hinder door brommers en fatbikes neemt toe in steden	7
• Ouderen maken zich meer zorgen dan jongeren	8
• De breedte van fietspaden staat opnieuw onder druk	8
• Veilig oversteken is een breed gedeelde wens	9



1. Inleiding

In de Fietsgemeente 2026-campagne gaven ruim 40 duizend fietsers hun mening over het fietsklimaat in hun gemeente. De enquête bevatte opnieuw een brede set vragen over verkeersveiligheid, infrastructuur, stressbeleving en tevredenheid, aangevuld met enkele nieuwe (open) vragen. Deze toevoeging biedt meer inzicht in wat fietsers op dit moment als meest urgente knelpunten ervaren.

Net als in eerdere jaren is de enquête gekoppeld aan externe CBS-data over stedelijkheid en zijn de resultaten geanalyseerd naar demografie, stedelijkheid, regio en trends door de tijd.

2. Toelichting op de analyse

Voor deze analyse zijn de enquêteresultaten van 2026 gekoppeld aan CBS-data over stedelijkheid. De dataset bevat scores per vraag op een schaal van 1 tot 5, waarbij lagere scores duiden op een negatievere ervaring. De waarde 6 staat voor 'niet van toepassing' en is in de analyse buiten beschouwing gelaten. Er is in analyse gekeken naar verschillen tussen stedelijkheid, provincies, gender, leeftijd en soort fiets. Apart is nog gekeken naar ervaringen van respondenten met een aangepaste fiets (driewieler of handfiets) Zie hiervoor sheet 1 t/m 5 in bijgevoegde Excel.

Voor de trendanalyse zijn de resultaten van 2018, 2020, 2022, 2024 en 2026 samengevoegd. Om de jaren goed te kunnen vergelijken, zijn historische data herberekend volgens de gemeente-indeling van 2026. Hierdoor tellen samengevoegde gemeenten correct mee in de tijdreeksen. De trendanalyse is enkel uitgevoerd voor de vragen die in alle jaren identiek zijn. De trend is geanalyseerd voor gemeenten, provincies en stedelijkheidsklassen.

De nieuwe vraag in 2026 — waarin respondenten de belangrijkste aandachtspunten kunnen aanvinken — is apart geanalyseerd, met speciale aandacht voor verschillen tussen regio's, stedelijkheid, gender en leeftijdsgroepen.

3. Belangrijkste conclusies

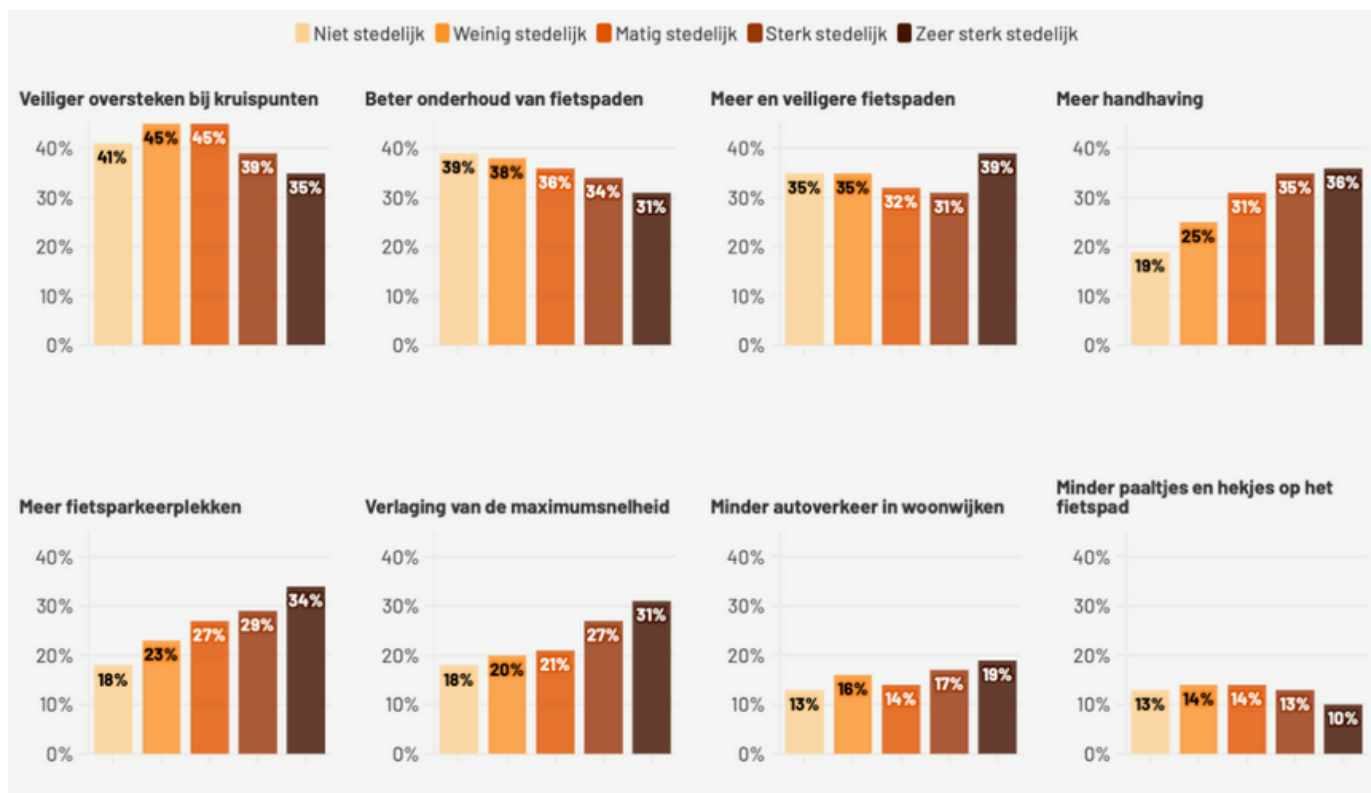
De Fietsgemeente-enquête 2026 laat zien dat fietsers het fietsen in Nederland zeer verschillend beleven. De resultaten maken duidelijk waar het goed gaat, waar de knelpunten zitten en hoe die verschillen tussen stad en platteland, regio's en groepen fietsers. De nieuwe vraag naar aandachtspunten biedt daarbij extra inzicht in wat fietsers nu het meest urgent vinden.

Stedelijke en landelijke fietsers hebben duidelijk andere prioriteiten

De nieuwe vraag naar belangrijkste aandachtspunten laat scherp zien wat fietsers op dit moment nodig vinden. Daarbij lopen de wensen van stedelijke en landelijke fietsers sterk uiteen.

In landelijke gebieden vragen respondenten vooral om **veiliger oversteken bij kruispunten** en **beter onderhoud van fietspaden**. Die behoefte past bij langere afstanden, hogere snelheden en wegen buiten de bebouwde kom.

In stedelijke gebieden domineren andere thema's. Daar hechten fietsers meer waarde aan **handhaving**, **extra fietsparkeerplekken** en **verlaging van de maximumsnelheid**. De problemen in de stad zijn daarmee vooral sociaal en gedragsmatig van aard: drukte, overlast, conflicten en een gebrek aan ruimte.



De kloof tussen stad en platteland is in acht jaar tijd gegroeid

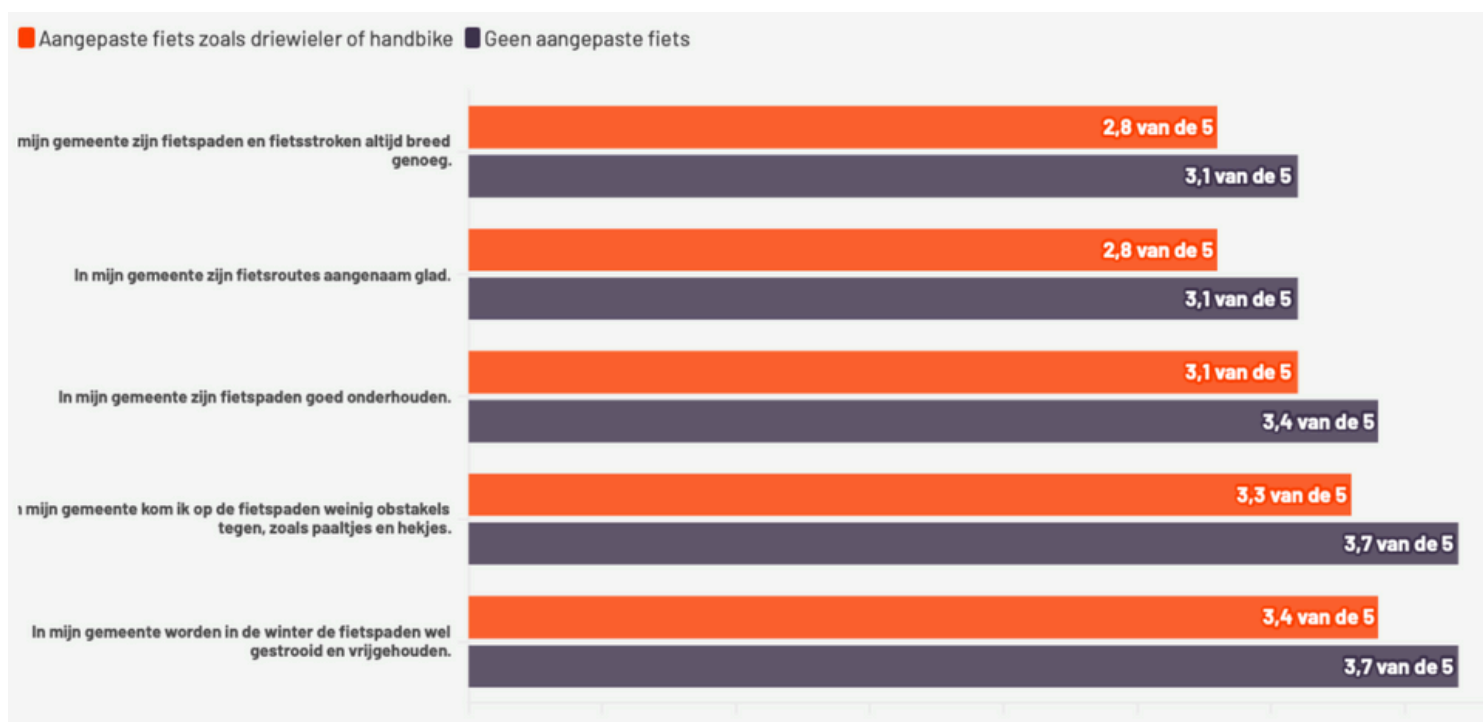
Over de periode 2018–2026 is het verschil in fietsgeluk en ervaren veiligheid tussen stedelijke en landelijke gebieden toegenomen. In landelijke gemeenten bleven de scores stabiel of verbeterden ze licht, terwijl stedelijke gebieden juist terrein verloren.

Met name in de vier grote steden is deze trend zichtbaar. Fietsers geven daar vaker aan hinder te ervaren, zich minder veilig te voelen en meer stress te beleven in het verkeer.

Amsterdam is daarbij een extreem voorbeeld. De stelling *'In [gem] zijn brommers en scooters op het fietspad niet hinderlijk'* kreeg in 2018 nog een score van 3,5, maar zakt in 2026 naar slechts 1,6 — het laagste niveau in de hele meetreeks.

Fietsers met aangepaste fietsen ervaren Nederland als minder toegankelijk

Fietsers die gebruikmaken van aangepaste fietsen, zoals driewielers en handfietsen, zijn duidelijk minder tevreden over de fietsinfrastructuur dan andere fietsers. Zij ervaren vaker hinder van obstakels zoals paaltjes en hekjes en geven aan dat hobbels, oneffenheden en slecht onderhouden fietspaden het fietsen bemoeilijken.



Deze groep maakt structurele toegankelijkheidsproblemen zichtbaar die in gemiddelde scores vaak onderbelicht blijven, maar in de praktijk grote gevolgen hebben voor veiligheid en zelfstandigheid.

Man (85+) uit Borne:

"Wat bredere fietspaden op "gegarandeerde fietsroutes" zodat er met een fiets voor mensen met een beperking gemakkelijker gepasseerd kan worden."

Flevoland laat als enige provincie een stijging in fietsgeluk zien

Flevoland is de enige provincie waar het fietsgeluk in 2026 is toegenomen ten opzichte van 2024. Fietsers voelen zich er veiliger, en vooral het gevoel dat kinderen veilig naar school kunnen fietsen scoort er bovengemiddeld hoog.

In de Randstad is het beeld juist omgekeerd. Daar maken inwoners zich het vaakst zorgen over de verkeersveiligheid van kinderen, vermoedelijk door de hoge verkeersdruk en het grote aantal conflicten tussen weggebruikers.

Man (55-64) uit Almere:

"Almere heeft vrijwel overal gescheiden wegen voor auto's, bussen, fietsers&scooters en wandelaars. Alles is ruim opgezet en zeer afwisselend met groen en water, je hebt vaak helemaal niet in de gaten dat je in een grote stad fietst. Het is rustig en er zijn heel weinig stoplichten, door de gescheiden wegen heel veilig. Ik heb veel fietservaring in heel Nederland, Flevoland steekt er echt bovenuit!"

Verlichting blijft een zwak punt buiten de stad

Hoewel landelijke gemeenten beter scoren op rust en veiligheid, blijft de verlichting van fietsroutes daar een aandachtspunt. Fietsers in minder stedelijke gebieden noemen slechte verlichting vaker als probleem dan fietsers in steden, waar dit doorgaans beter op orde is.

Vrouw (25-34) uit Terschelling:

"Betere verlichting in donker bij de hoofdweg. In de avond is het er te donker ondanks eigen fiets licht. Ik zou dus zeggen meer lantaarns aan de kant van het fietspad."

Hinder door brommers en fatbikes neemt toe in steden

In de Randstad is een sterke negatieve trend zichtbaar als het gaat om hinder door brommers en scooters op het fietspad. In meerdere grote gemeenten dalen de scores tot het laagste niveau in tien jaar.

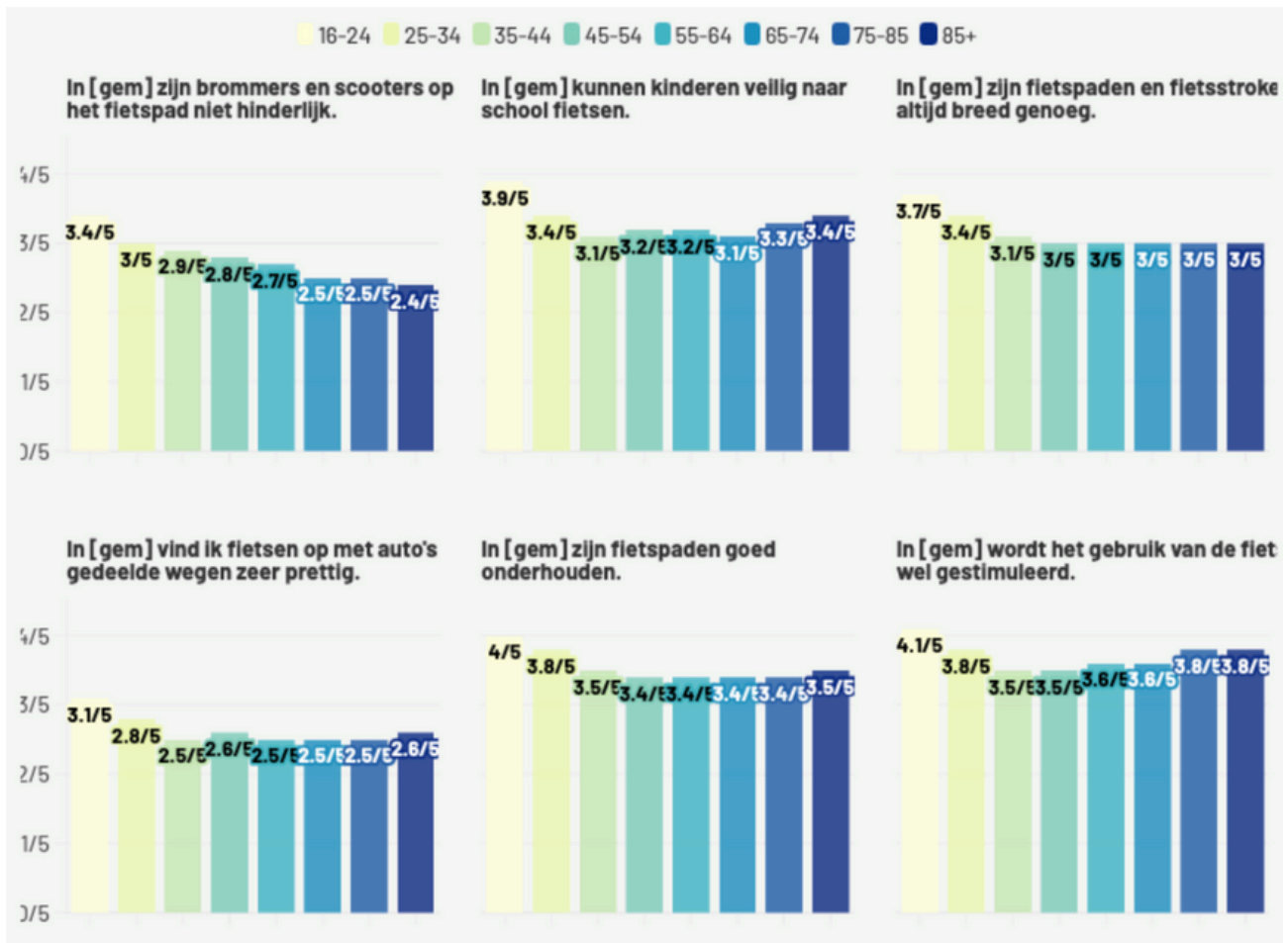
Mogelijke verklaringen zijn de toename van snelle fietsen, drukte op relatief smalle fietspaden en beperkte handhaving.

Vrouw (25-34) uit Woerden:

"Handhaving scooters en fatbikes die te snel gaan op het fietspad"

Ouderen maken zich meer zorgen dan jongeren

Oudere fietsers geven vaker aan dat handhaving moet worden versterkt en dat de maximumsnelheid omlaag moet. Ook pleiten zij nadrukkelijker voor het verwijderen van paaltjes en hekjes op het fietspad en ervaren zij meer hinder van brommers en scooters.



Het gevoel van kwetsbaarheid speelt hierbij een belangrijke rol. Jongere fietsers zijn over het algemeen positiever en minder snel geïrriteerd door andere weggebruikers.

Vrouw (75-85) uit de Utrechtse Heuvelrug:

"Fietsen is voor met name ouderen moeilijk in verband met het grote aantal wielrenners en mountainbikers."

De breedte van fietspaden staat opnieuw onder druk

Met name in zeer stedelijke gebieden worden fietspaden steeds vaker als te smal ervaren. De groei van bakfietsen, snellere fietsen en een grotere variatie aan voertuigen lijkt de beschikbare ruimte verder onder druk te zetten.

Vrouw (75-85) uit Haarlem:

"Fietspaden zijn te smal geworden voor alle soorten fietsen. Zeer onveilig voor jonge fietsertjes. Of fietspaden verbreden of bakfietsen en fatbikes op de rijweg. In het centrum in ieder geval"

Veilig oversteken is een breed gedeelde wens

Gemeentegrensoverschrijdend komt één wens duidelijk naar voren: veilig oversteken bij drukke kruispunten. Dit thema scoort het hoogst in landelijke gebieden, maar wordt ook in stedelijke gemeenten veel genoemd. Het onderstreept dat kruispunten voor veel fietsers het meest kwetsbare moment van hun rit vormen. Speciale aandacht verdienen volgens de respondenten ook rotondes. Deze worden regelmatig genoemd bij gevaarlijke verkeerssituaties.

Vrouw (25-34) uit Zaltbommel:

“Sommige kruispunten zijn voor fietsers écht heel erg gevaarlijk! Die aan de KW weg bijvoorbeeld en bij de albertheijn en Lidl”