# Kwaliteitsmonitor fietsregio's 2022

FIETSREGIO2022
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.*

© Stichting Landelijk Fietsplatform
Amersfoort, december 2022

www.fietsplatform.nl | www.nederlandfietsland.nl

# Inhoudsopgave


**1. Inleiding** **blz. 4**

1.1. Nederland Fietsland 4

1.2. Fietsplatform stimuleert recreatief fietsen 6

1.3. Aanleiding en doel Kwaliteitsmonitor fietsregio's 6

**2. Opzet Kwaliteitsmonitor** **8**

2.1. Verschillende onderdelen 8

2.2. Beoordeling; verschillende bronnen 8

2.3. Beoordelingskader 9

2.4. Kwaliteitscertificering 12

2.5. Fietsregio's – de provincies 13

**3. Kwaliteitsmeting** **14**

3.1. Kwaliteit recreatieve fietsmogelijkheden algemeen 14

3.1.1. Kwaliteit omgeving voor recreatief fietsen 15

3.1.2. Kwaliteit toegankelijkheid en ontsluiting regio 17

3.1.3. Kwaliteit aanvullende voorzieningen 20

3.2. Kwaliteit recreatieve routenetwerk 22

3.2.1. Kwaliteit routenetwerk; ontwerp en uitvoering 24

3.2.2. Kwaliteit routenetwerk; onderliggende paden en wegen 28

3.2.3. Kwaliteit routenetwerk; bewegwijzering 32

3.3. Kwaliteit ontsluiting aanbod 35

3.3.1. Kwaliteit ontsluiting aanbod voor consumenten 36

3.3.2. Kwaliteit ontsluiting routedata voor professionals 38

3.4. Organisatie en beleid 41

3.4.1. Organisatie beheer en onderhoud routenetwerk 42

3.4.2. Provinciale betrokkenheid 49

**4. Totaalbeeld en conclusies** **52**

**Bijlagen**

**A. Bronnen/verantwoording** **54**

**B. Online vragenlijst** **55**

**C. Lijst met respondenten** **72**

**D. Uitleg gebruikte bronnen** **73**

# 1. Inleiding

## 1.1. NEDERLAND FIETSLAND

Jaarlijks stappen miljoenen mensen voor het plezier op de fiets, voor een korte of langere recreatieve tocht. In 2021 maakten we met z'n allen maar liefst 699 miljoen fietstochten voor het plezier.

De omstandigheden voor recreatieve fietstochten in ons land zijn in principe ideaal: veel afwisseling op korte afstanden, weinig hoogteverschillen en veel paden en wegen waarop kan/mag worden gefietst.

Een belangrijke factor voor de populariteit van het recreatieve fietsen vormt het landsdekkende netwerk van fietsroutes. Het recreatieve routenetwerk biedt de fietser een uitgebreide, aantrekkelijke selectie uit het aanbod van paden en wegen. Het bestaat uit knooppuntroutes (40 regionale netwerken) en Langeafstand Fietsroutes (LF-routes). Op basis van deze recreatieve fietsroutestructuur (ruim 34.500 km, waarvan zo'n 3.700 km LF-route) kan de fietser eenvoudig zelf een route naar keuze samenstellen, maar worden ook vele thematische routes aangeboden. De twee soorten routes zijn daarbij complementair; ze vullen elkaar aan, ook qua doelgroep. De knooppuntroutes zijn vooral populair voor kortere (dag)tochten. LF-routes zijn met name bedoeld voor langeafstandstochten, zoals fietsvakanties.

Om de populariteit van het recreatieve fietsen vast te houden en het potentieel te benutten moeten we blijven investeren in het recreatieve fietsen. Ontwikkelingen van de laatste jaren vragen hier ook om. We zijn met steeds meer fietsers (2021: 11,1 miljoen recreatieve fietsers ouder dan 16 jaar). Dankzij de e-bike blijven we langer doorfietsen, tot op hoge leeftijd. Inmiddels fietst ongeveer de helft van de Nederlanders meestal op een e-bike. Maar daardoor worden de snelheidsverschillen ook groter. De bestaande infrastructuur is op steeds meer plekken niet meer berekend op het actuele gebruik. Veiligheid begint op veel plekken een issue te worden. Ook staat het landelijk gebied, het decor voor fietstochten, onder druk. De groene ruimte wordt schaarser en het landschap verrommelt.

Belangrijk is verder om gezamenlijk - de ruim 40 beherende regio's (waarvan 18 routebureaus) en het Landelijk Fietsplatform - de continuïteit van het landelijk netwerk te blijven bewaken. Het is geen statisch product. De kwaliteit van de routestructuur moet worden geborgd en waar nodig verbeterd. Ook is het zaak te blijven investeren in productontwikkeling en promotie, om de fietsmogelijkheden goed op de radar te krijgen en te houden.

Belangrijk tenslotte is dat er een goede organisatie staat en dat er gericht beleid is voor het recreatieve fietsen in Nederland. Een kwestie van samenwerking. En van doen.

Dit zijn de voorwaarden om zowel bewoners als bezoekers te kunnen blijven verleiden op de fiets te stappen, om actief te genieten van ons mooie fietsland en de mooie fietsregio's.

**Investeren in recreatief fietsen loont!**

- Direct meetbaar zijn de bestedingen. In totaal wordt voor recreatieve fietstochten en fietsvakanties in eigen land circa € 3 miljard per jaar uitgegeven. Hiervan bestaat € 1,8 miljard aan directe kosten en uitgaven.
- Minder goed uit te drukken in euro's maar qua betekenis nog vele malen groter is de gezondheidswinst, zowel fysiek als mentaal. Fietsen draagt – laagdrempelig – enorm bij om de beoogde beweegnorm te halen.
- Voorzieningen voor het recreatieve fietsen dragen ook bij aan een prettig woon- en vestigingsklimaat. Ze stimuleren het verblijf in de regio, zowel voor bewoners als bezoekers (toeristen). Ze stimuleren ook het dagelijkse fietsgebruik.
- Paden en wegen en de daarop gebaseerde routenetwerken zorgen voor ontsluiting en verbinding van stad en landelijk gebied (platteland; natuur en landschap).

**Niet investeren kost geld!**

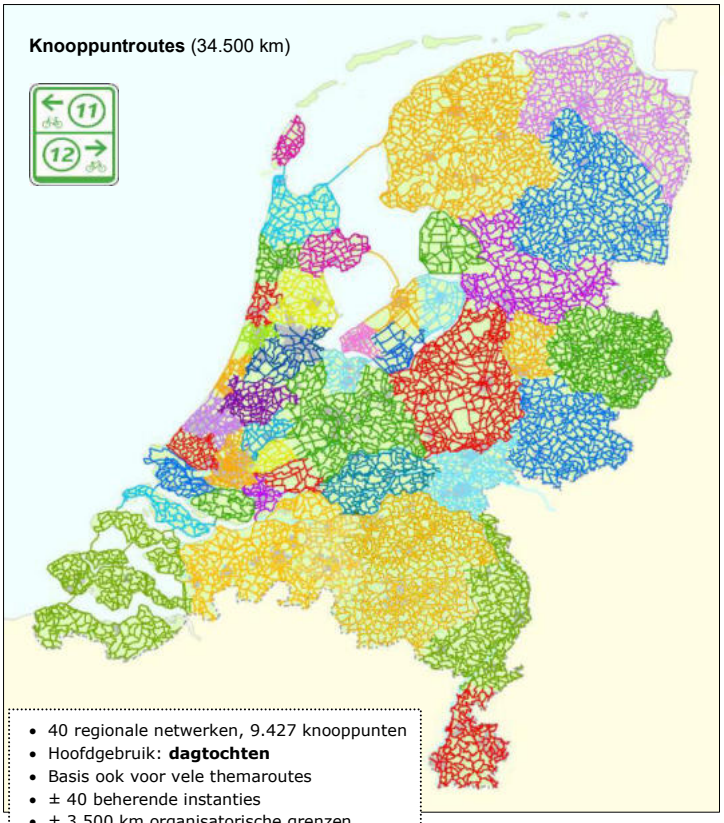
- Ontevreden gebruikers zullen afhaken – succes zal niet aanhouden
- Veiligheid wordt steeds meer een issue: meer ongevallen
- Kapitaalvernietiging!

Meer cijfers? Zie www.fietsplatform.nl

**Recreatieve fietsroutestructuur: regionale (knooppunt)netwerken en LF-routes** – status jan. 2022

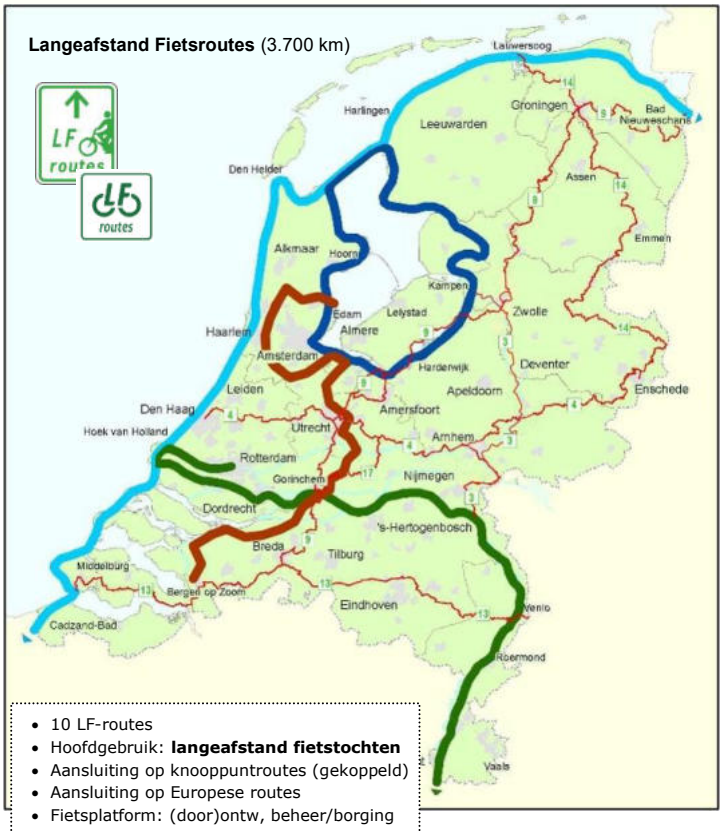
*(bron: Stichting Landelijk Fietsplatform, landelijke routedatabank)*

**Knooppuntroutes** (34.500 km)



- 40 regionale netwerken, 9.427 knooppunten
- Hoofdgebruik: **dagtochten**
- Basis ook voor vele themaroutes
- ± 40 beherende instanties
- ± 3.500 km organisatorische grenzen
- Regio's: (door)ontw, beheer, onderhoud
- Fietsplatform: bewaken samenhang, advies

**Langeafstand Fietsroutes** (3.700 km)




- 10 LF-routes
- Hoofdgebruik: **langeafstand fietstochten**
- Aansluiting op knooppuntroutes (gekoppeld)
- Aansluiting op Europese routes
- Fietsplatform: (door)ontw, beheer/borging
- Regio's: onderhoud (50+ contractpartners)
- LF2.0: focus op beperkt aantal toproutes

## 1.2. FIETSPLATFORM STIMULEERT RECREATIEF FIETSEN

*"Het is de missie van het Fietsplatform Nederland het beste recreatieve fietsland in de wereld te laten zijn. We zetten ons in om van fietsen in Nederland een grenzeloze ervaring te maken: veilig, makkelijk en leuk."*

Deze missie brengt het Fietsplatform ondermeer in de praktijk door kennis over het recreatieve fietsen landelijk te bundelen en kansen en bedreigingen onder de aandacht te brengen. Het Fietsplatform zorgt voor de noodzakelijke belangenbehartiging voor de recreatieve fietser. Hierbij wordt nauw samengewerkt met de landelijke partners ANWB, Fietsersbond en wielersportbond NTFU.

Als landelijk kennis- en coördinatiepunt is het Fietsplatform nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling van de landelijke fietsroutestructuur en het bewaken van de samenhang en continuïteit daarvan - in het belang van de recreatieve fietser. Het Fietsplatform heeft hierbij diverse adviespublicaties uitgebracht, als landelijke standaard voor de uitvoering en het beheer en onderhoud. Niet verplichtend. Wel sturend, op basis van overtuigende argumentatie. Deze aanpak heeft goed gewerkt en mede geleid tot een herkenbaar uitgevoerd landsdekkend netwerk.

Behalve op de kwaliteit van het routenetwerk richt het Fietsplatform zich inmiddels nadrukkelijker op de kwaliteit van de infrastructuur – de paden en wegen – en het 'decor', de omgeving waar doorheen wordt gefietst. Deze aspecten, de basis voor het recreatieve fietsen, zijn steeds meer onder druk komen te staan.

## 1.3. AANLEIDING EN DOEL KWALITEITSMONITOR FIETSREGIO'S

Voor het stimuleren van kwaliteitsbehoud en -verbetering is een landelijk vergelijkend kwaliteitsonderzoek een effectief instrument. Het prikkelt regio's om hun aanbod naar een hoger kwaliteitsniveau te tillen ten opzichte van andere regio's, om zich daarmee in de richting van bewoners en bezoekers te kunnen onderscheiden.

Vanuit zijn onafhankelijke positie heeft het Fietsplatform initiatief genomen voor het uitvoeren van een landelijke benchmark voor het monitoren van de kwaliteit van de Nederlandse fietsregio's. Dit is de zesde editie, in 2012 was de eerste. De editie 2022 kwam tot stand in nauwe samenwerking met onze landelijke partners ANWB, Fietsersbond en wielersportbond NTFU.

De Kwaliteitsmonitor heeft al die jaren veel aandacht gekregen en provincies/regio's gestimuleerd om de kwaliteit van het fietsroutenetwerk te behouden en verder te verhogen. Daarmee wordt bereikt wat de fietser ook wil: overal goede fietsmogelijkheden, grenzeloos genieten van Nederland Fietsland.

Deze rapportage geeft onderliggende informatie bij de totaalresultaten die eerder al zijn gepresenteerd (21 juni 2022). Het geeft inzicht in aandachts- en verbeterpunten.

# 2. Opzet Kwaliteitsmonitor

## 2.1. VERSCHILLENDE ONDERDELEN

Sprake is net als in voorgaande edities van een landelijk vergelijkend onderzoek tussen provincies en (waar mogelijk) deelregio's. Verschillende onderdelen worden afzonderlijk belicht. Ten opzichte van eerdere edities is daarbij gekozen voor een bredere scope en een andere indeling. Meer ingezoomd wordt op de basis: de kwaliteit van de recreatieve fietsmogelijkheden in het algemeen, met name de omgeving en de infrastructuur.

De vier onderdelen, de kwaliteitsaspecten en hun aandeel in de totaalscore:

| | Weging: | |
|---|---|---|
| **1. Kwaliteit recreatieve fietsmogelijkheden algemeen** | | **20%** |
| • Omgeving voor recreatief fietsen | 8% | |
| • Toegankelijkheid en ontsluiting regio (infrastructuur) | 9% | |
| • Aanvullende voorzieningen (op- en afstappunten) | 3% | |
| **2. Kwaliteit recreatieve routenetwerk** | | **40%** |
| • Ontwerp en uitvoering | 14% | |
| • Onderliggende paden en wegen | 18% | |
| • Bewegwijzering | 8% | |
| **3. Kwaliteit ontsluiting aanbod** | | **20%** |
| • Ontsluiting aanbod voor consumenten (inspiratie/informatie) | 15% | |
| • Ontsluiting aanbod (routedata) voor professionals | 5% | |
| **4. Organisatie en beleid** | | **20%** |
| • Organisatie beheer en onderhoud routenetwerk | 13% | |
| • Provinciale betrokkenheid en regie | 7% | |
| TOTAAL | 100% | 100% |

## 2.2. BEOORDELING; VERSCHILLENDE BRONNEN

Net als in voorgaande edities wordt bij de verschillende kwaliteitsaspecten zowel het vaktechnische oordeel als – waar mogelijk – het consumentenoordeel meegenomen. Verschillende indicatoren zijn geselecteerd die duiding geven aan de kwaliteit. Per indicator is een optimale meetmethode bepaald. Het gewicht dat aan een indicator wordt toegekend hangt vooral af van het belang dat de fietser hieraan hecht. De consument heeft hiermee een grotere stem gekregen in de Kwaliteitsmonitor.

De drie soorten bronnen:

1. Landelijke consumentenonderzoeken
   - Onderzoek recreatieve fietser (Blauw, i.o.v. ANWB & partners)
   - Steekproef NL bevolking (KIEN/PanelWizard, i.o.v. Fietsplatform)
2. Objectieve, landelijk vergelijkbare data
   - Data Fietsersbond (routeplanner)
   - Data Fietsplatform (routedatabank, landelijke administratie)
3. Vragenlijst provincies/routebureaus

De twee landelijke consumentenonderzoeken zijn in plaats gekomen van het CVO/CVTO (continu vakantieonderzoek en continu vrijetijdsonderzoek); die hebben geen opvolging gekregen. Voordeel hiervan is dat een beter beeld van het oordeel van de consument is verkregen. Zowel het ANWB-onderzoek als het aanvullende representatieve consumentenonderzoek via KIEN/PanelWizard geeft hierop een goed inzicht. In de bijlage worden de onderzoeken nader geduid.

Ten opzichte van eerdere edities is veel bruikbare nieuwe data beschikbaar gekomen uit de combinatie van de routeplanner van de Fietsersbond en de routedatabank van het Fietsplatform.

Om tot een zo objectief en gelijkwaardig mogelijk beeld te komen van de kwaliteit van het fietsproduct in de provincies is rekening gehouden met de volgende zaken:

- De mate van beschikbaarheid van de benodigde gegevens
  De benodigde gegevens dienen ook daadwerkelijk voorhanden te zijn.
- De mate van interpreteerbaarheid van de aangeleverde gegevens
  Om een zuiver beeld te krijgen is gewerkt met vragenlijsten voor provincies, met een vraagstelling die zo min mogelijk ruimte voor interpretatie open laat. Daarnaast zijn er aan de antwoorden eisen gesteld zoals de vermelding van bronnen of de verwijzing naar beleidstukken.
- De compleetheid van de gegevens
  De compleetheid en correctheid van de aangeleverde gegevens is afhankelijk van de kennis van degene die bij de provincie voor het invullen van de vragenlijst is benaderd. De betreffende contactpersonen is geadviseerd om de vragenlijst zo veel mogelijk met hulp van de netwerkbeheerders in te vullen.

De gegevens hebben betrekking op 2021.

### 2.3. BEOORDELINGSKADER

Hoe worden de verschillende kwaliteitsaspecten voor de vier onderdelen van de Kwaliteitsmonitor gemeten? Met behulp van welke bronnen? Het beoordelingskader op de twee volgende pagina's biedt een overzicht. Hij is ook als losse bijlage beschikbaar en dan optimaal leesbaar.

Zichtbaar is dat voor de eerste twee onderdelen (1. Kwaliteit recreatieve fietsmogelijkheden algemeen en 2. Kwaliteit recreatieve routenetwerk) de waardering van de fietser (groen gemarkeerd) een prominente rol speelt, naast de vaktechnische beoordeling (blauw gemarkeerd).

**Kwaliteitsmonitor Fietsregio's 2022** | beoordelingskader

| | | | *Bron 2022* | *Meeteenheid* |
|---|---|---|---|---|
| **1. Kwaliteit recreatieve fietsmogelijkheden algemeen** | | | | |
| **1.1** | **Kwaliteit omgeving voor recreatief fietsen** | | | |
| | **a** | **Waardering fietser** | | |
| | | Beoordeling kwaliteit van de omgeving | onderzoek ANWB | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| | | Beoordeling bezienswaardigheden | onderzoek ANWB | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| | **b** | **Vaktechnisch oordeel** | | |
| | | Index aanbod fietsinfra door groen/ landelijk gebied | Data-analyse Fietsersbond + Fietsplatform | aandeel fietsinfra door groen/ landelijk gebied |
| | | Index aanbod rustige fietsinfra (beperkte verkeershinder) | Data-analyse Fietsersbond + Fietsplatform | mate van rust op fietsinfra: bovengemiddeld/ gemiddeld/ ondergemiddeld |
| **1.2** | **Kwaliteit toegankelijkheid en ontsluiting regio** | | | |
| | **a** | **Waardering fietser** | | |
| | | Beoordeling drukte op de fietspaden en wegen (aantal en type weggebruikers) | onderzoek ANWB | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| | | Beoordeling veiligheid en het comfort van de paden en wegen | onderzoek ANWB | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| | | Beoordeling aantrekkelijkheid van de paden en wegen (route en parcours) | onderzoek ANWB | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| | | Beoordeling kwaliteit van de fietsbewegwijzering (algemeen) | onderzoek ANWB | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| | **b** | **Vaktechnisch oordeel** | | |
| | | Index aanbod toegankelijke paden en wegen in buitengebied | Data-analyse Fietsersbond + Fietsplatform | aantal km fietstoegankelijke wegen per $km^2$ buitengebied |
| | | Index aanbod vrijliggende fietspaden | Data-analyse Fietsersbond + Fietsplatform | aandeel vrijliggend fietspad - totaal |
| **1.3** | **Kwaliteit aanvullende voorzieningen (op- en afstappunten)** | | | |
| | **a** | **Waardering fietser** | | |
| | | Beoordeling dichtheid van het aanbod aan plekken om te pauzeren | onderzoek ANWB | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| | | Beoordeling dichtheid van het Horeca-aanbod onderweg | onderzoek ANWB | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| **2. Kwaliteit recreatieve routenetwerk** | | | | |
| **2.1** | **Kwaliteit ontwerp en uitvoering** | | | |
| | **a** | **Waardering fietser** | | |
| | | Beoordeling kwaliteit van het routenetwerk totaal | onderzoek KIEN (i.o.v. Fietsplatform) | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| | | Beoordeling kwaliteit van het ontwerp (gekozen paden/wegen) | onderzoek KIEN (i.o.v. Fietsplatform) | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| | | Beoordeling evenwichtigheid van de samenstelling (dichtheid/ afwisseling) | onderzoek KIEN (i.o.v. Fietsplatform) | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| | **b** | **Vaktechnisch oordeel** | | |
| | | Index dichtheid netwerk | Data-analyse Fietsplatform | netwerk per $km^2$ |
| | | Aandeel schilderachtige/mooie paden en wegen | Data-analyse Fietsersbond + Fietsplatform | aandeel schilderachtige/mooie fietsinfra onder netwerk |
| | | Index benutting beschikbare vrijliggende fietspaden | Data-analyse Fietsersbond + Fietsplatform | aandeel vrijliggend fietspad t.o.v. totaal beschikbaar |
| | | Index aansluiting netwerken op buurprovincies | Vragenlijst provincies (vraag 5-6) | sluiten netwerken goed aan op buurregio's en is dit goed geborgd? |
| | | Index aanbod afzonderlijk bewegwijzerde themaroutes en aansluiting op routenetwerk (tracering) | Vragenlijst provincies (vraag 8-9) | is aantal conform norm? sturing op ontwikkeling en handhaving? |
| | | Index aansluiting LF-routes op routenetwerk (tracering) | Vragenlijst provincies (vraag 13-15) | zijn LF-routes overal 1op1 gekoppeld aan knooppuntnetwerk? |
| **2.2** | **Kwaliteit onderliggende paden en wegen** | | | |
| | **a** | **Waardering fietser** | | |
| | | Beoordeling kwaliteit van de paden en wegen onder het routenetwerk | onderzoek KIEN (i.o.v. Fietsplatform) | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| | | Beoordeling mate waarin men hierop ongehinderd kan fietsen | onderzoek KIEN (i.o.v. Fietsplatform) | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| | **b** | **Vaktechnisch oordeel** | | |
| | | Index type verharding (en waardering) | Data-analyse Fietsersbond + Fietsplatform | aandeel gewaardeerde verhardingstypen |
| | | Index aandeel vrijliggende fietspaden onder netwerk | Data-analyse Fietsersbond + Fietsplatform | aandeel vrijliggend fietspad |
| | | Index verkeershinder (voldoende hindernisvrij?) | Data-analyse Fietsersbond + Fietsplatform | aandeel hinder (zeer) weinig minus aandeel hinder (zeer) veel |
| | | Index aantal hindernissen | Data-analyse Fietsersbond + Fietsplatform | aantal hindernissen per 100 km netwerk |
| **2.3** | **Kwaliteit bewegwijzering** | | | |
| | **a** | **Waardering fietser** | | |
| | | Hoe beoordeelt de fietser de kwaliteit van de bewegwijzering van het fietsknooppuntennetwerk? | onderzoek KIEN (i.o.v. Fietsplatform) | rapportcijfer > onder/boven gemiddeld |
| | **b** | **Vaktechnisch oordeel** | | |
| | | Kwaliteit uitvoering bewegwijzering knooppuntbewegwijzering algemeen (conform standaard?) | Gegevens Fietsplatform | uitvoering conform landelijke standaard? |
| | | Zijn eisen kwaliteit en uniformiteit vastgelegd? | Vragenlijst provincies (vraag 3-4) | kwaliteitshandboek (of vergelijkbaar document) beschikbaar? |
| | | Uitvoering infopanelen knooppuntbewegwijzering: op elk knooppunt? | Vragenlijst provincies (vraag 21) | op elk knooppunt een informatiepaneel? (= voorkeur fietser) |
| | | Uitvoering infopanelen knooppuntbewegwijzering: kwaliteit kaarten | Vragenlijst provincies (vraag 22-23) | kaarten infopaneel gecentreerd, schaal OK? |
| | | Uitvoering bewegwijzering themaroutes (materiaalgebruik, combi op één drager?) | Vragenlijst provincies (vraag 11) | is bewegwijzering gecombineerd met knooppuntnetwerk? |
| | | Uitvoering LF-bewegwijzering (materiaalgebruik, combi op één drager?) | Fietsplatform/administratie | uitvoering conform landelijke standaard? |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **3. Kwaliteit ontsluiting aanbod** | | | | |
| **3.1** | | **Ontsluiting aanbod voor consumenten (inspiratie, informatie, activatie)** | | |
| | **a** | **Vindbaarheid routeinformatie** | | |
| | | Index vindbaarheid inspiratie en informatie recreatief fietsen | vragenlijst (vraag 51), check Fietsplatform | informatie te vinden via regionale toeristische portals en/of fietsportal? |
| | | Index vindbaarheid recreatieve themaroutes | check Fietsplatform | informatie te vinden over themaroutes (vast of samengesteld)? |
| | | Index vindbaarheid sportieve routes (racefietsroutes) | check Fietsplatform | informatie te vinden over sportieve routes? |
| | **b** | **Toegankelijkheid bovenregionale/landelijke routeinformatie** | | |
| | | Index verwijzing naar landelijke tools (meldsysteem, planner) | check Fietsplatform | wordt er verwezen naar landelijke tools (planner, meldpunt)? |
| | | Index vindbaarheid informatie over landelijke routes (LF) | check Fietsplatform | wordt er verwezen naar bovenregionale en landelijke routes (LF)? |
| **3.2** | | **Ontsluiting aanbod (routedata) voor professionals** | | |
| | **a** | **Toegankelijkheid routedata voor beleidsmakers** | | |
| | | Inzet op interne ontsluiting routedata (binnen provincie) | Vragenlijst provincies (vraag 46) | is ingeregeld hoe beleidsmakers bij routedata kan komen? |
| | | Inzet provincie op stimulering gebruik routedata door derden | Vragenlijst provincies (vraag 47) | stuurt provincie op bekendmaking routedata bij lagere overheden? |
| | **b** | **Toegankelijkheid routedata voor productontwikkelaars** | | |
| | | Index beschikbaarheid routedata voor consumententoepassingen | Vragenlijst provincies (vraag 49) | vrije uitlevering (ja/nee) |
| | | Beschikbaarheid regionale regionale data vanuit landelijke routedatabank | Gegevens Fietsplatform | is routedata vrij beschikbaar vanuit landelijke databank? |
| **4. Organisatie en beleid** | | | | |
| **4.1** | | **Organisatie beheer en onderhoud routenetwerk** | | |
| | **a** | **Organisatie algemeen** | | |
| | | Robuustheid regionale organisatie beheer en onderhoud | Gegevens Fietsplatform | gemiddelde omvang werkgebied per netwerkbeheerder |
| | | Combinatie onderhoud fietsroutes (knooppunt-, LF- en andere bewegwijzerde routes) | Gegevens Fietsplatform | is onderhoud bewegwijzering van alle soorten fietsroutes in één hand? |
| | **b** | **Organisatie en uitvoering onderhoud bewegwijzering** | | |
| | | Borging afspraken financiering en uitvoering (incl. begrenzing netwerk) | Vragenlijst provincies (vraag 17) | is vastgelegd wie onderhoud betaalt en wie het uitvoert? |
| | | Borging afspraken onderhoud infopanelen: financiering en uitvoering | Vragenlijst provincies (vraag 25-26) | is vastgelegd wie onderhoud infopanelen betaalt en wie het uitvoert? |
| | | Kwaliteit onderhoud: oplossingspercentage meldingen | Fietsplatform: administratie meldpunt | aantal opgeloste meldingen/aantal meldingen |
| | | Kwaliteit onderhoud: oplossingstermijn meldingen | Fietsplatform: administratie meldpunt | gemiddelde oplossingstermijn |
| | | Kwaliteit onderhoud infopanelen: vervanging bij beschadiging? | Vragenlijst provincies (vraag 28) | worden afzonderlijke panelen vervangen bij beschadiging? |
| | | Kwaliteit onderhoud infopanelen: actualiteit kaarten | Vragenlijst provincies (vraag 29) | worden kaarten op panelen vervangen bij ingrijpende wijzigingen? |
| | **c** | **Omgang met wijzigingen in routes en tijdelijke omleidingen** | | |
| | | Bewaking kwaliteit en continuïteit netwerk bij infrastructurele projecten | Vragenlijst provincies (vraag 31-32) | stuurt provincie bij grote infraprojecten op behoud kwaliteit netwerken? |
| | | Beleid financiering routewijzigingen | Vragenlijst provincies (vraag 33) | is vastgelegd wie verantwoordelijk is voor financiering routewijzigingen? |
| | | Beleid tijdelijke wijzigingen routenetwerk en omleidingen | Vragenlijst provincies (vraag 35) | is vastgelegd wie verantwoordelijk is voor tijdelijke routewijzigingen? |
| | | Inzet op bekendheid routenetwerk bij wegbeheerders | Vragenlijst provincies (vraag 36-37) | wordt routenetwerk actief onder aandacht van wegbeheerders gebracht? |
| | **d** | **Doorontwikkeling/kwaliteitsbehoud netwerken** | | |
| | | Beleid op doorontwikkeling/ kwaliteitsimpuls routenetwerk | Vragenlijst provincies (vraag 39) | is er provinciaal beleid voor doorontwikkeling/ periodieke kwaliteitsimpuls? |
| | | Budget voor doorontwikkeling/ kwaliteitsimpuls routenetwerk | Vragenlijst provincies (vraag 40) | is er provinciaal budget voor doorontwikkeling/ periodieke kwaliteitsimpuls? |
| | **e** | **Kwaliteit en actualiteit routedata** | | |
| | | Beleid borging actualiteit routedata (regionale brondata) | Vragenlijst provincies (vraag 42) | is vastgelegd dat routedata doorlopend dient te worden geactualiseerd? |
| | | Beschikbaarheid budget voor behoud actualiteit routedata | Vragenlijst provincies (vraag 43) | is er budget beschikbaar om routedata actueel te houden? |
| | | Uitwisselbaarheid regionale brondata met landelijke routedatabank | Vragenlijst provincies (vraag 44) | stuurt provincie op actualiteit en uitwisselbaarheid routedata? |
| **4.2** | | **Provinciale betrokkenheid** | | |
| | **a** | **Recreatie- en fietsbeleid** | | |
| | | Bestuurlijke aandacht voor routerecreatie | Vragenlijst provincies (vraag 53) | is er aandacht voor recreatief/sportief fietsen in collegeprogramma? |
| | | Borging recreatief/sportief fietsen in provinciaal recreatie-/vrijetijdsbeleid | Vragenlijst provincies (vraag 54-55) | is sprake van prov. recreatie-/vrijetijdsbeleid incl recr/sportief fietsen? |
| | | Borging recreatief/sportief fietsen in provinciaal fietsbeleid | Vragenlijst provincies (vraag 56-57) | is sprake van prov. fietsbeleid incl recr/sportief fietsen? |
| | | Afstemming recreatiebeleid en fietsbeleid binnen provincie | Vragenlijst provincies (vraag 58) | is sprake van afstemming/combinatie prov. recreatiebeleid en fietsbeleid? |
| | | Borging ruimtelijke opgaven recreatief/sportief fietsen in omgevingsbeleid | Vragenlijst provincies (vraag 59) | is recreatief/sportief fietsen verankerd in omgevingsbeleid? |
| | **b** | **Provinciale coördinatie routezaken** | | |
| | | Provinciale afstemming en coördinatie routezaken | Vragenlijst provincies (vraag 60) | is er structureel overleg tussen provincie en regio(s)/routebureau(s)? |
| | | Provinciale sturing op kwaliteit en kwantiteit routeaanbod (sanering, voorkomen wildgroei, etc.) | Vragenlijst provincies (vraag 10) | stuurt provincie op kwaliteit en kwantiteit bewegwijzerde rondritten? |

## 2.4. KWALITEITSCERTIFICERING

Het onderzoek is niet gericht op het aanwijzen van de beste fietsprovincie. Het Fietsplatform gaat uit van een kwaliteitsbeoordeling waarbij provincies die het beter doen dan anderen, ook beter scoren. Gekozen is voor een sterrensysteem waarbij maximaal 5 sterren te behalen zijn. Gewerkt wordt met halve sterren; hierdoor wordt meer onderscheid zichtbaar tussen de provincies/regio's.

Het aantal behaalde sterren moet de provincies en hun regio's prikkelen om dit aantal bij een volgende meting te behouden of te vergroten. Dit geldt uiteraard voor de totaalscore, maar ook voor de score op onderdelen.

Het Fietsplatform communiceert de objectieve kwaliteitscertificering, uitgedrukt in het aantal sterren van de regio's, ook richting het publiek. Het bijpassend logo mogen regio's ook gebruiken in hun uitingen.

Toekenning punten

Voor ieder aspect zijn antwoordcategorieën gemaakt waaraan een bepaald aantal punten is toegekend. Bij het toekennen van punten aan de diverse antwoordcategorieën is zoveel mogelijk getracht de maximale score alleen toe te kennen aan de gewenste situatie. Daarmee kan het dus voorkomen dat geen enkele regio het maximum aantal punten scoort. Het kan echter ook zijn dat alle regio's de maximale score behalen.

Bij enkele indicatoren wordt uitgegaan van een gemiddelde waarde over heel Nederland. De provincies die ruim boven deze gemiddelde waarde scoren ontvangen het maximum aantal punten, provincies die er ruim onder scoren ontvangen geen punten. Het hanteren van deze werkwijze heeft tot gevolg dat er altijd regio's zijn die boven en onder het gemiddelde scoren. Het zal dus nooit zo zijn dat alle regio's op deze aspecten de maximale of minimale score behalen.

Weging punten voor een evenwichtige beoordeling

De scores per onderdeel zijn samengebracht tot een totaalscore voor elke provincie. Daarbij is een weging toegepast om tot een evenwichtige, realistische beoordeling te komen. Het ene aspect wordt belangrijker geacht dan het andere. Daarbij is met name het oordeel van de consument doorslaggevend. Het ANWB onderzoek geeft hier belangrijke input voor.

Berekening aantal sterren

Om het aantal sterren te berekenen wordt het totaal aantal behaalde punten gedeeld door het maximaal aantal punten dat behaald kan worden (1.000). Vervolgens wordt dit door 200 gedeeld. Dit levert een score tussen 0 en 5 op. Deze score wordt afgerond naar een half getal. Daarbij wordt gerekend met twee cijfers achter de komma. (rekenvoorbeeld: score tussen 4,25 en 4,75 wordt 4,5 sterren, boven 4,75 levert 5 sterren op.)

Naast de totaalscore wordt voor alle vier onderdelen van de Kwaliteitsmonitor apart een score in sterren gegeven. De wijzigingen in de opzet van de Kwaliteitsmonitor maakt dat het totaalresultaat niet vergelijkbaar is met de vorige Kwaliteitsmonitor uit 2019. Alleen een aantal onderdelen is vergelijkbaar.

**De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de Kwaliteitsmonitor 2019:**

- Nieuwe opzet: vier onderdelen
- Meer aandacht voor de kwaliteit van de omgeving en de infrastructuur
- Nieuwe bronnen, nieuwe data: beter beeld

Deze wijzigingen leiden tot een gewijzigd 'sterrenlandschap'. Resultaten zijn op onderdelen vergelijkbaar met de vorige editie; het totaaloordeel niet.

| Totaalscore | | Aantal sterren | |
|---|---|---|---|
| > 4,75 punten | *(> 95% van totale score)* | ★★★★★ | *(uitstekend)* |
| tussen 4,25 en 4,75 | *(85-95% van totale score)* | ★★★★½ | *(zeer goed)* |
| tussen 3,75 en 4,25 | *(75-85% van totale score)* | ★★★★ | *(goed)* |
| tussen 3,25 en 3,75 | *(65-75% van totale score)* | ★★★½ | *(ruim voldoende)* |
| tussen 2,75 en 3,25 | *(55-65% van totale score)* | ★★★ | *(voldoende)* |
| tussen 2,25 en 2,75 | *(45-55% van totale score)* | ★★½ | *(onvoldoende)* |

*Tabel: omrekening scores naar sterren plus duiding*

## 2.5. FIETSREGIO'S – DE PROVINCIES

De Kwaliteitsmonitor richt zich primair op de provincies. Hiermee wordt aangesloten op de wijze waarop de ontwikkeling en het beheer en onderhoud van het fietsrouteaanbod in Nederland in de meeste gevallen is georganiseerd: per provincie, veelal via één of meerdere routebureaus. Waar mogelijk wordt verder ingezoomd op de regio's binnen een provincie. Van de gebruikte bronnen geven de consumentenonderzoeken echter hoofdzakelijk informatie op provincieniveau.

In 2022 zijn tien provincies gecertificeerd. De provincie Overijssel heeft ervoor gekozen om niet deel te nemen aan de Kwaliteitsmonitor. De provincie Gelderland heeft de vragenlijst niet ingevuld en kan daarmee ook niet meegenomen worden in de boordeling en certificering.

De consumentenonderzoeken en de landelijke databronnen geven uiteraard wel inzichten voor Overijssel en Gelderland. Bij de hierna volgende toelichting op de uitkomsten worden de resultaten van deze twee provincies op een aantal plekken getoond. Dit geldt met name voor de kwaliteit van de bewegwijzering en de wijze waarop het beheer en onderhoud is georganiseerd; dit vanwege het grote belang van de landelijke continuïteit van de routenetwerken.

# 3. Kwaliteitsmeting

## 3.1. KWALITEIT RECREATIEVE FIETSMOGELIJKHEDEN ALGEMEEN

**Voordat we bij 3.2 inzoomen op de kwaliteit van de routenetwerken gaan we hier eerst in op de kwaliteit van de recreatieve fietsmogelijkheden in het algemeen. We hebben in Nederland goede basisomstandigheden voor het fietsen. Niet alleen om van A naar B te komen, maar ook voor recreatieve en sportieve tochten. Fietstochten voor het plezier dus. Deze vinden vooral plaats in het landelijk gebied, het natuurlijke decor voor dit soort fietstochten. Ons land is daarbij rijk aan landschappelijke afwisseling, er valt veel te zien en te beleven op fietsafstand.**

Behalve dat sprake is van veel afwisseling is ons kleinschalige land van oudsher ook sterk dooraderd. Nederland kent een uitgebreid en fijnmazig stelsel van paden en wegen. Veel daarvan zijn toegankelijk voor de fiets. Grofweg is er 150.000 km aan fietsinfrastructuur buiten de bebouwde kom waar *kan* en *mag* worden gefietst.

Kwaliteit van de omgeving voor het recreatieve fietsen en kwaliteit van de ontsluiting daarvan zijn randvoorwaarden voor het recreatieve fietsen. De omgeving kan nog zo mooi zijn, als er geen goede en veilige, goed op elkaar aansluitende paden en wegen zijn maakt dat een gebied ontoegankelijk voor fietsers. En omgekeerd: er kunnen nog zulke goede en veilige paden en wegen zijn, als het landschap niet aantrekkelijk is blijven de fietsers ook weg. Daarbij gaat het niet om fietsen alleen. Fietsers willen hun fietstocht ook kunnen onderbreken en kunnen neerstrijken bij bijvoorbeeld een horecagelegenheid.

Het belang van deze randvoorwaarden komt naar voren uit het onderzoek dat de ANWB samen met zijn landelijke partners heeft laten uitvoeren door bureau Blauw (Recreatief fietsen in Nederland 2021).

| **Belang en waardering:** | van alle fietsers: | rapportcijfer Nederland |
|---|---|---|
| Omgeving gebied waar u doorheen fietst | 87% | 8,2 |
| Veiligheid en comfort fietspaden en wegen | 72% | 7,3 |
| Route, afgelegde parkoers fietstocht | 58% | 7,9 |
| Aantal en type weggebruikers | 49% | 6,7 |
| Bewegwijzering | 49% | 7,9 |
| Plekken om te pauzeren | 30% | 7,4 |
| Bezienswaardigheden | 26% | 7,5 |
| Horeca-aanbod onderweg | 20% | 7,4 |
| **Drie meest genoemde verbeterpunten**: | | |
| Veiligheid en comfort fietspaden en wegen | 51% | |
| Te smalle paden | 38% | |
| Slechte kwaliteit verharding/wegdek | 31% | |
| Onveilige kruisingen/oversteekpunten | 21% | |
| Achterstalling onderhoud groen/berm | 19% | |
| Aantal en type weggebruikers | 42% | |
| Drukte op de fietspaden | 28% | |
| Snelheidsverschillen op het fietspad | 25% | |
| Acociaal gedrag medeweggebruikers | 24% | |
| Plekken om te pauzeren | 24% | |

*Tabel: Belang randvoorwaarden plus verbeterpunten (Recreatief fietsen in Nederland 2021, ANWB)*

Op de volgende pagina's wordt een toelichting gegeven op de meting van de verschillende algemene kwaliteitsaspecten, de beoordeling en de puntentoekenning.

### 3.1.1. **Kwaliteit omgeving voor recreatief fietsen** (kwaliteitsaspect 1.1)

**De basis voor recreatief fietsen is een aantrekkelijke omgeving. In het ANWB-onderzoek noemen van de fietsers de meeste, 87%, dit als belangrijk kwaliteitsaspect. Het 'decor' moet aansprekend en uitnodigend zijn. Het gaat daarbij vooral om de groene ruimte: het landelijk gebied. En om de rust om ongehinderd van die ruimte te genieten. Fietsers waarderen daarbij ook bezienswaardigheden, zij het minder nadrukkelijk.**

**a. Waardering fietser** (wegingspercentage: 7%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | Overijssel | Gelderland | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **1. Kwaliteit recreatieve fietsmogelijkheden algemeen** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **1.1** | | **Kwaliteit omgeving voor recreatief fietsen** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **a** | **Waardering fietser** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Beoordeling van de kwaliteit van de omgeving | | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | |
| | | *ANWB onderzoek 2021* | | *7,9* | *8,3* | *8,6* | *8,4* | *8,6* | *7,8* | *8,2* | *7,9* | *7,7* | *8,4* | *8,2* | *8,4* | *8,2* |
| | | onder gemiddeld (<7,9) | 1 | | | | | | 1 | | | 1 | | | | |
| | | gemiddeld (7,9-8,4) | 2 | 2 | 2 | | | | | 2 | 2 | | | 2 | | |
| | | boven gemiddeld (>8,4) | 3 | | | 3 | 3 | 3 | | | | | 3 | | 3 | |
| | | Beoordeling van de bezienswaardigheden | | 1 | 1 | 3 | 2 | 3 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | |
| | | *ANWB onderzoek 2021* | | *7,1* | *7,3* | *7,6* | *7,6* | *7,7* | *6,2* | *7,7* | *7,4* | *7,3* | *7,6* | *7,5* | *7,6* | *7,5* |
| | | onder gemiddeld (< 7,4 ) | 1 | 1 | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | |
| | | gemiddeld (7,4-7,6) | 2 | | | | | | | | 2 | | | 2 | | |
| | | boven gemiddeld (>7,6) | 3 | | | 3 | 3 | 3 | | 3 | | | 3 | | 3 | |

*Tabel: Resultaten Kwaliteitsmonitor; kwaliteit omgeving – waardering fietser*

Omgeving

Het ANWB-onderzoek laat zien dat de fietser de omgeving voor fietsen in Nederland hoog waardeert. Het gemiddelde rapportcijfer is een 8,2. **Drenthe**, **Overijssel**, **Gelderland**, **Zeeland** en **Limburg** scoren bovengemiddeld. **Groningen**, **Friesland**, **Utrecht**, **Noord-Holland** en **Noord-Brabant** gemiddeld. **Flevoland** en **Zuid-Holland** tenslotte scoren onder het gemiddelde.

Bezienswaardigheden

b. Over het aanbod van bezienswaardigheden zijn de fietsers minder tevreden; het gemiddelde rapportcijfer is een 7,5. Met name **Flevoland** scoort duidelijk onder het gemiddelde; hier is duidelijk winst te behalen. **Vaktechnisch oordeel** (wegingspercentage: 1%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | Overijssel | Gelderland | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **1. Kwaliteit recreatieve fietsmogelijkheden algemeen** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **1.1** | | **Kwaliteit omgeving voor recreatief fietsen** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **b** | **Vaktechnisch oordeel** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Index aanbod fietsinfra door groen/ landelijk gebied | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | |
| | | *aandeel door groen/landelijk gebied* | | *59%* | *62%* | *63%* | *58%* | *54%* | *46%* | *32%* | *30%* | *24%* | *63%* | *45%* | *48%* | *47%* |
| | | onder gemiddeld (<40%) | 0 | | | | | | | 0 | 0 | 0 | | | | |
| | | gemiddeld (40%-54%) | 1 | | | | | | 1 | | | | | 1 | 1 | |
| | | boven gemiddeld (>54%) | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | | | | 2 | | | |
| | | Index aanbod rustige fietsinfra (beperkte verkeershinder) | | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | |
| | | *aandeel wegen met weinig hinder minus veel hinder* | | *80%* | *81%* | *83%* | *86%* | *81%* | *79%* | *71%* | *64%* | *62%* | *74%* | *73%* | *70%* | *74%* |
| | | boven gemiddeld (<70%) | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | | |
| | | gemiddeld (70-79%) | 2 | | | | | | | 2 | | | 2 | 2 | 2 | |
| | | boven gemiddeld (>79%) | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | | | | | | | |

*Tabel: Resultaten Kwaliteitsmonitor; kwaliteit omgeving – vaktechnisch oordeel*

Index aanbod fietsinfra door groen/landelijk gebied

Analyse van landelijke data over grondgebruik (groen/landelijk gebied) en data van de Fietsersbond over fietsinfrastructuur toont de grote verschillen binnen Nederland. De Randstedelijke provincies **Noord-Holland**, **Zuid-Holland** en **Utrecht** scoren zoals te verwachten laag wat betreft het aandeel fietsinfrastructuur door groen/ landelijk gebied. Natuurlijk zijn er binnen deze provincies grote verschillen. Zo biedt Noord-Holland boven Amsterdam de fietser wel veel groen en open landschap.

*Hoewel de waardering van de fietser zwaarder weegt in de Kwaliteitsmonitor is deze deelscore wel een belangrijk gegeven voor beleidsmakers. Het laat de verschillen in absolute getallen zien. En het toont dat de beweegruimte, in dit geval de ruimte om met de fiets actief op pad te gaan, in verstedelijkte gebieden echt een punt van zorg is.*

Index aanbod rustige fietsinfra (beperkte verkeershinder)

Analyse van de landelijke data van de Fietsersbond geeft inzicht in het aandeel gemengd gebruikte wegen met weinig hinder versus wegen met veel hinder. Ook hier scoren **Noord-Holland** en **Zuid-Holland** het laagst. Ook **Limburg** scoort beneden gemiddeld; sprake is van relatief veel wegen waar de fietser verkeershinder ondervindt.

**Aan welke knoppen kan worden gedraaid?**

Hoewel op hoofdlijnen minder beïnvloedbaar – regionale verschillen in landschapstypen zijn een gegeven – zijn er wel degelijk knoppen om aan te draaien om de kwaliteit van de omgeving te optimaliseren. Belangrijk daarbij: het gaat niet alleen om de kwaliteit van een omgeving voor bezoekers, maar vooral ook voor de eigen bewoners. Het gaat om de *leefomgeving*. En om de ruimte en de geschiktheid daarvan om actief op pad te gaan *(beweegomgeving)*. De grootste sportschool is buiten!

Beïnvloeding is vooral een ruimtelijke ordeningsvraagstuk:

- Zorg voor voldoende groen rond kernen (recreatie dichtbij huis)
- Zorg voor groene inpassing en aankleding van bedrijfslocaties (groene lopers)
- Zorg ervoor dat het beschikbare groen goed ontsloten wordt door fietsinfra
- Voorkom verrommeling en versnippering van het landschap
- Omgekeerd: zorg voor bezienswaardigheden en attracties in het landschap

### 3.1.2. **Kwaliteit toegankelijkheid en ontsluiting regio** (kwaliteitsaspect 1.2)

**De fietser wil veilig en comfortabel kunnen fietsen. In het ANWB-onderzoek noemt 72% dit als een randvoorwaarde. Ook de drukte en de mate van hinder van andere weggebruikers wordt veel genoemd (49%). Veel fietsers vinden verder ook het gemak van goede bewegwijzering belangrijk (49%). Toegankelijkheid en ontsluiting van een regio is goed beïnvloedbaar, in ieder geval beter dan de kwaliteit van de omgeving.**

#### a. **Waardering fietser** (wegingspercentage: 7%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | Overijssel | Gelderland | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **1. Kwaliteit recreatieve fietsmogelijkheden algemeen** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **1.2** | | **Kwaliteit toegankelijkheid en ontsluiting regio** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **a** | **Waardering fietser** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Beoordeling drukte op de fietspaden en wegen | | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 2 | |
| | | *ANWB onderzoek 2021* | | *7,2* | *7,1* | *7,1* | *7,1* | *6,7* | *7,2* | *6,4* | *6,3* | *6,2* | *6,8* | *6,9* | *6,6* | *6,7* |
| | | onder gemiddeld (<6,5) | 1 | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | | |
| | | gemiddeld (6,5-6,9) | 2 | | | | | 2 | | | | | 2 | | 2 | |
| | | boven gemiddeld (>6,9) | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | | 3 | | | | | 3 | | |
| | | Beoordeling veiligheid/comfort van de paden en wegen | | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 2 | 1 | |
| | | *ANWB onderzoek 2021* | | *7,2* | *7,4* | *7,5* | *7,5* | *7,4* | *7,3* | *7,3* | *7,1* | *7,1* | *7,5* | *7,3* | *7,1* | *7,3* |
| | | onder gemiddeld (< 7,2) | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | 1 | |
| | | gemiddeld (7,2-7,4) | 2 | 2 | | | | | 2 | 2 | | | | 2 | | |
| | | boven gemiddeld (>7,4) | 3 | | 3 | 3 | 3 | 3 | | | | | 3 | | | |
| | | Beoordeling aantrekkelijkheid van de paden en wegen | | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 2 | 2 | |
| | | *ANWB onderzoek 2021* | | *7,7* | *7,9* | *8,1* | *8,0* | *8,1* | *7,4* | *7,9* | *7,7* | *7,6* | *8,1* | *7,9* | *7,9* | *7,9* |
| | | onder gemiddeld (< 7,8 ) | 1 | 1 | | | | | 1 | | 1 | 1 | | | | |
| | | gemiddeld (7,8-8,0) | 2 | | 2 | | | | | 2 | | | | 2 | 2 | |
| | | boven gemiddeld (>8,0) | 3 | | | 3 | 3 | 3 | | | | | 3 | | | |
| | | Beoordeling kwaliteit van de fietsbewegwijzering (algemeen) | | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | |
| | | *ANWB onderzoek 2021* | | *7,8* | *7,9* | *8,0* | *7,9* | *8,0* | *7,6* | *7,8* | *7,7* | *7,7* | *8,0* | *7,9* | *7,8* | *7,9* |
| | | onder gemiddeld (<7,8 ) | 1 | | | | | | 1 | | 1 | 1 | | | | |
| | | gemiddeld (7,8-7,9) | 2 | 2 | | | | | | 2 | | | | | 2 | |
| | | boven gemiddeld (>7,9) | 3 | | 3 | 3 | 3 | 3 | | | | | 3 | 3 | | |

*Tabel: Resultaten Kwaliteitsmonitor; kwaliteit toegankelijkheid – waardering fietser*

Beoordeling drukte op de fietspaden en wegen

Uit het ANWB-onderzoek blijkt dat fietsers het minst tevreden zijn over dit aspect. Met gemiddeld een 6,7 voor 'aantal en type weggebruikers' is dit met afstand het laagste rapportcijfer. Een aantal factoren kan hiervoor worden aangewezen:

- toegenomen populariteit van recreatief fietsen (2020: +30% meer tochten)
- toegenomen snelheidsverschillen, met name door groei van aantal e-bikes
- toegenomen leeftijdsverschillen; door e-bikes blijven we langer fietsen
- infrastructuur is hier niet in meegegroeid, is op veel plekken niet meer berekend op het huidige gebruik

Als specifieke aandachts- en verbeterpunten worden vooral genoemd de snelheidsverschillen op het fietspad (genoemd door 25%) en asociaal gedrag medeweggebruikers (24%).

Hoewel dit aspect dus een aandachtspunt is voor alle provincies, geldt dit in het bijzonder voor de provincies **Utrecht**, **Noord-Holland** en **Zuid-Holland**. Zij scoren onder het gemiddelde.

Beoordeling veiligheid en comfort van de paden en wegen

Uit het ANWB-onderzoek blijkt dat fietsers in verhouding ook minder tevreden zijn over dit aspect. Het gemiddelde rapportcijfer van 7,3 is het op één na laagste rapportcijfer. Dit aspect houdt uiteraard ook verband met de genoemde drukte op het fietspad. Als aandachts- en verbeterpunten worden vooral genoemd: te smalle paden (genoemd door 38%), de kwaliteit van de verharding (31%) en onveilige kruisingen (21%).

Hoewel dit aspect dus een aandachtspunt is voor alle provincies, geldt dit in het bijzonder voor de provincies **Noord-Holland**, **Zuid-Holland** en **Limburg**. Zij scoren beneden gemiddeld.

Beoordeling aantrekkelijkheid van de paden en wegen

Het ANWB-onderzoek laat zien dat fietsers met een gemiddeld rapportcijfer van 7,9 over het algemeen tevreden zijn over dit aspect ('route; afgelegde parcours fietstocht'). Dit aspect houdt verband met de gekozen paden en wegen voor het fietsroutenetwerk. Dit wordt verder uitgelicht bij kwaliteitsaspect 2.1 (kwaliteit ontwerp en uitvoering recreatieve routenetwerk), met uitkomsten van specifieke onderzoeksvragen.

De provincie **Flevoland** scoort op dit onderdeel het laagst, gevolgd door **Zuid-Holland** en **Noord-Holland**.

Beoordeling kwaliteit van de fietsbewegwijzering algemeen

Het ANWB-onderzoek laat zien dat met een gemiddeld rapportcijfer van 7,9 fietsers ook tevreden zijn over de fietsbewegwijzering in het algemeen. De beoordeling van de kwaliteit van de bewegwijzering van het fietsknooppuntennetwerk wordt uitgelicht bij kwaliteitsaspect 2.3, met ook hier uitkomsten van specifieke onderzoeksvragen.

De provincies **Flevoland**, **Zuid-Holland** en **Noord-Holland** scoren op dit aspect beneden gemiddeld.

**Aan welke knoppen kan worden gedraaid?**

De kwaliteit van de toegankelijkheid en ontsluiting van een regio kan op verschillende manieren worden beïnvloed. Grofweg zijn er drie categorieën maatregelen:

- Investeren in infrastructuur
- Spreiden van drukte (verschillende mogelijkheden, o.a. via routeaanbod)
- Gedragsbeïnvloeding

Vanuit het landelijk samenwerkingsverband Tour de Force wordt gewerkt aan een 'gereedschapskist' met tools om de kwaliteit van de fietsinfrastructuur voor recreatief fietsen te verbeteren.

**b. Vaktechnisch oordeel** (wegingspercentage: 2%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | Overijssel | Gelderland | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **1. Kwaliteit recreatieve fietsmogelijkheden algemeen** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **1.2** | **Kwaliteit toegankelijkheid en ontsluiting regio** | | | | | | | | | | | | | | | |
| | **b** | **Vaktechnisch oordeel** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Index aanbod toegankelijke paden en wegen | | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | |
| | | *Aantal km fietstoegankelijke wegen per km² buitengebied* | | *2,2* | *2,1* | *2,2* | *3,1* | *3,1* | *1,6* | *2,5* | *2,6* | *2,7* | *3,0* | *2,9* | *3,6* | *2,7* |
| | | aantal km lager dan gemiddeld (<2,4) | 1 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | | | | | | | |
| | | gemiddeld (tussen 2,4 en 3,0) | 2 | | | | | | | 2 | 2 | 2 | | 2 | | |
| | | aantal km hoger dan gemiddeld (>3,0) | 3 | | | | 3 | 3 | | | | | 3 | | 3 | |
| | | Index aanbod vrijliggende fietspaden | | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | |
| | | *Aandeel vrijliggend fietspad - totaal* | | *14%* | *12%* | *12%* | *10%* | *10%* | *20%* | *10%* | *12%* | *12%* | *8%* | *7%* | *5%* | *10%* |
| | | Aandeel lager dan gemiddeld (<7%) | 1 | | | | | | | | | | | | 1 | |
| | | Gemiddeld (tussen 7% en 13%) | 2 | | 2 | 2 | 2 | 2 | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | |
| | | Aandeel hoger dan gemiddeld (>13%) | 3 | 3 | | | | | 3 | | | | | | | |

*Tabel: Resultaten Kwaliteitsmonitor; kwaliteit toegankelijkheid – vaktechnisch oordeel*

<u>Index aanbod toegankelijke paden en wegen in buitengebied</u>

Analyse van landelijke data over grondgebruik (buiten de bouwde kom: landelijk gebied) in combinatie met data van de Fietsersbond over fietsinfrastructuur toont hoe verdicht en fijnmazig het aanbod aan fietstoegankelijke paden en wegen is. Oftewel: in welke mate er te kiezen valt voor het maken van een fietstocht. De verschillen zijn groot: in **Limburg** valt het meest te kiezen (3,6 km per km$^2$ buitengebied), in **Flevoland** het minst (1,6 km).

<u>Index aanbod vrijliggende fietspaden</u>

Interessant is vervolgens wat het aandeel vrijliggende fietspaden op het totaal van fietstoegankelijke paden en wegen is. Hier scoort **Flevoland** met 20% juist het hoogst en **Limburg** met 5% het laagst.

### 3.1.3. **Kwaliteit aanvullende voorzieningen** (kwaliteitsaspect 1.3)

**Fietsers zitten niet alleen op de fiets, ze stoppen ook regelmatig om even te pauzeren. Bankjes zijn hierbij populair. Maar fietsers strijken ook graag neer bij een horeca-adres, voor een hapje of een drankje. In het ANWB-onderzoek noemt 30% de aanwezigheid van plekken om te pauzeren als een randvoorwaarde en 20% de aanwezigheid van horeca onderweg.**

#### a. **Waardering fietser** (wegingspercentage: 3%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | Overijssel | Gelderland | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **1. Kwaliteit recreatieve fietsmogelijkheden algemeen** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **1.3** | | **Kwaliteit aanvullende voorzieningen (op- en afstappunten)** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **a** | **Waardering fietser** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Beoordeling dichtheid van het aanbod aan plekken om te pauzeren | | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *ANWB onderzoek 2021* | | *6,8* | *7,2* | *7,6* | *7,5* | *7,4* | *6,6* | *7,5* | *7,2* | *7,3* | *7,5* | *7,5* | *7,5* | *7,4* |
| | | onder gemiddeld (<7,3) | 1 | 1 | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | | |
| | | gemiddeld (7,3-7,5) | 2 | | | | | 2 | | | | 2 | | | | |
| | | boven gemiddeld (>7,5) | 3 | | | 3 | 3 | | | 3 | | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Beoordeling dichtheid van het Horeca-aanbod onderweg | | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *ANWB onderzoek 2021* | | *6,5* | *7,0* | *7,4* | *7,4* | *7,4* | *5,8* | *7,5* | *7,4* | *7,3* | *7,5* | *7,7* | *7,6* | *7,4* |
| | | onder gemiddeld (<7,3) | 1 | 1 | 1 | | | | 1 | | | | | | | |
| | | gemiddeld (7,3-7,5) | 2 | | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | | | | |
| | | boven gemiddeld (>7,5) | 3 | | | | | | | 3 | | | 3 | 3 | 3 | |

*Tabel: Resultaten Kwaliteitsmonitor; aanvullende voorzieningen – waardering fietser*

<u>Beoordeling dichtheid van het aanbod aan plekken om te pauzeren</u>
Uit het ANWB-onderzoek blijkt dat fietsers in verhouding minder tevreden zijn over dit aspect. Het gemiddelde rapportcijfer van 7,4 is relatief laag. Met name de provincies **Flevoland** (6,6) en **Groningen** (6,8) scoren hierbij laag. Verbetering is met relatief beperkte investeringen te bereiken door het aanbod van bankjes uit te breiden, met name gespreid langs de knooppuntroutes.

Beoordeling van het horeca-aanbod onderweg

Hetzelfde verhaal geldt voor het aanbod van horeca onderweg. Uit het ANWB-onderzoek blijkt dat ook voor dit onderdeel sprake is van een relatief laag gemiddeld rapportcijfer (7,4) en dus verminderde tevredenheid. De landelijke verschillen zijn hierbij heel groot. De provincies **Flevoland** (5,8) en **Groningen** (6,5) scoren hierbij ver beneden het landelijke gemiddelde.

**Aan welke knoppen kan worden gedraaid?**

Verbetering op dit onderdeel is lastiger te bereiken voor wat betreft het horeca aanbod. Ondernemers kunnen alleen worden gestimuleerd. Des te belangrijker is het om het aanbod aan bankjes en eventueel picknicktafels op te schalen. Zeker voor de provincies Flevoland en Groningen is dit wenselijk.

Naast commerciële horeca kunnen ook kleinschalige voorzieningen zoals Rustpunten bijdragen aan een aantrekkelijk voorzieningenaanbod. Verder kan worden gedacht aan watertappunten en openbare toilet-voorzieningen.

*Foto: Laag Holland*

### 3.2. KWALITEIT RECREATIEVE ROUTENETWERK

**Op basis van het aanbod van paden en wegen waarop *kan* worden gefietst is in de afgelopen jaren een uniek landsdekkend routenetwerk samengesteld. Dit bestaat uit ongeveer 40 aansluitende regionale netwerken van *knooppuntroutes* en 10 *LF-routes*. Bij elkaar ruim 34.500 km, gebruik makend van ongeveer een kwart van de Nederlandse fietsinfrastructuur. Knooppuntroutes bedienen daarbij met name fietsers die ommetjes of dagtochten willen maken, vanuit woon- of verblijfplaats. De regiogrens overschrijdende LF-routes richten zich primair op langeafstandsfietsers, met name trektochtfietsers.**

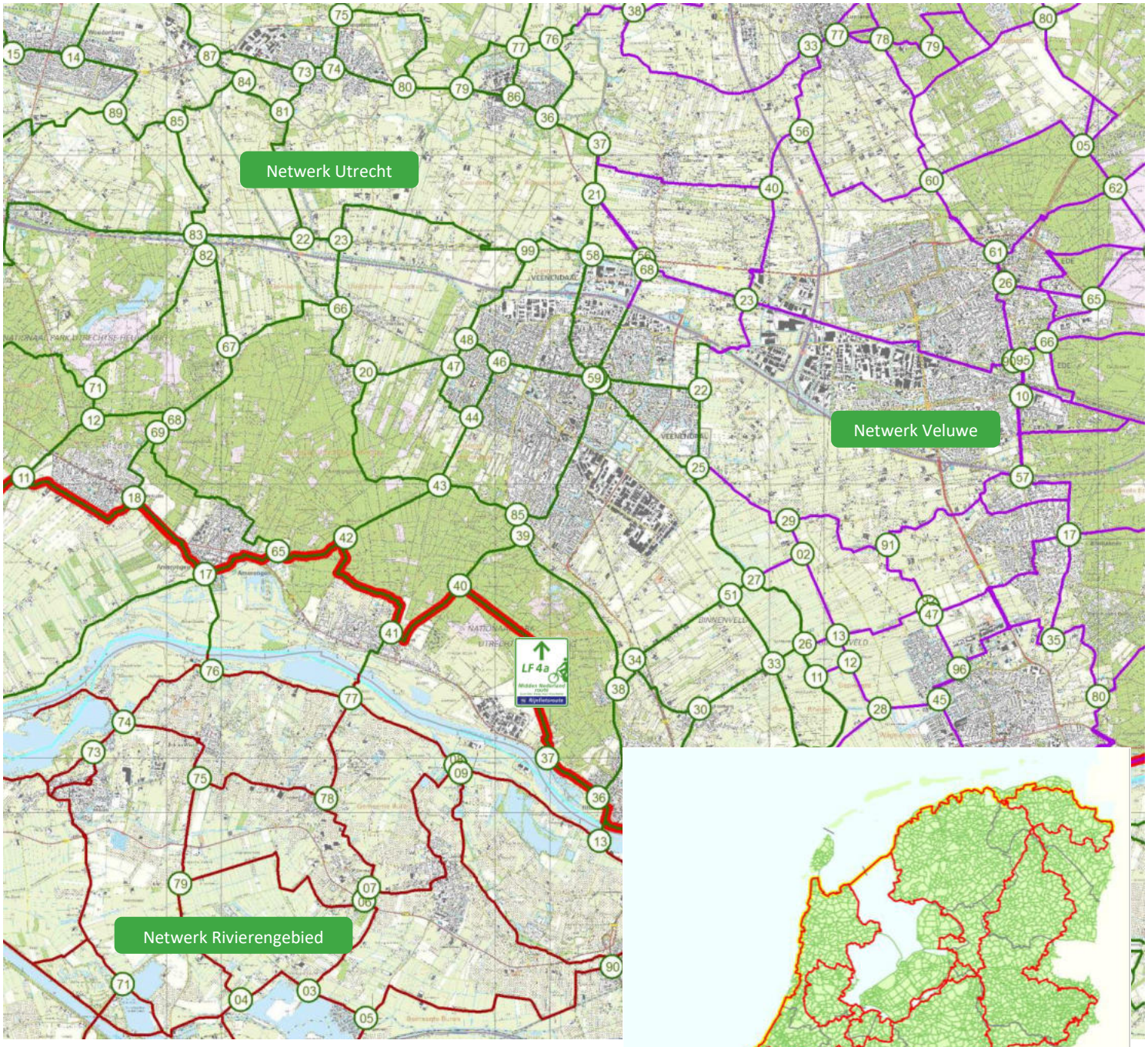
Het routenetwerk met de knooppuntroutes en de LF-routes wordt intensief gebruikt door de verschillende doelgroepen, zo blijkt uit representatief onderzoek van Kien Onderzoek uit 2021. Voor de *knooppuntroutes* hebben we het over ruim de helft (54%) van de recreatieve fietsers ouder dan 16 jaar. Voor de *LF-routes* over 53% van de binnenlandse trektochtfietsers.

Hiermee is het routenetwerk een heel belangrijke voorziening in het faciliteren van het recreatieve fietsgebruik. De uit het aanbod van paden en wegen geselecteerde knooppunt- en LF-routes vormen de hoofdroutes voor het recreatieve fietsen. Feitelijk kan worden gesproken van een instrument om fietsers te geleiden en te spreiden. Daarom moeten aan de paden en wegen onder het routenetwerk en aan de aanvullende voorzieningen eromheen de hoogste kwaliteitseisen worden gesteld. Dat geldt ook voor de bewegwijzering.

Op de volgende pagina's wordt een toelichting gegeven op de meting van de verschillende kwaliteitsaspecten van het recreatieve routenetwerk, de beoordeling en de puntentoekenning. Om een representatief beeld te krijgen van hoe de fietser verschillende aspecten specifiek van het routenetwerk waardeert is hiervoor aanvullend onderzoek gedaan door Kien Onderzoek.

Voor dit onderdeel zijn geen complete gegevens beschikbaar voor Overijssel en Gelderland. Waar wel beschikbaar en relevant worden deze vermeld.

*Foto: Visit Brabant*


Netwerk Utrecht
Netwerk Veluwe
Netwerk Rivierengebied
LF 4a

### 3.2.1. **Kwaliteit routenetwerk; ontwerp en uitvoering** (kwaliteitsaspect 2.1)

**Een goed routenetwerk valt of staat met een goed *ontwerp*: een evenwichtige selectie uit het bestaande aanbod van paden en wegen. Een goed routenetwerk valt of staat ook met een goede *uitvoering*. Aangesloten moet worden bij de landelijke standaard, fietsers willen geen hinder ondervinden van regionale grenzen, maar willen onbelemmerd door kunnen rijden van het ene naar het andere regionale netwerk. Fietsers zijn daarbij gebaat bij een overzichtelijk aanbod. Dat betekent zo min mogelijk andere bewegwijzerde routes naast de knooppunt- en LF-routes.**

#### a. **Waardering fietser** (wegingspercentage: 7%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **2. Kwaliteit recreatieve routenetwerk** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **2.1** | | **Kwaliteit ontwerp en uitvoering** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **a** | **Waardering fietser** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Beoordeling kwaliteit van het routenetwerk totaal | | 2 | 3 | 3 | | | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *Kien onderzoek Knooppuntroutes 2022* | | *7,8* | *8,0* | *8,2* | | | *7,8* | *7,6* | *7,9* | *7,7* | *8,2* | *8,1* | *8,1* | *7,9* |
| | | onder gemiddeld (<7,8) | 1 | | | | | | | 1 | | 1 | | | | |
| | | gemiddeld (7,8-8,0) | 2 | 2 | | | | | 2 | | 2 | | | | | |
| | | boven gemiddeld (>8,0) | 3 | | 3 | 3 | | | | | | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Beoordeling kwaliteit van het ontwerp (gekozen paden/wegen) | | 2 | 3 | 3 | | | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *Kien onderzoek Knooppuntroutes 2022* | | *7,9* | *8,0* | *8,1* | | | *7,6* | *7,7* | *7,8* | *7,8* | *8,2* | *8,0* | *8,0* | *7,9* |
| | | onder gemiddeld (<7,8) | 1 | | | | | | 1 | 1 | | | | | | |
| | | gemiddeld (7,8-8,0) | 2 | 2 | | | | | | | 2 | 2 | | | | |
| | | boven gemiddeld (>8,0) | 3 | | 3 | 3 | | | | | | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Beoordeling evenwichtigheid van de samenstelling (dichtheid/ afwisseling) | | 1 | 3 | 3 | | | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *Kien onderzoek Knooppuntroutes 2022* | | *7,6* | *7,9* | *8,1* | | | *7,6* | *7,7* | *7,8* | *7,7* | *8,0* | *8,0* | *8,0* | *7,8* |
| | | onder gemiddeld (<7,7) | 1 | 1 | | | | | 1 | | | | | | | |
| | | gemiddeld (7,7-7,9) | 2 | | | | | | | 2 | 2 | 2 | | | | |
| | | boven gemiddeld (>7,9) | 3 | | 3 | 3 | | | | | | | 3 | 3 | 3 | |

*Tabel: Kwaliteit ontwerp en uitvoering routenetwerk – waardering fietser*

<u>Beoordeling kwaliteit van het routenetwerk totaal</u>
Het KIEN-onderzoek laat zien dat met een gemiddeld rapportcijfer van 7,9 fietsers tevreden zijn over het routenetwerk als geheel. Hoewel de verschillen per regio op dit onderdeel beperkt zijn scoren de provincies **Utrecht** (7,6) en **Zuid-Holland** (7,7) iets onder het gemiddelde. Utrecht is bezig met een complete herziening van het netwerk; dit zal naar verwachting voor de volgende Kwaliteitsmonitor resulteren in een hogere waardering.

Beoordeling van het ontwerp (gekozen paden/wegen)
In het KIEN-onderzoek is gevraagd in hoeverre fietsers vinden dat de meest geschikte paden en wegen gekozen zijn, en de routes het mooiste van de regio laten zien. Het onderzoek toont aan dat met een gemiddeld rapportcijfer van 7,9 fietsers ook tevreden zijn over dit aspect. De verschillen per regio zijn ook op dit onderdeel beperkt. De provincies **Flevoland** (7,6) en opnieuw **Utrecht** (7,7) scoren iets onder het gemiddelde. De geplande herziening van het Utrechtse netwerk zal naar verwachting een positief effect hebben op de waardering en leiden tot een hogere score in de volgende Kwaliteitsmonitor.

Beoordeling evenwichtigheid van de samenstelling (dichtheid/afwisseling)
In het KIEN-onderzoek is fietsers gevraagd in hoeverre de knooppuntnetwerken voldoende te kiezen bieden, qua landschap maar ook qua afstanden tussen de knooppunten. Kan er voldoende afwisseling worden gevonden en kan er makkelijk worden gevarieerd bij het samenstellen van een fietstocht?

Het onderzoek laat zien dat met een gemiddeld rapportcijfer van 7,8 fietsers ook tevreden zijn over dit aspect. Hoewel de verschillen per regio ook op dit onderdeel beperkt zijn scoren de provincies **Groningen** (7,6) en **Flevoland** (7,6) iets onder het gemiddelde.

### b. **Vaktechnisch oordeel** (wegingspercentage: 7%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **2. Kwaliteit recreatieve routenetwerk** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **2.1** | | **Kwaliteit ontwerp en uitvoering** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **b** | **Vaktechnisch oordeel** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Index dichtheid netwerk | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | |
| | | niet conform landelijke norm | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | conform landelijke norm | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | |
| | | Aandeel schilderachtige/mooie paden en wegen | | 1 | 3 | 3 | | | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| | | *aandeel **onder routenetwerk** gekwalificeerd als 'schilderachtig/mooi'* | | 56% | 71% | 71% | | | 50% | 65% | 59% | 55% | 57% | 56% | 54% | 63% |
| | | aandeel lager dan gemiddeld (<60%) | 1 | 1 | | | | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| | | gemiddeld (tussen 60% en 66%) | 2 | | | | | | | 2 | | | | | | |
| | | aandeel hoger dan gemiddeld (>66%) | 3 | | 3 | 3 | | | | | | | | | | |
| | | Aandeel vrijliggende fietspaden | | 2 | 2 | 2 | | | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | |
| | | *aandeel vrijliggend fietspad **onder routenetwerk*** | | 22% | 19% | 23% | | | 33% | 18% | 22% | 25% | 17% | 15% | 10% | 20% |
| | | aandeel lager dan gemiddeld (<16%) | 1 | | | | | | | | | | | 1 | 1 | |
| | | gemiddeld (tussen 16% en 24%) | 2 | 2 | 2 | 2 | | | | 2 | 2 | | 2 | | | |
| | | aandeel hoger dan gemiddeld (>24%) | 3 | | | | | | 3 | | | 3 | | | | |
| | | Index benutting beschikbare vrijliggende fietspaden | | 1 | 1 | 2 | | | 1 | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *aandeel vrijliggend fietspad fietsinfra* | | 14% | 12% | 12% | | | 20% | 10% | 12% | 12% | 8% | 7% | 5% | |
| | | *aandeel vrijliggend fietspad **onder routenetwerk*** | | 22% | 19% | 23% | | | 33% | 18% | 22% | 25% | 17% | 15% | 10% | |
| | | *aandeel vrijliggend fietspad netwerk vs aandeel vrijliggend fietspad totaal* | | 1,56 | 1,54 | 1,90 | | | 1,60 | 1,87 | 1,93 | 2,20 | 2,19 | 2,15 | 2,24 | |
| | | ratio lager dan gemiddeld (<1,89) | 1 | 1 | 1 | | | | 1 | 1 | | | | | | |
| | | gemiddeld (tussen 1,89 en 2,13) | 2 | | | 2 | | | | | 2 | | | | | |
| | | ratio hoger dan gemiddeld (>2,13) | 3 | | | | | | | | | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| | | Index aansluiting netwerken op buurprovincies | | 3 | 3 | 3 | | | 1 | 3 | 3 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | gedeeltelijk (geen provinciaal overzicht) | 1 | | | | | | 1 | | | 1 | | | | |
| | | ja | 3 | 3 | 3 | 3 | | | | 3 | 3 | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Index aanbod bewegwijzerde themaroutes en koppeling met routenetwerk | | 2 | 3 | 1 | | | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 | 3 | 1 | |
| | | *globaal aantal* | | *5* | *1* | *20* | | | *12* | *10* | *?* | *?* | *0* | *15* | *15* | |
| | | niet bekend (geen provinciaal overzicht) | 0 | | | | | | | | 0 | 0 | | | | |
| | | relatief veel afzonderlijk bewegwijzerde routes, niet goed gekoppeld | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | relatief veel afzonderlijk bewegwijzerde routes, wel goed gekoppeld | 1 | | | 1 | | | 1 | 1 | | | | | 1 | |
| | | beperkt aantal afzonderlijk bewegwijzerde routes, niet 100% gekoppeld | 2 | 2 | | | | | | | | | | | | |
| | | beperkt aantal afzonderlijk bewegwijzerde routes, goed gekoppeld | 3 | | 3 | | | | | | | | 3 | 3 | | |
| | | Index aansluiting LF-routes op routenetwerk (tracering) | | 2 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | |
| | | niet goed gekoppeld, geen afspraken vastgelegd | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | goed gekoppeld, geen afspraken vastgelegd | 2 | 2 | | | | | | | | 2 | | | | |
| | | goed gekoppeld, afspraken vastgelegd | 3 | | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | | 3 | 3 | 3 | |

*Tabel: Kwaliteit ontwerp en uitvoering routenetwerk – vaktechnisch oordeel*

Index dichtheid routenetwerk
Analyse op basis van de landelijke routedata toont dat alle netwerken voldoen aan de norm voor de dichtheid van de routenetwerken: de hoeveelheid kilometers gerekend naar de oppervlakte van het gebied. Alle provincies scoren hier de maximale punten.

Op lokaal niveau zijn er wel verschillen, hoewel tot nu toe niet storend. Het blijft belangrijk te zorgen voor een evenwichtige spreiding van de routes door het gebied. Daarbij is het wenselijk om in en rond drukkere gebieden (recreatiegebieden, kernen) een dichter netwerk toe te passen, om drukte te spreiden.

Aandeel 'schilderachtige/mooie' paden en wegen in het routenetwerk
Analyse van de landelijke routedata in combinatie met data onder de routeplanner van de Fietsersbond toont dat gemiddeld over Nederland 63% van de paden en wegen onder het routenetwerk wordt gekwalificeerd als 'schilderachtig/mooi'. Over de hele linie is hier dus nog veel winst te behalen, door alle provincies! Het is belangrijk de verrommeling van het landschap tegen te gaan. En natuurlijk de goede keuzes te maken wat betreft de paden en wegen voor het netwerk.

**Flevoland** scoort het laagst met een aandeel van 50%. Maar veel andere provincies scoren ook ver onder het (al lage) gemiddelde: **Limburg** (54%), **Zuid-Holland** (55%), **Groningen** en **Noord-Brabant** (beide 56%), **Zeeland** (57%) en **Noord-Holland** (59%).

**Friesland** en **Drenthe** scoren bovengemiddeld met beide een aandeel van 71%. De provincie **Utrecht** zit hier tussenin met 65%.

Index benutting in het routenetwerk van beschikbare vrijliggende fietspaden
Vrijliggende fietspaden worden gewaardeerd door fietsers. De ene provincie heeft meer vrijliggende fietspaden dan de andere. Maar in hoeverre worden de *beschikbare* vrijliggende fietspaden optimaal benut? In welke mate zijn deze opgenomen in het routenetwerk?

Analyse van de landelijke routedata in combinatie met data onder de routeplanner van de Fietsersbond toont dat de provincies **Groningen**, **Friesland**, **Flevoland** en **Utrecht** op dit aspect beneden gemiddeld scoren.

Index aansluiting routenetwerken op buurprovincies
Aan de provincies en hun routebureaus is gevraagd in hoeverre de routenetwerken goed aansluiten op de buurregio's en of dit goed is geborgd. In alle provincies sluiten de netwerken in principe goed op elkaar aan. De kwetsbaarheid zit hem in de borging daarvan. In zowel **Flevoland** als **Zuid-Holland** is sprake van kleine, soms gemeentelijke netwerken en ontbreekt een regionaal aanspreekpunt. Deze provincies kennen ook geen routebureau. Dit is een belangrijk aandachtspunt voor de continuïteit van de routenetwerken, in het belang van de fietser die geen hinder wil ondervinden van bestuurlijke grenzen.

Index aanbod bewegwijzerde themaroutes en aansluiting op routenetwerk (tracering)
De insteek is dat het knooppuntnetwerk bewegwijzerde thematische rondritten overbodig maakt. Immers: op basis van het netwerk kunnen bijna oneindig veel themaroutes worden samengesteld en aangeboden. Dat gebeurt ook in de praktijk. Voor een beperkt aantal separaat bewegwijzerde thematische rondritten kan bestaansrecht zijn. Om wildgroei te voorkomen en duidelijkheid te blijven bieden naar de fietser is het zaak hier terughoudend mee om te gaan. Inmiddels verschijnen her en der in het land toch weer nieuwe routes, vaak uit PR overwegingen. De vraag daarbij is: wat voegen ze toe voor de fietser? Aan de provincies en hun routebureaus is gevraagd hoe hiermee om wordt gegaan. Dit geeft een wisselend beeld.

De provincies **Friesland** en **Zeeland** scoren goed, zij voeren hier een strak beleid op. Friesland heeft slechts één bewegwijzerde themaroute (de Elfstedenroute) die ook goed gekoppeld is met het knooppuntennetwerk. Zeeland heeft geen bewegwijzerde themaroutes meer. De provincie Noord-Brabant heeft gezien de omvang van de provincie een relatief beperkt aantal themaroutes en heeft deze ook goed gekoppeld met het knooppuntennetwerk. **Noord-Brabant** blijft hiermee ook binnen de normen.

De provincie **Groningen** heeft een beperkt aantal bewegwijzerde themaroutes, maar deze zijn niet allemaal gekoppeld.

**Drenthe**, **Flevoland**, **Utrecht** en **Limburg** scoren minder goed op dit punt. In deze provincies zijn, gemeten naar de oppervlakte, nog altijd veel bewegwijzerde themaroutes.

De provincies **Noord-Holland** en **Zuid-Holland** scoren geen punten op dit onderdeel, er is in beide gevallen geen inzicht in het aantal bewegwijzerde themaroutes.

Index aansluiting LF-routes op routenetwerk (tracering)
Aan de provincies en hun routebureaus is gevraagd in hoeverre de tracering van de LF-routes en die van de knooppuntroutes goed op elkaar aansluiten. Dit is belangrijk omdat fietsers daarmee eenvoudig combinaties kunnen maken. De routes zijn in alle provincies goed gekoppeld. Aandachtspunt voor de provincies **Groningen** en **Zuid-Holland** is de continuïteit van die aansluiting;, afspraken hiervoor zijn niet vastgelegd.

**Aan welke knoppen kan worden gedraaid?**

Routenetwerken zijn niet statisch; ze vormen een selectie uit het bestaande aanbod van paden en wegen. De kwaliteit van het ontwerp en de uitvoering van een routenetwerk is daarmee nadrukkelijk beïnvloedbaar, nieuwe keuzes kunnen worden gemaakt. Zowel de vraag als het aanbod veranderen in de loop der tijd. Het is zaak dat de netwerken met de tijd en de ontwikkelingen meegaan.

Belangrijk is om – naast incidentele lokale verbeteringen – periodiek een netwerk in zijn geheel tegen het licht te houden en te renoveren. En voldoende budget hiervoor te reserveren. Na een jaar of vijf tot tien zijn er vaak zoveel verbeterpunten dat een volledige vernieuwing zoden aan de dijk zet. De bewegwijzering is dan normaal gesproken ook aan vervanging toe.

Quick win vormt het bewaken van de continuïteit en de uniformiteit van de routes:

- Zorg dat netwerken naadloos aansluiten en dit ook blijven doen
- Beperk het aantal afzonderlijk bewegwijzerde themaroutes
- Zorg dat themaroutes en LF-routes 100% gekoppeld zijn met de knooppuntroutes, zowel qua tracering als qua bewegwijzering.

### 3.2.2. Kwaliteit routenetwerk; onderliggende paden en wegen (kwaliteitsaspect 2.2)

**Fietsers vinden veiligheid en comfort van de fietspaden en wegen heel belangrijk. In het ANWB-onderzoek noemt 72% dit als randvoorwaarde om plezierig te kunnen fietsen. Voor het routenetwerk betekent dit dat het essentieel is dat kwalitatief goede paden en wegen worden geselecteerd. Vanwege het belang, maar ook vanwege het feit dat het beïnvloedbaar is, weegt dit aspect stevig mee: 18% van de score.**

#### a. Waardering fietser (wegingspercentage: 11%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **2. Kwaliteit recreatieve routenetwerk** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **2.2** | | **Kwaliteit onderliggende paden en wegen** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **a** | **Waardering fietser** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Beoordeling kwaliteit van de paden en wegen onder het routenetwerk | | 1 | 3 | 3 | | | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | |
| | | *Kien onderzoek Knooppuntroutes 2022* | | *7,7* | *8,0* | *8,1* | | | *7,8* | *7,7* | *7,8* | *7,7* | *8,1* | *7,9* | *7,9* | *7,9* |
| | | onder gemiddeld (<7,8) | 1 | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | | |
| | | gemiddeld (7,8-8,0) | 2 | | | | | | 2 | | 2 | | | 2 | 2 | |
| | | boven gemiddeld (>8,0) | 3 | | 3 | 3 | | | | | | | 3 | | | |
| | | Beoordeling van de mate waarin men hierop ongehinderd kan fietsen | | 2 | 3 | 3 | | | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *Kien onderzoek Knooppuntroutes 2022* | | *7,6* | *7,8* | *7,9* | | | *7,7* | *7,4* | *7,4* | *7,2* | *7,9* | *7,7* | *7,7* | *7,6* |
| | | onder gemiddeld (<7,5) | 1 | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | | |
| | | gemiddeld (7,5-7,7) | 2 | 2 | | | | | | | | | | | | |
| | | boven gemiddeld (>7,7) | 3 | | 3 | 3 | | | 3 | | | | 3 | 3 | 3 | |

*Tabel: Kwaliteit routenetwerk; onderliggende paden en wegen – waardering fietser*

<u>Beoordeling kwaliteit van de paden en wegen onder het routenetwerk</u>

Het KIEN-onderzoek laat zien dat met een gemiddeld rapportcijfer van 7,9 fietsers tevreden zijn over de kwaliteit van de paden en wegen onder het routenetwerk. Hoewel de verschillen per regio op dit onderdeel beperkt zijn scoren de provincies **Groningen**, **Utrecht** en **Zuid-Holland** iets onder het gemiddelde, allen met een 7,7. Utrecht is bezig met een complete herziening van het netwerk; dit zal naar verwachting voor de volgende Kwaliteitsmonitor resulteren in een hogere waardering.

In het KIEN-onderzoek is gevraagd in hoeverre fietsers vinden dat de meest geschikte paden en wegen gekozen zijn, en de routes het mooiste van de regio laten zien. Het onderzoek toont aan dat met een gemiddeld rapportcijfer van 7,9 fietsers ook tevreden zijn over dit aspect. De verschillen per regio zijn ook op dit onderdeel beperkt. De provincies **Flevoland** (7,6) en opnieuw **Utrecht** (7,7) scoren iets onder het gemiddelde. De geplande herziening van het Utrechtse netwerk zal naar verwachting een positief effect hebben op de waardering en leiden tot een hogere score in de volgende Kwaliteitsmonitor.

Beoordeling mate waarop ongehinderd kan fietsen op de paden en wegen

Het KIEN-onderzoek laat zien dat met een gemiddeld rapportcijfer van 7,6 fietsers minder tevreden zijn over de mate waarin men ongehinderd kan fietsen op de gekozen paden en wegen. De verschillen op dit aspect zijn groter. Hier scoren de provincies **Zuid-Holland** (7,2), **Utrecht** (7,4) en **Noord-Holland** (7,4) duidelijk lager. De provincies **Drenthe** en **Zeeland** (beide 7,9) en **Friesland** (7,8) scoren het best.

**b. Vaktechnisch oordeel** (wegingspercentage: 7%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **2. Kwaliteit recreatieve routenetwerk** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **2.2** | | **Kwaliteit onderliggende paden en wegen** | | | | | | | | | | | | | | | |
| | **b** | **Vaktechnisch oordeel** | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Index type verharding (en waardering) | | 3 | 2 | 1 | | | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | |
| | | *type verharding (Fietsersbond) en waardering typen verharding (ANWB)* | | *6,9* | *6,1* | *5,2* | | | *7,2* | *6,7* | *5,8* | *6,3* | *6,7* | *5,7* | *6,4* | *6,2* |
| | | Waardering lager dan gemiddeld (<5,8) | 1 | | | 1 | | | | | | | | 1 | | |
| | | Gemiddeld (tussen 5,8 en 6,5) | 2 | | 2 | | | | | | 2 | 2 | | | 2 | |
| | | Waardering hoger dan gemiddeld (>6,5) | 3 | 3 | | | | | 3 | 3 | | | 3 | | | |
| | | Index kwaliteit gebruikte infrastructuur: vrijliggende fietspaden | | 2 | 2 | 2 | | | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | |
| | | *Aandeel vrijliggend fietspad* | | *22%* | *19%* | *23%* | | | *33%* | *18%* | *22%* | *25%* | *17%* | *15%* | *10%* | *20%* |
| | | Aandeel lager dan gemiddeld (<16%) | 1 | | | | | | | | | | | 1 | 1 | |
| | | Gemiddeld (tussen 16% en 24%) | 2 | 2 | 2 | 2 | | | | 2 | 2 | | 2 | | | |
| | | Aandeel hoger dan gemiddeld (>24%) | 3 | | | | | | 3 | | | 3 | | | | |
| | | Index verkeershinder (voldoende hindernisvrij?) | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | |
| | | *weinig hinder minus veel hinder* | | *80%* | *81%* | *83%* | | | *79%* | *71%* | *64%* | *62%* | *74%* | *73%* | *70%* | *74%* |
| | | meer hinder dan gemiddeld (<74%) | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | 1 | |
| | | gemiddeld (tussen 74% en 79%) | 2 | | | | | | | 2 | | | 2 | 2 | | |
| | | minder hinder dan gemiddeld (>79%) | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | | | | | | | |
| | | Index aantal hindernissen | | 2 | 2 | 3 | | | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 3 | |
| | | *aantal hindernissen per 100 km netwerk* | | *6,8* | *6,9* | *5,4* | | | *7,9* | *9,1* | *9,1* | *12,9* | *2,0* | *9,0* | *3,4* | *8,2* |
| | | Aantal hoger dan gemiddeld (>10) | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | |
| | | Gemiddeld (tussen 6,4 en 10) | 2 | 2 | 2 | | | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | | |
| | | Aandeel lager dan gemiddeld (<6,4) | 3 | | | 3 | | | | | | | 3 | | 3 | |

*Tabel: Kwaliteit routenetwerk; onderliggende paden en wegen – vaktechnisch oordeel*

Index type verharding paden en wegen onder het routenetwerk

In het ANWB-onderzoek is gevraagd in welke mate men bepaalde soorten verharding waardeert. Asfalt- en betonpaden worden hoog gewaardeerd. Klinkerpaden en onverharde paden worden gemiddeld genomen negatief gewaardeerd.

| **Waardering wegdeksoort (ANWB)**<br>*Wegdeksoort onder routenetwerk:* | Aandeel (zeer) prettig | Aandeel (zeer) onprettig | Prettig minus onprettig | Gewogen waardering |
|---|---|---|---|---|
| - asfalt/beton | 83% | 3% | 80% | 8,0 |
| - klinkers | 11% | 52% | -41% | -4,1 |
| - halfverhard | 23% | 29% | -6% | -0,6 |
| - tegels | 22% | 32% | -10% | -1,0 |
| - schelpenpad | 28% | 37% | -9% | -0,9 |
| - onverhard | 9% | 63% | -54% | -5,4 |

*Tabel: Waardering wegdeksoort (bron: ANWB-onderzoek)*

De gewogen waardering van soorten verharding is afgezet tegen het aandeel van de verschillende soorten verharding van de paden en wegen onder het routenetwerk in de verschillende provincies. Deze informatie is verkregen door een combinatie van gegevens uit de routedatabank en data van de Fietsersbond planner. Dit resulteert in een absoluut cijfer en geeft een specifieker beeld dan de algemene waardering (zie 3.2.2a).

| *Wegdeksoort onder routenetwerk:* | *gewogen waardering* | **Groningen** | | | **Friesland** | | | **Drenthe** | | | **Overijssel** | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | km | % | score | km | % | score | km | % | score | km | % | score |
| - asfalt/beton | 8,0 | 1.985 | *90%* | **7,2** | 2.519 | *83%* | **6,6** | 1.847 | *75%* | **6,0** | 2.870 | *78%* | **6,3** |
| - klinkers | -4,1 | 120 | *5%* | **-0,2** | 293 | *10%* | **-0,4** | 437 | *18%* | **-0,7** | 345 | *9%* | **-0,4** |
| - halfverhard | -0,6 | 23 | *1%* | **0,0** | 57 | *2%* | **0,0** | 75 | *3%* | **0,0** | 350 | *10%* | **-0,1** |
| - tegels | -1,0 | 20 | *1%* | **0,0** | 45 | *1%* | **0,0** | 45 | *2%* | **0,0** | 38 | *1%* | **0,0** |
| - schelpenpad | -0,9 | 56 | *3%* | **0,0** | 110 | *4%* | **0,0** | 56 | *2%* | **0,0** | 2 | *0%* | **0,0** |
| - overig (hout/kinderkopjes e.d.) | 0,0 | 4 | *0%* | **0,0** | 4 | *0%* | **0,0** | 2 | *0%* | **0,0** | 5 | *0%* | **0,0** |
| - onverhard | -5,4 | 7 | *0%* | **0,0** | 10 | *0%* | **0,0** | 3 | *0%* | **0,0** | 47 | *1%* | **-0,1** |
| onbekend | 0,0 | 9 | | | 42 | | | 4 | | | 18 | | |
| Totaal | | 2.224 | | **6,9** | 3.080 | | **6,2** | 2.469 | | **5,2** | 3.675 | | **5,8** |
| Totaal minus onbekend | | 2.215 | | | 3.038 | | | 2.465 | | | 3.657 | | |

| *Wegdeksoort onder routenetwerk:* | *gewogen waardering* | **Gelderland** | | | **Flevoland** | | | **Utrecht** | | | **Noord-Holland** | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | km | % | score | km | % | score | km | % | score | km | % | score |
| - asfalt/beton | 8,0 | 4.562 | *84%* | **6,7** | 1.304 | *93%* | **7,4** | 1.324 | *87%* | **7,0** | 2.226 | *81%* | **6,5** |
| - klinkers | -4,1 | 343 | *6%* | **-0,3** | 52 | *4%* | **-0,2** | 81 | *5%* | **-0,2** | 284 | *10%* | **-0,4** |
| - halfverhard | -0,6 | 363 | *7%* | **0,0** | 11 | *1%* | **0,0** | 39 | *3%* | **0,0** | 31 | *1%* | **0,0** |
| - tegels | -1,0 | 107 | *2%* | **0,0** | 19 | *1%* | **0,0** | 47 | *3%* | **0,0** | 142 | *5%* | **-0,1** |
| - schelpenpad | -0,9 | 12 | *0%* | **0,0** | 15 | *1%* | **0,0** | 21 | *1%* | **0,0** | 50 | *2%* | **0,0** |
| - overig (hout/kinderkopjes e.d.) | 0,0 | 5 | *0%* | **0,0** | 2 | *0%* | **0,0** | 2 | *0%* | **0,0** | 4 | *0%* | **0,0** |
| - onverhard | -5,4 | 55 | *1%* | **-0,1** | 2 | *0%* | **0,0** | 3 | *0%* | **0,0** | 2 | *0%* | **0,0** |
| onbekend | 0,0 | 52 | | | 17 | | | 16 | | | 132 | | |
| Totaal | | 5.499 | | **6,3** | 1.422 | | **7,2** | 1.533 | | **6,7** | 2.871 | | **6,0** |
| Totaal minus onbekend | | 5.447 | | | 1.405 | | | 1.517 | | | 2.739 | | |

| *Wegdeksoort onder routenetwerk:* | *gewogen waardering* | **Zuid-Holland** | | | **Zeeland** | | | **Noord-Brabant** | | | **Limburg** | | | **Nederland** | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | km | % | score | km | % | score | km | % | score | km | % | score | km | % | score |
| - asfalt/beton | 8,0 | 2.934 | *85%* | **6,8** | 1.701 | *89%* | **7,1** | 4.109 | *79%* | **6,3** | 1.989 | *85%* | **6,8** | 29.370 | *83%* | **6,6** |
| - klinkers | -4,1 | 296 | *9%* | **-0,4** | 121 | *6%* | **-0,3** | 576 | *11%* | **-0,5** | 80 | *3%* | **-0,1** | 3.028 | *9%* | **-0,4** |
| - halfverhard | -0,6 | 14 | *0%* | **0,0** | 22 | *1%* | **0,0** | 190 | *4%* | **0,0** | 135 | *6%* | **0,0** | 1.310 | *4%* | **0,0** |
| - tegels | -1,0 | 174 | *5%* | **-0,1** | 26 | *1%* | **0,0** | 267 | *5%* | **-0,1** | 67 | *3%* | **0,0** | 997 | *3%* | **0,0** |
| - schelpenpad | -0,9 | 11 | *0%* | **0,0** | 29 | *2%* | **0,0** | 13 | *0%* | **0,0** | 3 | *0%* | **0,0** | 378 | *1%* | **0,0** |
| - overig (hout/kinderkopjes e.d.) | 0,0 | 6 | *0%* | **0,0** | 4 | *0%* | **0,0** | 18 | *0%* | **0,0** | 5 | *0%* | **0,0** | 61 | *0%* | **0,0** |
| - onverhard | -5,4 | 2 | *0%* | **0,0** | 1 | *0%* | **0,0** | 61 | *1%* | **-0,1** | 68 | *3%* | **-0,2** | 261 | *1%* | **0,0** |
| onbekend | 0,0 | 94 | | | 51 | | | 121 | | | 81 | | | 637 | | |
| Totaal | | 3.531 | | **6,4** | 1.955 | | **6,8** | 5.355 | | **5,7** | 2.428 | | **6,4** | 36.042 | | **6,2** |
| Totaal minus onbekend | | 3.437 | | | 1.904 | | | 5.234 | | | 2.347 | | | 35.405 | | |

*Tabel: Index type verharding en waardering*

De provincies **Drenthe** en **Noord-Brabant** scoren op dit onderdeel onder gemiddeld. Deze provincies hebben een relatief laag aantal paden en wegen met asfalt- of betonverharding.

Index aandeel vrijliggende fietspaden onder het routenetwerk

Deze informatie is verkregen door een combinatie van gegevens uit de routedatabank en data van de Fietsersbond planner. Het aandeel vrijliggende fietspaden onder het routenetwerk varieert van 33% in de provincie Flevoland tot 10% in de provincie Limburg. De provincies **Noord-Brabant** en **Limburg** scoren op dit onderdeel onder gemiddeld.

Index verkeershinder op het routenetwerk

De data van de Fietsersbond planner bevat informatie over wat het aandeel paden en wegen onder het netwerk is met veel, gemiddelde en weinig verkeershinder. Index hiervoor is het aandeel paden en wegen met weinig/zeer weinig verkeershinder minus het aandeel met veel/zeer veel verkeershinder. Hoe hoger het percentage, hoe beter de score.

| *Mate van verkeershinder* | **Gron.** | **Frsl.** | **Dr.** | **Ov.** | **Gld.** | **Flev.** | **Utr.** | **N-H** | **Z-H** | **Zeel.** | **N-Br.** | **Limb.** | **NL** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| - Zeer veel/veel | 2% | 1% | 1% | 1% | 1% | 2% | 3% | 4% | 3% | 1% | 1% | 2% | 2% |
| - Redelijk | 16% | 14% | 14% | 11% | 14% | 12% | 16% | 19% | 21% | 19% | 15% | 18% | 16% |
| - Weinig/zeer weinig | 82% | 83% | 84% | 87% | 82% | 81% | 74% | 68% | 66% | 75% | 75% | 72% | 76% |
| Weinig hinder minus veel hinder | 80% | 81% | 83% | 86% | 81% | 79% | 71% | 64% | 62% | 74% | 73% | 70% | 74% |

*Tabel: Mate van verkeershinder (bron: data Fietsersbond routeplanner)*

De provincies **Noord- en Zuid-Holland** en **Limburg** scoren onder gemiddeld op dit onderdeel.

Index aantal hindernissen op de paden en wegen onder het routenetwerk

Uit de data van de Fietsersbond planner is het gemiddeld aantal hindernissen per 100 km routenetwerk gedestilleerd, voor brede, lange en gewone fietsen. Ook het aantal paaltjes is meegenomen. Index voor het aantal hindernissen is de optelsom van deze aantallen. Hoe lager het aantal, hoe beter de score.

| *Hindernissen per 100 km netwerk* | Gron. | Frsl. | Dr. | Ov. | Gld. | Flev. | Utr. | N-H | Z-H | Zeel. | N-Br. | Limb. | NL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| - voor brede fietsen | 1,8 | 4,2 | 3,1 | 2,3 | 2,5 | 1,1 | 1,5 | 1,2 | 1,0 | 0,4 | 1,0 | 0,4 | 1,9 |
| - voor lange fietsen | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,5 | 1,4 | 0,6 | 0,0 | 0,2 | 0,1 | 0,3 |
| - voor gewone fietsen | 1,1 | 1,2 | 0,5 | 1,1 | 0,7 | 0,3 | 0,9 | 0,9 | 1,3 | 0,3 | 0,4 | 0,7 | 0,9 |
| - paaltjes | 3,6 | 1,3 | 1,6 | 6,1 | 4,8 | 6,3 | 6,2 | 5,6 | 10,0 | 1,3 | 7,4 | 2,3 | 5,1 |
| Totaal hindernissen/per 100 km | 6,8 | 6,9 | 5,4 | 9,6 | 8,2 | 7,9 | 9,1 | 9,1 | 12,9 | 2,0 | 9,0 | 3,4 | 8,2 |

*Tabel: Gemiddeld aantal hindernissen (bron: data Fietsersbond routeplanner)*

Met name de provincie **Zuid-Holland** heeft relatief veel hindernissen en scoort daarmee laag op dit onderdeel.

**Aan welke knoppen kan worden gedraaid?**

De kwaliteit van de paden en wegen onder een routenetwerk is beïnvloedbaar. Te beginnen door scherp te selecteren uit het bestaande aanbod van paden en wegen. En daarbij vooral te kiezen voor vrijliggende fietspaden en andere paden en wegen met weinig verkeershinder. En door obstakels, zoals overbodige paaltjes, te verwijderen.

Verder is het zaak actief in te zetten op behoud en waar nodig verbetering van de kwaliteit van de infrastructuur, inclusief het realiseren van ontbrekende schakels – dit komt verderop aan de orde.

### 3.2.3. **Kwaliteit routenetwerk; bewegwijzering** (kwaliteitsaspect 2.3)

**Fietsers vinden goede bewegwijzering heel belangrijk. In het ANWB-onderzoek noemt 49% dit als randvoorwaarde om plezierig te kunnen fietsen. Veel respondenten in dit onderzoek (67%) benoemden verbeterpunten. Eerder is de beoordeling van de fietsbewegwijzering in het algemeen al aan de orde geweest (bij 3.2.2a). Hier zoomen we in op de kwaliteit van de bewegwijzering onder het routenetwerk. Het KIEN-onderzoek levert extra informatie vanuit de gebruikers. Een vaktechnisch oordeel wordt gevormd op basis van gegevens van het Fietsplatform en de vragenlijst onder de provincies.**

#### a. **Waardering fietser** (wegingspercentage: 4%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **2. Kwaliteit recreatieve routenetwerk** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **2.3** | **Kwaliteit bewegwijzering** | | | | | | | | | | | | | | | |
| | **a** | **Waardering fietser** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Beoordeling kwaliteit van de bewegwijzering van het routenetwerk | | 2 | 3 | 3 | | | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *Kien onderzoek Knooppuntroutes 2022* | | *7,8* | *8,0* | *8,0* | | | *7,7* | *7,6* | *7,8* | *7,6* | *8,2* | *8,0* | *8,0* | *7,9* |
| | | onder gemiddeld (<7,8) | 1 | | | | | | 1 | 1 | | 1 | | | | |
| | | gemiddeld (7,8-8,0) | 2 | 2 | | | | | | | 2 | | | | | |
| | | boven gemiddeld (>8,0) | 3 | | 3 | 3 | | | | | | | 3 | 3 | 3 | |

*Tabel: Kwaliteit bewegwijzering routenetwerk – waardering fietser*

<u>Beoordeling kwaliteit bewegwijzering van het routenetwerk</u>

In het KIEN-onderzoek is aan respondenten gevraagd om voor maximaal twee provincies een rapportcijfer te geven voor specifieke kwaliteitsaspecten. Er is onder andere gevraagd naar de kwaliteit van de fietsbewegwijzering – in hoeverre het eenvoudig is om routes te volgen. Hoewel de verschillen niet groot zijn scoren de Provincies **Flevoland**, **Utrecht** en met name **Zuid-Holland** onder gemiddeld. Utrecht is bezig met een complete herziening van het netwerk, met ook een volledig nieuwe bewegwijzering; dit zal naar verwachting voor de volgende Kwaliteitsmonitor resulteren in een hogere waardering.

**b. Vaktechnisch oordeel** (wegingspercentage: 4%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | Nederland |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | |
| **2. Kwaliteit recreatieve routenetwerk** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **2.3** | | **Kwaliteit bewegwijzering** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **b** | **Vaktechnisch oordeel** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Kwaliteit uitvoering bewegwijzering knooppuntbewegwijzering algemeen | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | |
| | | niet conform standaard | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | grotendeels conform standaard | 1 | | | | | | | | 1 | | | | | |
| | | volledig conform standaard | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | | 2 | 2 | 2 | 2 | |
| | | Zijn eisen kwaliteit en uniformiteit vastgelegd? | | 1 | 2 | 2 | | | 0 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | |
| | | niet vastgelegd | 0 | | | | | | 0 | | | | | | | |
| | | beperkt en/of niet voor hele provincie | 1 | 1 | | | | | | | 1 | | | | | |
| | | (nog) niet in gebruik | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | |
| | | vastgelegd in kwaliteitshandboek | 2 | | 2 | 2 | | | | 2 | | | 2 | 2 | 2 | |
| | | Infopanelen knooppuntbewegwijzering: op elk knooppunt? | | 3 | 3 | 3 | | | 1 | 3 | 3 | 1 | 2 | 3 | 3 | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | wisselend beeld; geen eenheid en sturing op provincieniveau | 1 | | | | | | 1 | | | 1 | | | | |
| | | nee, wel op alle belangrijke plekken | 2 | | | | | | | | | | 2 | | | |
| | | ja, op alle knooppunten (of gecombineerde knooppunten) | 3 | 3 | 3 | 3 | | | | 3 | 3 | | | 3 | 3 | |
| | | Infopanelen knooppuntbewegwijzering: kwaliteit kaarten | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | |
| | | *kaarten gecentreerd rond knooppunt? (= voorkeur fietser)* | | ++ | ++ | ++ | | | ++ | ++ | ++ | +/- | ++ | ++ | ++ | |
| | | *kaarten infopaneel 1:50.000 of gedetailleerder? (= voorkeur fietser)* | | ++ | ++ | ++ | | | ++ | ++ | ++ | +/- | +/- | ++ | ++ | |
| | | kaartbeeld niet gecentreerd rond knooppunt, onvoldoende detail | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | kaartbeeld niet gecentreerd rond knooppunt, wel voldoende detail | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| | | kaartbeeld gecentreerd rond knooppunt, onvoldoende detail | 1 | | | | | | | | | | 1 | | | |
| | | wisselend beeld; geen eenheid en sturing op provincieniveau | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | | |
| | | kaartbeeld gecentreerd rond knooppunt, voldoende detail | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | | | | 2 | 2 | |
| | | Uitvoering bewegwijzering themaroutes (gecombineerd met knooppunt?) | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | bewegwijzering van meerdere themaroutes niet gecombineerd | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | wisselend beeld; geen eenheid en sturing op provincieniveau | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | | |
| | | bewegwijzering nagenoeg overal gecombineerd | 2 | | | | | | | | | | | | | |
| | | bewegwijzering overal gecombineerd | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Uitvoering LF-bewegwijzering (materiaalgebruik, combi op één drager?) | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | |
| | | bewegwijzering niet consequent gecombineerd | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | bewegwijzering nagenoeg overal gecombineerd | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| | | bewegwijzering overal gecombineerd | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | |

*Tabel: Kwaliteit bewegwijzering routenetwerk – vaktechnisch oordeel*

<u>Kwaliteit uitvoering bewegwijzering routenetwerk algemeen (conform standaard?)</u>
Uit de administratie van het Fietsplatform blijkt dat de uitvoering van de bewegwijzering nagenoeg overal conform standaard is. Dat is belangrijk; fietsers hoeven daarmee niet om te schakelen, ze kunnen ongehinderd overstappen van netwerk op netwerk.

Alleen in de provincie **Noord-Holland** is in Amsterdam sprake van een sterk afwijkende situatie, de provincie scoort om deze reden hier niet maximaal. Knooppuntroutes worden in Amsterdam niet met de bekende borden maar via handwijzers geduid. Uit oogpunt van uniformiteit en herkenbaarheid bepleit het Fietsplatform nadrukkelijk dat ook hier de landelijke criteria voor de uitvoering worden gevolgd.

<u>Zijn eisen kwaliteit en uniformiteit vastgelegd?</u>
De meeste provincies geven aan dat zij de kwaliteitseisen voor de uitvoering van de bewegwijzering hebben vastgelegd. In **Zuid-Holland** zijn de kwaliteitseisen in het voorjaar van 2022 beschreven in een handboek, maar dit is nog niet in gebruik. In **Groningen** worden de landelijke richtlijnen gevolgd maar dit is niet vastgelegd. In **Noord-Holland** is dit in de regio Gooi en Vechtstreek strak geregeld via een handboek. In de rest van de provincie is dat niet het geval maar worden – met uitzondering van Amsterdam – landelijke richtlijnen wel gevolgd.

<u>Uitvoering informatiepanelen routenetwerk: op elk knooppunt?</u>
Uit onderzoek van het Fietsplatform blijkt dat informatiepanelen veel worden gebruikt en hoog worden gewaardeerd door fietsers. Ter plekke kan men zich oriënteren op het netwerk en de geplande fietstocht eventueel aanpassen.

De meeste provincies geven aan dat op alle knooppunten of gecombineerde knooppunten sprake is van een informatiepaneel. De provincies **Flevoland** en **Zuid-Holland** hebben hier geen beeld bij; hier is geen sprake van provinciale sturing – er is in deze provincies geen routebureau dat hier zoals in andere provincies op toeziet. De provincie **Zeeland** laat punten op dit onderdeel liggen doordat zij er voor hebben gekozen niet op alle knooppunten een informatiepaneel te plaatsen.

Uitvoering informatiepanelen routenetwerk: kwaliteit kaarten

Uit panelonderzoek van het Fietsplatform blijkt dat fietsers wat betreft de uitvoering van de informatiepanelen de voorkeur hebben voor een kaartbeeld gecentreerd rond het betreffende knooppunt. Dat maakt dat elk informatiepaneel een uniek kaartbeeld bevat. Maar het biedt fietsers wel optimaal gebruiksgemak, omdat altijd een ruim beeld is van de omliggende knooppunten. Fietsers prefereren daarbij ook een detailniveau van schaal 1:50.000 of gedetailleerder.

De meeste provincies geven aan dat de uitvoering van de informatiepanelen hiermee in lijn is. De provincies **Noord-Holland** en **Zuid-Holland** hebben hier geen beeld bij; hier is geen sprake van provinciale sturing op dit onderwerp. De provincie **Zeeland** laat punten op dit onderdeel liggen omdat nog niet op alle informatiepanelen sprake is van de juiste schaal.

Kwaliteit uitvoering bewegwijzering themaroutes

Daar waar bewegwijzerde themaroutes worden aangeboden is het uit oogpunt van overzichtelijkheid voor fietsers wenselijk dat deze bewegwijzering wordt gecombineerd op één drager met de knooppuntbewegwijzering. De meeste provincies geven aan dat dit in hun werkgebied het geval is; uiteraard voor zover nog sprake is van separaat bewegwijzerde routes (zie 3.3.1b). De provincies **Noord-Holland** en **Zuid-Holland** hebben hier geen beeld bij; hier is geen sprake van provinciale sturing op dit onderwerp.

Kwaliteit uitvoering LF-bewegwijzering

Wat geldt voor themaroutes geldt ook voor de LF-routes: uit oogpunt van overzichtelijkheid is het wenselijk dat de LF-bewegwijzering altijd wordt gecombineerd op één drager met de knooppuntbewegwijzering. Alle provincies geven aan dat dit het geval is. Dit komt het gebruiksgemak extra ten goede: langeafstandsfietsers kunnen hierdoor makkelijker switchen en via knooppuntbewegwijzering even afwijken van de doorgaande route.

**Aan welke knoppen kan worden gedraaid?**

De kwaliteit van de bewegwijzering is volledig beïnvloedbaar. Aandachtspunten:

- Zorg voor uniformiteit: voor een herkenbare uitvoering die aansluit op landelijke richtlijnen. Doe dit ook voor de informatiepanelen. Dit geldt voor het materiaalgebruik, maar ook voor de plaatsing
- Zorg dat de bewegwijzering van themaroutes en LF-routes overal goed wordt gecombineerd met de bewegwijzering van de knooppuntroutes.
- Leg de uitvoeringsrichtlijnen vast, bijvoorbeeld in een handboek.

Samen met de regionale routebureaus gaat het Fietsplatform de landelijke richtlijnen in 2023 actualiseren.

## 3.3. KWALITEIT ONTSLUITING AANBOD

**Onbekend maakt onbemind. En ongebruikt. Er kan nog zo'n prachtig aanbod aan recreatieve fietsmogelijkheden zijn – als dit niet goed ontsloten wordt voor het publiek zal het gebruik achterblijven. Inspiratie en informatie is essentieel. Het publiek moet op het spoor worden gezet van het routenetwerk en van concrete routesuggesties. Dat kan rechtstreeks, via specifieke provinciale of regionale destinatie management organisaties (DMO's). Of via de routebureaus, als zij dit in hun takenpakket hebben zitten. Maar het is belangrijk dat ook andere professionals goed zijn aangehaakt. Daarbij wordt in de eerste plaats gedoeld op externe productontwikkelaars als appbouwers, aanbieders van routeplanners, kaartenontwikkelaars en routemakers. Het is belangrijk dat het routeaanbod daarnaast ook goed wordt ontsloten richting beleidsmakers; zij kunnen zorgen voor behoud van de kwaliteit van het routenetwerk door het op te nemen in beleidsplannen.**

Op de volgende pagina's staat een toelichting op de beoordeling bij de verschillende kwaliteitsaspecten. Voor dit onderdeel is geen sprake van een consumentenoordeel, alleen van een vaktechnisch oordeel. Input is verkregen via de vragenlijst die is uitgezet onder de provincies en via deskresearch door het Fietsplatform.

Voor dit onderdeel zijn geen complete gegevens beschikbaar voor Overijssel en Gelderland. Waar wel beschikbaar en relevant worden deze vermeld.

### 3.3.1. **Kwaliteit ontsluiting aanbod voor consumenten** (kwaliteitsaspect 3.1)

**Hoe is het gesteld met het inspireren, informeren en activeren van de fietser? Is er een routeportal voor de provincie of voor deelregio's? Worden fietsers op het spoor gezet van themaroutes op basis van het routenetwerk? Is er ook sprake van een aanbod voor sportieve fietsers? En: is er op regionaal niveau informatie te vinden over landelijke routes (LF-routes) en landelijke routetools? Een belangrijk onderdeel van de monitor. Want: onbekend maakt onbemind. En ongebruikt. Dit onderdeel weegt 15% mee in het eindoordeel.**

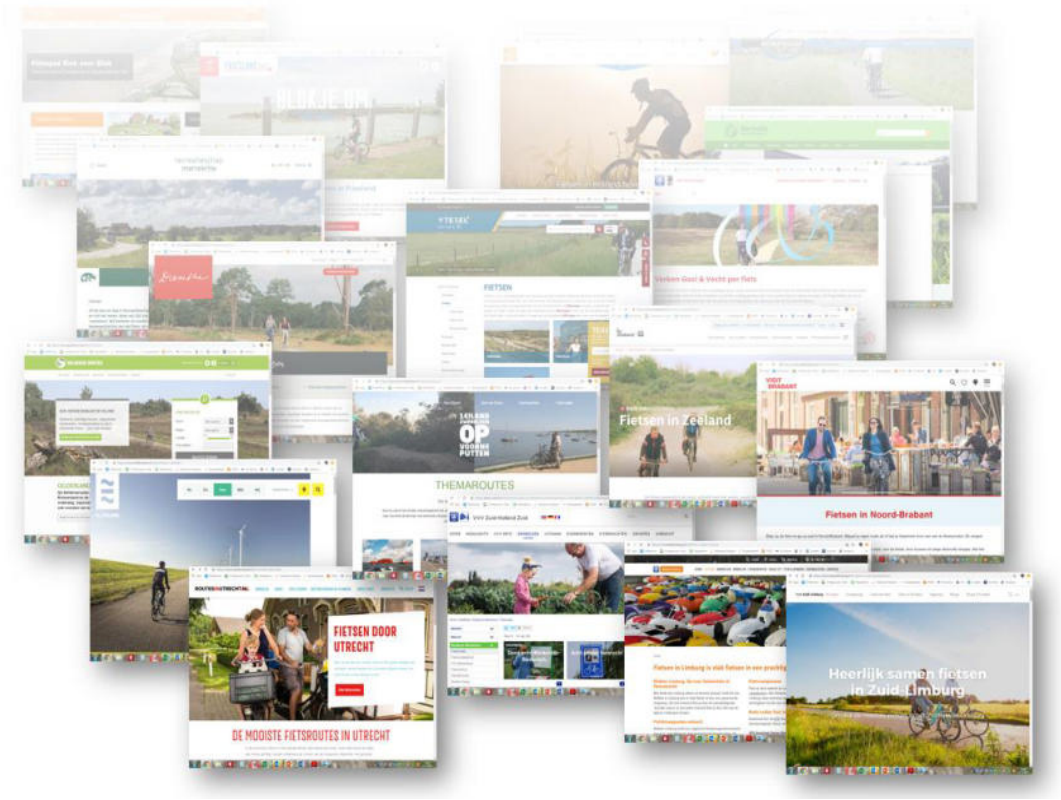
#### a. **Vindbaarheid routeinformatie** (wegingspercentage: 11%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | *(Overijssel)* | *(Gelderland)* | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **3. Kwaliteit ontsluiting aanbod voor recreatieve/sportieve fietstochten** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **3.1** | **Ontsluiting aanbod voor consumenten** | | | | | | | | | | | | | | | |
| | **a** | **Vindbaarheid routeinformatie voor consumenten** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Index vindbaarheid inspiratie en informatie recreatief fietsen | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *is er een (fiets)routeportal voor de provincie (of deelregio's)?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | voor aantal deelregio's | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | | |
| | | ja | 2 | | | | | | | | | | | | | |
| | | ja, uitgebreid (incl. routeplanner) | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Index vindbaarheid recreatieve themaroutes | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | |
| | | *is informatie te vinden over themaroutes (vaste of samengestelde)?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | beperkt | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | | |
| | | ja | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | |
| | | Index vindbaarheid sportieve routes (racefietsroutes) | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | |
| | | *is informatie te vinden over sportieve routes?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | beperkt | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | | |
| | | ja | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | |

*Tabel: Kwaliteit vindbaarheid routeinformatie voor consumenten – vaktechnisch oordeel*

<u>Index vindbaarheid inspiratie en informatie recreatief fietsen</u>

In vrijwel alle provincies is er een portal waar consumenten inspiratie en informatie kunnen vinden om op de fiets te stappen. In de provincies **Noord-Holland** en **Zuid-Holland** is dit alleen voor deelregio's het geval.




Index vindbaarheid recreatieve themaroutes

Op basis van het routenetwerk kunnen oneindig veel themaroutes worden samengesteld en aangeboden. Veel fietsers laten zich hier graag door inspireren en leiden. In die provincies waar sprake is van een routeportal of een onderdeel routes op de recreatieve portal kunnen consumenten informatie en suggesties vinden over themaroutes. Vaak ook routes voor specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld voor gezinnen met jonge kinderen. In de provincies **Noord-Holland** en **Zuid-Holland** is dit alleen voor deelregio's het geval.

Index vindbaarheid sportieve routes

In die provincies waar sprake is van een routeportal of een onderdeel routes op de recreatieve portal kunnen consumenten ook informatie vinden over sportieve routes: MTB-routes en/of routes voor racefietsers. Ook hier geldt dat dit in de provincies **Noord-Holland** en **Zuid-Holland** alleen het geval is voor deelregio's.

### b. Toegankelijkheid bovenregionale/landelijke routeinformatie (wegingspercentage: 4%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **3. Kwaliteit ontsluiting aanbod voor recreatieve/sportieve fietstochten** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **3.1** | | **Ontsluiting aanbod voor consumenten** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **b** | **Toegankelijkheid bovenregionale/landelijke routeinformatie** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Index verwijzing naar landelijke tools (meldsysteem, planners) | | 0 | 0 | 0 | | | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | |
| | | *is informatie te vinden over landelijke tools?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | 0 | | | |
| | | beperkt | 1 | | | | | | | | 1 | | | 1 | 1 | |
| | | ja | 2 | | | | | | | 2 | | | | | | |
| | | Index vindbaarheid informatie over landelijke routes (LF) | | 2 | 1 | 0 | | | 2 | 2 | 1 | 0 | 2 | 2 | 1 | |
| | | *is informatie te vinden over landelijke routes (LF)?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | 0 | | | | | | 0 | | | | |
| | | beperkt | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | | | 1 | |
| | | ja, inclusief link | 2 | 2 | | | | | 2 | 2 | | | 2 | 2 | | |

*Tabel: Kwaliteit vindbaarheid routeinformatie voor consumenten – vaktechnisch oordeel*

Index verwijzing naar landelijke tools (meldsysteem/planner)
Uit de analyse van het Fietsplatform blijkt dat de meeste provincies niet of slechts beperkt verwijzen naar landelijke routeplanners en het landelijke meldsysteem. Provincies focussen logischerwijs op hun eigen werkgebied. Maar door geen doorkijk te geven naar omliggende regio's of te verwijzen naar landelijke tools en portals worden fietsers beperkt in hun zoekgebied en in hun mogelijkheden. Dit terwijl fietsers in de praktijk zich niet willen laten leiden door bestuurlijke grenzen; ze willen ongehinderd en onbegrensd genieten van hun fietstocht. Positieve uitzondering hierop is de provincie **Utrecht**.

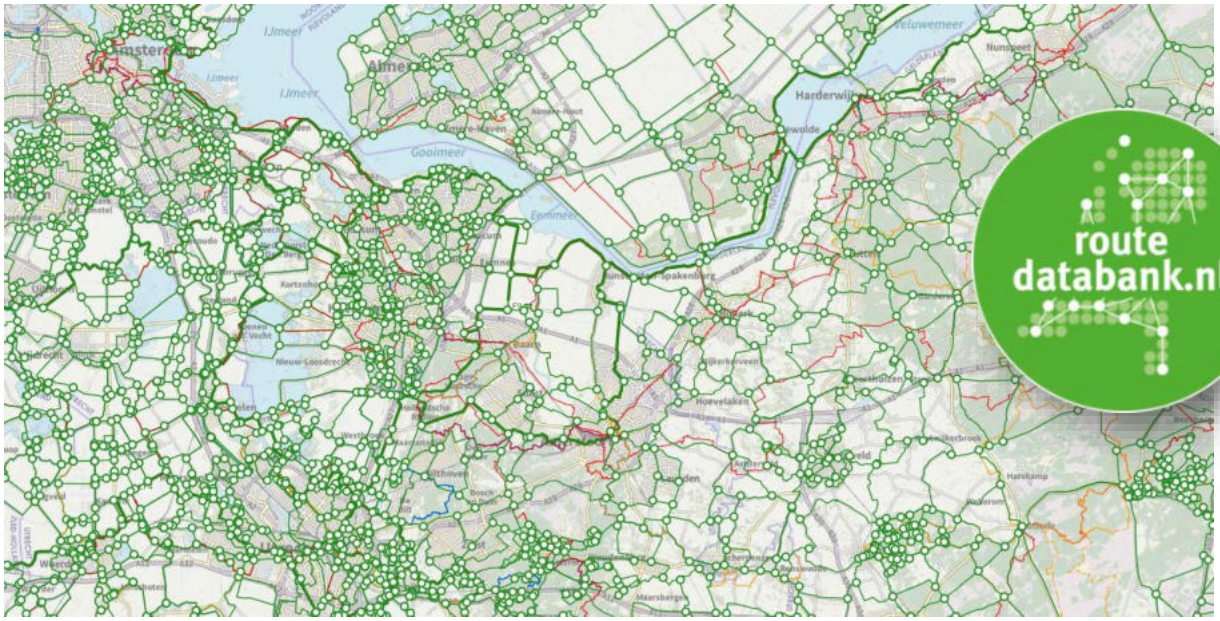
Index vindbaarheid informatie over landelijke routes (LF)
De vindbaarheid van informatie over de landelijke LF-routes op provinciale sites kan ook beter. Uit de analyse van het Fietsplatform blijkt dat de helft van de provincies niet of slechts beperkt informatie bieden over de langeafstandsfietsroutes door hun provincies. In de provincies **Drenthe** en **Zuid-Holland** is niets te vinden. Met name de provincie **Noord-Brabant** pakt dit goed op, inclusief een verwijzing naar de landelijke portal.

**Aan welke knoppen kan worden gedraaid?**

De kwaliteit van de ontsluiting van het routeaanbod is volledig beïnvloedbaar. Aandachtspunten:

- Zorg voor een goede en goed vindbare regionale routeportal
- Zorg dat hierop naast tekst en uitleg over het routenetwerk ook informatie is te vinden over regionale themaroutes en sportieve routes. Maar ook over bovenregionale routes zoals de LF-routes.
- Zorg voor een goede verwijzing naar verdere informatiebronnen en landelijke tools.

### 3.3.2. **Kwaliteit ontsluiting routedata voor professionals** (kwaliteitsaspect 3.2)




**Het verloop van de routenetwerken is niet statisch. Jaarlijks wijzigen honderden kilometers route. Het Fietsplatform bundelt regionale routedata en verwerkt deze tot één landelijke routedatabase. Via de landelijke routedatabank (www.routedatabank.nl) wordt deze fietsroutedata beheerd en ontsloten, als open data. Beleidsmakers doen hiermee hun voordeel door deze dataset te betrekken bij uiteenlopende beleidsthema's. Dit geldt met name bij verkeerskundige onderwerpen of bij ruimtelijke planvorming. De fietser plukt hier de vruchten van; het helpt de kwaliteit en continuïteit van de routenetwerken te verankeren. Ook productontwikkelaars worden hiermee geholpen, zij kunnen routewijzigingen overnemen en daarmee zorgen voor goede producten – denk aan kaarten, planners en themaroutes. Dit is ook in het belang van de regio. En van de fietser. Beide zijn gebaat bij de weergave van het juiste routeverloop.**

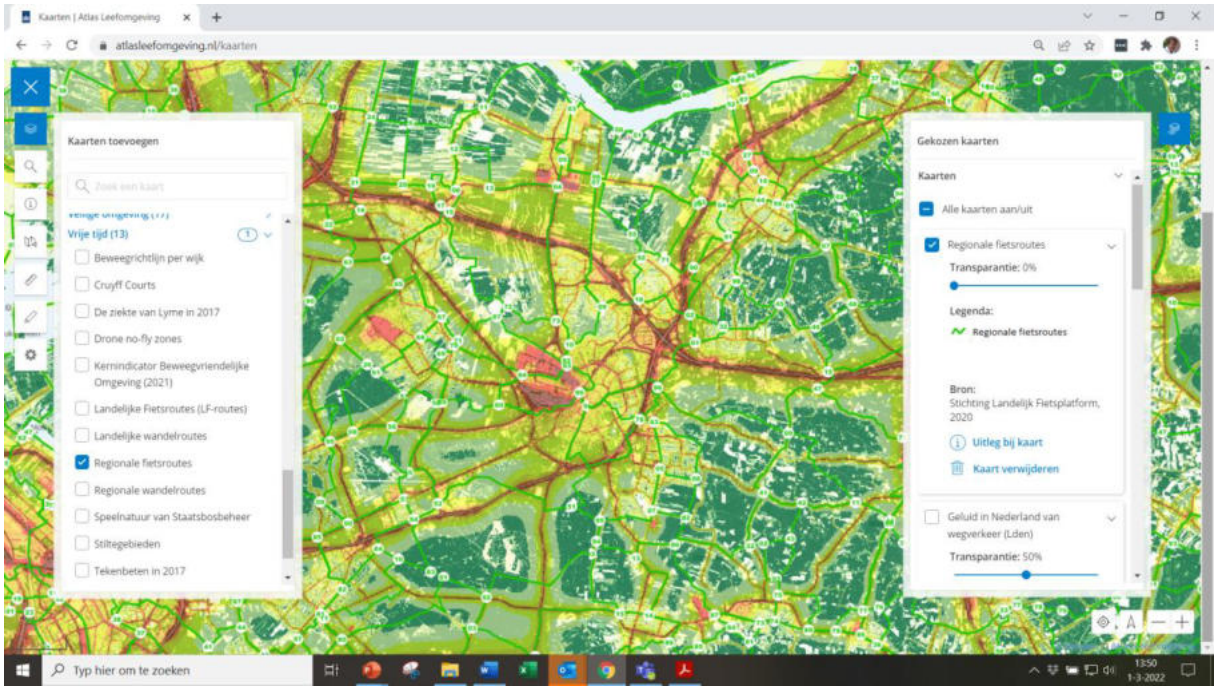
### a. **Toegankelijkheid routedata voor beleidsmakers** (wegingspercentage: 2,5%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **3. Kwaliteit ontsluiting aanbod voor recreatieve/sportieve fietstochten** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **3.2** | | **Ontsluiting aanbod (routedata) voor professionals** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **a** | **Toegankelijkheid routedata voor beleidsmakers** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Inzet op interne ontsluiting routedata | | 3 | 3 | 3 | | | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *is ingeregeld hoe beleidsmakers bij routedata kunnen komen?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | wordt niet op ingezet | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | wordt beperkt op ingezet | 1 | | | | | | 1 | | | | | | | |
| | | wordt op ingezet | 3 | 3 | 3 | 3 | | | | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| | | Inzet provincie op stimulering gebruik routedata door derden | | 3 | 3 | 3 | | | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *stuurt provincie op bekendmaking routedata bij derden?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | wordt niet op gestuurd | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | wordt beperkt op gestuurd | 1 | | | | | | 1 | | 1 | 1 | | | | |
| | | wordt op gestuurd | 3 | 3 | 3 | 3 | | | | 3 | | | 3 | 3 | 3 | |

*Tabel: Kwaliteit ontsluiting routedata voor beleidsmakers – vaktechnisch oordeel*

<u>Inzet op interne ontsluiting routedata (binnen provincie)</u>
Vanuit de landelijke routedatabank zijn actuele routedata beschikbaar voor beleidstoepassingen. Ondermeer de provinciale GIS-afdelingen beschikken over deze data. Inzet is dat deze data breed ontsloten wordt binnen de provincie. Desgevraagd geven bijna alle provincies aan dat er afspraken zijn gemaakt over de wijze waarop de provinciale ambtenaar die over routerecreatie gaat bij de digitale bestanden kan komen. Alleen de provincie **Flevoland** geeft aan dat zij hier beperkt op inzet.

<u>Inzet provincie op stimulering gebruik routedata door derden</u>
De meeste provincies geven desgevraagd aan dat zij zich inspannen om de routedata ook onder de aandacht te brengen van andere provinciale beleidsafdelingen en ambtenaren van gemeenten/waterschappen. Alleen de provincies **Flevoland**, **Noord-Holland** en **Zuid-Holland** zijn beperkt actief op dit gebied.




*Voorbeeld van toepassing routedata: Atlas leefomgeving (combinatie met kaartlaag geluid)*

**b. Toegankelijkheid routedata voor productontwikkelaars** (wegingspercentage: 2,5%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **3. Kwaliteit ontsluiting aanbod voor recreatieve/sportieve fietstochten** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **3.2** | | **Ontsluiting aanbod (routedata) voor professionals** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **b** | **Toegankelijkheid routedata voor productontwikkelaars** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Index beschikbaarheid routedata voor consumententoepassingen | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *is sprake van vrije uitlevering?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | geen vrije uitlevering | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | vrije uitlevering | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| | | Beschikbaarheid regionale regionale data vanuit landelijke routedatabank | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | |
| | | *is routedata vrij beschikbaar vanuit landelijke databank?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | geen vrije uitlevering vanuit landelijke routedatabank | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | beperkt vrije uitlevering vanuit landelijke routedatabank | 1 | | | | | | | | | | | | 1 | |
| | | vrije uitlevering vanuit landelijke routedatabank | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | | |

*Tabel: Kwaliteit ontsluiting routedata voor productontwikkelaars – vaktechnisch oordeel*

<u>Index beschikbaarheid routedata voor consumententoepassingen</u>
Alle provincies geven desgevraagd aan dat sprake is van vrije uitlevering van routedata voor consumententoepassingen. Ze zien het alle als open data.

<u>Beschikbaarheid regionale routedata vanuit landelijke routedatabank</u>
De provincie **Limburg** is de enige provincie die een beperking legt op de ontsluiting van de fietsroutedata vanuit de landelijke routedatabank. Dit kan per geval alleen na toestemming en dus in overleg met de provincie c.q. de provinciale routebureaus.

**Aan welke knoppen kan worden gedraaid?**

De kwaliteit van de ontsluiting van routedata voor professionals is ook volledig beïnvloedbaar. Aandachtspunten:

- Stimuleer dat verschillende regionale en lokale beleidsafdelingen gebruik maken van de vrij beschikbare routedata, zet hen op het spoor.
- Leg geen beperking op aan de ontsluiting van de landelijke fietsroutedata voor productontwikkelaars, ten behoeve van consumententoepassingen.

## 3.4. ORGANISATIE EN BELEID

**Heel veel organisaties zijn direct of indirect betrokken bij het recreatieve fietsen. Sprake is van een grote afhankelijkheid van externe factoren. Dit betekent dat, om optimale kwaliteit te kunnen bieden, ook de organisatie achter het recreatieve fietsen op orde moet zijn en sprake moet zijn van beleidsmatige verankering, zowel landelijk als regionaal/lokaal. Integrale benadering is daarbij nodig, het onderwerp raakt veel beleidsterreinen. Van de kwaliteit leefomgeving (stad-land, natuur) en mobiliteit/infrastructuur tot volksgezondheid/sport, regionale economie en cultuur/erfgoed. Samenwerking is de basis.**

Op de volgende pagina's wordt een toelichting gegeven op de beoordeling bij de verschillende kwaliteitsaspecten. Van de organisatie en uitvoering van het beheer en onderhoud van de routenetwerken tot beleidsmatige aandacht. Voor dit onderdeel is geen sprake van een consumentenoordeel, alleen van een vaktechnisch oordeel. Input is verkregen via de vragenlijst die is uitgezet onder de provincies en via deskresearch door het Fietsplatform.

### 3.4.1. **Organisatie beheer en onderhoud routenetwerk** (kwaliteitsaspect 4.1)

**Een goed functionerend routenetwerk is essentieel voor het faciliteren van het recreatieve fietsen in de provincie. Ontwerp en uitvoering daarvan moet op orde zijn, inclusief de kwaliteit van de onderliggende paden en wegen. Deze moet aansluiten bij het actuele gebruik van het netwerk. Ook de bewegwijzering moet goed uitgevoerd zijn. Maar minstens zo belangrijk is dat na de realisatie sprake is van *adequaat beheer en onderhoud*. Niet alleen om ervoor te zorgen dat de bordjes goed blijven hangen, ook om het netwerk periodiek tegen het licht te houden en door te ontwikkelen. En om wijzigingen, bijvoorbeeld door infrastructurele aanpassingen, goed te managen. Routebureaus en routebeheerders spelen hierbij een zeer belangrijke rol, zij zijn vitaal en feitelijk onmisbaar voor de continuïteit van de routenetwerken. In de Kwaliteitsmonitor weegt dit onderdeel aanzienlijk mee, in totaal 12,5%. Het is ook direct beïnvloedbaar door provincies.**

#### a. **Organisatie algemeen** (wegingspercentage: 2%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **4. Beleid en organisatie** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **4.1** | | **Organisatie beheer en onderhoud routenetwerk** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **a** | **Organisatie algemeen** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Robuustheid regionale organisatie beheer en onderhoud | | 3 | 3 | 3 | | | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | |
| | | *aantal netwerkbeheerders* | | 1 | 1 | 1 | | | 5 | 1 | 5 | 5 | 1 | 2 | 2 | |
| | | *omvang gebied (landoppervlakte x 1.000 km$^2$ )* | | 2,32 | 3,34 | 2,63 | | | 1,41 | 1,49 | 2,66 | 2,70 | 1,78 | 4,91 | 2,15 | |
| | | *gemiddelde omvang werkgebied per netwerkbeheerder (x 1.000 km$^2$ )* | | 2,3 | 3,3 | 2,6 | | | 0,3 | 1,5 | 0,5 | 0,5 | 1,8 | 2,5 | 1,1 | 1,6 |
| | | versnipperd (gemiddelde omvang < 1.000 km$^2$) | 1 | | | | | | 1 | | 1 | 1 | | | | |
| | | enigszins versnipperd (gem. omvang 1.000-1.500 km$^2$ en > 1 netwerkbeh.) | 2 | | | | | | | | | | | | 2 | |
| | | robuust (gemiddelde omvang > 1.500 km$^2$ of 1 netwerkbeheerder) | 3 | 3 | 3 | 3 | | | | 3 | | | 3 | 3 | | |
| | | Combinatie onderhoud fietsroutes (knooppunt- en LF-routes) | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *is onderhoud bewegwijzering van alle soorten fietsroutes in één hand?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | alleen voor deel werkgebied (< 75%) | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | |
| | | voor overgrote deel werkgebied (> 75%) | 2 | | | | | | | | | | | | | |
| | | ja, voor gehele werkgebied | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | | 3 | 3 | 3 | |

*Tabel: Organisatie beheer en onderhoud algemeen – vaktechnisch oordeel*

<u>Robuustheid regionale organisatie beheer en onderhoud</u>

Het Fietsplatform heeft gekeken naar het aantal netwerkbeheerders (routebureaus en routebeheerders) per provincie in relatie tot de oppervlakte van hun werkgebied. Hoe hoger de gemiddelde omvang van het werkgebied per netwerkbeheerder, hoe robuuster. Dit levert schaalvoordeel op en efficiencywinst. Bij een kleine gemiddelde omvang daarentegen is juist sprake van versnippering.

De provincies **Friesland**, **Drenthe** en **Noord-Brabant** scoren hier het hoogst. In Noord-Brabant is daarbij een grote slag gemaakt door de activiteiten van een aantal deelgebieden ook bij de bestaande provinciale werkorganisatie onder te brengen. De provincies **Flevoland**, **Noord-Holland** en **Zuid-Holland** scoren onder de maat. In Flevoland is het routebeheer versnipperd over vijf gemeenten. Zuid-Holland heeft ook geen routebureau maar vijf regionale netwerkbeheerders met beperkte onderlinge afstemming. Een provinciale uitvoeringsorganisatie is hier in onderzoek. Noord-Holland kent drie sterke routebureaus/routebeheerders. Maar ook twee kleine.

<u>Combinatie onderhoud verschillende fietsroutes (knooppunt-, LF-, regionale routes)</u>
Uit oogpunt van efficiency- en kwaliteitswinst is het belangrijk dat het onderhoud van verschillende bewegwijzerde fietsroutes per werkgebied in één hand is. Uit gegevens van het Fietsplatform blijkt dat dit overal het geval is, met uitzondering van de provincie **Zuid-Holland**. In deze provincie is het onderhoud van de LF-bewegwijzering provinciaal ingeregeld en belegd bij één uitvoeringsorganisatie. Dit valt in een groot deel van de provincie niet samen met de partij die verantwoordelijk is voor het onderhoud van de knooppuntbewegwijzering.

### b. Organisatie en uitvoering onderhoud bewegwijzering (wegingspercentage: 4%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **4. Beleid en organisatie** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **4.1** | | **Organisatie beheer en onderhoud routenetwerk** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **b** | **Organisatie en uitvoering onderhoud bewegwijzering** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Borging afspraken financiering en uitvoering (incl. begrenzing netwerk) | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *is vastgelegd wie onderhoud betaalt, wie het uitvoert en tot waar?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | ja, voor deel werkgebied (< 75%) | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| | | ja, voor overgrote deel werkgebied (> 75%) | 2 | | | | | | | | | 2 | | | | |
| | | ja, voor gehele werkgebied | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Borging afspraken onderhoud infopanelen: financiering en uitvoering | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *is vastgelegd wie onderhoud infopanelen betaalt, wie het uitvoert en hoe?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | beperkt | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | |
| | | ja, voor gehele werkgebied | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Kwaliteit onderhoud: oplossingspercentage meldingen | | 3 | 3 | 3 | | | 2 | 3 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *oplossingspercentage meldingen uit meldsysteem 2021(%)* | | 99% | 100% | 100% | | | 87% | 100% | 74% | 83% | 97% | 98% | 96% | |
| | | lager dan 70% | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | tussen 70-85% | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | | |
| | | tussen 85-95% | 2 | | | | | | 2 | | | | | | | |
| | | hoger dan 95% | 3 | 3 | 3 | 3 | | | | 3 | | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Kwaliteit onderhoud: oplossingstermijn meldingen | | 2 | 3 | 3 | | | 1 | 3 | 2 | 0 | 3 | 3 | 2 | |
| | | *gem. oplossingstermijn meldingen uit landelijk meldsysteem in 2021 (weken)* | | 3,3 | 1,9 | 0,6 | | | 6,0 | 1,6 | 2,2 | 11,1 | 1,4 | 1,6 | 3,2 | 5,4 |
| | | gemiddelde oplossingstermijn langer dan 6 weken | 0 | | | | | | | | | 0 | | | | |
| | | gemiddelde oplossingstermijn tussen 4 en 6 weken | 1 | | | | | | 1 | | | | | | | |
| | | gemiddelde oplossingstermijn tussen 2 en 4 weken | 2 | 2 | | | | | | | 2 | | | | 2 | |
| | | gemiddelde oplossingstermijn korter dan 2 weken | 3 | | 3 | 3 | | | | 3 | | | 3 | 3 | | |
| | | Kwaliteit onderhoud infopanelen: vervanging bij beschadiging? | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *wordt een paneel bij vastgestelde beschadiging vervangen?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | ja, voor deel van het werkgebied (< 75%) | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | | |
| | | ja, voor overgrote deel van het werkgebied (> 75%) | 2 | | | | | | | | | | | | | |
| | | ja, voor het gehele werkgebied | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Kwaliteit onderhoud infopanelen: actualiteit kaarten | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *worden kaarten op panelen vervangen bij ingrijpende wijzigingen?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | ja, voor deel van het werkgebied (< 75%) | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | |
| | | ja, voor overgrote deel van het werkgebied (> 75%) | 2 | | | | | | | | | | | | | |
| | | ja, voor het gehele werkgebied | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | |

*Tabel: Organisatie beheer en onderhoud: organisatie en uitvoering onderhoud – vaktechnisch oordeel*

<u>Borging afspraken financiering en uitvoering (incl. begrenzing netwerk)</u>
Dat onderhoud van de bewegwijzering van groot belang is behoeft geen uitleg. Om het onderhoud te kunnen waarborgen, dient vastgelegd te zijn wie het onderhoud betaalt en wie het uitvoert. De praktijk wijst uit dat afspraken over het onderhoud in veel gevallen voor een werkgebied van een regio of gemeente worden gemaakt, maar dat de exacte grens (tot aan welk bord) niet duidelijk is. Daardoor worden delen van het netwerk soms dubbel onderhouden of – kwalijker – niet onderhouden.

Desgevraagd geven alle provincies aan dat beide zaken goed zijn vastgelegd. Kanttekening: voor **Zuid-Holland** is dit voor het overgrote deel van het werkgebied het geval maar niet overal. Dit is daarmee een aandachtspunt.

Borging afspraken onderhoud informatiepanelen: financiering en uitvoering
Ook de informatiepanelen vragen om adequaat onderhoud. In het landelijk meldsysteem (www.meldpuntroutes.nl) worden meldingen over informatiepanelen apart bijgehouden. Eerder bleek uit deze meldingen en de reactie van diverse regio's dat het onderhoud van de informatiepanelen niet standaard werd meegenomen bij de afspraken over het onderhoud van het netwerk. Daardoor stuiten fietsers op onleesbare, ontbrekende of verouderde panelen. Goede afspraken over het onderhoud van de panelen vormen de basis voor goed onderhoud.

Desgevraagd geven met uitzondering van **Zuid-Holland** alle provincies aan dat het onderhoud van informatiepanelen inmiddels goed is vastgelegd. In Zuid-Holland is dit in de meeste regio's wel het geval, maar niet provincie dekkend.

Kwaliteit onderhoud: oplossingspercentage meldingen
De kwaliteit van het onderhoud kan gemeten worden aan het oplossingspercentage en de oplossingstermijn van meldingen. Dit geeft een goede indicatie van de wijze waarop het onderhoud wordt uitgevoerd.

Het landelijk meldsysteem meldpuntroutes.nl vormt een objectieve bron voor meting van het oplossingspercentage, het levert een landsdekkend overzicht waarbij iedere regio op dezelfde wijze wordt gemeten. Steeds meer meldingen worden in dit meldsysteem gedaan, in 2021 waren dit er bijna 3.100 (2018: 1.900, 2016: 1.440). In veel regio's komen ook op andere manieren, bijvoorbeeld via eigen websites, meldingen binnen. Het *aantal meldingen* dat via het landelijk meldsysteem binnenkomt, zegt dan ook niets over de kwaliteit van het onderhoud. Het *percentage van de meldingen dat wordt opgelost* en de snelheid waarmee dat gebeurt daarentegen wel. Daarom wordt gekeken naar het oplossingspercentage en de gemiddelde oplossingstermijn van de meldingen. Daarbij is alleen gekeken naar de meldingen die over routeborden gaan. De meldingen over informatiepanelen zijn hier buiten beschouwing gelaten.

Alle netwerkbeheerders hebben hun medewerking verleend aan het landelijk meldsysteem. Daarmee wordt van hen verwacht dat zij de meldingen die binnenkomen daadwerkelijk afhandelen en vervolgens afmelden. Dat is een kwestie van goed vertrouwen. Het afmelden vormt bovendien een stap in de communicatie met de indiener van de melding. Deze krijgt nadat de onderhoudsinstantie de melding op afgerond zet automatisch een e-mail waarin staat dat de melding is opgelost.

Om het oplossingspercentage te berekenen is in februari 2022 een 'bevriezing' gemaakt van het meldsysteem. Gekeken is naar het aantal meldingen uit 2021 dat is opgelost. Uitgegaan is van de situatie van eind januari 2022. Regio's hebben zo nog een maand tijd gehad om eventuele meldingen uit december op te lossen.

| Meldingen landelijk meldsysteem | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| provincie | aantal meldingen | | | | oplossingspercentage | | | | oplossingstermijn (weken) | | | |
| | 2014 | 2016 | 2018 | 2021 | 2014 | 2016 | 2018 | 2021 | 2014 | 2016 | 2018 | 2021 |
| Groningen | 31 | 30 | 33 | 88 | 97% | 100% | 100% | 99% | 6,1 | 0,5 | 1,5 | 3,3 |
| Friesland | 33 | 46 | 78 | 103 | 58% | 96% | 100% | 100% | 4,6 | 1,4 | 2,0 | 1,9 |
| Drenthe | 20 | 15 | 18 | 116 | 100% | 100% | 100% | 100% | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,6 |
| Overijssel | 183 | 182 | 199 | 454 | 98% | 99% | 99% | 97% | 8,1 | 5,4 | 1,9 | 12,6 |
| Gelderland | 156 | 275 | 316 | 525 | 79% | 99% | 99% | 75% | 3,7 | 3,0 | 2,1 | 2,2 |
| Flevoland | 37 | 18 | 29 | 126 | 49% | 67% | 45% | 87% | 8,1 | 9,9 | 3,3 | 6,0 |
| Utrecht | 114 | 91 | 193 | 183 | 70% | 99% | 100% | 100% | 9,7 | 1,4 | 4,5 | 1,6 |
| Noord Holland | 171 | 104 | 115 | 266 | 58% | 98% | 88% | 74% | 8,9 | 5,3 | 7,0 | 2,2 |
| Zuid Holland | 250 | 366 | 465 | 572 | 56% | 65% | 35% | 83% | 10,9 | 5,8 | 13,3 | 11,1 |
| Zeeland | 39 | 39 | 56 | 96 | 92% | 100% | 100% | 97% | 4,2 | 1,2 | 1,0 | 1,4 |
| Noord Brabant | 126 | 223 | 318 | 438 | 81% | 90% | 96% | 98% | 4,3 | 3,7 | 4,3 | 1,6 |
| Limburg | 34 | 52 | 79 | 126 | 91% | 100% | 100% | 96% | 2,0 | 3,4 | 1,2 | 3,2 |
| **Totaal (gemiddeld)** | **1.194** | **1.441** | **1.899** | **3.093** | **74%** | **89%** | **82%** | **89%** | **7,2** | **4,0** | **4,3** | **5,4** |

*Tabel: Resultaten onderhoud bewegwijzering in 2021*

Het *aantal meldingen* is in 2021 fors toegenomen. Daaruit kan niet worden geconcludeerd dat er meer problemen zijn met de bewegwijzering. Het zegt waarschijnlijk vooral wat over de toegenomen bekendheid van het meldpunt. En dat er meer wordt gefietst. De provincie **Zuid-Holland** blijft 'koploper' wat betreft het aantal meldingen.

Het landelijk *oplossingspercentage* zit weer op 89%. Twee provincies scoren onder gemiddeld: **Noord-Holland** (74%) en **Zuid-Holland** (83%, bij veruit het grootste aantal meldingen van alle provincies: 572). Bij deze provincies zijn grote verschillen per deelregio – sommige regio's doen het prima. De provincie **Flevoland** scoort met 87% gemiddeld. Opvallend: in al deze provincies is het onderhoud versnipperd georganiseerd, waarbij Zuid-Holland en Flevoland ook geen routebureau kennen.

Kwaliteit onderhoud: oplossingstermijn meldingen

De *oplossingstermijn* is logischerwijs alleen berekend over de opgeloste meldingen. Hierbij is gekeken hoe snel na de melding een probleem wordt opgelost. De gemiddelde oplossingstermijn is berekend in weken. Om te voorkomen dat uitschieters het gemiddelde teveel bepalen, zijn de langste en de kortste oplossingstermijn niet meegenomen. Gestreefd wordt naar een gemiddelde oplossingstermijn van minder dan 4 weken. Het landelijke gemiddelde is 5,4 weken; een stijging ten opzichte van 2018. Bepalend hiervoor zijn twee negatieve uitschieters: provincies **Overijssel** (12,6 weken) en **Zuid-Holland** (11,1 weken). Ook **Flevoland** kan hierop verbeteren (6,0 weken). Alle andere provincies scoren goed of uitstekend.

Kwaliteit onderhoud informatiepanelen: vervanging bij beschadigingen?

Informatiepanelen worden intensief gebruikt door fietsers. Dat betekent dat het onderhoud op orde moet zijn en dat panelen worden vervangen bij beschadigingen. In de provincies **Noord-Holland** en **Zuid-Holland** gebeurt dit niet overal. In de overige deelnemende provincies wel.

Kwaliteit onderhoud informatiepanelen: actualiteit kaarten

Ook de actualiteit van de kaarten op de panelen is belangrijk. Bij ingrijpende wijzigingen van het routeverloop moeten de kaarten op de panelen vervangen worden. In de provincie **Zuid-Holland** gebeurt dit niet overal. In de overige deelnemende provincies wel.

### c. Omgang met wijzigingen in routes en tijdelijke omleidingen (wegingspercentage: 2%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **4. Beleid en organisatie** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **4.1** | | **Organisatie beheer en onderhoud routenetwerk** | | | | | | | | | | | | | | |
| | **c** | **Omgang met wijzigingen in routes en tijdelijke omleidingen** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Bewaking kwaliteit en continuïteit netwerk bij infrastructurele projecten | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 2 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *stuurt provincie bij grote infraprojecten op behoud kwaliteit netwerken?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | beperkt | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | |
| | | ja | 2 | | | | | | | | 2 | | | | | |
| | | ja, uitgebreid | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Beleid financiering routewijzigingen | | 1 | 3 | 3 | | | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | |
| | | *is vastgelegd wie verantwoordelijk is voor financiering routewijzigingen?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | beperkt | 1 | 1 | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | 1 | |
| | | ja | 3 | | 3 | 3 | | | 3 | | | | 3 | 3 | | |
| | | Beleid tijdelijke wijzigingen routenetwerk en omleidingen | | 1 | 3 | 3 | | | 3 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *is vastgelegd wie verantwoordelijk is voor tijdelijke routewijzigingen?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | wisselend beeld; geen sturing op provincieniveau | 1 | 1 | | | | | | | 1 | 1 | | | | |
| | | beperkt | 2 | | | | | | | 2 | | | | | | |
| | | ja, voor gehele werkgebied | 3 | | 3 | 3 | | | 3 | | | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Inzet op bekendheid routenetwerk bij wegbeheerders | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *wordt routenetwerk actief onder aandacht van wegbeheerders gebracht?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | wisselend beeld; geen sturing op provincieniveau | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | | |
| | | ja, intensief - voor gehele werkgebied | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | |

*Tabel: Organisatie beheer en onderhoud: omgang met wijzigingen – vaktechnisch oordeel*

<u>Bewaking kwaliteit en continuïteit bij infrastructurele projecten</u>
Routenetwerken en de onderliggende paden en wegen zijn kwetsbaar. Ze worden geregeld vergeten bij de realisatie van grote infrastructurele projecten. Bijvoorbeeld bij uitbreiding van het hoofdwegennet. Of bij het opschalen van wegen waarbij kruisende wegen worden afgesloten. Het is belangrijk dat provincies actief werk maken van het behoud van de kwaliteit en continuïteit van de netwerken. Desgevraagd geven alle deelnemende provincies aan hierop te sturen. In de provincie **Zuid-Holland** is dit in beperkte mate het geval.

<u>Beleid financiering routewijzigingen</u>
Voor het bewaken van de continuïteit en kwaliteit van de routenetwerken is het belangrijk als is vastgelegd wie verantwoordelijk is voor de financiering van routewijzigingen. Is ingeregeld dat de veroorzaker van ongeplande routewijzigingen de kosten voor rekening neemt? Als dit niet het geval is, dan worden de routenetwerken feitelijk aan het lot overgelaten. In de helft van de deelnemende provincies blijkt dit desgevraagd slechts beperkt ingeregeld (**Groningen**, **Utrecht**, **Noord-Holland**, **Zuid-Holland** en **Limburg**), dit is een aandachtspunt.

<u>Beleid tijdelijke wijzigingen routenetwerk en omleidingen</u>
Veel problemen met de bewegwijzering van fietsroutes ontstaan doordat er werkzaamheden aan wegen plaatsvinden waardoor routes niet meer te volgen zijn. Goede tijdelijke bewegwijzering kan de fietser een hoop ongemak besparen. Het is belangrijk dat de afspraken over verantwoordelijkheden vast liggen zodat snel ingesprongen kan op situaties die zich voordoen. In de provincies **Groningen, Noord-Holland** en **Zuid-Holland** is dat niet overal goed geregeld. Daar is geen sprake van sturing op provincieniveau.

<u>Inzet op bekendheid routenetwerk bij wegbeheerders</u>
Door de wegbeheerders duidelijk te maken wat het belang is van de bewegwijzering, en goede relaties met de wegbeheerders te onderhouden, wordt gestimuleerd dat informatie over geplande wegopbrekingen sneller en beter aan netwerkbeheerders wordt doorgegeven. De meest provincies geven aan hier actief op te sturen. Voor de provincies **Noord-Holland** en **Zuid-Holland** is het beeld wisselend. Er is geen sturing op provinciaal niveau.

### d. **Doorontwikkeling/kwaliteitsbehoud routenetwerken** (wegingspercentage: 2%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | Nederland |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | |
| **4. Beleid en organisatie** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **4.1** | **Organisatie beheer en onderhoud routenetwerk** | | | | | | | | | | | | | | | |
| | **d** | **Doorontwikkeling/kwaliteitsbehoud netwerken** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Beleid op doorontwikkeling/ kwaliteitsimpuls routenetwerk | | 2 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *is er provinciaal beleid voor doorontwikkeling/ periodieke kwaliteitsimpuls?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | beperkt | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| | | in ontwikkeling/ zijdelings | 1 | 2 | | | | | | | | 2 | | | | |
| | | ja | 3 | | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Beschikbaarheid budget voor doorontwikkeling/ kwaliteitsimpuls | | 3 | 3 | 3 | | | 0 | 3 | 3 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *is er provinciaal budget voor doorontwikkeling/ periodieke kwaliteitsimpuls?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | 0 | | | | | | | |
| | | ja, maar incidenteel en beperkt | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | |
| | | ja, voor gehele werkgebied | 3 | 3 | 3 | 3 | | | | 3 | 3 | | 3 | 3 | 3 | |

*Tabel: Organisatie beheer en onderhoud: doorontwikkeling routenetwerken – vaktechnisch oordeel*

<u>Beleid op doorontwikkeling/kwaliteitsimpuls routenetwerk</u>
Routenetwerken zijn niet statisch. De omgeving verandert. Het aanbod van paden en wegen en de kwaliteit daarvan ook. Hierdoor kan de kwaliteit van een fietsroutenetwerk worden aangetast. Maar er kunnen ook nieuwe mogelijkheden ontstaan. Ook nieuwe inzichten of reacties van fietsers kunnen het wenselijk maken om fietsroutenetwerken aan te passen. Desgevraagd geven bijna alle deelnemende provincies aan hier beleid op te voeren. In de provincies **Groningen** en **Zuid-Holland** is dit zijdelings het geval of in ontwikkeling.

<u>Budget voor doorontwikkeling/kwaliteitsimpuls routenetwerk</u>
De vraag of er sprake is van provinciaal budget voor doorontwikkeling van het routenetwerk wordt door de meeste deelnemende provincies met ja beantwoord. Uitzondering vormt de provincie **Flevoland** en in beperkte mate **Zuid-Holland**.

### e. **Kwaliteit en actualiteit routedata** (wegingspercentage: 2%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | Nederland |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | |
| **4. Beleid en organisatie** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **4.1** | **Organisatie beheer en onderhoud routenetwerk** | | | | | | | | | | | | | | | |
| | **e** | **Kwaliteit en actualiteit routedata** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Beleid borging actualiteit routedata (regionale brondata) | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *is vastgelegd dat routedata doorlopend dient te worden geactualiseerd?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | beperkt | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| | | wisselend beeld per deelgebied; geen sturing op provincieniveau | 2 | | | | | | | | | 2 | | | | |
| | | ja, voor gehele werkgebied | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Beschikbaarheid budget voor behoud actualiteit routedata | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *is er budget beschikbaar om routedata actueel te houden?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | beperkt | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| | | wisselend beeld per deelgebied | 2 | | | | | | | | | 2 | | | | |
| | | ja, voor gehele werkgebied | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Uitwisselbaarheid regionale brondata met landelijke routedatabank | | 2 | 2 | 2 | | | 0 | 2 | 1 | 0 | 2 | 2 | 2 | |
| | | *stuurt provincie op actualiteit en uitwisselbaarheid routedata?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | 0 | | | 0 | | | | |
| | | beperkt | 1 | | | | | | | | 1 | | | | | |
| | | ja | 2 | 2 | 2 | 2 | | | | 2 | | | 2 | 2 | 2 | |

*Tabel: Organisatie beheer en onderhoud: kwaliteit en actualiteit routedata – vaktechnisch oordeel*

Beleid borging actualiteit routedata (regionale brondata)
Gevraagd is of is vastgelegd dat routedata doorlopend dient te worden geactualiseerd. Dat is in nagenoeg alle deelnemende provincies het geval. Alleen in de provincie **Zuid-Holland** is sprake van een wisselend beeld, hier is geen sturing op provincieniveau.

Beschikbaarheid budget voor behoud actualiteit routedata (regionale brondata)
In lijn met het vorige punt is ook de beschikbaarheid van budget om routedata actueel te houden in principe in alle provincies geregeld, met alleen in **Zuid-Holland** een wisselend beeld.

Uitwisselbaarheid regionale brondata met landelijke routedatabank
Aan de provincies is gevraagd of zij actief sturen op actualiteit en uitwisselbaarheid van digitale bestanden van fietsroutenetwerken vanuit de routebureaus/routebeheerders. Dit is van belang om te kunnen beschikken over een betrouwbare, goede landelijke fietsroutedatabase. In de provincies **Flevoland** en **Zuid-Holland** is dit niet het geval, in **Noord-Holland** gedeeltelijk. Dit heeft te maken met het geheel of gedeeltelijk ontbreken van routebureaus.

**Aan welke knoppen kan worden gedraaid?**

Dit onderdeel is 100% beïnvloedbaar. Een goede organisatie van het beheer en onderhoud vraagt om:

- Goede werkorganisatie met een robuust werkgebied, bij voorkeur via een routebureau
- Onderhoud bewegwijzering van alle soorten fietsroutes in één hand, met periodieke controle
- Adequate en snelle oplossing van gesignaleerde problemen, waaronder via meldpuntroutes.nl
- Sturing op behoud kwaliteit en continuïteit routenetwerk bij grote infrastructurele projecten
- Goede tijdelijke bewegwijzering bij wegwerkzaamheden; duidelijke afspraken hierover maken met wegbeheerders
- Beleid en budget voor doorontwikkeling en periodieke renovatie van het routenetwerk
- Beleid en budget voor behoud actualiteit van de routedata en uitwisselbaarheid met de landelijke routedatabank.

*Organisatie routebeheer (2021):*
- *40 regionale netwerken*
- *18 routebureaus*

### 3.4.2. Provinciale betrokkenheid (kwaliteitsaspect 4.2)

**Recreatie- en fietsbeleid biedt een basis voor het borgen van een kwalitatief hoogwaardig fietsroutenetwerk. Hoewel veel zaken ten aanzien van de routenetwerken door de regio's en de netwerkbeheerders geregeld worden is beleidsmatige verankering en enige sturing van 'bovenaf' nodig om continuïteit en uniformiteit te waarborgen.**

#### a. Recreatie- en fietsbeleid (wegingspercentage: 4%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | | Nederland |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | | |
| **4. Beleid en organisatie** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **4.2** | | **Provinciale betrokkenheid** | | | | | | | | | | | | | | | |
| | **a** | **Recreatie- en fietsbeleid** | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Bestuurlijke aandacht voor routerecreatie | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | |
| | | *is er aandacht voor recreatief/sportief fietsen in collegeprogramma?* | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ja | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | |
| | | Borging recreatief/sportief fietsen in provinciaal recreatie-/vrijetijdsbeleid | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | | |
| | | *is sprake van prov. recreatie-/vrijetijdsbeleid incl recr/sportief fietsen?* | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ja, maar recreatiebeleid en beleid vrijetijdseconomie gesplitst | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | | |
| | | ja | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | | 2 | 2 | 2 | | |
| | | Borging recreatief/sportief fietsen in provinciaal fietsbeleid | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | |
| | | *is sprake van prov. fietsbeleid incl recr/sportief fietsen?* | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ja | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | |
| | | Afstemming recreatiebeleid en fietsbeleid binnen provincie | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | |
| | | *is sprake van afstemming/combinatie prov. recreatiebeleid en fietsbeleid?* | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ja | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | |
| | | Borging ruimtelijke opgaven recreatief/sportief fietsen in omgevingsbeleid | | 1 | 2 | 2 | | | 0 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | | |
| | | *is recreatief/sportief fietsen verankerd in omgevingsbeleid?* | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | nee | 0 | | | | | | 0 | | | | | | | | |
| | | beperkt | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | | |
| | | in ontwikkeling (verankering voorzien) | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| | | ja | 2 | | 2 | 2 | | | | 2 | 2 | | 2 | 2 | 2 | | |

*Tabel: Provinciale betrokkenheid: recreatie- en fietsbeleid – vaktechnisch oordeel*

<u>Bestuurlijke aandacht voor routerecreatie</u>
Desgevraagd geven alle provincies aan dat er aandacht voor recreatief/sportief fietsen is in het collegeprogramma.

<u>Borging recreatief/sportief fietsen in provinciaal recreatie-/vrijetijdsbeleid</u>
Alle provincies geven aan recreatief/sportief fietsen volop aandacht krijgt in het recreatie-/vrijetijdsbeleid. Het Fietsplatform heeft een overzicht van de betreffende beleidsdocumenten. De provincie **Zuid-Holland** is de enige provincie waarbij recreatiebeleid en vrijetijdsbeleid gesplitst zijn.

<u>Borging recreatief/sportief fietsen in provinciaal fietsbeleid</u>
Recreatief fietsbeleid kan niet losgezien worden van algemeen provinciaal fietsbeleid, ook al zijn dit verschillende beleidsafdelingen. Alle provincies geven aan dat recreatief fietsbeleid wordt meegenomen bij het provinciale fietsbeleid, een goede zaak. Dit sluit aan bij de praktijk, waarbij te zien is dat motieven van fietsgebruik in elkaar overlopen. Fietsen naar een bestemming krijgt steeds vaker ook een recreatieve en/of sportieve lading, vooral doordat er dankzij de opmars van de e-bike steeds vaker langere fietstochten worden gemaakt.

Het Fietsplatform heeft een overzicht van de verschillende fietsbeleidsnota's. Inhoudelijk is wel sprake van verschillen. Bijvoorbeeld in hoeverre er ook budgettair koppelingen worden gemaakt waardoor investering in recreatieve fietsinfrastructuur wordt meegenomen.

Afstemming recreatiebeleid en fietsbeleid binnen provincie
In lijn met voorgaand punt geven alle provincies aan dat sprake is van afstemming tussen afdelingen die gaan over recreatiebeleid en over specifiek fietsbeleid. Dit is de laatste jaren gelukkig in een stroomversnelling geraakt!

Borging ruimtelijke opgaven recreatief/sportief fietsen in omgevingsbeleid
Faciliteren van recreatief/sportief fietsen is in belangrijke mate ook een ruimtelijke opgave. Primair gaat het daarbij om de beschikbaarheid van voldoende groene ruimte en de kwaliteit van het landschap. En om de toegankelijkheid daarvan via voldoende en veilige paden en wegen. Het omgevingsbeleid is daarmee van grote invloed op de borging van de mogelijkheden voor het recreatieve fietsen.

Desgevraagd geven de meeste provincies aan dat ruimtelijke opgaven voor recreatief/sportief fietsen is verankerd in het omgevingsbeleid van de provincie. De provincie **Groningen** geeft aan dat verankering is voorzien, en dat het omgevingsbeleid nog in ontwikkeling is. De provincie **Zuid-Holland** geeft aan dat alleen de LF-routes zijn meegenomen. En in de provincie **Flevoland** is geen sprake van verankering.

**b. Provinciale coördinatie routezaken** (wegingspercentage: 3%)

| | | | aantal punten per onderdeel | score provincies | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Groningen | Friesland | Drenthe | (Overijssel) | (Gelderland) | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg | Nederland |
| **4. Beleid en organisatie** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **4.2** | **Provinciale betrokkenheid** | | | | | | | | | | | | | | | |
| | **b** | **Provinciale coördinatie routezaken** | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Provinciale afstemming en coördinatie routezaken | | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | |
| | | *is er structureel overleg tussen provincie en regio(s)/routebureau(s)?* | | | | | | | | | | | | | | |
| | | geen overleg | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | wel overleg, vrijblijvend | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | | |
| | | structureel en regelmatig overleg | 3 | 3 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | |
| | | Provinciale sturing op kwaliteit en kwantiteit routeaanbod | | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | |
| | | *bekend welke thematische routes bewegwijzerd zijn en waar deze lopen?* | | *ja* | *ja* | *ja* | | | *ja* | *ja* | *ja* | *nee* | *ja* | *ja* | *ja* | |
| | | *beleid op aanbod themaroutes (voorkomen wildgroei, sanering weesroutes)?* | | *ja* | *ja* | *ja* | | | *ja* | *ja* | *ja* | *ja* | *ja* | *ja* | *ja* | |
| | | geen beleid en sturing | 0 | | | | | | | | | | | | | |
| | | beleid en sturing beperkt | 1 | | | | | | | | | 1 | | | | |
| | | beleid geformuleerd, sterke sturing | 2 | 2 | 2 | 2 | | | 2 | 2 | 2 | | 2 | 2 | 2 | |

*Tabel: Provinciale betrokkenheid: coördinatie routezaken – vaktechnisch oordeel*

Provinciale afstemming en coördinatie routezaken
Desgevraagd geven alle deelnemende provincies aan dat er een vorm van afstemmingsoverleg is tussen de provincie en de routebureaus/routebeheerders. Alleen in de provincies **Noord-Holland** en **Zuid-Holland** is dat nog vrijblijvend van aard en is er geen direct samenwerkingsverband met de routebureaus/routebeheerders. Zuid-Holland heeft (nog?) geen routebureau. Noord-Holland wel, meerdere. Maar van structureel afstemmingsoverleg is hier nog geen sprake. Flevoland heeft ook geen routebureau, maar de provincie fungeert wel als coördinatiepunt en voert regelmatig afstemmingsoverleg met de routebeheerders (de Flevolandse gemeenten).

Provinciale sturing op kwaliteit en kwantiteit routeaanbod
Aan de provincies is gevraagd in hoeverre sprake is van beleid op het aanbod van bewegwijzerde rondritten. Gedoeld wordt daarmee op het voorkomen van wildgroei, afstemming van de tracering op het knooppuntnetwerk en sanering van oude routes (‘weesroutes’). Met uitzondering van de provincie **Zuid-Holland** geven alle provincies aan dat beleid hierop is geformuleerd en dat sprake is van sturing. In Zuid-Holland is beleid en sturing op dit onderwerp beperkt.

**Aan welke knoppen kan worden gedraaid?**

Aandachtspunten voor een goede provinciale betrokkenheid:

- Recreatief/sportief fietsen inbedden in meerjarig provinciaal beleid; visie op kwaliteit en kwantiteit routeaanbod
- Zorgen voor een integrale benadering van het recreatieve fietsen, met afstemming vanuit verschillende betrokken beleidsterreinen, waaronder met name ook ruimtelijk beleid (kwaliteit leefomgeving: beweegruimte)
- Reserveren van budget om de infrastructuur, de routestructuur en de ontsluiting daarvan op orde te houden. En voor een goede organisatie daarvan, inclusief kennisontwikkeling en -deling.
- Provinciale coördinatie routezaken, goede afstemming met regio's en landelijke partijen

# 4. Totaalbeeld en conclusies

| **Kwaliteitsmonitor Fietsregio's 2022**; totaalscore | max. aanal punten | *wegingspercentage* | Groningen | Friesland | Drenthe | Overijssel | Gelderland | Flevoland | Utrecht | Noord-Holland | Zuid-Holland | Zeeland | Noord-Brabant | Limburg |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | *pnt* | *pnt* | *pnt* | *pnt* | *pnt* | *pnt* | *pnt* | *pnt* | *pnt* | *pnt* | *pnt* | *pnt* |
| **1. Kwaliteit recreatieve fietsmogelijkheden algemeen** | | | | | | | | | | | | | | |
| **totaalscore kwaliteit recr. fietsmogelijkheden algemeen** | **200** | **20,0%** | **122** | **137** | **188** | | | **95** | **138** | **97** | **71** | **173** | **134** | **141** |
| percentage van de maximale score | | | 61,0% | 68,5% | 94,0% | | | 47,5% | 69,0% | 48,5% | 35,5% | 86,5% | 67,0% | 70,5% |
| omgerekend: subresultaat routenetwerken (0-5 sterren) | | | 3,05 | 3,43 | 4,70 | | | 2,38 | 3,45 | 2,43 | 1,78 | 4,33 | 3,35 | 3,53 |
| **2. Kwaliteit routenetwerk** | | | | | | | | | | | | | | |
| **totaalscore kwaliteit routenetwerk** | **400** | **40,0%** | **263** | **374** | **374** | | | **270** | **228** | **242** | **200** | **371** | **334** | **336** |
| percentage van de maximale score | | | 65,8% | 93,5% | 93,5% | | | 67,5% | 57,0% | 60,5% | 50,0% | 92,8% | 83,5% | 84,0% |
| omgerekend: subresultaat routenetwerken (0-5 sterren) | | | 3,29 | 4,68 | 4,68 | | | 3,38 | 2,85 | 3,03 | 2,50 | 4,64 | 4,18 | 4,20 |
| **3. Kwaliteit ontsluiting aanbod** | | | | | | | | | | | | | | |
| **totaalscore kwaliteit ontsluiting aanbod** | **200** | **20,0%** | **192** | **176** | **160** | | | **176** | **200** | **109** | **89** | **192** | **196** | **172** |
| percentage van de maximale score | | | 96,0% | 88,0% | 80,0% | | | 88,0% | 100,0% | 54,5% | 44,5% | 96,0% | 98,0% | 86,0% |
| omgerekend: subresultaat routenetwerken (0-5 sterren) | | | 4,80 | 4,40 | 4,00 | | | 4,40 | 5,00 | 2,73 | 2,23 | 4,80 | 4,90 | 4,30 |
| **4. Organisatie en beleid** | | | | | | | | | | | | | | |
| **totaalscore organisatie en beleid** | **200** | **20,0%** | **182** | **200** | **200** | | | **160** | **194** | **157** | **96** | **200** | **200** | **190** |
| percentage van de maximale score | | | 91,0% | 100,0% | 100,0% | | | 80,0% | 97,0% | 78,5% | 48,0% | 100,0% | 100,0% | 95,0% |
| omgerekend: subresultaat randvoorwaarden (0-5 sterren) | | | 4,55 | 5,00 | 5,00 | | | 4,00 | 4,85 | 3,93 | 2,40 | 5,00 | 5,00 | 4,75 |
| **totaalscore, punten** | **1.000** | **100,0%** | **759** | **887** | **922** | | | **701** | **760** | **605** | **456** | **936** | **864** | **839** |
| percentage van de maximale score | | | 75,9% | 88,7% | 92,2% | | | 70,1% | 76,0% | 60,5% | 45,6% | 93,6% | 86,4% | 83,9% |
| omgerekend (schaal 0-5) | | | 3,80 | 4,44 | 4,61 | | | 3,51 | 3,80 | 3,03 | 2,28 | 4,68 | 4,32 | 4,20 |
| **Totaalscore, sterren (schaal 0 - 5)** | | | **4,0** | **4,5** | **4,5** | | | **3,5** | **4,0** | **3,0** | **2,5** | **4,5** | **4,5** | **4,0** |

*Zie afzonderlijke bijlage: uitgebreide meetresultaten*

Totaal

De gewijzigde opzet van de Kwaliteitsmonitor maakt dat het sterrenlandschap opnieuw is ingericht en dat het groeien naar 5 sterren weer een nieuwe uitdaging vormt. Op onderdelen zijn wel 5 sterren behaald, met name qua organisatie en beleid. Dat is ook wat de monitor wil bereiken: provincies inzicht geven in wat goed gaat én waar mogelijkheden tot verbetering liggen.

**Friesland**, **Drenthe**, **Zeeland** en **Noord-Brabant** gaan met 4½ ster aan kop, gevolgd door **Groningen**, **Utrecht** en **Limburg** met 4 sterren. Deze provincies scoren overall meer dan 75% van het maximaal haalbare aantal punten. **Flevoland** scoort 3½ ster. Winst is er vooral te behalen in de provincies **Noord-Holland** en **Zuid-Holland**, met respectievelijk 3 en 2½ ster, al zijn er grote regionale verschillen.

Om aan te blijven sluiten bij de veranderende vraag is het belangrijk dat alle regio's blijven investeren in de fietsmogelijkheden in het landelijk gebied, zeker in regio's met een achterstand. Het mes snijdt daarbij aan meerdere kanten. Investeren in goede recreatieve voorzieningen draagt bij aan een prettige leef- en verblijfsomgeving, het zorgt ervoor dat we kunnen ontspannen en bewegen in de buitenlucht. Investeringen hebben een heel hoog rendement, met name in de vorm van gezondheidswinst en bestedingen.

Uitgelicht: onderdeel 1: kwaliteit recreatieve fietsmogelijkheden algemeen (wegingspercentage: 20%)
Het gaat hierbij om de kwaliteit van de omgeving, de kwaliteit van de toegankelijkheid ervan (de infrastructuur: het aanbod aan aantrekkelijke, veilige paden en wegen) en de kwaliteit en kwantiteit van de aanvullende voorzieningen (op- en afstappunten). **Zeeland** en met name **Drenthe** scoren hoog op dit onderdeel.

**Noord-Holland**, **Flevoland** en met name **Zuid-Holland** scoren laag op dit onderdeel. Voor een deel heeft dit te maken met minder beïnvloedbare factoren als waardering van het soort landschap. Noord-Holland en zeker Zuid-Holland zijn sterk verstedelijkt en bieden gemiddeld ten opzichte van andere provincies beperkte beweegruimte in het landelijk gebied. Regionaal zijn er wel grote verschillen.

Het is belangrijk om veel aandacht te schenken aan het verbeteren van de kwaliteit van de omgeving en de toegankelijkheid ervan, zeker rond kernen. Voor alle provincies geldt dat het belangrijk is om te waken voor verrommeling en versnippering van het landschap. Verder om te zorgen voor kwalitatief hoogwaardige infrastructuur die aansluit bij het veranderde gebruik. En voor een goede spreiding en geleiding van de recreatieve fietsers.

Uitgelicht: onderdeel 2: kwaliteit recreatieve routenetwerk (wegingspercentage: 40%)
Dit betreft de kwaliteit van het op basis van het bestaande aanbod van paden en wegen samengestelde routenetwerk; de knooppuntroutes en de LF-routes. Daarbij is gekeken naar de kwaliteit van het ontwerp en de uitvoering, naar de kwaliteit van de onderliggende paden en wegen en naar de kwaliteit van de bewegwijzering. **Friesland**, **Drenthe** en **Zeeland** scoren hoog op dit onderdeel. Vooral **Zuid-Holland** scoort laag op dit onderdeel. Ook **Utrecht** blijft achter.

Voor alle provincies geldt dat het belangrijk is te blijven investeren in de kwaliteit van de netwerken. Het is zaak om – naast incidentele verbeteringen – periodiek een netwerk in zijn geheel tegen het licht te houden en te renoveren, zowel qua tracering als qua bewegwijzering. Veel provincies doen dit al en plukken daarvan de vruchten. In Utrecht gaat dit vanaf 2023 spelen, naar verwachting zal dit leiden tot een hogere waardering.

Uitgelicht: onderdeel 3: kwaliteit ontsluiting aanbod (wegingspercentage: 20%)
Over het algemeen is het goed geregeld met de vindbaarheid van inspiratie en informatie over het routeaanbod in de verschillende regio's, zowel over de knooppuntroutes als – onder verwijzing naar de landelijke portal – over de LF-routes. **Noord-Holland** en vooral **Zuid-Holland** laten hier veel punten liggen. In Noord-Holland is het voor een aantal regio's prima op orde maar is dit niet provincie dekkend het geval. In Zuid-Holland is dit nog nadrukkelijker het geval. Het is lastig voor de fietser om informatie te vinden.

Het is belangrijk te investeren/te blijven investeren in goede ontsluiting van het aanbod. Onbekend maakt onbemind. Juist in verstedelijkte provincies als Noord-Holland en Zuid-Holland is het belangrijk dat de inwoners op het spoor worden gezet van de al schaarsere fietsmogelijkheden dicht bij huis.

Uitgelicht: onderdeel 4: organisatie en beleid (wegingspercentage: 20%)
Gekeken is naar de organisatie van het beheer en onderhoud van het routenetwerk. En naar de provinciale betrokkenheid en regie. Over het algemeen is dit bij de meeste provincies goed geregeld. **Friesland**, **Drenthe**, **Zeeland** en **Noord-Brabant** scoren maximaal op dit onderdeel. Alleen **Zuid-Holland** scoort ook op dit onderdeel laag. Een enorme winst kan hier worden geboekt als er ook in deze provincie een routebureau komt voor een efficiëntere en betere organisatie van het beheer van het routeaanbod. Ook **Flevoland** en **Noord-Holland** kunnen nog winst boeken wat betreft de organisatie.

In alle provincies is sprake van koppeling tussen provinciaal fietsbeleid en recreatief (fiets)beleid. Een mooie ontwikkeling! Dit sluit aan bij de praktijk: motieven van fietsgebruik lopen in elkaar over.

# Bijlage A: Bronnen/verantwoording

De Kwaliteitsmonitor is in opdracht van het Fietsplatform in de basis extern uitgevoerd door De Afdeling Onderzoek (Monica Wagenaar).

Bij het Fietsplatform was al veel informatie in huis. Deze informatie diende als basis voor de monitor. Het gaat om:

- Landelijke routedatabank recreatief fietsen
- Meldsysteem bewegwijzering fietsroutenetwerken (www.meldpuntroutes.nl)
- Onderhoudscontracten
- Informatie over netwerkbeheer en bewegwijzering.

Deze informatie wordt aangevuld met extra informatie. Deze is verkregen via:

- Blauw Research in opdracht van ANWB - Recreatief Fietsen in Nederland 2021 (consumentenonderzoek naar tevredenheid recreatief fietsen en verbeterpunten)
- Fietsersbond – data routeplanner 2022
- Kien Onderzoek i.o.v. Landelijk Fietsplatform – Fietsknooppuntroutes 2022 (consumentenonderzoek naar tevredenheid gebruikers fietsknooppuntroutes).

Daarnaast is veel informatie verkregen via de contactpersonen bij provincies en fietsregio's. Het opvragen van gegevens bij de provincies is gebeurd via een digitale vragenlijst. Deze is verzonden aan de contactpersonen van het Fietsplatform. Aan de provincies is gevraagd om de regio's/routebureaus te betrekken bij het invullen van de vragenlijst. De vragenlijst en het overzicht van degenen die hebben gereageerd zijn eveneens opgenomen in de bijlagen (resp. bijlage B en C).

Nadere uitleg over de gebruikte bronnen wordt weergegeven in bijlage D. De gegevens hebben betrekking op 2021 of 2022.

## **Bijlage B: Online vragenlijst** (voorbeeld Drenthe)

Welkom bij de vragenlijst voor de Kwaliteitsmonitor.

**Alvast hartelijk dank voor het invullen.**

Enkele praktische punten:

- Elk nieuw onderwerp in de enquête begint met een korte inleiding. Per onderwerp is er aan het einde ruimte voor een toelichting op de antwoorden en/of de situatie in uw provincie.
- Het invullen van de vragenlijst zal naar schatting ongeveer 25-30 minuten van uw tijd in beslag nemen. Mocht u iets op moeten zoeken of na moeten vragen, dan is het altijd mogelijk om later verder te gaan met invullen. Als u (vanaf dezelfde computer/werkplek) opnieuw op de link klikt komt u op de juiste plek in de vragenlijst terecht.
- Op enkele plaatsen is het mogelijk om het antwoord 'weet niet' aan te vinken. Let wel: van provincies en netwerkbeheerders wordt verwacht dat zij weten hoe de zaken geregeld zijn. Aan het antwoord "weet niet", wordt daarom 0 punten toegekend.

1. Wat is uw naam?

2. Namens wie vult u deze vragenlijst in?

** Als u namens meerdere partijen invult s.v.p. meerdere vakjes aanvinken.*

** Als een andere partij mede namens u de vragenlijst invult, s.v.p. het laatste vakje selecteren.*

- [ ] Provincie Drenthe
- [ ] Recreatieschap Drenthe
- [ ] Eén van de andere partijen vult mede namens mij in. (U gaat naar het einde van de vragenlijst)

Deel 1 Kwaliteit recreatieve fietsrouteaanbod

**Uniformiteit en continuïteit netwerken**

Met de kwaliteit van de landsdekkende fietsnetwerken in Nederland is het over het algemeen goed gesteld. De fietsroutestructuur wordt hoog gewaardeerd. Regionaal zijn er wel wat verschillen. Via een landelijk onderzoek is de fietser gevraagd per regio een waardeoordeel te geven in de vorm van een rapportcijfer, dat geeft belangrijke input voor de kwaliteitsmonitor.

Aan de provincie vragen we hieronder aanvullende informatie die te maken heeft met (behoud van) uniformiteit en continuïteit, dat zijn voor fietsers belangrijke kwaliteitsaspecten.

3. Is de uitvoering, beheer en onderhoud van het fietsrouteaanbod vastgelegd in een kwaliteitshandboek?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

4. Upload hier - indien beschikbaar - s.v.p. het/de kwaliteitshandboek(en) als pdf, doc of docx-bestand (maximaal 16 MB).

*Indien het bestand groter is dan 16 MB kunt u het sturen naar mwagenaar@fietsplatform.nl*

Bestand kiezen | Bestand kiezen | Geen bestand gekozen

5. Is sprake van afstemming met de aangrenzende provincies over de aansluiting van de netwerken? En zo ja, is het behoud van de aansluitingen gewaarborgd?

- ◯ Ja, met alle aangrenzende provincies
- ◯ Ja, maar niet met alle aangrenzende provincies
- ◯ Nee (of weet ik niet)

6. Indien het behoud van aansluitingen is gewaarborgd. Op welke wijze is dit geregeld?

7. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Uniformiteit en continuïteit netwerken'.

**Bewegwijzerde themaroutes**

Op basis van de fietsnetwerken kunnen en worden talloze themaroutes geselecteerd en aangeboden, in hoofdzaak rondritten. In veel regio's bestaan hiernaast specifieke *bewegwijzerde* themaroutes voor fietsers. Dit varieert van langere routes zoals de Elfstedenroute in Friesland tot kleinere regionale 'Molenroutes en Bekenroutes'. Veel van deze *bewegwijzerde* themaroutes zijn lokale initiatieven. Als het beheer en onderhoud daarvan niet goed is geregeld worden het 'weesroutes' die afbreuk doen aan de kwaliteit van de regio voor het fietsen.

Landelijke insteek is om het aantal bewegwijzerde themaroutes beperkt te houden en wildgroei te voorkomen. Het is daarbij wenselijk dat deze routes over dezelfde tracés lopen als de fietsknooppuntroutes en dat de bewegwijzering gecombineerd, onder elkaar wordt geplaatst.

8. Is bekend welke thematische routes bewegwijzerd zijn en waar deze precies lopen?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

9. Wat is (evt. globaal geraamd) het aantal bewegwijzerde thematische rondritten in uw provincie?

10. Is er sprake van beleid op het aanbod van bewegwijzerde rondritten (voorkomen wildgroei, afstemming tracering op knooppuntnetwerk, sanering oude routes)?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

11. Lopen de tracés van de bewegwijzerde themaroutes gelijk met die van het fietsroutenetwerk en is de bewegwijzering gecombineerd?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

12. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Bewegwijzerde themaroutes'.

**Afstemming fietsknooppuntnetwerk met LF-routes**

Landelijke richtlijn is dat de knooppuntroutes en LF-routes zijn gesynchroniseerd. Dat wil zeggen dat de routes over dezelfde paden en wegen voeren en dat de bewegwijzering van beide soorten routes aan dezelfde paal is bevestigd. Onderstaande vragen gaan over de bestaande synchronisatieafspraken.

13. Lopen de tracés van de LF-routes en die van het fietsroutenetwerk overal gelijk en is de bewegwijzering aan dezelfde paal bevestigd?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

14. Zijn afspraken gemaakt over het behoud van de synchronisatie en zijn deze vastgelegd?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

15. Indien de afspraken over behoud van synchronisatie zijn vastgelegd. Op welke wijze zijn deze vastgelegd?

16. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Afstemming fietsknooppuntnetwerk met LF-routes'.

**Onderhoud bewegwijzering fietsknooppuntnetwerk en begrenzing onderhoudsgebieden**

Dat onderhoud van de bewegwijzering van groot belang is behoeft geen uitleg. Om het onderhoud te kunnen waarborgen, dient vastgelegd te zijn wie het onderhoud betaalt en wie het uitvoert. Voor de LF-routes is dat geregeld door het Fietsplatform. De vraag gaat hier over het onderhoud van het fietsknooppuntnetwerk.

De praktijk wijst uit dat afspraken over het onderhoud in veel gevallen voor een werkgebied van een regio of gemeente worden gemaakt, maar dat de exacte grens (tot aan welk bord) niet duidelijk is. Daardoor worden delen van routes tussen twee werkgebieden soms niet onderhouden of worden stukjes juist dubbel onderhouden. Dit geldt zowel voor netwerken binnen als buiten de provincie.

17. Is vastgelegd wie het onderhoud van de bewegwijzering van het knooppuntnetwerk betaalt en wie het uitvoert?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

18. Is wat betreft beheer en onderhoud van het knooppuntnetwerk de begrenzing goed vastgelegd?

- ◯ Ja, zowel voor de provincie, als met de buurprovincies
- ◯ Ja, wel voor de provincie, maar niet met alle buurprovincies
- ◯ Nee (of weet ik niet)

19. Indien de afspraken met betrekking tot het onderhoud zijn vastgelegd. Op welke wijze zijn deze vastgelegd?

20. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Onderhoud bewegwijzering fietsknooppuntnetwerk en begrenzing onderhoudsgebieden'.

**Gebruik informatiepanelen**

Uit landelijk onderzoek blijkt dat fietsers informatiepanelen belangrijk vinden om te kunnen oriënteren voor hun route. Ze hebben daarbij een duidelijke voorkeur voor panelen waarbij het knooppunt altijd midden op de kaart staat. Als aangrenzende knooppuntnetwerken in de buurt van dat knooppunt liggen willen ze die ook in beeld hebben. Ook qua schaal is er een duidelijk voorkeur: liefst 1:50.000 of gedetailleerder.

21. Staan op alle knooppunten informatiepanelen?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

22. Zijn de kaarten op de informatiepanelen gecentreerd rond het knooppunt en worden naburige netwerken - indien van toepassing - ook getoond?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

23. Zijn de kaarten op de informatiepanelen ten minste schaal 1:50.000 (of gedetailleerder)?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

24. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Gebruik informatiepanelen'.

**Onderhoud en actualisatie informatiepanelen**

Ook de informatiepanelen vragen om adequaat onderhoud. In het landelijk meldsysteem (www.meldpuntroutes.nl) worden sinds 2014 meldingen over informatiepanelen apart bijgehouden. Uit deze meldingen en de reacties van diverse regio's hierop, blijkt dat het onderhoud van de informatiepanelen niet standaard is meegenomen bij de afspraken over het onderhoud van het netwerk. Daardoor stuiten fietsers op onleesbare, ontbrekende of verouderde panelen. Goede afspraken over het onderhoud van de panelen vormen de basis voor goed onderhoud.

25. Zijn afspraken gemaakt over het onderhoud van de informatiepanelen (betaling, uitvoering) en zijn deze vastgelegd?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

26. Indien de afspraken met betrekking tot het onderhoud zijn vastgelegd. Op welke wijze zijn deze vastgelegd?

27. Is er sprake van een vaste vervangingstermijn van alle informatiepanelen?

*Met 'vaste vervangingstermijn' wordt bedoeld: een periode waarna alle panelen standaard vervangen worden.*

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

28. Worden panelen vervangen op het moment dat een paneel beschadigd is?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

29. Worden (kaarten op) de panelen vervangen na (ingrijpende) routewijzigingen?

*Met 'ingrijpende wijzigingen' wordt bedoeld: wijzigingen in knooppuntnummers of zodanige tracéwijzingen dat dit op het kaartbeeld zichtbaar is.*

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

30. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Onderhoud en actualisatie informatiepanelen'.

**Omgang met wijzigingen in routes**

De praktijk wijst uit dat de routenetwerken niet statisch zijn; er zijn voortdurend wijzigingen. Wijzigingen kunnen voortkomen uit eigen initiatief van routebeheerders, op basis van nieuwe inzichten. Ontwikkelingen van buitenaf leiden vaak ook tot wijzigingen; soms tijdelijk, soms permanent. Soms betreffen het grote infrastructurele projecten, zoals de aanleg of afsluiting van wegen, spoor, bruggen en tunnels, maar ook herinrichting van gebieden. Vaak ook betreffen het ogenschijnlijk kleinere projecten.

Al deze activiteiten leiden vaak tot problemen voor de fietsroutenetwerken en tot ongemak en frustraties voor de fietser. Het is dan ook belangrijk dat hier zorgvuldig mee om wordt gegaan. De ervaring is dat de consequenties voor de fietsroutenetwerken veelal pas gezien/onderkend worden op het moment dat werkzaamheden aan de gang zijn. Door beter te anticiperen op komende werkzaamheden en tijdig af te stemmen kan worden voorkomen dat problemen ontstaan. Zo nodig kan dan een alternatieve of nieuwe route worden gerealiseerd en bewegwijzerd, als onderdeel van het betreffende project.

31. Wordt door de provincie gestuurd op behoud van de kwaliteit van de routenetwerken bij grote infrastructurele projecten?

- ◯ Nee (of weet ik niet)
- ◯ Ja, op de volgende wijze:

32. Is sprake van een structurele vorm van signalering en afstemming tussen wegbeheerders en routebeheerders over infrastructurele ontwikkelingen en mogelijke routewijzigingen?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

33. Is vastgelegd wie verantwoordelijk is voor het regelen van financiering voor routewijzigingen?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

34. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Omgang met wijzigingen in routes'.

**Omgang met tijdelijke wijzigingen in routes en omleidingen**
Naast permanente zijn er ook tijdelijke wijzigingen. Bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden. Voor fietsers is het belangrijk dat zij goed worden geïnformeerd als delen van het knooppuntnetwerk tijdelijk niet te volgen zijn en dat hen goede alternatieven worden geboden.

35. Is vastgelegd wie verantwoordelijk is voor tijdelijke bewegwijzering bij wegopbrekingen, voor alle bewegwijzerde routes?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

36. Worden de fietsroutenetwerken actief onder de aandacht gebracht bij wegbeheerders?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

37. Indien de fietsroutenetwerken actief onder de aandacht worden gebracht bij de wegbeheerders/gemeenten. Op welke manier gebeurt dit?

38. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Omgang met tijdelijke wijzigingen in routes en omleidingen'.

**Doorontwikkeling/ kwaliteitsbehoud netwerk**

Zoals al opgemerkt: fietsroutenetwerken zijn niet statisch. De omgeving verandert waardoor problemen of juist nieuwe mogelijkheden voor de fietsroutenetwerken ontstaan. Ook kunnen nieuwe inzichten of reacties van fietsers leiden tot de wens om fietsroutenetwerken aan te passen.

39. Is er provinciaal beleid ten aanzien van doorontwikkeling/herziening/kwaliteitsimpuls van de fietsroutenetwerken?

- ◯ Nee (of weet ik niet)
- ◯ Ja, namelijk:

40. Is er provinciaal budget voor de doorontwikkeling/herziening/kwaliteitsimpuls van de fietsroutenetwerken?

- ◯ Nee (of weet ik niet)
- ◯ Ja, te weten:

41. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Doorontwikkeling/ kwaliteitsbehoud netwerk'.

Deel 2 Kwaliteit ontsluiting recreatieve fietsrouteaanbod

## Digitale bestanden tracering routes beschikbaar /uitwisselbaar

Om informatie over het verloop van de routes goed uit te kunnen wisselen zijn digitale bestanden onmisbaar. Wetende dat er regelmatig grotere of kleinere wijzigingen zijn, is het belangrijk dat die wijzigingen bij de bron goed worden bijgehouden.

42. Is vastgelegd dat de routedata permanent dient te worden geactualiseerd?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

43. Is er budget beschikbaar om de routedata doorlopend te actualiseren?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

44. Wordt door de provincie gestuurd op actualiteit en uitwisselbaarheid van digitale bestanden van fietsroutenetwerken vanuit de routebureaus/routebeheerders?

- ◯ Nee (of weet ik niet)
- ◯ Ja, op de volgende wijze:

45. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Digitale bestanden tracering routes beschikbaar /uitwisselbaar'.

**Toegankelijkheid van routedata voor beleidsmakers**

Vanuit de landelijke routedatabank zijn actuele routedata beschikbaar voor beleidstoepassingen. Ondermeer de provinciale GIS-afdelingen beschikken over deze data. Inzet is dat deze data breed ontsloten worden binnen de provincie, maar ook binnen andere ambtelijke organisaties.

46. Zijn er afspraken gemaakt over de wijze waarop de provinciale beleidsambtenaar die over routerecreatie gaat bij de digitale bestanden van de routenetwerken kan komen?

- ◯ Nee (of weet ik niet)
- ◯ Ja, namelijk:

47. Is er sprake van provinciale sturing om de routedata bekend te maken bij andere provincieambtenaren, ambtenaren van gemeenten/waterschap en/of regiomedewerker(s)?

- ◯ Nee (of weet ik niet)
- ◯ Ja, namelijk:

48. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Toegankelijkheid van routedata voor beleidsmakers'.

**Toegankelijkheid van routedata voor productontwikkelaars/routemakers**

Als routes verkeerd staan ingetekend op kaarten of in planners, heeft de fietser daar last van. Dit heeft zijn weerslag op de beleving van Nederland Fietsland. Het zou dan ook goed zijn om de routedata vrij beschikbaar te stellen. Daarmee wordt voorkomen dat gemakkelijk wordt teruggegrepen naar oude bestanden of dat verkeerde routes worden ingetekend. Dit past ook goed in het overheidsbeleid dat steeds verder gaat met open data. Om innovatie en productontwikkeling te stimuleren helpt het er vanuit een landelijk bestand geleverd kan worden.

49. Is het databestand met het verloop van de fietsroutenetwerken vrij beschikbaar voor consumententoepassingen?

- ◯ Ja
- ◯ Nee (of weet ik niet)

50. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Toegankelijkheid van routedata voor productontwikkelaars/routemakers'.

**Toegankelijkheid informatie voor consumenten**

Er zijn vele websites en apps waarop fietsers routeinformatie kunnen vinden. De kwaliteit van die websites en apps verschilt, maar dat verschil is lastig objectief te meten. Om de mogelijkheden te onderzoeken om aan de toegankelijkheid van de informatie objectief een waarde te hechten, willen we graag weten welke websites en apps u ziet als dé websites en apps voor de recreatieve fietser binnen uw provincie.

51. Welke websites of apps zou de recreatieve fietser in uw provincie moeten bezoeken om informatie te zoeken?

1 [ ]

2 [ ]

3 [ ]

52. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Toegankelijkheid informatie voor consumenten'.

[ ]

Deel 3 Beleid en organisatie

**Recreatie- en fietsbeleid en provinciale coördinatie routezaken**

Recreatie- en fietsbeleid biedt een basis voor het borgen van een kwalitatief hoogwaardig fietsroutenetwerk. Hoewel veel zaken ten aanzien van de routenetwerken door de regio's en netwerkbeheerders geregeld worden is enige sturing van 'bovenaf' nodig om de continuïteit en uniformiteit te waarborgen.

53. Krijgt routerecreatie waaronder recreatief/sportief fietsen bestuurlijke aandacht via het collegeprogramma van de provincie?

- ◯ Nee (of weet ik niet)
- ◯ Ja (licht uw antwoord svp toe):

54. Is er sprake van een algemeen provinciaal recreatiebeleid/beleid rondom vrijetijdseconomie, inclusief recreatief/sportief fietsen?

- ◯ Nee (of weet ik niet)
- ◯ Ja, namelijk (incl. werkingsperiode):

55. Upload hier s.v.p. - indien beschikbaar - het 'provinciaal recreatiebeleid/beleid rondom vrijetijdseconomie' als pdf, doc of docx-bestand (maximaal 16 MB).

*Indien het bestand groter is dan 16 MB kunt u het sturen naar mwagenaar@fietsplatform.nl*

Bestand kiezen | Bestand kiezen | Geen bestand gekozen

56. Is er sprake een specifiek provinciaal fietsbeleid, inclusief recreatief/sportief fietsen?

- ◯ Nee (of weet ik niet)
- ◯ Ja, namelijk (incl. werkingsperiode):

57. Upload hier s.v.p. - indien beschikbaar - het 'provinciale fietsbeleid' als pdf, doc of docx-bestand (maximaal 16 MB).

*Indien het bestand groter is dan 16 MB kunt u het sturen naar mwagenaar@fietsplatform.nl*

Bestand kiezen | Bestand kiezen | Geen bestand gekozen

58. Is sprake van afstemming en combinatie tussen recreatiebeleid en specifiek fietsbeleid binnen de provincie?

- ◯ Nee (of weet ik niet)
- ◯ Ja, op de volgende wijze:

59. Zijn de ruimtelijke opgaven voor recreatief/sportief fietsen verankerd in het omgevingsbeleid van de provincie?

- ◯ Nee (of weet ik niet)
- ◯ Ja, op de volgende wijze:

60. Is er structureel overleg tussen de provincie en vertegenwoordigers van regionale routepartners (routebureau, regionale toeristische marketingorganisatie)?

- ◯ Nee (of weet ik niet)
- ◯ Ja, op de volgende wijze:

61. Ruimte voor toelichting m.b.t. het onderwerp 'Recreatie- en fietsbeleid en provinciale coördinatie routezaken'.

62. Kunt u beschrijven welke ontwikkelingen er in uw provincie sinds 2019 (vorige monitor) zijn geweest die van invloed zijn geweest op de kwaliteit van het recreatieve fietsaanbod binnen uw provincie en de promotie daarvan?

Door onderaan de pagina op 'gereed' te klikken, slaat u uw antwoorden definitief op. Het is daarna niet meer mogelijk om nog iets aan te passen.

## Bijlage C: Lijst met respondenten

| | |
|---|---|
| Provincie Groningen/Routebureau Groningen | Linda Eekma en Jos Bosma |
| Provincie Friesland/Recreatieschap Marrekrite | Corrie de Groot (ook namens Femke van Akker) |
| Provincie Drenthe/Recreatieschap Drenthe | Christa Kollen-Boersen |
| Provincie Flevoland | Annerieke Veldkamp |
| Gemeente Almere | Conny Bouw |
| Gemeente Lelystad | Linda Seikritt |
| Provincie Utrecht/Routebureau Utrecht | Jeroen van Noort |
| Provincie Noord-Holland | Saskia Klitsie |
| Recreatie Noord-Holland NV | Roy Oosterom |
| Recreatieschap Westfriesland | Karel Schoenaker |
| Gemeente Haarlem (netwerk Zuid-Kennemerland) | Michel Termond/ Jansen (bureau Brouwers) |
| Regio Gooi- en Vechtstreek/Visit Gooi & Vecht | Mariëtte Zivkovic-Laurenta |
| Provincie Zuid-Holland | Mieke Vellekoop |
| Staatsbosbeheer (beheer Routenetwerken Zuid-Holland) | Sebastiaan Huls |
| Gemeente Hoekse Waard | Ilona Langelaan |
| Provincie Zeeland/Routebureau Zeeland | Astrid Ysebaert en Paul Eversdijk |
| Provincie Noord-Brabant/Visit Brabant | Fabio Tat |
| Provincie Limburg/ Routebureau Noord- en Midden-Limburg/ Routepunt Visit Zuid-Limburg | Veronique Hoedemakers |

# Bijlage D: Uitleg gebruikte bronnen

Recreatief Fietsen in Nederland 2021 – Blauw Research in opdracht van ANWB
Een online onderzoek naar recreatieve fietsers. De fietsers (n=9.156) zijn benaderd via de kanalen van ANWB, Fietsersbond, NTFU en stichting Landelijk Fietsplatform. De onderzoeksresultaten zijn niet representatief voor de Nederlandse bevolking. Respondenten in dit onderzoek zijn ouder dan de gemiddelde Nederlander, vaker man en ze stappen vaker op de pedalen. Je zou de respondenten kunnen omschrijven als *de meer betrokken fietser*, zij zijn betrokken bij één of meer van de eerder genoemde organisaties en zijn bereid geweest over het onderwerp recreatief fietsen een vragenlijst in te vullen.

Vragen in het ANWB-onderzoek die gebruikt zijn voor de Kwaliteitsmonitor hadden onder andere betrekking op de waardering van: de kwaliteit van de omgeving, bezienswaardigheden, drukte, veiligheid en comfort paden en wegen, aantrekkelijkheid paden en wegen, kwaliteit bewegwijzering (algemeen), aanbod horeca en rustplekken.

Fietsknooppuntroutes 2022 – Kien Onderzoek in opdracht van Landelijk Fietsplatform
Een online onderzoek onder twee groepen fietsknooppuntgebruikers.
1. Een representatieve steekproef van Nederlanders (16+) (n=4215). Degenen die in de afgelopen twee jaar gebruik maakten van een fietsknooppuntennetwerk (n=1606) hebben de vervolgvragen gekregen.
2. Via de nieuwsbrief en social mediakanalen van het Fietsplatform zijn recreatieve fietsers benaderd die in de afgelopen twee jaar gebruik maakten van een fietsknooppuntennetwerk (n=737). De respondenten zijn niet representatief voor de Nederlandse bevolking. De groep van 60 jaar en ouder is oververtegenwoordigd, het zijn vaker mannen en enkele kleinere provincies zijn in verhouding oververtegenwoordigd. Dit laatste komt doordat er extra inspanningen zijn geleverd om ook voor deze provincies een voldoende grote netto steekproef te behalen, zodat de resultaten gebruikt konden worden voor deze Kwaliteitsmonitor.

Deze twee groepen respondenten hebben over diverse aspecten van maximaal twee fietsknooppuntennetwerken (dus 2 provincies) vragen gekregen. Het eindoordeel over deze aspecten is gebaseerd op het gemiddelde van deze twee groepen.

Er is in dit onderzoek gevraagd naar de waardering van de volgende aspecten:

- De kwaliteit van de paden en wegen van het fietsknooppuntennetwerk in provincie X *Denk hierbij aan de kwaliteit van de verharding, breedte van de paden en comfort*
- De mate waarin u ongehinderd kunt fietsen op de paden en wegen in provincie X *Denk hierbij aan de mate waarin u zonder hinder van andere fietsers of weggebruikers kunt fietsen*
- De kwaliteit van de bewegwijzering van het fietsknooppuntennetwerk in provincie X *Denk hierbij aan in hoeverre het eenvoudig is om de route te volgen*
- De kwaliteit van het ontwerp van het fietsknooppuntennetwerk in provincie X *In hoeverre zijn volgens u de meest geschikte paden en wegen gekozen en laten de routes het mooiste van de regio zien*
- De mate waarin het fietsknooppuntennetwerk evenwichtig is samengesteld in provincie X *In hoeverre is er voldoende te kiezen voor fietsers, denk hierbij aan verschillende landschappen, de afstanden tussen de knooppunten en de verschillende routes die kunnen worden gekozen*
- Het fietsknooppuntennetwerk in provincie X in zijn totaliteit

Fietsersbond – data routeplanner 2022
De Fietsersbond beschikt over uitgebreide data over de fietspaden en wegen in Nederland. Er is bijvoorbeeld informatie beschikbaar over: het aandeel groen/bebouwd, verkeershinder, aandeel vrijliggend fietspad, soort verharding, aantal hindernissen, etc. Deze data is gebruikt als input voor de Kwaliteitsmonitor.

Soms wordt deze data gecombineerd met de uitkomsten van een ander onderzoek. Het 'soort verharding' is bijvoorbeeld op zichzelf een gegeven waar je niet direct wat mee kunt voor de Kwaliteitsmonitor. Daarom is in het onderzoek Recreatief Fietsen in Nederland (zie hierboven) een extra vraag meegenomen over de waardering van de verschillende soorten verharding. Deze twee onderzoeken gecombineerd kunnen vervolgens gebruikt worden voor de Kwaliteitsmonitor.

© Stichting Landelijk Fietsplatform
Amersfoort, december 2022

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.*