

Recreatieve fietsroutenetwerken Welke kant op?



Adviesnotitie – maart 2011



nederland
FIETSLAND

Advies voor beheer, productontwikkeling en promotie LF-netwerk en knooppunt-netwerken, uitgegeven door stichting Landelijk Fietsplatform.

Colofon

Deze publicatie is opgesteld door de Stichting Landelijk Fietsplatform.

© Stichting Landelijk Fietsplatform, Amersfoort, maart 2011



Postbus 846, 3800 AV Amersfoort
Bezoekadres: Berkenweg 30, Amersfoort
Tel. 033-4653656, fax 033-4654377
E-mail info@fietsplatform.nl
Internet www.fietsplatform.nl

De Stichting Landelijk Fietsplatform is het onafhankelijke coördinatiepunt voor het recreatieve fietsen in Nederland. Het fungeert als landelijk kenniscentrum en geeft impulsen aan belangenbehartiging, productontwikkeling en voorlichting/promotie (zie www.nederlandfietsland.nl). Het Fietsplatform is daarbij verantwoordelijk voor de landelijke fietsroutestructuur (LF-net). Overheid en organisaties zijn in het bestuur van de stichting vertegenwoordigd: ANWB, Fietsersbond, Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU), RAI (afdeling fietsen) en de provincies. Nauw samengewerkt wordt verder met ondermeer het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC), VVV Nederland, RECRON en Koninklijk Horeca Nederland.

Deelnemers:



Samenwerkingspartners (o.a.):



Recreatieve fietsroutenetwerken

Welke kant op?

Advies voor beheer, productontwikkeling en promotie
LF-netwerk en knooppuntnetwerken

Stichting Landelijk Fietsplatform – maart 2011



Inhoudsopgave

1. Inleiding – de vertreksituatie	blz. 4
2. Kwaliteitsimpuls routenetwerken	6
2.1. Tracering: aantrekkelijkheid routes	6
2.2. Aansluiting knooppuntnetwerken	8
2.3. Synchronisatie LF-net - knooppuntnetwerken	9
2.4. Verbetering kwaliteit bewegwijzering	10
2.5. Saneren aanbod bewegwijzerde rondritten	12
3. Kwaliteitsbewaking routenetwerken	14
3.1. Goede organisatie, duidelijke rolverdeling	14
3.2. Landelijke routedatabank	14
3.3. Goede onderhoudsafspraken	15
3.4. Landelijk meldsysteem bewegwijzering	17
3.5. Belangenbehartiging	18
4. Verdere productontwikkeling en promotie	20
4.1. Fietskaarten	20
4.2. Themaroutes/ routepublicaties	22
4.3. Recreatieve routeplanners	23
4.4. Service: 'Fietsers Welkom'-adressen	24
4.5. Service: oplaadpunten E-bikes	25
4.6. Picknickbankjes/ andere rustpunten	26
4.7. Fietsvervoer	27
4.8. Overzicht en informatie; promotie Nederland Fietsland	28
5. Monitoring	30
5.1. Fietsrecreatiemonitor	30
5.2. Benchmark	31
Bijlagen	
A. Actiepuntenlijst	32
B. Checklist	34
C. Overzicht van alle netwerken en hun dichtheid	36

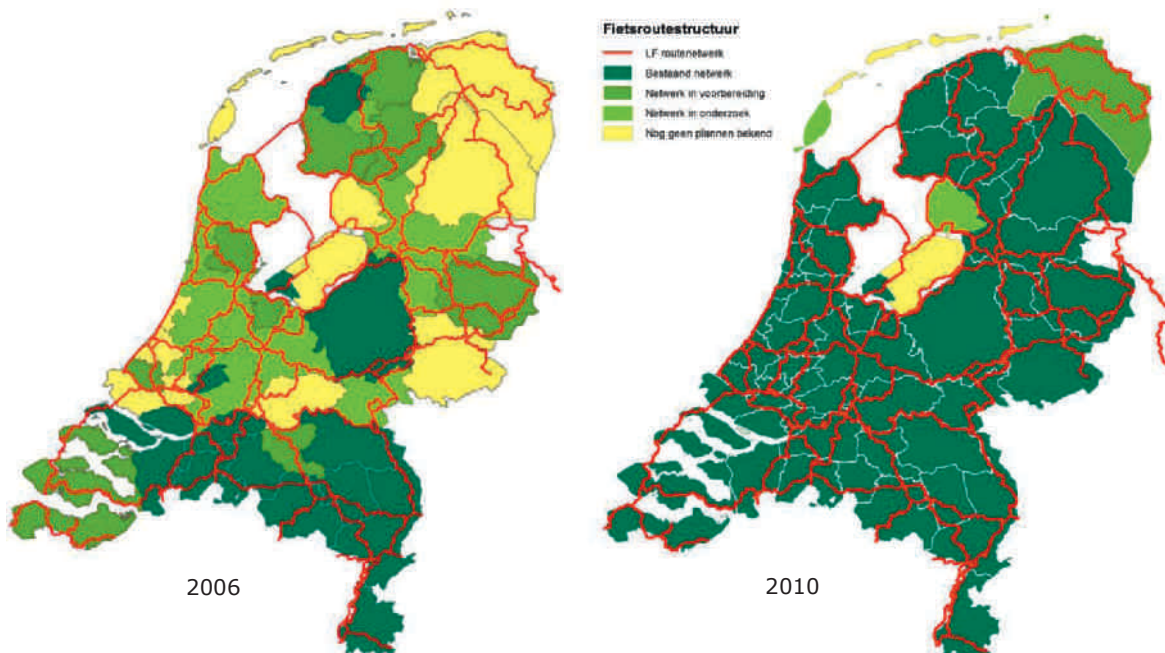
Afzonderlijke bijlage:

Atlas recreatieve fietsroutestructuur

1. Inleiding - de vertreksituatie

De afgelopen jaren is voor de recreatieve fietser in Nederland in een hoog tempo een groot aantal **regionale fietsnetwerken met knooppuntbewegwijzering** ontwikkeld. Inmiddels is sprake van een bijna landsdekkend aanbod van deze 'knooppuntnetwerken'. De onder regie van provincies en/of gemeentelijke samenwerkingsverbanden gerealiseerde netwerken voorzien in een grote behoefte. Een kwart van de Nederlandse bevolking maakt er al gebruik van – met name voor dagtochten¹. De netwerken nemen in belangrijke mate de rol over van bewegwijzerde rondritten.

De uitvoering van de ruim 40(!) regionale netwerken is in hoofdlijnen gelijk. Deze uniformiteit is door de Stichting Landelijk Fietsplatform vanuit haar rol als onafhankelijk landelijk coördinatiepunt voor het recreatieve fietsen nadrukkelijk bepleit. Het in 2006 uitgebrachte adviesrapport² heeft in dit verband zijn dienst bewezen. De stelling van het Fietsplatform in dit rapport en in het vele advieswerk op locatie luidde: "als je het doet, doe het dan goed – in het belang van de fietser". Het Fietsplatform heeft zich hiermee de afgelopen jaren opgeworpen als "systeembeheerder" voor de recreatieve fietsroutestructuur in Nederland.



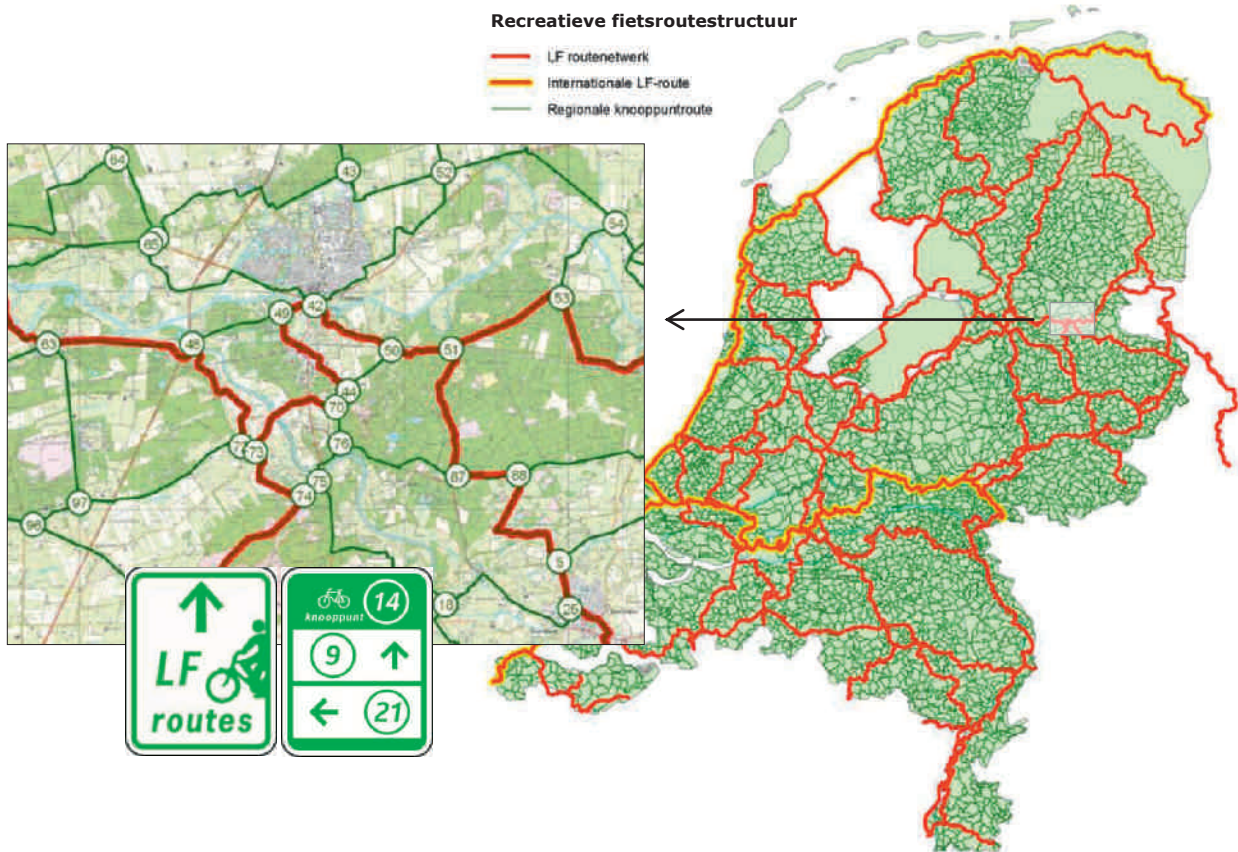
De knooppuntnetwerken sluiten aan op het **landelijke netwerk van LF-routes (landelijke fietsroutes)**. De twee soorten netwerken zijn complementair; ze vullen elkaar aan, ook qua doelgroep. Het LF-net is met name bedoeld voor lange-afstand fietsers zoals fietsvakanties. Ook het landelijke netwerk is, onder regie van het Fietsplatform, in grote lijnen voltooid - de focus ligt nu op verdere kwaliteitsverbetering van de bewegwijzerde routes, op beheer (kwaliteitsbewaking) en promotie.

De beide soorten netwerken bieden de fietser een aantrekkelijke en uitgebreide selectie uit het aanbod van paden en wegen in ons land; ruim 30.000 kilometer route, waarvan 4.500 km LF-net. Op basis van deze **recreatieve fietsroutestructuur** kan de fietser eenvoudig zelf een route naar keuze samenstellen maar worden ook vele thematische routes aangeboden. Dit varieert van korte rondjes in de buurt tot meerdaagse vakantietochten zoals bijvoorbeeld de Ronde van Nederland via LF-routes.

¹ Fietsroutenetwerken; onderzoek naar bekendheid en gebruik, 2010 – GOBT (zie ook blz. 30)

² Regionale fietsroutenetwerken; keuze voor knooppuntnetwerken, 2006 – Stichting Landelijk Fietsplatform

De routenetwerken – het LF-net en de regionale knooppuntnetwerken – vormen een prachtige basis voor de verdere promotie van het recreatieve fietsen in Nederland. Het streven is het succes van deze netwerken vast te houden en zo mogelijk verder uit te bouwen. Daarvoor is het zaak om samen met alle betrokkenen de komende jaren de kwaliteit te bewaken en daarvoor goede afspraken te maken. Maar ook om de kwaliteit te verbeteren – iets wat op verschillende plekken zeker nodig is. In deze publicatie, die betrekking heeft op beide soorten netwerken, doet het Fietsplatform hiervoor aanbevelingen, alsmede voor de verdere productontwikkeling en promotie.



Landschap en toegankelijkheid

Basisvoorwaarden voor mooie fietstochten zijn een aantrekkelijk, afwisselend landschap en een goede toegankelijkheid daarvan, dat wil zeggen een ruim aanbod van veilige en comfortabele paden en wegen die dat landschap ontsluiten. In ons land wordt in belangrijke mate aan deze voorwaarden voldaan. Beide zaken staan wel onder druk – we moeten ervoor waken dat Nederland van een *fietsland* geen land van *fietseilandjes* wordt. In de publicatie 'Zicht op Nederland Fietsland' (juli 2009) brengt

het Fietsplatform dit onderwerp expliciet onder de aandacht. Routenetwerken geven structuur aan de toegankelijkheid van het landelijk gebied.

Investeren in routenetwerken loont!

Onderzoek *Nederland Fietsland 2009* (Fietsplatform i.s.m. Kenniscentrum Recreatie):

- Jaarlijks maken 8,5 miljoen Nederlanders 200 miljoen recreatieve fietstochten;
- € 750 miljoen/jaar aan bestedingen onderweg (stimulans regionale economie!) in de vorm van consumpties en overnachtingen;
- Routenetwerken dragen bij aan prettig woon- en vestigingsklimaat. Ze stimuleren bovendien het verblijf in de regio (eigen bewoners/toeristen);
- Routenetwerken stimuleren fietsgebruik en dus bewegen; goed voor gezondheid!

Niet investeren (in nazorg, de puntjes op de i) kost geld!

- Slechte kwaliteit leidt tot imagoschade, negatieve publiciteit;
- Ontevreden gebruikers zullen afhaken – succes zal niet aanhouden;
- Kapitaalvernietiging!

2. Kwaliteitsimpuls routenetwerken

2.1. TRACERING: AANTREKKELIJKHEID ROUTES

Aantrekkelijkheid, afwisseling, veiligheid en de aanwezigheid van voorzieningen zijn en blijven de belangrijkste criteria voor de tracering van zowel de LF-routes als de knooppuntnetwerken. Feitelijk draait het om het doen van een weloverwogen greep uit het grote aanbod aan paden en wegen in Nederland. Het resultaat moet een logisch en evenwichtig samengesteld netwerk zijn.



Stand van zaken

De indruk is dat de tracering van de knooppuntnetwerken over het algemeen goed in elkaar steekt en dat deze zorgvuldig is voorbereid. Het Fietsplatform heeft dit laatste ook nadrukkelijk bepleit in de eerdere adviesnotitie; achteraf aanpassen is bij een netwerk complexer dan bij bewegwijzerde rondritten.

Opvallend is wel dat sprake is van een aanzienlijk verschil in dichtheid van de knooppuntnetwerken, soms zelfs binnen één netwerk. Hier en daar lijkt de stem van lokale belanghebbenden teveel gewicht te hebben gekregen en is het belang van de fietser wat uit het oog verloren. Dit verdient aandacht. In de eerdere adviesnotitie uit 2006 is bepleit dat in gebieden met veel vraag (rondom grotere plaatsen, in gebieden met veel verblijfrecreatie en in bij fietsers populaire natuur- en recreatiegebieden) de keuzemogelijkheden het grootst moeten zijn en het knooppuntnetwerk derhalve het meest verdicht. Zie de indicatieve normen hieronder. In bijlage C wordt een overzicht gegeven van alle netwerken en hun dichtheid.

Indicatieve norm dichtheid knooppuntnetwerk	min.-max.
Verstedelijkt gebied/ gebied met hoge recreatiedruk	2,5-3,5 km/knooppunt
Niet verstedelijkt, open gebied	3,5-5,5 km/knooppunt

Verder is van sommige regio's bekend dat er terugkerende kritiek is op de aantrekkelijkheid van delen van het knooppuntnetwerk. Aanwezige goede alternatieven voor saaie verbindingen langs doorgaande wegen zijn soms over het hoofd gezien.

Uiteraard is het van groot belang dat de onderliggende paden en wegen goed onderhouden worden. Dit blijft een punt van aandacht. Het meldpunt dat de Fietsersbond heeft ontwikkeld vervult hierbij een belangrijke rol: fietsers kunnen opmerkingen over bijvoorbeeld slechte verharding kwijt en de Fietsersbond kan deze adresseren aan de betreffende gemeente. Zie www.fietsersbond.nl/meldpunt. Meldingen kunnen ook aan de ANWB worden doorgegeven, hun meldpunt is te vinden op de website www.anwb.nl.

Van belang is dat de paden en wegen voldoende capaciteit hebben om de fietsers op te vangen. Op sommige plekken is deze opvangcapaciteit (de breedte) te laag en is sprake van filefietsen.

Richtlijn breedte fietspaden

De voorkeursbreedte voor een vrijliggend fietspad is minimaal 2,00 m bij een eenrichtingspad en 2,50 m bij een pad dat in twee richtingen wordt gebruikt. Bij voorkeur wordt gebruik gemaakt van gesloten verharding (asfalt of beton).

bron: Ontwerpwijzer Fietsverkeer; CROW



Actiepunten:

- (Provincies/regio's/beheerders regionale netwerken;) Het regionale knooppuntnetwerk kritisch tegen het licht houden wat betreft aantrekkelijkheid en dichtheid van de tracering. Daarbij lokale deskundigen betrekken (Fietsersbond). Daarbij ook het LF-net meenemen. Dit iedere vijf jaar herhalen.
- (Provincies/regio's/beheerders regionale netwerken;) Budget vrijmaken voor kwaliteitsimpuls (aanpassing tracering en bewegwijzering) en deze uitvoeren.
- (Provincies/regio's/beheerders regionale netwerken;) Nieuwe paden en wegen die het netwerk ten goede komen direct daarin opnemen (meeschakelen). Ook evt. aanpassing van de bewegwijzering daarbij meenemen.
- (Wegbeheerders;) Zorgen voor adequaat onderhoud van de paden en wegen waar de routenetwerken gebruik van maken.
- (Wegbeheerders;) Zorgen dat capaciteit fietspaden (breedte) aansluit op gebruik.
- (Fietsersbond/ANWB;) Gebruik meldpunt stimuleren en waken over afhandeling meldingen. (Te vinden via www.fietsersbond.nl/meldpunt en www.anwb.nl).

2.2. AANSLUITING KNOOPPUNTNETWERKEN

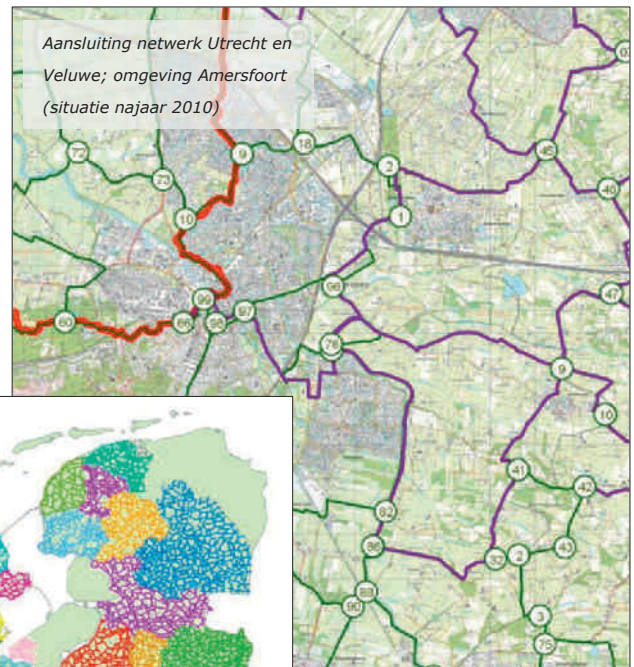
De omvang, schaal en indeling van Nederland maken dat bij een fietstocht al gauw verschillende bestuurlijke grenzen worden gepasseerd, bijvoorbeeld van provincies en onderliggende regio's. Fietsers willen geen hinder ondervinden van deze grenzen; ze willen gewoon door kunnen fietsen.

Stand van zaken

Vastgesteld wordt dat de knooppuntnetwerken van de verschillende regio's onderling nog niet overal goed op elkaar aansluiten. Eén en ander is ondermeer het gevolg van het hoge tempo waarmee de knooppuntnetwerken zijn ontwikkeld. Vaak zijn in een laat stadium van de ontwikkeling van de netwerken nog routes gewijzigd waardoor afstemming lastig werd. De praktijk is dat deze 'last-minute wijzigingen' vaak ook niet meer op plankaarten zijn opgenomen maar direct zijn verwerkt in het veld, bij de plaatsing van de bewegwijzering. Ook op publiekskaarten zijn ze niet altijd goed terug te vinden.

Complicerende factor hierbij betreft het grote aantal knooppuntregio's en de niet altijd duidelijke regie. De provincie Utrecht bijvoorbeeld had bij de ontwikkeling van hun netwerk te maken met negen buurregio's die ongeveer gelijktijdig bezig waren. En binnen de provincie Zuid-Holland is sprake van maar liefst elf min of meer autonoom ontwikkelde netwerken.

Bij het aansluiten van de netwerken gaat het niet alleen om het aansluiten van de tracering; het is zaak dat ook de bewegwijzering doorlopend te volgen is. Dat is nu niet overal het geval.



Actiepunten:

- **(Provincies/regio's/ beheerders regionale netwerken:)** Aansluitingen checken (tracering en bewegwijzering). In overleg gaan met de verantwoordelijke instanties van de aangrenzende regio('s). Gezamenlijk evt. aansluitproblemen vaststellen en oplossingen zoeken. Afspraken maken over de uitvoering van de wijziging (aanpassing bewegwijzering) en de kosten. Wijzigingen goed vast leggen.
- **(Fietsplatform:)** Stimuleren dat deze activiteit wordt opgepakt; bewaken van de voortgang. Aandachtspuntenlijst opstellen en beschikbaar stellen aan provincies/regio's/ beheerders regionale netwerken.
- **(Provincies:)** Regierol oppakken

NB (1): Voorwaarde is dat bekend is wie in de buurregio verantwoordelijk is voor de het routenetwerk; dit is niet overal even duidelijk. Zie 3.1.

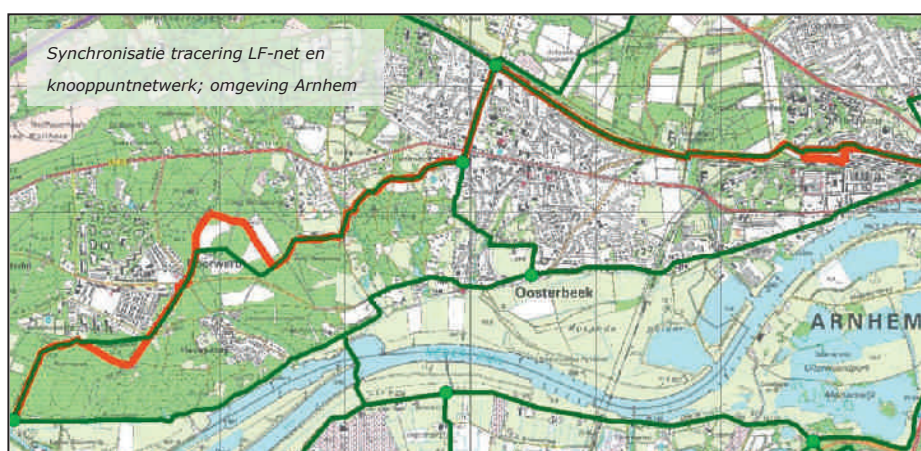
NB (2): Sterke efficiencywinst mogelijk door landelijke routedatabank te ontwikkelen (digitaal overzicht actueel routeverloop; te beheren door Fietsplatform) en voor deze activiteit in te zetten. Zie 3.2.

2.3. SYNCHRONISATIE LF-NET – KNOOPPUNTNETWERKEN

Het LF-net en de knooppuntnetwerken vullen elkaar in het gebruik aan, ze zijn complementair. Om deze reden is het streven dat de tracering van LF-routes volledig samenvalt met de tracering van routes binnen de knooppuntnetwerken. Dit maakt het eenvoudig mogelijk over te stappen van het ene op het andere soort netwerk. Zo kan een LF-fietser via een knooppuntroute een alternatieve route inlassen of dichterbij zijn bestemming komen (bijv. overnachtingsadres). Bovendien komt het synchroniseren de overzichtelijkheid ten goede, ook ten aanzien van de bewegwijzering, en is aanzienlijke efficiencywinst mogelijk wat betreft beheer en onderhoud (zie 3.3).

Stand van zaken

Bij het ontwerpen van de knooppuntnetwerken is vaak al wel rekening gehouden met de tracering van het LF-net. Finetuning is echter nog nodig: stukjes route die nog niet parallel lopen moeten nog parallel worden getrokken.



Voor het LF-netwerk geldt dat de tracering zorgvuldig op basis van duidelijke criteria is samengesteld. Extra criterium is nu dat de LF-route en knooppuntroute altijd samen moeten vallen. Als een knooppuntracé niet verlegd kan worden is er geen keuze: dan moet de LF-route verlegd worden. Dit leidt soms tot een tracé dat minder van kwaliteit is. Inzet is om samen met de beheerders van de regionale netwerken dan te kijken of op termijn verbeteringen mogelijk zijn (zie 2.1).

Actiepunten:

- (**Fietsplatform:**) Op basis van actueel landelijk overzicht van de routenetwerken in GIS (zie 3.2: landelijke routedatabank), eventueel aangevuld met gegevens uit het veld, inventariseren van de verschillen in tracering (en bewegwijzering).
- (**Fietsplatform en regio's/beheerders regionale netwerken:**) In goed overleg duidelijke afspraken maken over wat het nieuwe gemeenschappelijke tracé wordt. Afspraken maken over de uitvoering van de wijziging (aanpassing bewegwijzering) en over de kosten.
- (**Fietsplatform:**) Wijzigingen goed vastleggen (landelijke routedatabank, zie 3.2).
- (**Fietsplatform en regio's/beheerders regionale netwerken:**) Als er plannen zijn voor wijziging van het gemeenschappelijke tracé, elkaar eerst informeren en duidelijke afspraken maken over wat het nieuwe tracé wordt.

NB (1): In de praktijk blijken deze activiteiten het best per regio te kunnen worden georganiseerd (i.p.v. per LF-route). Ook het maken van afspraken over het onderhoud van de bewegwijzering kan hierbij direct meegenomen worden (zie 3.3).

NB (2): Voorwaarde ook hiervoor is een goed overzicht van wie verantwoordelijk is voor welk routenetwerk; dit is nu niet overal even duidelijk. Zie 3.1.

2.4. VERBETERING KWALITEIT BEWEGWIJZERING

Het belangrijkste van fietsroutebewegwijzering is dat deze doet waar deze voor is bedoeld: op een duidelijke manier de weg wijzen, zodanig dat de fietser een route eenvoudig kan volgen. Eenduidigheid en uniformiteit is hierbij heel belangrijk. Daarbij is ook een goede afstemming van de bewegwijzering van de LF-routes en van de knooppuntroutes van belang. Het streven is dat deze altijd bij elkaar op één drager (mast of bermpaal/-plank) komt. LF-aanduidingen op handwijzers dienen te worden beperkt tot kruisingen van LF-routes en belangrijke op-/afstappunten.

Stand van zaken

Het Fietsplatform heeft in het eerdere adviesrapport nadrukkelijk een uniforme uitvoering van de knooppuntbewegwijzering bepleit. Vastgesteld kan worden dat dit in grote lijnen is gelukt. Of de fietser nu in Friesland of in Zeeland fietst, hij of zij zal niet of nauwelijks hoeven om te schakelen.

In de Krimpenerwaard is (nog?) sprake van een sterk afwijkend systeem. Ook Drenthe heeft een afwijkende uitvoering – hier heeft men de knooppuntbewegwijzering gecombineerd met de bewegwijzering van thematische rondritten. Het is wenselijk om de werking hiervan na een aantal jaren te evalueren.

Verschillen tussen de 'reguliere' knooppuntnetwerken zijn er wel. Er is bijvoorbeeld verschil in het aantal borden dat wordt gebruikt. Sommige regio's zijn zuiniger (te zuinig?) dan andere. Ook werken sommige regio's met voor-aankondigingsborden, voorafgaand aan knooppunten, andere niet. Afgaand op reacties van fietsers is meer uniformiteit op dit gebied wenselijk. Verder is er onderscheid in de uitvoering van de routeborden op de knooppunten, sommige tonen op het bord ook het nummer van het knooppunt, andere niet (zie afb.). Ook is er verschil in de informatiepanelen op de knooppunten – deze hebben vaak een 'couleur locale' meegekregen. Met dit onderscheid lijken fietsers minder problemen te hebben.



Een veelgehoord aandachtspunt betreft de plek waar de routebordjes op een kruising te vinden zijn – dit is soms een zoekplaatje. Consequent rechts zou mooi zijn, maar de praktijk is dat uit kostenoverweging in belangrijke mate bestaande palen/masten uitgangspunt zijn voor waar de borden worden bevestigd. Het is zaak om vast te stellen of men hierdoor geen aanduidingen over het hoofd ziet.

Op veel plaatsen is de LF-bewegwijzering en knooppuntbewegwijzering inmiddels gecombineerd. Waar de tracering van de LF-routes en de knooppuntnetwerken nog niet zijn gesynchroniseerd moet dit uiteraard nog gebeuren; dit kan gelijk meegenomen worden (zie 2.3). Ook elders zijn nog plekken waar synchronisatie van de bewegwijzering nog moet plaatsvinden.



LF- en knooppuntbewegwijzering op één drager

Voordelen hiervan zijn:

- ✓ Overzichtelijker/duidelijker voor de fietser;
- ✓ Minder ontsierend voor het landschap;
- ✓ Overzichtelijker in het beheer;
- ✓ Efficiencywinst mogelijk bijv. door clusteren van onderhoudsafspraken.



Opheffen van de LF-bewegwijzering nadat de routes zijn gesynchroniseerd is geen optie gebleken. Voor de hoofddoelgroep van de LF-routes (lange-afstand fietsers/ fietsvakantiegangers) is het zaak dat het bovenregionale, doorgaande karakter van deze routes terug blijft komen in de bewegwijzering. Dit maakt het volgen van een lange-afstand fietsroute ook comfortabeler. Het LF-net verbindt landsdelen met elkaar, de knooppuntnetwerken ontsluiten regio's. Verschillende LF-routes zijn bovendien onderdeel van doorgaande internationale routes (o.a. Rijnroute/Rheinradweg en North Sea Cycle Route).

Integreren van de twee soorten routenetwerken is ook onderzocht. Dit blijkt echter alleen maar duurder.

Actiepunten:

- (Provincies/regio's/beheerders regionale netwerken;) De uitvoering van de bewegwijzering kritisch (laten?) evalueren. Waar nodig bewegwijzering aanvullen/verbeteren.
- (Fietsplatform en regio's/beheerders regionale netwerken;) Inventariseren waar LF-bewegwijzering en knooppuntbewegwijzering nog niet zijn gecombineerd op één drager. Afspraken maken over de uitvoering van de wijziging (aanpassing bewegwijzering) en over de kosten.
- (Fietsplatform, i.s.m. regio's/beheerders regionale netwerken;) Inventariseren waar overbodige LF-handwijzers staan; deze verwijderen en vervangen door LF-routebord.

2.5. SANEREN AANBOD BEWEGWIJZERDE RONDRIJEN

Knooppuntnetwerken en bewegwijzerde rondritten bedienen dezelfde doelgroep: dagtochtenfietsers. Via de knooppuntnetwerken kunnen dezelfde rondritten meestal nog steeds worden gevolgd, het tracé van de rondritten is in de regel leidend geweest bij het ontwerp van de knooppuntnetwerken. De bewegwijzering van rondritten verliest om deze reden in belangrijke mate zijn bestaansrecht.



Op basis van de fijnmazige knooppuntnetwerken kunnen dezelfde themaroutes nog altijd worden aangeboden, vaak met een nagenoeg gelijk verloop (zie voorbeeld hierboven: Beijerlandroute in 2001 en in 2010). Knooppuntnetwerken maken het zelfs mogelijk veel meer themaroutes aan te bieden, ook gelegenhedenroutes. Kortom: de bewegwijzerde rondritten hebben slechts een beperkte meerwaarde overgehouden, ofschoon er nog wel groepen fietsers zijn die nog steeds hechten aan het voortbestaan van de bewegwijzerde rondritten. Dit laatste vraagt om weloverwogen keuzes en maatwerk.

Stand van zaken

Geleidelijk vindt een saneringsslag plaats. Zo waren er in 2000 ongeveer 400 bewegwijzerde rondritten, in 2010 zijn dit er nog 280. Op sommige plaatsen is zichtbaar dat de rondritten een stiefkindje zijn geworden, onderhoud vindt niet of nauwelijks plaats. Zeker in die situaties wordt dringend aanbevolen de bewegwijzering te verwijderen – de kosten daarvan wegen niet op tegen de negatieve beeldvorming bij bezoekers van een regio.



In de eerdere adviesnotitie pleitte het Fietsplatform ervoor om na realisatie van een knooppuntnetwerk de bewegwijzerde thematische rondritten geleidelijk aan op te heffen. Redenen hiervoor:

- Voor de consument: duidelijkheid/overzichtelijkheid – geen 'totempalen'/ geen zoekplaatje.
- Voor de beheerder: saneren leidt tot aanzienlijke kostenbesparing (minder onderhoudskosten).

Het Fietsplatform blijft pleiten voor sanering van bewegwijzerde rondritten. Enige nuancering is daarbij wel op zijn plaats. Hoewel de knooppuntnetwerken goed worden gewaardeerd en ook goed worden gebruikt blijft er toch altijd ook nog een doelgroep voor kant en klare bewegwijzerde thematische rondritten. Het Fietsplatform adviseert kritisch naar het aanbod te kijken en alleen zeer populaire thematische rondritten te behouden. Het streven zou erop moeten zijn gericht het aantal bewegwijzerde rondritten in ons land in eerste instantie terug te brengen tot maximaal 50 stuks, uitgaand van een evenredige spreiding over het land (dit betekent omgerekend 1 per 675 km²). Zie ook de tabel hieronder.

Richtlijn maximum aantal bewegwijzerde rondritten

	Oppervlakte (land); km ²	Max. aantal rondritten
Groningen	2.333	3
Friesland	3.342	5
Drenthe	2.641	4
Overijssel	3.326	5
Flevoland	1.418	2
Gelderland	4.972	7
Utrecht	1.385	2
N-Holland	2.671	4
Z-Holland	2.815	4
Zeeland	1.787	3
N-Brabant	4.916	7
Limburg	2.151	3
Nederland	33.756	50



De Elfstedenroute is een goed voorbeeld een thematische bewegwijzerde rondrit die het behouden waard is. Deze ronde is in het voorjaar van 2010 herzien en van een aangepaste bewegwijzering voorzien.

Actiepunten:

- (Provincies/regio's/beheerders regionale netwerken:) Programma opstellen voor het saneren van de rondritten;
- (Provincies/regio's/beheerders regionale netwerken:) Budget vrijmaken voor deze kwaliteitsimpuls en deze uitvoeren;
- (Provincies/regio's/beheerders regionale netwerken:) Stimuleren dat op basis van de routenetwerken goede thematische rondritten worden samengesteld en gepubliceerd (zie 4.2).

3. Kwaliteitsbewaking routenetwerken

3.1. GOEDE ORGANISATIE, DUIDELIJKE ROLVERDELING

Stand van zaken

Een goed overzicht van wie verantwoordelijk is voor welk routenetwerk ontbreekt; vaak is het voor regio's moeilijk te achterhalen wie ze in het aangrenzende gebied moeten aanspreken als er zaken moeten worden afgestemd. Een sterke regierol van de provincies is onontbeerlijk. Het Fietsplatform draagt zorg voor landelijke/interprovinciale coördinatie en afstemming.

Actiepunten:

- (Provincies/regio's/gemeenten;) Zorg dragen voor een goede organisatie van het beheer van de routenetwerken, met een duidelijke rolverdeling.
- (Fietsplatform/provincies;) Stimuleren van een sterkere regie en betere samenwerking met/tussen de regio's (beheerders regionale netwerken), zie 3.3.
- (Fietsplatform;) Bijhouden van een adressenlijst en contactpersonen.

3.2. LANDELIJKE ROUTEDATABANK

Eén landelijk overzicht waar het actuele verloop van alle routenetwerken in GIS (Geografisch Informatie Systeem) wordt bijgehouden kan enorm veel efficiencywinst geven. Het Fietsplatform is hiervoor vanuit zijn landelijke coördinerende rol de aangewezen organisatie ('systeembeheerder').

Behalve voor afstemming van de knooppuntnetwerken onderling (zie 2.2), is zo'n landelijke routedatabank ook van grote waarde voor de afstemming met het LF-net (zie 2.3), voor de kwaliteitsbewaking en het onderhoud van de bewegwijzering (zie 3.3 en 3.4) en voor de planologische bescherming van de netwerken (zie 3.5). Verder ook voor verdere productontwikkeling zoals de inventarisatie van fietsvriendelijke adressen (zie 4.4). Zie de specifieke toelichting bij deze onderwerpen.

Stand van zaken

Het Fietsplatform heeft de meeste netwerken nu al in GIS, de routedatabank is feitelijk al operationeel. Voorwaarde voor een goede werking van deze databank is dat alle regio's de gegevens over hun netwerk up to date blijven houden en de eventuele wijzigingen daarin beschikbaar blijven stellen aan het Fietsplatform. Regio's worden gevraagd hier optimaal aan mee te werken. Ook de enkele regio die de routes nog niet digitaal heeft ontsloten wordt gevraagd dit alsnog te doen.

Actiepunten:

- (Fietsplatform;) Ontwikkelen en beheren van een landelijke databank (in GIS) voor de routenetwerken (LF-net en knooppuntnetwerken).
- (Regio's/ beheerders regionale netwerken;) Actueel routeverloop van de routenetwerken (ook wijzigingen) in digitale vorm leveren aan het Fietsplatform.
- (Fietsplatform en regio's/beheerders regionale netwerken;) Goede afspraken maken over het gebruik van de informatie in de landelijke routedatabank en uitlevering aan derden (wat wel, wat niet: onderzoek, kwaliteitsbewaking, maar ook kaartproducties/publicaties?). *Insteek: zo ruim mogelijk ontsluiten.*



3.3. GOEDE ONDERHOUDSAFSPRAKEN

Een netwerk is net zo sterk als zijn zwakste schakel. Eén ontbrekend bord en de fietser kan zomaar het spoor bijster raken. Natuurlijk is het onverstandig om als je op pad gaat 100% blind te varen op de bewegwijzering, het is altijd zaak om (actuele!) kaarten paraat te hebben. Toch kan incomplete bewegwijzering gemakkelijk tot verwarrende situaties leiden en het plezier in de fietstocht bederven.

Goed onderhoud van de bewegwijzering, zowel van de knooppuntnetwerken als van het LF-net, is derhalve enorm belangrijk. Goede, meerjarige afspraken moeten hieronder liggen. Het Fietsplatform streeft daarbij naar efficiencywinst door het onderhoud van de LF-bewegwijzering onder te brengen bij het onderhoud van de bewegwijzering van de knooppuntnetwerken. Ervan uitgaand dat de tracés en de bewegwijzering wordt gesynchroniseerd (zie 2.2) ligt hier een duidelijke mogelijkheid om kosten te besparen, dit scheelt een onderhoudsronde.



Stand van zaken

In de praktijk blijkt het onderhoud van de bewegwijzering nog niet overal even goed geregeld. Niet altijd zijn er duidelijke meerjarige afspraken waarin staat wie waarvoor verantwoordelijk is. Verder is het onderhoud van de LF-bewegwijzering nog niet overal gecombineerd met het onderhoud van de knooppuntbewegwijzering – dit loopt nog achter.

Naar verwachting kan nog veel (efficiency)winst worden gehaald uit het optimaal benutten van meldingen door fietsers van onvolkomenheden in de bewegwijzering. Dit komt bij 3.4 aan de orde.

Op de volgende bladzijde wordt de gewenste situatie met betrekking tot het onderhoud geschetst (basisafspraken t.a.v. verantwoordelijkheid en wijze van uitvoering).

Actiepunten:

- (Regio's/ beheerders regionale netwerken;) Sluitende meerjarige afspraken maken voor onderhoud. In overleg met het Fietsplatform de LF-routes daarbij meenemen;
- (Fietsplatform;) Landelijk overzicht bijhouden van wie waar verantwoordelijk is voor het onderhoud (hoort bij landelijke routedatabank, zie 3.1);
- (Regio's/gemeenten;) Budget vrij blijven maken voor onderhoud en zorgen dat dit adequaat wordt uitgevoerd.

GEWENSTE AANPAK BEHEER EN ONDERHOUD KNOOPPUNT- EN LF-BEWEGWIJZERING

Gewenste (optimale) organisatie:

- Eén partij stelt zich voor een periode van 10 jaar verantwoordelijk voor het laten uitvoeren van het beheer en onderhoud van de knooppunt- en LF-routes voor het gehele knooppuntnetwerk.
- Deze partij sluit overeenkomsten met de financiers (gemeenten) waarin wordt vastgelegd dat de gemeenten de komende 10 jaar zullen zorgen voor de financiering van het onderhoud van zowel het knooppuntnetwerk als het LF-netwerk. Stilzwijgende verlenging telkens voor 1 jaar.
- Deze partij sluit daarnaast een overeenkomst met het Fietsplatform. In deze overeenkomst wordt vastgelegd dat deze partij er de komende 10 jaar zorg voor zal dragen dat het onderhoud van de LF-routes wordt uitgevoerd. In deze overeenkomst wordt een koppeling gelegd met de uitvoering van het onderhoud van het knooppuntnetwerk. Stilzwijgende verlenging telkens voor 1 jaar.
- Deze partij geeft één opdracht aan een uitvoerder voor het onderhoud van LF-routes en knooppunt-routes voor een langere periode (bijv. 5 jaar). Daarna worden nieuwe afspraken gemaakt.

Alternatieve organisatie (minder optimaal/minder efficiënt):

- Als er geen partij is die zich verantwoordelijk stelt voor het gehele netwerk, dan moet iedere gemeente zelf een keuze voor een uitvoerder maken. In die situatie geldt de volgende aanbeveling:
- Zorg voor continuïteit in de uitvoering van het onderhoud. Aanbevolen wordt om gezamenlijk met de andere gemeenten binnen hetzelfde knooppuntnetwerk de keuze voor één uitvoerder te maken.
- Iedere gemeente maakt (onder dezelfde uitvoeringsvoorwaarden) individueel afspraken met de uitvoerder voor het onderhoud van zowel het knooppuntnetwerk als het LF-netwerk. Dit kan zodanig worden geregeld dat de gemeente één nota ontvangt voor beheer en onderhoud van beide netwerken.
- Iedere individuele gemeente sluit tevens een overeenkomst met het Fietsplatform over het onderhoud van de LF-routes. Daarin wordt vastgelegd dat de gemeente zich voor een periode van 10 jaar verantwoordelijk stelt voor het onderhoud van de LF-route en het onderhoud onder zal brengen bij de partij die ook het knooppuntnetwerk onderhoudt.

Gewenste afspraken over de uitvoering onderhoud

- Uitvoering van het onderhoud van LF- en knooppuntbewegwijzering door één partij.
- Maak duidelijke afspraken, op bordniveau, over de exacte grens van het onderhoudsgebied. Dit kortsluiten met aangrenzende regio's. Zo wordt voorkomen dat routeborden in niemandsland vallen.
- Maak duidelijke afspraken over het beheer van de digitale routelijnen en het bestek. Investerings in de digitale bestekken en routelijnen gaan verloren als de informatie niet actueel wordt gehouden.
- Onderhoudsaanpak (optimaal): twee keer per jaar onderhoudsronde (eenmaal voor Hemelvaartsdag en eenmaal voor de herfstvakantie) en tussentijdse meldingen (bijvoorbeeld vanuit het Meldsysteem bewegwijzering fietsroutenetwerken) z.s.m. maar uiterlijk binnen 1 maand oplossen.
NB: In de praktijk wordt ook een andere aanpak gehanteerd. Minimaal dient sprake te zijn van voorjaarsonderhoud, het oplossen van tussentijdse meldingen en het verwerken van wijzigingen in de digitale bestanden.
- Bij tussentijdse meldingen kunnen blanco borden met stickers worden gebruikt. Omdat dit geen duurzame oplossing is, dienen deze borden aan het eind van het seizoen vervangen te worden.
- De afbeelding op de routeborden dient aangebracht te zijn op het bord zelf (dus niet op een sticker). De leverancier dient garantie af te geven tegen verkleuring voor een periode van minimaal 10 jaar.

Kosten, reservering onderhoudsbudget

- Factoren die een rol spelen bij de kosten van het onderhoud zijn: de grootte en dichtheid van het netwerk, het aantal controlerondes per jaar, de responstijd (binnen hoeveel dagen moet een melding hersteld worden), het al dan niet gebruiken van stickers op de onderhoudsborden en het al dan niet inzetten van vrijwilligers.
- Wat vaak wordt vergeten of wordt onderschat zijn de kosten voor het beheersysteem achter het netwerk, de afhandeling van klachten en het bijhouden van het digitale bestand.
- Bij uitvoering van het onderhoud door een aannemer moet, afhankelijk van bovengenoemde zaken, rekening worden gehouden met kosten van € 10,- tot € 20,- per bord per jaar (excl. BTW, prijspeil 2011).
- Als het beheer en onderhoud van de knooppuntbewegwijzering al is geregeld, moet het mogelijk zijn om het onderhoud van LF-bewegwijzering mee te laten nemen voor een bedrag tussen € 8,- en € 12,- per bord per jaar (excl. BTW, prijspeil 2011). De uitvoerder gaat immers al langs voor het onderhoud van de bewegwijzering van het knooppuntnetwerk. Het meenemen van het LF-onderhoud kost geen extra tijd. Pas als er borden weg zijn of beschadigd, worden kosten gemaakt.

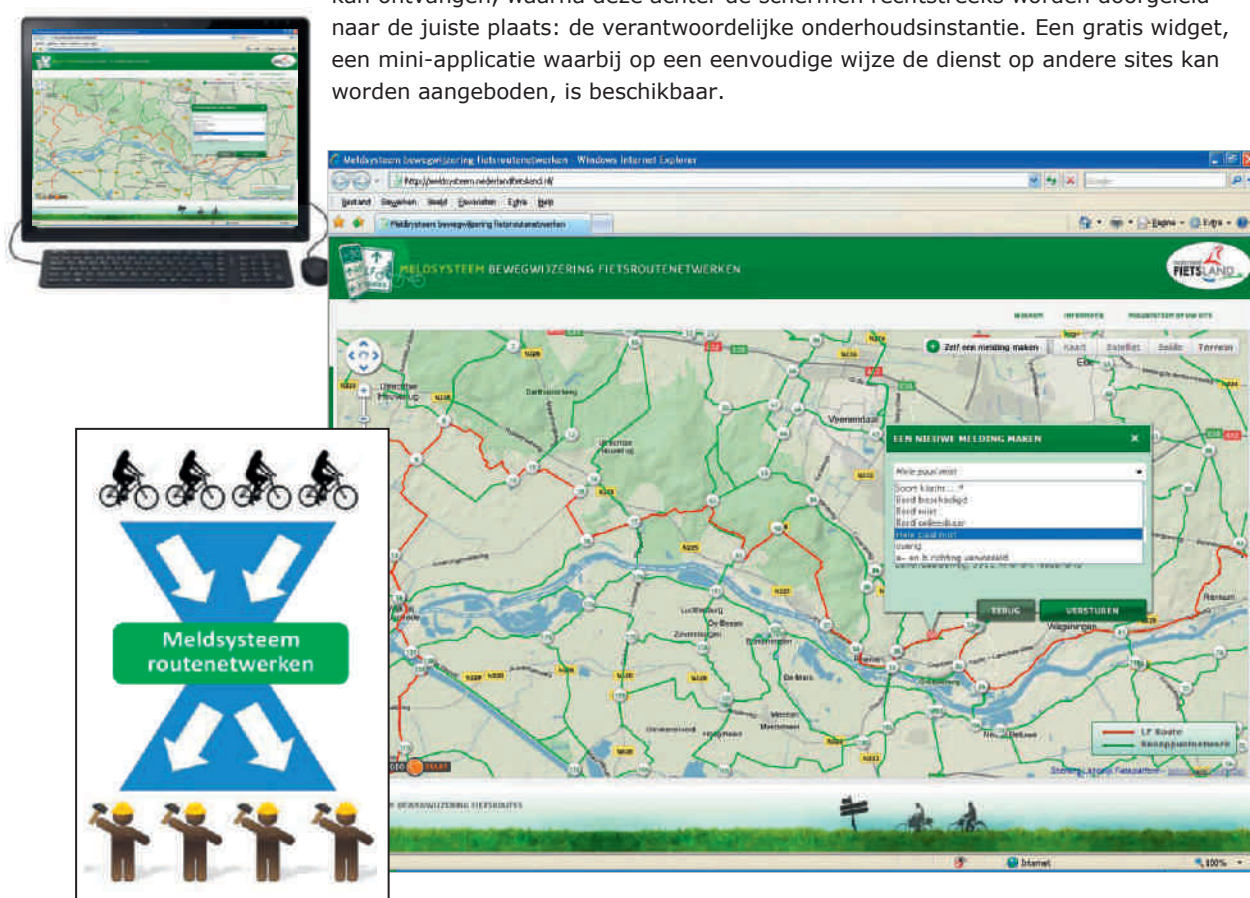
3.4. LANDELIJK MELDSYSTEEM BEWEGWIJZERING

Meldingen van fietsers over onvolkomenheden in de bewegwijzering kunnen bijzonder nuttig zijn. Mits goed gestroomlijnd geven ze waardevolle input voor de kwaliteitsbewaking van de bewegwijzering.

Stand van zaken

Tot nu toe is niet altijd even duidelijk waar fietsers hun opmerkingen kwijt kunnen. Een aantal regio's heeft een eigen meldpunt, meestal in de vorm van een specifiek telefoonnummer en/of een specifieke website. Veel regio's hebben dit nog niet. Los daarvan is voor fietsers vaak niet duidelijk waar men de opmerking moet achter laten, aan wie men deze moet adresseren.

Het Fietsplatform heeft vanuit zijn coördinerende rol dit onderwerp opgepakt en een landelijk meldsysteem ontwikkeld. Het is zodanig ontworpen dat het zowel meldingen over de LF-bewegwijzering als over de bewegwijzering van de knooppuntnetwerken kan ontvangen, waarna deze achter de schermen rechtstreeks worden doorgeleid naar de juiste plaats: de verantwoordelijke onderhoudsinstantie. Een gratis widget, een mini-applicatie waarbij op een eenvoudige wijze de dienst op andere sites kan worden aangeboden, is beschikbaar.



Voorwaarde voor het succes van het systeem is dat de routelijnen op de digitale kaart in het meldsysteem kloppen met de werkelijkheid. Ook hiervoor geldt dat een goede landelijke routedatabank hierbij van grote betekenis is (zie 3.2). Verder geldt ook hiervoor dat sprake moet zijn van sluitende, landsdekkende afspraken met betrekking tot de verantwoordelijkheden voor het onderhoud (zie 3.3).

Actiepunten:

- (Fietsplatform/regio's:) Het gebruik van het meldsysteem stimuleren (regio's: door hiernaar te verwijzen of door het plaatsen van een afgeleide regionale versie van het landelijke meldsysteem). Afstemmen met andere meldsystemen.
- (Onderhoudsinstanties:) Meldingen adequaat oppakken.

3.5. BELANGENBEHARTIGING

Van provincies, regio's en ook lokale overheden wordt verwacht dat men zich sterk maakt om de kwaliteit van de routenetwerken te behouden en eventueel nog verder te verbeteren. Per slot van rekening gaat het daarbij om het behoud van de waarde van investeringen die door hen zijn gedaan. Een vorm van planologische bescherming van de routenetwerken is wenselijk. Verder een goede organisatie van de belangenbehartiging.

Het LF-netwerk en de knooppuntnetwerken vormen een belangrijke selectie uit het aanbod aan paden en wegen; het betreft bij elkaar dé routestructuur voor de recreatieve fietser. De fietsnetwerken geven daarmee sturing aan de kwaliteitsbewaking en belangenbehartiging, ze bieden hiervoor houvast. De eerder genoemde landelijke routedatabank is daarbij een ideaal instrument. Een goed voorbeeld is het tijdig weergeven van de belangen van de recreatieve fietser wanneer sprake is van plannen voor het opheffen van overwegen. Barrières kunnen hiermee worden voorkomen of alternatieve oplossingen bedongen (compensatie).

Vergeet het fijnmazige netwerk (de 'haarvaten') niet!

Het LF-net en de knooppuntnetwerken bedienen twee hoofddoelgroepen: de langeafstandfietser/fietsvakantieganger en de dagtochtenfietser. Een derde heel belangrijke doelgroep, de fietser die een kort ommetje vanuit huis wil maken, mag echter niet worden vergeten. Veelal voorzien de regionale netwerken niet in een heel fijnmazig netwerk rond de steden. Argument hierbij is dat wordt verondersteld dat de 'ommetjesfietser' veelal zijn routes wel kent. Aandacht voor deze lokale verbindingen is echter van groot belang, zeker stad-landverbindingen staan onder grote druk.



Stand van zaken

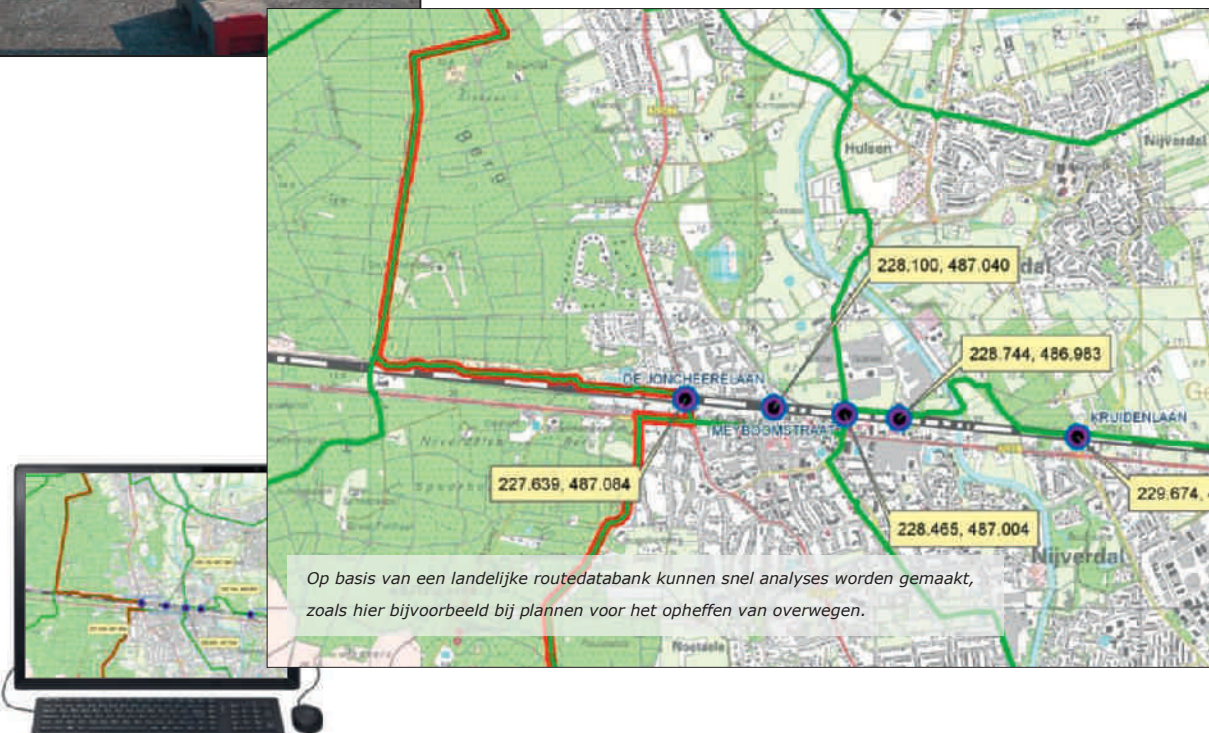
Steeds vaker wordt de fietsroutestructuur gebruikt voor belangenbehartigingsdoel-einden. Analyses kunnen daarmee snel worden gemaakt. Het Fietsplatform zoekt samen met aangesloten organisaties naar een optimale rolverdeling voor regionale en lokale belangenbehartiging, als aanvulling op wat van overheden zelf wordt verwacht. Met name de Fietsersbond en de ANWB kunnen op lokaal niveau veel betekenen op het gebied van belangenbehartiging en willen dit ook. Maar ook organisaties als de NTFU en de RECRON hebben mogelijkheden om op regionaal/lokaal niveau de



belangen van de recreatieve fietser mede te behartigen. Het Fietsplatform wil voor het bewaken van de kwaliteit van de routenetwerken de landelijke routedatabank optimaal kunnen inzetten. De insteek is om regionale belangenbehartiging hiermee te voeden. Met de aanpak van de spoorwegovergangen is inmiddels goede ervaring opgedaan.

Planologische bescherming van de netwerken blijkt een lastig onderwerp. 100% vastleggen is moeilijk – het betreft immers een keuze uit een aanbod van paden en wegen, veranderingen blijven mogelijk. Anderzijds: als niets wordt gedaan is het risico dat de routenetwerken over het hoofd worden gezien. Het landelijk netwerk (LF-net) is opgenomen en beschreven in de Rijksnota's Ruimte en Mobiliteit.

Aanknopingspunten liggen er in de provinciale verkeer- en vervoerplannen (PVVP's) en provinciale omgevingsplannen.



Actiepunten:

- (Fietsplatform):) Vanuit de landelijke routedatabank in GIS (zie 3.2) halfjaarlijks het overzicht en actuele verloop van de routestructuur in digitale vorm zenden aan provincies, regio's en specifieke rijksoverheidinstellingen (voor beleids- en beheersdoeleinden). Daarbij aandacht vragen voor het bewaken van de kwaliteit van de netwerken. Gemeenten communiceren dat zij deze informatie ook op kunnen vragen.
- (Provincies/regio's/gemeenten):) Sterk (blijven) maken om de kwaliteit van de routenetwerken te behouden en eventueel nog verder te verbeteren. Fietsplatform: impulsen hieraan blijven geven.
- (Fietsplatform):) In samenwerking met achterban – met name Fietsersbond, ANWB, NTFU en RECRON – organiseren van een gestroomlijnde aanpak van de regionale/lokale belangenbehartiging, inclusief een goede onderlinge afstemming.
- (Fietsplatform/provincies):) Zoeken naar een goede en werkbare vorm van planologische bescherming van de routenetwerken.

4. Verdere productontwikkeling en promotie



4.1. FIETSKAARTEN

Goede fietskaarten op basis van de routenetwerken zijn belangrijk om je als fietser op te oriënteren: als hulpmiddel voor het vinden van de weg of het volgen van een route. Ze vormen ook een promotie-instrument; ze dragen bij aan regiomarketing en aan de promotie van het recreatieve fietsen. Kaarten worden tevens gebruikt voor specifieke routepublicaties, bijvoorbeeld bij beschrijvingen van themaroutes. Deze toepassing wordt verder uitgelicht in paragraaf 4.2.

Routekaarten zijn er in gedrukte vorm, maar in toenemende mate worden ze ook digitaal aangeboden. Met behulp van nieuwe informatietechnologie worden op basis van deze digitale kaarten ook steeds meer routeplanners ontwikkeld. In paragraaf 4.3. wordt hier verder op ingezoomd. Wat er echter ook aan mooie ontwikkelingen plaatsvindt op het gebied van nieuwe informatietechnologie: naar verwachting blijven gedrukte kaarten nog lang hun nut houden, ze behouden een belangrijke toegevoegde waarde.

Stand van zaken

Grofweg bestaat het aanbod aan gedrukte kaarten op basis van de routenetwerken uit: a) specifieke, unieke regiokaarten en b) kaarten die deel uitmaken van een landsdekkende reeks.

Specifieke regiokaarten belichten meestal alleen het eigen knooppuntennetwerk. Voordeel is het onderscheidende karakter. Verder het feit dat de regio volledig in eigen handen van de regio is en de eventuele opbrengsten volledig in eigen handen blijven. Nadeel is dat het voor de fietser moeilijk wordt om over stappen naar andere regio's. Verder dat deze kaarten buiten de eigen regio vaak lastig verkrijgbaar zijn. Last but not least worden op deze specifieke regiokaarten de landelijke fietsroutes vaak weggelaten, dit juist vanwege hun regiogrens overschrijdende karakter.

De drie grootste aanbieders van een **landsdekkende reeks fietskaarten** zijn Falk, de ANWB en Buiten & Schipperheijn. Hun kaarten stoppen niet bij regiogrenzen. De fietser die een fietstocht wil plannen door meerdere regio's kan hiermee doorfietsen. Voordeel van deze landelijke reeksen is verder dat de kaarten overal in het land, ook buiten de regio, verkrijgbaar zijn. Verder hun compleetheid: naast de verschillende knooppuntnetwerken staat ook het LF-netwerk aangegeven.

Steeds meer regio's hebben naast een eigen kaart ook samenwerkingsafspraken met landelijke kaartproducenten.

Winst is te halen uit een meer eenduidige uitleg van het LF-net en de knooppuntnetwerken (naamgeving!). Informatie over het LF-net ontbreekt vaak op regiokaarten, terwijl de routes wel door dat gebied lopen.



Vrije informatievergaring

Sommige regio's houden nadrukkelijk vast aan het streven naar exclusieve publicatie van hun netwerk op hun eigen regiokaart. Belangrijk argument dat hierbij wordt aangevoerd is dat verkoop van deze kaarten extra geld in het laatje brengt. Feit is echter dat het iedereen vrij staat over de routenetwerken te publiceren en deze aan te bieden op eigen kaarten; het is vrije informatie – van auteursrecht is geen sprake. Landelijke producenten van fietskaarten zullen derhalve de regionale netwerken zeker op hun kaarten blijven weergeven. Voor regio's kan het echter vervelend uitpakken als verkeerde routelijnen worden weergegeven.

Het Fietsplatform pleit voor een optimale samenwerking van regio's met landelijke kaartproducenten. Het uitbrengen daarnaast van eigen kaarten is prima, zolang het functioneel is of een toegevoegde waarde heeft. Het Fietsplatform hanteert dit principe ook voor de LF-routes. Argument hiervoor is dat hoe meer kaarten worden aangeboden met daarop de netwerken, hoe meer mensen op het spoor daarvan worden gezet en er ook gebruik van gaan maken. Wel is het zaak om daarbij goede afspraken te maken over de actualiteit van de lijnen (updates!). Verder eventueel ook over een specifieke tegenprestatie, bijvoorbeeld in de vorm van redactionele aandacht voor de regio en korting bij inkoop.

Actiepunten:

- (Fietsplatform/regio's/regionale bureaus voor toerisme;) Gezamenlijk nagaan of de actuele gegevens over het routeverloop van alle netwerken, zoals in GIS wordt bijgehouden in de landelijke databank routenetwerken (zie 3.2), ook beschikbaar kan komen voor het actueel houden van fietskaarten. Afspraken hierover maken.
- (Fietsplatform;) Stimuleren dat het verloop van de routenetwerken (LF-netwerk en regionale knooppuntnetwerken) op alle fietskaarten goed en actueel wordt weergegeven. Daarbij stimuleren dat de op een eenduidige manier uitleg wordt gegeven over de netwerken (samenhang, onderscheid doelgroep etc.). Informatie hiervoor beschikbaar stellen (tekst, beeld).
- (Regio's/regionale bureaus voor toerisme;) Scherp oog houden op actualiteit van kaartmateriaal; zowel eigen kaartmateriaal als dat van derden. Op eigen kaartmateriaal ook LF-netwerk meenemen (Fietsplatform heeft basistekst en -uitleg).

4.2. THEMAROUTES/ROUTEPUBLICATIES



Waar tot voor kort honderden afzonderlijk bewegwijzerde themaroutes werden aangeboden, worden dit soort routes nu vooral afgeleid van de routenetwerken. De mogelijkheden zijn bijna onbeperkt. Wanneer de fietser een suggestie krijgt aangedragen voor aansluitend te volgen knooppuntnummers en/of LF-routes kan hij/zij al op pad. De aldus gemaakte selectie uit de routenetwerken wordt vervolgens vaak verrijkt met achtergrondinformatie en kaartjes en aldus opgenomen in routepublicaties.

Stand van zaken

De slag van traditionele routepublicaties met beschrijvingen van bewegwijzerde rondritten naar publicaties met themaroutes op basis van de routenetwerken is grotendeels gemaakt (zie ook 2.5). De markt doet daarbij zijn werk, de fietser kan kiezen uit een bijna eindeloos aanbod. De ANWB is een opvallende aanbieder van publicaties met thematische routes, met ondermeer twee gidsen met 'klassieke fietsrondjes'.

Themaroutes worden in gedrukte vorm aangeboden, maar ook – net als kaarten – op internet of via andere media. Fietsers kunnen daarmee eenvoudig ook hun favoriete routes aan elkaar overbrengen cq. met elkaar delen.



Actiepunt:

- (Promotieorganisaties/uitgevers/routemakers;) Blijven zorgen voor een gevarieerd aanbod van thematische routes. Variatie ook in doelgroepen: 'voor elk wat wils'. Stimuleren vernieuwing aanbod.

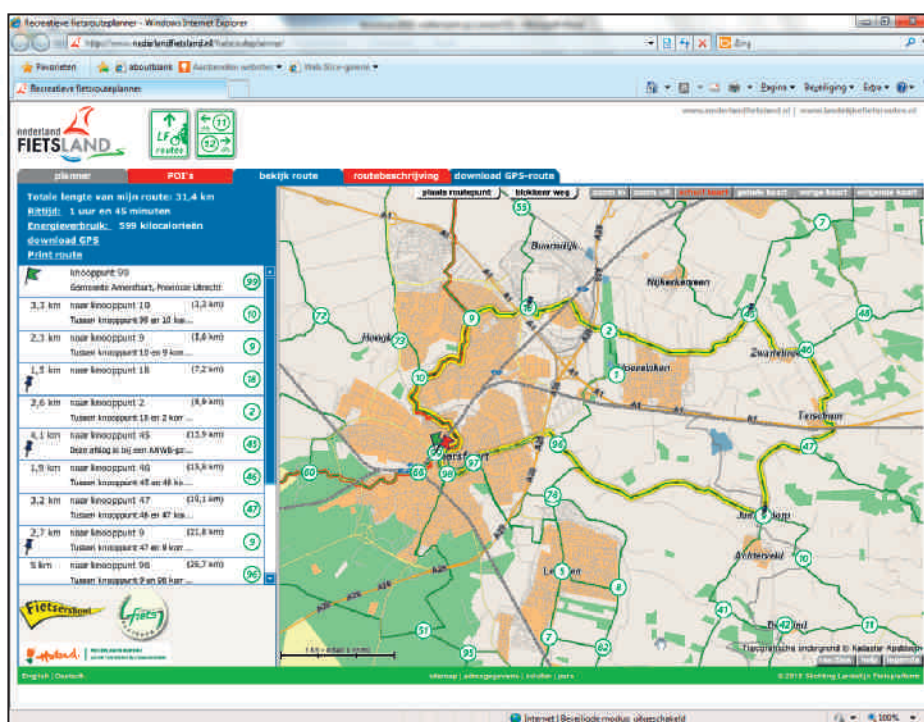
4.3. RECREatieve ROUTEPLANNER(S)

De routenetwerken – zowel het LF-netwerk als de knooppuntnetwerken – zijn ontworpen vanuit het idee dat de fietser oneindig veel routes naar keuze kan samenstellen. Dit principe maakt de netwerken bij uitstek geschikt voor verwerking in een routeplanner. Inmiddels zijn er verschillende aanbieders.

Net als bij het kaartmateriaal pleit het Fietsplatform voor het grenzeloos ontsluiten van de routenetwerken binnen Nederland en dus voor het verlenen van optimale medewerking aan producenten van recreatieve fietsrouteplanners. Dit stimuleert het gebruik van de netwerken.

Stand van zaken

De ontwikkelingen met betrekking tot recreatieve fietsrouteplanners gaan snel. Met name de planners van de Fietsersbond en Falk zijn interessant voor de recreatieve fietser – dit zijn de enige die landelijk dekkend zijn.



De planner van de Fietsersbond, die is gerealiseerd i.s.m. het NBTC en het Fietsplatform, onderscheidt zich door zijn compleetheid. Door de koppeling met een uitgebreide toeristische database kunnen bij het plannen van een kortere of langere fietstocht ook attracties en overnachtingsadressen worden betrokken. Koppeling met de "deur tot deur-planner" van de Fietsersbond maakt het mogelijk om vanaf en naar een specifiek adres te plannen, ook als deze niet aan een routenetwerk ligt. Bijvoorbeeld voor een aanlooproute vanaf huis naar een knooppuntnetwerk. Of voor een route vanaf een knooppuntroute naar een overnachtingsadres. Honderden vrijwilligers houden de routes, maar ook de onderliggende paden en wegen, in de gaten - wijzigingen worden verwerkt.

De planner van Falk onderscheidt zich door zijn eenvoud in gebruik. Hij is echter minder uitgebreid, mist in de huidige opzet de 'deur-tot-deur' component. Hij is vanuit zijn opzet vooral heel geschikt voor het plannen van een tocht in de regio op basis van het knooppuntnetwerk.

Er worden ook steeds meer functionaliteiten ('Apps') aangeboden voor het plannen van routes via smartphones, mobiele telefoons met GPS.

Actiepunten:

- (Fietsplatform/regio's/regionale bureaus voor toerisme;) Gezamenlijk nagaan of de actuele gegevens over het routeverloop van alle netwerken, zoals in GIS wordt bijgehouden in de landelijke databank routenetwerken (zie 3.2), ook beschikbaar kan komen voor het actueel houden van routeplanners. Afspraken hierover maken.

4.4. SERVICE: 'FIETSERS WELKOM'-ADRESSEN

Een fietstocht is meer dan fietsen alleen. De meeste fietsers willen onderweg graag ergens afstappen om wat te eten/drinken. Voldoende daghoreca in de buurt van de routenetwerken is derhalve belangrijk. Bij een meerdaagse fietstocht zijn daarnaast ook goede overnachtingsadressen van belang: logiesbedrijven (hotels, pensions, B&B), maar ook kampeerbedrijven.



Vastgesteld wordt dat er in ons land een breed aanbod is aan Horeca en overnachtingsadressen. Voor fietsers is het daarbij prettig om te weten welke adressen als fietsvriendelijk kunnen worden bestempeld – adressen waar fietsers meer dan welkom zijn en die aan een aantal specifieke wensen tegemoet kunnen komen (o.a. veilig stallen, drogen kleding, etc.). Behoeftte is aan een landelijk overzicht. Informatie over openingstijden ('s zondags open?) is daarbij van groot belang – een dichte deur leidt tot teleurstellingen.

Het streven van het Fietsplatform is om snel een landsdekkend aanbod en overzicht van fietsvriendelijke adressen te realiseren. Versnippering ligt op de loer maar moet worden voorkomen – op dit gebied is uniformiteit en landelijke herkenbaarheid van groot belang. Dit komt de zichtbaarheid en vindbaarheid ten goede.

Stand van zaken

De nodige initiatieven worden ontplooid. Op landelijk niveau is het Fietsplatform gestart met het label 'Fietsers Welkom' – een keurmerk voor daghoreca, logiesbedrijven en campings. Voor de criteria is daarbij goed gekeken naar initiatieven in het buitenland (o.a. Bett & Bike), maar ook naar de fietscafés. Het label 'Fietsers Welkom' wordt in het voorjaar van 2011 landelijk uitgerold. Daarbij zijn goede afspraken gemaakt met bestaande regionale initiatieven. Gekeken zal worden naar de mogelijkheden voor afstemming met de ANWB fietsservicepunten ("Rijwielhulpkasten +").



Er is hiernaast een groeiend aanbod van bedrijven dat zich extra onderscheidt als opstappunt voor fietsroutes en als informatiepunt voor attracties in de buurt. Voorbeelden hiervan zijn 'TOP's' (toeristische opstap punten) of 'routepunten'. In principe kunnen dit soort bedrijven meegenomen worden in het label 'Fietsers Welkom'.

Actiepunten:

- (Fietsplatform): Uitrollen landelijk label 'Fietsers Welkom'. Goede database hiervoor opzetten. Goede zichtbaarheid en vindbaarheid voor de fietser bewerkstelligen, ook in het belang van de ondernemer. Toetsing/keuring van de adressen.
- (Regio's/regionale bureaus voor toerisme): Ondersteunen van het landelijke initiatief. Stimuleren dat ondernemers hieraan mee gaan werken. Dezelfde rol is ook weggelegd voor Koninklijke Horeca Nederland en voor de RECRON (zij hebben hun medewerking hieraan al toegezegd).

4.5. SERVICE: OPLAADPUNTEN E-BIKES



De verkoop van fietsen met elektrische ondersteuning ('e-bikes') is de laatste jaren enorm gestegen. Ruim 10% van de nieuw verkochte fietsen zijn nu e-bikes. Dit type fiets wordt zeker ook veelvuldig aangeschaft voor recreatieve doeleinden – gemak dient de mens, in dit geval zeker ook de oudere mens. Het is zaak om bij de verdere productontwikkeling en bij de promotieactiviteiten rekening te houden met deze fietsen. E-bikes zijn een stuk duurder dan 'gewone' fietsen; veilig stallen wordt daarmee nog belangrijker. Maar ook het opladen (bijladen) van de accu vraagt aandacht; dit biedt kansen voor het bieden van extra service aan de fietser.

Het op-/bijladen van accu's is in principe heel eenvoudig: als men de oplader bij zich heeft is alleen een stopcontact nodig en de bereidheid van de ondernemer om stroom te 'tanken'. De meeste accu's van elektrische fietsen kunnen lineair worden bijgeladen, dat wil zeggen dat de actieradius doorlopend kan worden verlengd als de accu aan het stroom wordt gezet. Dit geldt niet voor de oude generatie accu's – die moeten eerst helemaal leeg zijn voordat ze weer kunnen worden opgeladen. Accu's kunnen meestal vrij eenvoudig losgekoppeld worden van de fiets. Net als (nog) bij mobiele telefoons heeft elk merk tot nu toe helaas zijn eigen oplader.

Stand van zaken

Er wordt momenteel flink ingespeeld op de heersende 'e-trend'. Bedrijven willen zich hier graag mee profileren. Er komen steeds meer punten waar het mogelijk is om elektrisch ondersteunde fietsen 'bij te tanken'. Het is zaak hier ten behoeve van de consument op landelijke schaal eenduidige informatie over te verstrekken. Mogelijk kan dit worden gekoppeld aan de landelijke database voor de Fietsers Welkom! - adressen. Een nuancering is wel op zijn plaats; de ontwikkelingen gaan heel hard, de actieradius van de accu's neemt snel toe (en de noodzaak van oplaadpunten af).



Actiepunten:

- (Fietsplatform;) Bij landelijke database 'Fietsers Welkom'-adressen ook informatie meenemen over oplaadpunten e-bikes.
- (Fietsbranche;) Bewerkstelligen dat er net als bij mobiele telefoons één oplaadsysteem komt. (Fietsplatform en partnerorganisaties;) fietsenbranche stimuleren.
- (Regio's/regionale bureaus voor toerisme;) Ondersteunen van een landelijke aanpak van oplaadpunten in plaats van regionale initiatieven.

4.6. PICKNICKBANKJES/ ANDERE RUSTPUNTEN

Men wil tijdens een fietstocht ook af en toe af kunnen stappen, om even uit te blazen, wat te eten of te drinken. Horecagelegenheden zijn hiervoor geschikt. Maar daarnaast wil de fietser ook picknickbankjes of andere rustpunten waar men zo neer kan strijken en eventueel meegebrachte eigen consumpties kan nuttigen.

Stand van zaken

Op tal van plekken, zeker bij mooie uitzichtpunten, zijn ook vrijstaande rustpunten ingericht, meestal in de vorm van een bankje en een prullenbak. De onderhoudsstaat laat soms te wensen over. Een goed overzicht van bankjes/ picknickvoorzieningen ontbrak tot voor kort. De Fietsersbond heeft inmiddels de meeste picknickbankjes in kaart gebracht – deze (bijna 6.000!) zijn te vinden op de fietsrouteplanner.



Actiepunten:

- (Fietsersbond;) Inventarisatie aanbod completeren. Aanbod ontsluiten ook via landelijke routedatabank.
- (Regio's/gemeenten;) Meewerken aan inventarisatie en aan actualiteit ervan (wijzigingen doorgeven!). Actief beleid ontwikkelen voor beheer aanbod en eventuele uitbreiding (witte vlekken).

4.7. FIETSERVOER

Behalve in de eigen woonomgeving wil men ook elders in het land fietstochten maken. Een optie is om dan een fiets te huren. Veel mensen willen echter de eigen fiets gebruiken. In dat geval kan men kiezen om de fiets(en) mee te nemen met de auto of met het openbaar vervoer.

Zeker bij lange-afstand fietstochten/ fietsvakanties vormt de trein een belangrijke schakel. LF-routes zijn daarom ook langs de grotere NS-stations getraceerd.



Stand van zaken

Veel mensen nemen de fiets mee op de fietsendrager achterop de auto. Er is veel innovatie op dit gebied: in auto geïntegreerde dragers, dragers voor zwaardere fietsen (e-bikes), etc. Verder zijn op veel plaatsen opstappunten ingericht; goed bereikbare plaatsen waar goed kan worden geparkeerd en waar men routes kan starten (routetransferia, TOP's etc.; zie 4.4).

Buiten de spitsuren (vanaf 9.00 t/m 16.30 uur en na 18.00 uur) mag de fiets worden meegenomen in de treinen van de NS. In juli en augustus kan dit op elk moment van de dag. Ook andere railvervoerders (zoals bijv. Connexxion) bieden vergelijkbare service. De ruimte is echter beperkt en vaak lastig toegankelijk.

In steeds minder internationale treinen vanuit en naar Nederland is het nog mogelijk om de fiets mee te nemen. De mogelijkheden voor fietsvakantiegangers die vanuit het buitenland Nederland willen bezoeken worden daarmee beperkt.

Actiepunten:

- (Fietsplatform;) Inventariseren aanbod routetransferia/TOP's (i.s.m. regio's en partnerorganisaties). Aanbod opnemen in landelijke database, te beheren in GIS. (Regio's/gemeenten;) Meewerken aan inventarisatie en aan actualiteit ervan (wijzigingen doorgeven!). Actief beleid ontwikkelen voor beheer aanbod en eventuele uitbreiding (witte vlekken).
- (NS/ andere openbaar vervoerders;) Meer aandacht voor de recreatieve fietser. Meenemen van de fiets beter faciliteren. (Belangenorganisaties, m.n. Fietsersbond;) Lobby hiervoor blijven voeren.

4.8. OVERZICHT EN INFORMATIE; PROMOTIE NEDERLAND FIETSLAND

Waar is het lekker fietsen? Wat is er waar te doen? Wat voor een routes, kaarten en gidsen zijn er beschikbaar? In de eigen omgeving weet men meestal hiervoor letterlijk en figuurlijk de weg wel te vinden. Het is zaak dat dit elders ook goed lukt. Dat er een goed overzicht is, ook van het kaf en het koren. En dat ook de buitenlandse toerist goed wordt bediend.



Stand van zaken

Er is veel informatie – heel veel informatie. Zeker op (vakantie)locatie is de VVV een vertrouwd adres om informatie te vergaren. Er zijn diverse tijdschriften met aandacht voor het recreatieve fietsen, zelfs een aantal hierin gespecialiseerde bladen (Fiets Actief, Toeractief). Op internet is 'the sky the limit', je kunt hier makkelijk het overzicht kwijt raken.

Het Fietsplatform geeft vanuit zijn onafhankelijke rol al jaren met succes de Fietsideeënkaart uit; een 'wervend-informatieve' overzichtskaart die de fietser wegwijs maakt in het aanbod aan recreatieve fietsmogelijkheden in Nederland Fietsland. Begin 2010 is de digitale variant hiervan (www.nederlandfietsland.nl) sterk verbeterd. Verder is in samenwerking met het NBTC ook een Duitstalige variant van de Fietsideeënkaart ontwikkeld.

Informatie- en promotieactiviteiten liggen in elkaars verlengde. Vastgesteld kan worden dat heel veel organisaties bijdragen aan de promotie van het recreatieve fietsen, maar dat deze promotie versnipperd is. Toeristische promotie is een mix van heel veel regiopromotie, met daarnaast de promotie van Nederland als vakantie-land. Op dat laatste vlak is met name het NBTC actief, zowel voor de binnenlandse markt (campagne Lekker weg in eigen land) als voor de buitenlandse markt (inkomend toerisme). Zeker Duitsland en Vlaanderen vormen voor het inkomend toerisme een belangrijke markt, waarbij sprake is van grote belangstelling voor fietsen.



Het Fietsplatform heeft **het 'merk' Nederland Fietsland** geïntroduceerd. Onder deze noemer moet meer samenhang en samenwerking komen in de informatie over, maar ook in promotie van het recreatieve fietsen in Nederland.

Actiepunten:

- (Fietsplatform, partnerorganisaties en regionale bureaus voor toerisme:) Het 'merk' Nederland Fietsland gezamenlijk verder vorm en inhoud geven en zorgen dat de consument het (h)erkent en vindt als hét label voor informatie over het recreatieve fietsen in Nederland. Daarbij gezamenlijk ook kwaliteit definiëren en bewaken.
- (Fietsplatform, partnerorganisaties en regionale bureaus voor toerisme:) Het 'merk' Nederland Fietsland ook inzetten als dakmerk voor gezamenlijke promotieactiviteiten. Onder deze noemer producten en activiteiten aanbieden.
- (NBTC:) Bij promotie inkomend toerisme Nederland Fietsland een belangrijke plaats geven. Met name voor de Duitstalige markt daarbij specifieke productontwikkeling stimuleren zoals (meer) arrangementen en (meer) routepublicaties in de Duitse taal.

5. Monitoring

5.1. FIETSRECREATIEMONITOR

Meten is weten. Met behulp van (gebruikers)onderzoek, zowel kwantitatief als kwalitatief, kan aangetoond worden wat de effecten zijn van activiteiten en bijbehorende investeringen. Op basis daarvan kan gefundeerd beleid worden geformuleerd en kunnen activiteiten worden geprogrammeerd.

Het Fietsplatform streeft naar een landelijk gecoördineerde aanpak van monitoring/onderzoek met betrekking tot fietsrecreatie/-toerisme. Doel is te komen tot een 'Fietsrecreatiemonitor', een kennisdatabank die informatie geeft en trends laat zien op landelijke schaal maar die ook mogelijkheden biedt voor uitsplitsing en vergelijking op regionale schaal (zie 5.2.: benchmark). Dit kan door specifieke vragen hierover mee te nemen in het Continu Vakantie Onderzoek (CVO) of het Continu Vrije Tijd Onderzoek (CVTO),

Stand van zaken

Landelijke kengetallen met betrekking tot het recreatieve fietsen worden regelmatig door het Fietsplatform gebundeld en gepubliceerd. Zie de publicatie 'Zicht op Nederland Fietsland 2009'. Eenmaal per vijf jaar laat het Fietsplatform ook specifiek het gebruik van het LF-netwerk onderzoeken.

Vastgesteld is dat dit soort kengetallen heel nuttige informatie oplevert, maar beperkt blijft tot informatie op hoofdlijnen. Een groot aantal belangrijke vragen blijft onbeantwoord. Zo is onderzoek naar het gebruik van de regionale knooppuntnetwerken versnipperd en onderling moeilijk vergelijkbaar (onderzoek GOBT overigens wel zeer bruikbaar). Verder is ook de frequentie van onderliggend onderzoek beperkt; een hogere frequentie leidt tot een betere signaalwerking.

Onderzoek (fiets)routenetwerken; GOBT 2010

In het voorjaar van 2010 heeft het GOBT voor de regionale fietsnetwerken in Gelderland en Overijssel onderzoek gedaan. Een aantal opvallende uitkomsten:

- 87% van de Nederlandse bevolking fietst (wel eens) voor het plezier.

Hiervan:

- is 60% bekend met fietsroutenetwerken (knooppuntnetwerken).

Hiervan:

- is 60% bekend met hoe deze netwerken te gebruiken;
- heeft bijna 50% (= ongeveer kwart NL bevolking) er één of meer keer ook gebruik van gemaakt (waarom?: eenvoudig plannen, mooie routes, de weg niet kwijt raken).

Hiervan (van gebruikers dus):

- plant bijna 50% vooraf thuis de route (ruim kwart plant niets!);
- speelt bij 43% de aanwezigheid van een netwerk (wel eens) een rol bij keuze bestemming uitstapje of vakantie (omgekeerd: bij 57% is dit niet van invloed);
- fietste slechts 13% alleen, de rest in gezelschap – het meest (54%) met partner;
- bezocht 60% onderweg een horecagelegenheid en 20% een bezienswaardigheid;
- gaf 60% onderweg geld uit (€ 18,90 p.p.), in ieder geval aan horeca dus;
- fietste men gemiddeld 44 km (ouderen relatief langer).

Het plan om te komen tot een Fietsrecreatiemonitor is door het Fietsplatform inmiddels verder uitgewerkt. Afspraken zijn gemaakt om de bekendheid met en het gebruik van zowel het landelijk netwerk (LF-net) als de regionale knooppuntnetwerken jaarlijks landelijk te peilen. Specifieke vragen hierover worden nu meegenomen in

het Continu Vakantie Onderzoek (CVO) en het Continu Vrije Tijd Onderzoek (CVTO), beide van NBTC-NIPO.

Het Fietsplatform tracht ook op Europees niveau onderzoeksgegevens vergelijkbaar te maken. Er komen veel gegevens vrij vanuit andere landen, maar tot nu zijn het vaak 'appels en peren'. Als lid van de European Cyclists Federation probeert het Fietsplatform te komen tot een aantal vergelijkbare kengetallen.

Actiepunten:

- (Fietsplatform): In samenwerking met kennisinstituten Fietsrecreatiemonitor vorm en inhoud geven. Resultaten uitgebreid en op strategische momenten communiceren (communicatieplan hiervoor opstellen). Goede toegankelijkheid van de cijfers en feiten via internet bewerkstelligen.
- (Fietsplatform): In ECF-verband stimuleren dat onderling vergelijkbare onderzoeksgegevens beschikbaar komen.

5.2. BENCHMARK

Wie mag zich dé fietsprovincie noemen? En wat is de beste fietsregio? Vergelijkend onderzoek en het competitie-element dat daar aan vastzit heeft een belangrijke waarde: provincies/regio's worden hierdoor geprikkeld om het beter te doen dan hun 'concurrenten'. Dit stimuleert investering in kwaliteit en promotie. In principe is de fietser hierbij gebaat, zo lang de concurrentie maar gezond blijft en het de noodzakelijke samenwerking en landelijke afstemming maar niet in de weg staat. Per slot van rekening vormen al die regio's en provincies bij elkaar 'Nederland Fietsland'. Daarmee moeten we gezamenlijk juist ook de concurrentie aangaan richting het buitenland.

Stand van zaken

Sinds 2004, toen het Fietsplatform een pilot presenteerde voor een in opdracht door Alterra ontwikkeld benchmarkmodel, is er niet veel met dit onderwerp gedaan. Wanneer er jaarlijks actuele en vergelijkbare cijfers komen over het recreatieve fietsgebruik (zie Fietsrecreatiemonitor) kan hier nieuw leven in worden geblazen. Het Fietsplatform wil dit gaan organiseren in 2011.

Actiepunten:

- (Fietsplatform): Benchmark nieuw leven inblazen (voorjaar/zomer 2011).

Bijlage A - Actiepuntenlijst

Actiepunten	zie:	overheden:	Rijk	Provincies	Regio's/verantwoordelijke organisaties regionale netwerken	Onderhoudsinstanties routes	Gemeenten	Wegbeheerders
Aantrekkelijk en toegankelijk landschap (= leefomgeving)								
Zorgen voor voldoende groene ruimte en borging daarvan (<i>of: zorgen dat ...</i>)	1		X	X			X	
Zorgen voor goede bereikbaarheid daarvan (stad-landverbindingen)	1		X	X			X	
Zorgen voor goede toegankelijkheid daarvan (veilig, comfortabel, keuze)	1		X	X			X	
Check kwaliteit paden/wegen, o.a. onderhoud (monitoring: meldpunt Fietsersbond/ANWB)	1						X	X
Check capaciteit paden/wegen (verbreden fietspaden?)	1						X	X
Knelpunten opheffen, ontbrekende schakels realiseren	1						X	X
Belangenbehartiging/beleidsbeïnvloeding (o.a. barrièreproblematiek)	1							
Kwalitatief hoogwaardige routes/routenetwerken (= selectie uit aanbod paden/wegen)								
<i>(landelijk: LF-net, regionaal: knooppuntnetwerken)</i>								
Kwaliteitsverbetering								
Check kwaliteit tracering (aantrekkelijker alternatieven?)	2.1				X			
Check dichtheid routenetwerken (toereikend, te dicht?)	2.1				X			
Check naadloze aansluiting knooppuntnetwerken buurregio's (tracering/bewegwijzering)	2.2				X			
Check synchroon verloop tracering knooppuntroutes en LF-routes	2.2				X			
Check kwaliteit bewegwijzering (routes goed te volgen? LF-/knooppuntbord op 1 drager?)	2.4				X			
Check aanbod thematische rondritten: saneringsplan	2.5			X	X			
Naar aanleiding van bevindingen: budget vrijmaken en uitvoeren kwaliteitsimpuls	2.1			X	X		X	X
Kwaliteitsbewaking								
Check: verantwoordelijke instantie aanwezig voor ieder knooppuntnetwerk?	3.1			X			X	
Check: onderhoudsafspraken gemaakt voor ieder knooppuntnetwerk?	3.3			X				
Bijhouden landelijk overzicht verantwoordelijke instanties	3.1							
Gecombineerde aanpak onderhoud LF-routes en knooppuntroutes formeel vastgelegd?	3.3				X	X	X	
Adequate uitvoering bewegwijzering	3.3					X		
Stimuleren/optimaliseren gebruik landelijk meldsysteem bewegwijzering	3.4				X	X		
Realiseren en beheren landelijke routedatabank (Fiets-GIS)	3.2							
Aanleveren actuele data voor routedatabank	3.2			X	X			
Inzetten/uitleveren/uitwisselen data (o.a. voor belangenbeh./kwaliteitsbewaking)	3.2		X	X	X		X	
Stimuleren planologische bescherming routenetwerken	3.5			X	X			
Belangenbehartiging routenetwerken (compensatie!)	3.5							
Productontwikkeling/promotie								
Actueel routeverloop beschikbaar stellen voor productontwikkeling (via routedatabank)	4.1				X			
Continue check kaartmateriaal (actueel routeverloop? knooppuntroutes én LF? goede uitleg?)	4.1				X			
Bieden van gevarieerd en actueel aanbod aan andere routepublicaties (o.a. themaroutes)	4.2							
Innoveren: optimale inzet informatietechnologie (routeplanners, GPS, smartphones)	4.3				X	X		
Check: voldoende aandacht voor verschillende doelgroepen (ook buitenlandse markt)	4.2							
Fietsvriendelijke adressen; realiseren landelijk overzicht/ ontsluiten adressen	4.4							
Checken aanbod picknickbankjes (toereikend? zo nodig aanvullen)	4.6			X	X			
Fietsvervoer trein: beter aanbod realiseren	4.7							
Voorlichting: bieden van overzicht en informatie; landelijk/regionaal/lokaal	4.8							
Promotie: doorontwikkelen landelijk promotielabel Nederland Fietsland	4.8							
Promotie: Nederland Fietsland ook internationaal 'verkopen' (m.n. Duitse/Vlaamse markt)	4.8							
Kennis/ monitoring								
Fietsrecreatiemonitor ontwikkelen/beheren (actuele feiten/cijfers/trends)	5.1							
Organiseren jaarlijkse benchmark fietsregio's	5,2							

belangenorganisaties:	ANWB	Fietsersbond	NTFU	RECRON	Kon. Horeca Nederland	toeristische promotieorganisaties:	NBTC	VVV Nederland	Prov./reg. bureaus voor toerisme	overige organisaties:	Uitgevers/kaartenproducenten	Fietsplatform (SLF)	
													opmerkingen
	X	X											
	X	X		X								X	
		X	X									X	SLF: LF-routes
												X	SLF: LF-routes
												X	SLF: LF-routes
												X	
												X	
	X	X					X	X				X	
	X	X										X	
	X	X										X	
	X	X		X								X	
									X			X	
									X		X	X	
	X	X	X	X	X		X	X	X		X	X	Met oog voor landelijke samenwerking
	X	X	X	X	X		X	X	X		X	X	SLF coördineert (label Fietsers Welkom!)
		X										X	
	X	X										X	m.n. van belang voor vakantiefietser
	X	X	X				X	X	X			X	SLF coördineert
	X	X	X	X	X		X	X	X			X	SLF coördineert
							X					X	
												X	
												X	

Bijlage B - Checklist

Hieronder de belangrijkste aandachtspunten op een rijtje.

BASISVOORWAARDEN VOOR RECREATIEVE FIETSTOCHTEN

- Hoe staat het met de kwaliteit van het landschap ('fietsdecor')?** – zie H1
 - Voldoende groen?
 - Voldoende afwisseling?
 - Voldoende bezienswaardigheden/attracties/afstappunten (beleefbaarheid)?
 - Voldoende aandacht voor het bewaken van de omgevingskwaliteit voor het fietsen? (belangenbehartiging!)
- Hoe staat het met de ontsluiting/toegankelijkheid van dat landschap?** – zie H1
 - Voldoende en goede stad-landverbindingen (bereikbaarheid)?
 - Voldoende aanbod aan aantrekkelijk getraceerde, veilige en comfortabele paden en wegen? (incl. dichtheid: voldoende keuzemogelijkheden?)
 - Geen ontbrekende schakels?
 - Is er voldoende aandacht voor het bewaken van een goed aanbod van paden en wegen? (belangenbehartiging!)

BASISVOORWAARDEN ROUTENETWERKEN (REGIONAAL KNOOPPUNTNETWERK ÉN LF-NET)

Doel: evenwichtige, aantrekkelijke selectie uit het aanbod van paden en wegen, ontsloten via bewegwijzering, kaarten etc.

- Hoe staat het met de kwaliteit van de tracering?** – zie 2.1 t/m 2.3
 - Geen onaantrekkelijke trajecten?
 - Goede dichtheid netwerk? Evenwichtige samenstelling? (voldoende keuzemogelijkheden rond de steden en in recreatiegebieden, elders volstaat minder fijnmazig netwerk; zie streefwaarden);
 - Geen ontbrekende trajecten? (mooiste plekjes worden bereikt?)
Geen pad/weg aanwezig?: Zie 2 - ontbrekende schakel in aanbod paden en wegen;
Wel pad/weg aanwezig maar niet opgenomen in netwerk?: ontbrekende schakel in routenetwerk;
 - Geen overbodige trajecten (want weinig belangstelling)?
 - Sluit tracering regionaal knooppuntnetwerk naadloos aan op tracering netwerk burenen?
 - Loopt tracering LF-netwerk en regionaal knooppuntnetwerk synchroon?
- Hoe staat het met de kwaliteit van de bewegwijzering?** – zie 2.4/2.5
 - Sluit bewegwijzering regionaal knooppuntnetwerk naadloos aan op bewegwijzering netwerk burenen? Loopt nummering daarbij goed door?
 - Zijn LF- en knooppuntbewegwijzering bij elkaar op één drager geplaatst?
 - Zijn er ontbrekende bewegwijzeringslocaties?
 - Is er een plan van aanpak v.w.b. de sanering van het aanbod van bewegwijzerde rondritten? Wordt deze uitgevoerd?
- Wat is er geregeld voor de kwaliteitsbewaking van de routenetwerken?**
Algemeen
 - Is duidelijk wie waar verantwoordelijk is (wie is de beheerder, wie verzorgt het onderhoud; contactgegevens)? – zie 3.1
 - Kloppen de (digitale) werkkaarten/routegegevens met het actuele routeverloop? – zie 3.2
 - Zijn de actuele routegegevens ingebracht in de landelijke routedatabank? – zie 3.2

Onderhoud bewegwijzing

- Zijn er sluitende onderhoudsafspraken voor de bewegwijzing? – zie 3.3
- Is het onderhoud van de LF-routes meegeschakeld? – zie 3.3
- Worden meldingen van fietsers (via meldsysteem of rechtstreeks) adequaat behandeld? – zie 3.4

Belangenbehartiging

- Worden de belangen van de netwerken goed meegenomen in plannen die te maken met de inrichting en het gebruik van de ruimte? – zie 3.5
- Zijn de routenetwerken voldoende beschermd voor ingrepen van buitenaf? (barrièrewerking, compensatie) – zie 3.5

BASISVOORWAARDEN PRODUCTONTWIKKELING/PROMOTIE

6. **Hoe staat het met de kwaliteit van het kaartmateriaal** – zie 4.1

- Geeft het kaartmateriaal (zowel 'eigen' kaarten als die van derden) het actuele verloop van de routes weer?
Zo nee: routeverloop aan kaartproducenten meegeven (eigen kaartproducties: zorgen voor tijdige actualisatie);
- Worden zowel LF-routes als knooppuntroutes weergegeven?
- Is sprake van eenduidige uitleg (naamvoering!) en toelichting?
Fietsplatform kan hiervoor basistekst leveren

7. **Wat wordt er gedaan aan verdere productontwikkeling?** – zie 4.2/4.3

- Aanbod afgeleide producten kwalitatief en kwantitatief op peil? (routeplanners, themaroutes/ routepublicaties, arrangementen)
- Aandacht voor innovatie?
- Worden verschillende doelgroepen *bediend*? (senioren, gezinnen met jonge kinderen, buitenlandse toeristen)

8. **Hoe staat het met het serviceniveau/gastheerschap?** – zie 4.4 t/m 4.6

- Aanbod afstappunten en overnachtingsadressen kwalitatief en kwantitatief op peil? (kwalitatief: fietsvriendelijk?)
- Zijn deze locaties/adressen goed vindbaar? (Opgenomen in landelijke database en van daaruit in publicaties?)

9. **Hoe staat het met betrekking tot voorlichting en promotie?** – zie 4.8

- Goed overzicht voor de consument van hetgeen geboden wordt?
- Goede balans tussen regionale promotie (regiopromotie) en promotie Nederland Fietsland?
- Worden verschillende doelgroepen *aangesproken*? (senioren, gezinnen met jonge kinderen, buitenlandse toeristen)

Bijlage C - Overzicht van alle netwerken en hun dichtheid (november 2010)

netwerk	oppervlakte in km ²	lengte routenetwerk in km	aantal knooppunten	lengte route per km ²	aantal knopen per km ²	lengte route per knooppunt
provincie Groningen						
Provincie Friesland						
Noordoost Fryslân	570	528	142	0,93	0,25	3,72
Noardwest Fryslân	548	371	70	0,68	0,13	5,30
Midden Fryslân	455	473	156	1,04	0,34	3,03
Zuidoost Fryslân	948	762	151	0,80	0,16	5,05
Zuidwest Fryslân	777	639	181	0,82	0,23	3,53
Provincie Drenthe						
Zuidwest Drenthe	1.340	1.113	222	0,83	0,17	5,01
Noord- en Oost-Drenthe (<i>raming</i>)	1.340	1.113	222	0,83	0,17	5,01
Provincie Overijssel						
Salland	425	404	105	0,95	0,25	3,85
Kop van Ov., IJsseldelta en Vechtdal	1.478	1.171	269	0,79	0,18	4,35
Twente	1.503	1.456	387	0,97	0,26	3,76
Provincie Gelderland						
Achterhoek	1.475	1.345	295	0,91	0,20	4,56
Arnhem-Nijmegen	661	866	281	1,31	0,43	3,08
Veluwe	2.200	1.618	330	0,74	0,15	4,90
Rivierengebied	798	743	180	0,93	0,23	4,13
Provincie Flevoland						
Almere	139	221	69	1,58	0,49	3,20
provincie Utrecht						
Utrecht	1.443	1.187	325	0,82	0,23	3,65
Provincie Noord-Holland						
IJmond	155	151	41	0,98	0,26	3,68
Kop van Noord-Holland	592	494	105	0,83	0,18	4,70
Laag-Holland	467	454	116	0,97	0,25	3,91
Amstel- en Meerlanden, Amsterdam	515	426	83	0,83	0,16	5,13
Gooi en Vechtstreek	232	215	48	0,93	0,21	4,48
West-Friesland	362	331	75	0,91	0,21	4,41
Noord-Kennemerland	233	210	47	0,90	0,20	4,47
Zuid-Kennemerland	137	165	65	1,20	0,47	2,54
Provincie Zuid-Holland						
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	344	264	53	0,77	0,15	4,98
Drechtsteden	189	159	42	0,84	0,22	3,79
Duin- en Bollenstreek	123	149	50	1,21	0,41	2,98
Haaglanden	275	335	133	1,22	0,48	2,52
Hoeksche Waard	251	185	33	0,74	0,13	5,61
Goeree-Overflakkee	265	235	43	0,89	0,16	5,47
Krimpenerwaard	PM	PM	PM	PM	PM	PM
Midden-Delfland	229	259	74	1,13	0,32	3,50
Stadsregio Rotterdam	241	277	99	1,15	0,41	2,80
Reeuwijkse Plassen/ Groene Hart	216	216	68	1,00	0,31	3,18
Rijnland/ Groene Hart	425	428	121	1,01	0,28	3,54
Provincie Zeeland						
Zeeland	1.834	1.674	377	0,91	0,21	4,44
Provincie Noord-Brabant						
De Baronie	589	507	147	0,86	0,25	3,45
De Brabantse Delta	646	524	139	0,81	0,22	3,77
De Kempen	921	815	158	0,88	0,17	5,16
De Meierij	455	452	155	0,99	0,34	2,92
De Peel	537	468	78	0,87	0,15	6,00
De Wijde Biesbosch	648	539	130	0,83	0,20	4,15
Midden-Brabant	323	284	75	0,88	0,23	3,79
Noordoost-Brabant	933	894	221	0,96	0,24	4,05
Provincie Limburg						
Noord- en Midden-Limburg	1.424	1.240	221	0,87	0,16	5,61
Zuid-Limburg	764	647	129	0,85	0,17	5,02
Totaal in Nederland						
gemiddeld per netwerk	601	542	132	0,89	0,24	4,15



De Stichting Landelijk Fietsplatform is het onafhankelijke coördinatiepunt voor het recreatieve fietsen in Nederland. Het fungeert als landelijk kenniscentrum en is verantwoordelijk voor de landelijke fietsroutestructuur (LF-net). Overheden en organisaties zijn in het bestuur van de stichting vertegenwoordigd: ANWB, Fietsersbond, Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU), RAI (afdeling fietsen) en de provincies. Nauw samengewerkt wordt verder met ondermeer het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC), VVV Nederland, RECRON en Koninklijk Horeca Nederland.

Deelnemers:



Samenwerkingspartners (o.a.):



Stichting Landelijk Fietsplatform

Postbus 846, 3800 AV Amersfoort

Bezoekadres: Berkenweg 30, Amersfoort

Telefoon 033 - 465 36 56

Fax 033 - 465 43 77

e-mail info@fietsplatform.nl

internet www.fietsplatform.nl

