

# Health Check

Recreatieve routenetwerken Zuid-Holland



### Colofon

©Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd, concept rapport, juni 2018

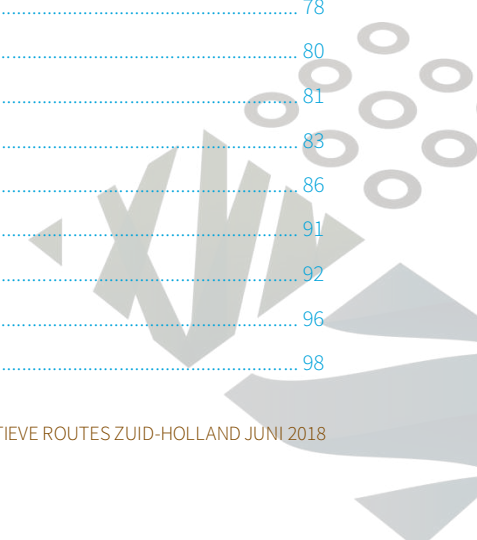
**Opdrachtgever** Provincie Zuid-Holland, Dhr. R. Klein

**Auteurs** Drs. T. (Tinco) Lycklama,  
C. (Cindy) Gelderman, BSc.  
E. (Ellen) Ruiter, MSc.  
A. (Albertien) Perdok, MSc.  
Ilse Verbeek, Arcadis

**In samenwerking met** Marc Schenk, Arcadis  
Henry Seigers, Arcadis  
Ralf ten Hove, I&O Research

Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd  
Jansbuitensingel 30  
6811 AE Arnhem  
T 06-53383550  
e-mail: [lycklama@ruimteenvrijetijd.nl](mailto:lycklama@ruimteenvrijetijd.nl)  
[www.ruimteenvrijetijd.nl](http://www.ruimteenvrijetijd.nl)

1.	Inleiding.....	4
1.1	Uw vraag.....	5
1.2	Leeswijzer.....	5
1.3	Totstandkoming onderzoek.....	5
2.	Opzet van het onderzoek.....	6
2.1	Onderwerpen health check.....	6
2.2	Definities.....	6
2.3	Inventarisaties health check.....	8
2.4	Analyses.....	10
3.	Beheer en onderhoud.....	13
3.1	Borging van routenetwerken.....	13
3.2	Dichtheid routenetwerk.....	15
3.3	Organisatie beheer en kosten.....	27
3.4	Meldingen en fysieke conditie routemarkeringen en overige voorzieningen.....	29
3.5	Conditie ondergrond (infrastructuur).....	36
3.6	Inzet van vrijwilligers.....	37
3.7	Kwaliteitsmeetlat.....	37
3.8	Conclusies.....	39
4.	Gebruik, beleving en waardering.....	41
4.1	Gebruik.....	41
4.2	Routebeleving.....	44
4.3	Waardering.....	50
4.4	Conclusies.....	53
5.	Bekendheid, vindbaarheid en zichtbaarheid van de routeinformatie.....	55
5.1	Bekendheid en plannen route.....	55
5.2	Vindbaarheid, zichtbaarheid.....	56
5.3	Conclusies.....	59
6.	Quick scan.....	60
6.1	Mountainbiken.....	60
6.2	Skaten/ skeelers.....	62
6.3	Kanovaren.....	63
6.4	Conclusies.....	64
7.	Conclusies.....	65
7.1	Wandelen.....	65
7.2	Fietsen.....	66
7.3	Paardrijden / mensen.....	67
7.4	Varen.....	68
7.5	Quick Scan.....	69
7.6	Conclusies per thema.....	70
8.	Speerpunten en acties.....	74
8.1	Werkwijze prioritering acties naar speerpunten.....	74
8.2	Speerpunt regie & samenwerking.....	74
8.3	Speerpunt bekendheid en vindbaarheid.....	75
8.4	Speerpunt kwaliteit, doorontwikkeling en financiën.....	75
8.5	Speerpunt veiligheid.....	76
8.6	Speerpunt beleving.....	76
	Bijlage 1: Overzicht betrokken stakeholders.....	78
	Bijlage 2: Geraadpleegde bronnen.....	80
	Bijlage 3: Thema's onderzoek.....	81
	Bijlage 4: Leisure Leefstijlen.....	83
	Bijlage 5: Analyse meldingen.....	86
	Bijlage 6: Kwaliteitsmeetlat.....	91
	Bijlage 7: Aanbod aan horeca op kaart.....	92
	Bijlage 8: Achtergronden zichtbaarheid en vindbaarheid routeinformatie.....	96
	Bijlage 9: Arcadis GIS-viewer.....	98





Fotograaf: Mirjam Verschoor

‘De provincie Zuid-Holland bevordert de groenbeleving voor haar inwoners. De recreatieve routenetwerken hebben hierin een belangrijke functie, ze dragen bij aan het verbinden en beleefbaar maken van natuur- en recreatiegebieden en de groene en waterrijke landschappen.’

De provincie Zuid-Holland is actief bezig om haar inwoners naast een prettig woon- en werkklimaat ook een attractief en gezonde leefomgeving te bieden. Op een aantal punten is nog ‘winst’ te behalen. Daarom is de provincie Zuid-Holland bezig om met stakeholders, en vanuit een heldere sturingsfilosofie, te komen tot een visie op de groenblauwe leefomgeving. Onderdeel van deze visie is het realiseren van een kwaliteitssprong in de bestaande groengebieden en groenblauwe netwerken.

De provincie Zuid-Holland heeft nu, in het kader van haar visievorming, een ‘health check’ laten uitvoeren naar de recreatieve routenetwerken voor wandelen, fietsen, varen en paardrijden/ mennen. De aanleiding hiervoor is vooral dat het idee bestaat dat de routenetwerken nu ontbreken, niet optimaal worden benut en onvoldoende zichtbaar zijn, dat het beheer versnipperd wordt georganiseerd en dat er kansen gemist worden voor doorontwikkeling. Zowel voor de gezondheid en het welbevinden van de Zuid-Hollandse bevolking als de economische kansen voor lokale ondernemers is het dus van belang hier meer grip op te krijgen.

De provinciale adviescommissie leefomgevingskwaliteit in Zuid-Holland (PAL) adviseert Provinciale Staten in september 2018 over het onderwerp recreatieroutes. Dit rapport dient mede om dit advies te ondersteunen of van input te voorzien. In onderstaande paragraaf geven we de specifieke onderzoeksvraag weer.

## 1.1 Uw vraag

U heeft ons gevraagd een onderzoek uit te voeren met daarin aandacht voor onderstaande drie onderdelen:

- Analyse huidige situatie: u wilt inzicht in de huidige stand van zaken van het beheer;
- Overzicht kansen voor doorontwikkeling: u wilt weten welke kansen en mogelijkheden er zijn om de huidige recreatieve routenetwerken te verbeteren en door te ontwikkelen;
- Aanbevelingen: u ontvangt graag aanbevelingen voor verbeteringen en doorontwikkeling.

## 1.2 Leeswijzer

In het rapport dat voor u ligt, leest u de uitkomsten van de 'health check', ofwel hoe het gesteld is met de routekwaliteit in Zuid-Holland, voor de modaliteiten fietsen, wandelen, varen en paardrijden/ mensen.

In hoofdstuk 2 kunt u allereerst lezen hoe het onderzoek methodisch en qua werkwijze is opgezet. In hoofdstuk 3, 4 en 5 leest u de resultaten van de huidige situatie voor respectievelijk de thema's: beheer en onderhoud (hoofdstuk 3), gebruik, beleving en waardering (hoofdstuk 4), en bekendheid, zichtbaarheid en vindbaarheid (hoofdstuk 5). Voor de kleinere modaliteiten mountainbiken, kanoën en skaten c.q. skeelers is een 'quick scan' naar de routekwaliteit uitgevoerd. De resultaten hiervan staan in hoofdstuk 6 weergegeven. Tot slot geven we in hoofdstuk 7 de conclusies weer.

Met betrekking tot paardrijden en mensen is het goed te beseffen dat hier in veel gevallen nog geen sprake is van paden en / of routes, wat gevolgen heeft voor de uitkomsten op beheer en onderhoud, gebruik, waardering, bekendheid, zichtbaarheid, dichtheid, enzovoorts - kortom alle aspecten van deze health check.

## 1.3 Totstandkoming onderzoek

Het onderzoek is in nauwe samenwerking met de opdrachtgever (provincie Zuid-Holland) en de betrokken stakeholders in een begeleidingsgroep en klankbordgroep opgezet en uitgevoerd. De resultaten zijn gezamenlijk besproken en de feedback hierop is meegenomen in de uiteindelijke rapportage. De namen en organisaties van betrokken stakeholders staan in bijlage 1 vermeld.

De kaart met routes voor paardrijden/mensen is een werkkaart. Tijdens de totstandkoming van het onderzoek naar de routes en de bijbehorende rapportage zijn de paardrij/menroutes in verschillende werksessies met belanghebbenden aangevuld en aangepast. Voor de analyses is uitgegaan van de situatie zoals bekend bij de onderzoekers op 29-5-2018. Tijdens de werksessie op 12 juni 2018 werd echter duidelijk dat nog niet alle routes bekend zijn bij de provincie. Tijdens de afronding van voorliggende rapportages is doorgewerkt aan het in beeld krijgen van alle bekende routes. Daarnaast bleek ook dat nog niet alle routes juist zijn ingetekend. Bijvoorbeeld, een groot deel van de ingetekende routes in de Hoeksche Waard bestaat niet uit bestaande routes, maar uit gewenste routes. Deze wijziging is nog wel doorgevoerd in de overzichtskaarten in bijlage 9, maar niet meer in de analyses.





Fotograaf: Mirjam Verschoor

Voor de routetypen wandelen, fietsen, varen en paardrijden/mennen hebben we een uitgebreide inventarisatie van de huidige situatie van de routekwaliteit uitgevoerd, de zogenaamde 'health check'. Voor de routenetwerken gericht op mountainbiken, skaten en kanoën voerden we een quick scan uit. In dit hoofdstuk wordt de opzet van het onderzoek en de bijbehorende werkzaamheden van deze verschillende onderdelen beschreven.

## 2.1 Onderwerpen health check

Het onderzoek omvat de volgende onderwerpen: beheer en onderhoud, gebruik, waardering en beleving, promotie en (online) vindbaarheid van de routeinformatie en de borging van routenetwerken in ruimtelijke plannen. Het gaat hierbij steeds om routeinformatie en niet om de ondergrond (paden), behalve bij het onderwerp 'fysieke ondergrond'. In bijlage 3 worden de onderwerpen en meetmethoden verder toegelicht.

## 2.2 Definities

In dit onderzoek gebruiken we de volgende definities.

Recreatieve routenetwerken: fiets-, wandel- en vaarroutes die bewegwijzerd en met elkaar verbonden zijn en een netwerk vormen, o.a. via knooppunten, keuzepunten en/of kleuren. Hieronder vallen fietsknooppuntennetwerk, wandelknooppuntennetwerk, LF-routes, LAW-routes of een MTB-, vaar-, sloepen- of kanoroutenetwerk. Routes voor paardrijden en mennen scharen we ook onder deze definitie. Daarbij doelen we op de bewegwijzerde ruiters- en menroutes en ruiters- en menpaden.

Fietsen

- Knooppuntroutes: In bijna heel Nederland kom je routebordjes tegen van fietsroutenetwerken. Hiermee kunnen fietsers via 'knooppunten' zelf hun route uitstippelen en routes aan elkaar 'verknopen'. Op elk knooppunt staat een informatiepaneel met knooppuntnummer en een overzicht van het fietsroutenetwerk in de omgeving.
- LF-routes: Landelijke Fietsroutes worden ook wel Lange Fietsroutes of Lange Afstand Fietstochten genoemd. Een LF-route kan in z'n geheel gevolgd worden, maar ook deels of in combinatie met knooppunten.

## Wandelen

- Knooppuntroute: Een wandelknooppunt is een genummerde kruising of splitsing in een regionaal wandelnetwerk. Met dit 'systeem' wandel je van knooppunt naar knooppunt. Bij ieder knooppunt kun je kiezen in welke richting je verder wandelt. Onderweg staat af en toe een informatiepaneel met een kaart van het wandelnetwerk in de regio.
- Streekpad / LAW-route: De naam LAW staat voor Lange-Afstand-Wandelpad. Een LAW is een wandelroute van minstens 150 km, te volgen via wit-rode markering en een wandelgids. Een Streekpad is ook een Lange-Afstand-Wandelpad, met geel-rode markering. Het zijn meestal rondwandelingen die binnen één regio blijven, in lengte variërend van 80 tot 350 km.

## Paardrijden / mennen:

- Ruiter-/menroute: Een ruiter-/menroute is officieel aangegeven met borden en palen, en loopt deels over verharde wegen/fietspaden als er geen andere mogelijkheden zijn.
- Ruiter-/menpad: Een ruiter-/menpad is officieel aangegeven met borden en palen, en is onverhard.

## Varen:

- Vaar-, kanoroute- en sloepennetwerk: Alle drie de routenetwerken zijn een netwerk met een genummerde kruising of splitsing in een regionaal vaarnetwerk. Met dit 'systeem' vaar je van knooppunt naar knooppunt. Bij ieder knooppunt kun je kiezen in welke richting je verder vaart. Onderweg staat af en toe een informatiepaneel met een kaart van het vaarnetwerk in de regio.  
NB: de kanoroutes komen aan bod in de quick scan. Deze zijn enkel meegenomen in beschrijvingen, analyses, e.d. van vaarnetwerken als dit nadrukkelijk is aangegeven.

In enkele gevallen hebben we deze definitie ruimer genomen, bijvoorbeeld in het geval van het consumentenonderzoek. Hier zijn ook thema-routes en ander soort bewegwijzerde routes meegenomen in de resultaten. Daar waar gesproken wordt over de resultaten van het consumentenonderzoek dan bedoelen we naast bovenstaande definities, óók:

- Fietsen en Wandelen - Thema-route: Denk aan een natuurroute (vogel- of bomenroute), een cultuurroute (kastelen- of fort route), culinair (asperge- of kaasroute), of een ander thema. Themaroutes kunnen aangegeven zijn met een eigen bewegwijzering (bebording), of gebruik maken van het knooppuntensysteem of LF- of LAW-bordjes. *Bij fietsers betreft dit 1% van de respondenten, bij wandelaars 2%.*
- Wandelen - Ander soort bewegwijzerde routes: Hiermee doelen we op routes met eigen bewegwijzering (bebording / markering), anders dan knooppunten-, LAW of Streekpaden-markering. Denk bijvoorbeeld aan boerenlandpaden, klompenpaden, ANWB routes, NS routes, Staatsbosbeheer/Natuurmonumenten routes, etc.). *Bij wandelen betreft dit 9% van de respondenten.*
- Paardrijden / mennen - Ander soort bewegwijzerde routes: Hiermee doelen we op routes met eigen bewegwijzering (bebording), specifiek voor ruiters/menners, anders dan de ruiter/menroutes en ruiter/menpaden in Zuid-Holland. *Bij paardrijden / mennen betreft dit 5% van de respondenten.*
- Varen - Ander soort bewegwijzerde routes: Hiermee doelen we op routes met eigen bewegwijzering (bebording / markering), anders dan het vaar-, kanoroute- en sloepennetwerk. *Bij varen betreft dit 3% van de respondenten.*

In dit onderzoek zijn de routenetwerken als één samenhangend pakket gezien en de analyses zijn per modaliteit voor het totale pakket gemaakt. Het kan op onderdelen zinvol en interessant zijn om uitsplitsingen te maken (bijv. opsplitsen wandelknooppuntennetwerk en LAW routes). We onderzoeken nu die mogelijkheid.

## 2.3 Inventarisaties health check

Omdat veel informatie beschikbaar is bij de beheerders, belangengroepen, gemeenten en recreanten hebben we die vooral bij hen geïnventariseerd. Er is dus *geen* veldwerk uitgevoerd waarbij fysieke metingen zijn gedaan. Het onderzoek is dus gebaseerd op de expertise en ervaring van de betrokken stakeholders. Wel wordt er een audit uitgevoerd van 1 dag door twee onderzoekers om een kwaliteitsmeetlat op te stellen. De inventarisatie is uitgevoerd op drie manieren;

- Online (panel)onderzoek onder recreanten (paragraaf 2.3.1);
- Online enquête gemeenten (paragraaf 2.3.2);
- Telefonische interviews beheerders en belangengroepen en quick scan (paragraaf 2.3.3);

### 2.3.1 Online (panel)onderzoek recreanten

Het recreantenonderzoek betreft een enquête met vragen over recreatief fietsen, wandelen, paardrijden / mensen en varen in de provincie Zuid-Holland. Deze enquête is in maart 2018 online uitgezet onder een panel van inwoners van onderzoeksbureau I&O Research, waarbij aandacht besteed is aan het verkrijgen van een goede verdeling over de provincie, geslacht en leeftijd. Vanwege de verwachte lage respons op de modaliteiten varen en paardrijden / mensen is aanvullend een open link uitgestuurd aan de Zuid-Hollandse achterban van KNHS en het Watersportverbond, dit heeft veel respons opgeleverd met name voor paardrijden / mensen: 98% van de *gebruikers* bij paardrijden / mensen kwam via deze open link binnen. Het is goed te realiseren dat dit mogelijk invloed heeft op de resultaten, omdat de benaderingswijze van de respondenten verschilt.

De respondenten konden de vragenlijst voor maximaal twee modaliteiten invullen. Hierbij is voorrang gegeven aan de modaliteiten paardrijden/mensen en varen. Er is een selectie gemaakt in 'gebruikers' en 'niet gebruikers'. Gebruikers zijn de personen die bij de laatste recreatieve tocht gebruik hebben gemaakt van knooppuntroutes of -netwerken (waaronder ook LF-routes, LAW-route, Streekpad, ruiter- / menroute, ruiter- / menpad, vaarnetwerk, kanoroutenetwerk, sloepennetwerk), thema-route of ander soort bewegwijzerde route (boerenlandpaden e.d., zie Definities). Niet-gebruikers zijn personen die aangeven 'ik heb geen gebruik gemaakt van bewegwijzerde routes bij mijn laatste recreatieve tocht'. Deze personen hebben dus wel gefietst, gewandeld, paardgereden, gemend of gevaren in Zuid-Holland, maar daarbij geen bewegwijzerde routes gebruikt. Bij respondenten die zich niet meer konden herinneren wat voor type route ze gevolgd hadden, werd de enquête afgerond omdat we hun antwoorden anders niet konden duiden.

Tot slot hebben alle gebruikers en niet-gebruikers de leefstijlvragen beantwoord die vervolgens verrijkt zijn tot een leefstijlprofiel via onderzoeksbureau SAMR. Meer uitleg over de Leisure Leefstijlen vindt u in bijlage 4.

Een aantal respondenten heeft de enquête ingevuld voor een andere provincie of regio buiten Zuid-Holland. De antwoorden van deze personen zijn – voor die betreffende modaliteit – verwijderd uit de resultaten, zodat alle uitspraken specifiek betrekking hebben op Zuid-Holland.

Het onderzoek bevat per modaliteit voldoende respondenten om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over gebruikers en niet-gebruikers. In een aantal gevallen is de respons te laag om te kunnen uitsplitsen naar bijvoorbeeld leefstijlprofiel, indien dat het geval is geven we dat in de tekst aan.





**Tabel 2.1 Netto steekproef per modaliteit recreantenonderzoek**

Modaliteit	Totaal aantal respondenten	Gebruikers		Niet-gebruikers		Onbekend (exit enquête)	
		Absoluut	%	Absoluut	%	Absoluut	%
Fietsen	2.498	1.062	43%	1.395	56%	41	2%
Wandelen	2.424	810	33%	1.567	65%	47	2%
Paardrijden / mensen	1.099	583	53%	505	46%	11	1%
Varen	818	170	21%	578	71%	70	9%

Tabel 2.1 laat het aantal respondenten per modaliteit zien, opgesplitst naar gebruikers, niet-gebruikers en 'onbekend' (personen die niet weten wat voor type route ze gevolgd hebben). Dit illustreert bijvoorbeeld dat als paardrijders en menners erop uitgaan, 53% van hen gebruik maakt van de ruit- en menpaden of -routes en 46% daar geen gebruik van maakt. Deze laatste groep kiest hun eigen route, veelal omdat de bewegwijzerde routes ontbreken en soms omdat men niet van het bestaan wist. Voor een handvol personen is het echt een bewuste keuze – zij bepalen graag zelf hun route<sup>1</sup>.

### 2.3.2 Online enquête gemeenten

In de maanden maart en april 2018 zijn alle gemeenten in de provincie Zuid-Holland benaderd om een online vragenlijst in te vullen. Het doel van deze vragenlijst was achterhalen of en in hoeverre de recreatieve routenetwerken geborgd zijn in het beleid en regelgeving van de gemeenten. Gemeenten zijn uitgenodigd om mee te werken aan dit onderzoek door de Provincie Zuid-Holland, het Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd en Arcadis. Hierbij is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van rechtstreekse mailadressen, van de verantwoordelijke personen. Deze gegevens worden echter niet altijd vrijgegeven door gemeenten, wat het vinden en aanschrijven van de juiste personen heeft belemmerd.

Van de 60 gemeenten hebben 27 de enquête ingevuld, in een aantal gevallen voor een regionaal samenwerkingsverband, waardoor 37 gemeenten vertegenwoordigd zijn in dit onderzoek. Eén gemeente gaf aan niet mee te willen werken. De respons vertegenwoordigt dus ruim 60% van de gemeenten in Zuid-Holland.

Alle responderende gemeenten hebben routenetwerken in hun gemeente / regio voor twee of meer modaliteiten: fietsen, wandelen, varen, paardrijden / mensen (ook: ruit- en menpaden en ruit- en menroutes). Ook zijn bijna alle responderende gemeenten op één of andere manier actief betrokken en verantwoordelijk voor de kwaliteit van de routenetwerken. Dit doet ons vermoeden dat de enquête niet ingevuld is door gemeenten die op dit moment niet actief bezig zijn of aandacht hebben voor de recreatieve routenetwerken, terwijl bekend is dat er in ieder geval fietsroutenetwerken liggen – provincie Zuid-Holland heeft een provincie-dekkend fietsroutenetwerk. We adviseren de uitkomsten met dit in het achterhoofd te interpreteren. Mogelijk ogen de resultaten positiever dan de werkelijkheid is.

### 2.3.3 Telefonische interviews beheerders en belangengroepen en quick scan

In de maanden maart en april 2018 hebben vier onderzoekers van het Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd telefonische interviews afgenomen met beheerders en belangengroepen van de recreatieve routenetwerken in Zuid-Holland. In totaal hebben wij 40 telefonische interviews afgenomen, waarvan 18 gesprekken met beheerders en 22 met belangengroepen. Deze interviews zijn evenredig verdeeld over de verschillende modaliteiten (wandelen, fietsen, varen en paardrijden/mensen) en regio's, daarnaast is ook een aantal

<sup>1</sup> Bron: Recreantenonderzoek, vraag aan ruiters / menners: 'Waarom heeft u geen gebruik gemaakt van een bewegwijzerde route?'

interviews afgenomen met belangengroepen van de quick scan (kanovaren, skeelers/skaten, mountainbiken).

In de werkwijze hebben we de volgende stappen doorlopen. We hebben eerst een longlist van beheerders en belangengroepen samengesteld met behulp van de begeleidingsgroep: in deze begeleidingsgroep zijn personen actief die de verschillende modaliteiten verwoordigen (zie bijlage 1). Daarnaast hebben we de vragenlijst voorgelegd aan de begeleidingsgroep. De provincie heeft een vooraankondiging gestuurd. Daarna hebben we de interviews ingepland en afgenomen, waarbij we uitkwamen op een longlist van 46 beheerders en belangengroepen. Uiteindelijk hebben we 40 telefonische interviews afgenomen, dit komt neer op een respons van ongeveer 87%. De tijdsduur per interview was ongeveer 45 minuten. Door dat we de beheerders en belangengroepen telefonisch spraken konden we goed doorvragen op verschillende onderwerpen. De onderwerpen die zijn meegenomen in de telefonische enquêtes zijn: beheer, eigenaarschap, financiering, fysieke conditie routemarkeringen en overige voorzieningen, fysieke conditie ondergrond (infrastructuur), meldsysteem bij knelpunten en ontbrekende markeringen, inzet van vrijwilligers, routebeleving en promotie en bekendheid.

## 2.4 Analyses

Er is voor een aantal onderwerpen een analyse uitgevoerd, waarvoor we hier een korte extra beschrijving van de methode weergeven:

- Klantcontactcentrum Provincie Zuid-Holland
- Beheer, beheercycli en kosten.
- Fysieke conditie routemarkeringen en overige voorzieningen
- Analyse dichtheid routenetwerk
- Analyse horeca
- Analyses promotie en bekendheid routeinformatie
- Gis viewer

### 2.4.1 Klantcontactcentrum

De provincie Zuid-Holland heeft op haar website een oproep geplaatst voor de inwoners met de volgende vragen:

1. Heeft u een aanbeveling voor een wandel-, paardrij-, fiets- of vaarroute?
2. Zijn er onveilige plekken?
3. Kan een route beter zichtbaar worden gemaakt?
4. Kan een route worden verbonden met een andere route?
5. Mist u routes?
6. Waar liggen kansen?

Hierop kwamen ongeveer dertig reacties binnen via het Klant Contact Centrum (KCC) van Provincie Zuid-Holland. Deze meldingen hebben wij geanalyseerd:

- Ongeveer 50% betreft ideeën (“ik ken een mooi gebied, het zou leuk zijn als hier een fietsronde kwam”)
- Ongeveer 50% betreft knelpunten en dan met name m.b.t. ruitpaden (“onderhoud Bernisse wordt niet goed gedaan, drassige ondergrond”).
- En een enkeling wil graag contact om initiatieven af te stemmen of omdat hij/zij aanwonend aan een pad of iets dergelijks is, waar ontwikkelingen (gepland) zijn.

#### 2.4.2 Beheer, beheercycli en kosten

Middels een enquête onder beheerders en belangengroepen hebben we contactpersonen bevraagd over de onderwerpen kosten, beheercycli en samenwerking voor de netwerken die zij in beheer of eigendom hebben. Voordat we aan deze enquête begonnen was het doel om de resultaten per regio te koppelen aan de GIS-viewer. De resultaten waren echter dusdanig verschillend dat dit niet te vergelijken is. Daarom is in de GIS-viewer per regio nu het volgende inzichtelijk gemaakt:

- Gebied/regio
- Type routenetwerk
- Totale lengte routenetwerken (m1) per regio
- Oppervlakte regio (km2)
- Eigenaren/beslissingsbevoegdheid
- Beheerders
- Samenwerkingsverband

Daarnaast is in paragraaf 3.3 een beschrijving van de resultaten opgenomen.

#### 2.4.3 Fysieke conditie routemarkeringen en overige voorzieningen

Om de fysieke conditie van routemarkeringen en overige voorzieningen te beoordelen hebben we gekeken naar bestaande meldsystemen (meldpunt wandelen, bordje weg, KNHS), daarnaast hebben we de beheerders en belangengroepen bevraagd over dit onderwerp.

#### 2.4.4 Analyse dichtheid routenetwerk

De dichtheid van de netwerken voor wandelen, fietsen, varen en paardrijden/mennen in Zuid-Holland is een indicator voor de mate waarin het landelijk gebied toegankelijk is gemaakt voor de recreant. Hoe hoger de dichtheid, hoe meer recreanten zelf kunnen bepalen welke route ze nemen. En wisselen tussen routes is ook makkelijker. Om de dichtheid te bepalen kijken we per modaliteit naar twee aspecten:

- De verhouding tussen de lengte van het routenetwerk en de oppervlakte van de regio, dit is een indicator van de fijnmazigheid van het netwerk;
- De mate waarin er gebieden buiten de netwerken en routes vallen, de zogenaamde 'witte vlekken'.

In beide gevallen is alleen onderzocht wat de kwantitatieve situatie is, dus in hoeverre Zuid-Holland toegankelijk is. De vraag of daarmee ook de kwalitatief interessante gebieden voldoende ontsloten en toegankelijk zijn, is een vraag voor de verschillende regio's. De resultaten van de analyse op dichtheid van de netwerken in Zuid-Holland is te vinden in paragraaf 3.2

#### 2.4.5 Analyse horeca

Als onderdeel van de routebeleving is ook een analyse van alle horecagelegenheden en treinstations in de nabijheid van routenetwerken uitgevoerd. Hiervoor is gebruik gemaakt van alleen de netwerken voor de verschillende modaliteiten (zie bijlage 9 voor de bestanden). Losse routes zoals NS-wandelroutes zijn hierin dus niet opgenomen.

Om te kunnen bepalen of er voldoende horeca langs de routes aanwezig is, zijn de volgende afstanden bepaald vanaf de route tot een horecagelegenheid:

- 0-150m (aan de route)
- 150-500m (dichtbij)
- Boven de 500m (te ver weg)

Deze analyse is per modaliteit uitgevoerd. De locaties van de horecagelegenheden betreffen een apart bestand (LISA, 2017). Voor de analyse is geen onderscheid gemaakt tussen typen horeca.

#### 2.4.6 Analyses promotie en bekendheid routeinformatie

In hoofdstuk 5 staan de resultaten van de analyse van vindbaarheid en zichtbaarheid van routeinformatie weergegeven. Om deze analyse uit te voeren, is een aantal tools (of ook wel programma's) gebruikt:

- Google Keyword Tool t.b.v. zoekvolumes
- Keyword-advisor (programma) t.b.v. zoekvolumes en posities
- Website Analyser t.b.v. website analyse

In bijlage 8 staat tevens weergegeven welke input (zoektermen en websites) gebruikt zijn voor deze analyse.





In dit hoofdstuk beschrijven we de huidige situatie van het beheer en onderhoud op het gebied van routenetwerken in Zuid-Holland. Ten eerste bekijken we de borging van routenetwerken (3.1), daarna onderzoeken we de dichtheid van de routenetwerken in Zuid-Holland (3.2). Een overzicht van de organisatie van het beheer en kosten staat in paragraaf 3.3. In paragraaf 3.4 bekijken we de meldingen en de fysieke conditie van routemarkeringen en overige voorzieningen en de fysieke conditie van de ondergrond (3.5). Ook nemen we in dit hoofdstuk de inzet van vrijwilligers mee (3.6) en een kwaliteitsmeetlat (3.7). De conclusies volgen in hoofdstuk 8.

## 3.1 Borging van routenetwerken

Voor dit onderzoek zijn de gemeenten in de provincie Zuid-Holland bevraagd naar de borging van routenetwerken in ruimtelijke plannen, overlegstructuren, borging van kwaliteit in beleid en regelgeving en budget. Alle respondenten geven aan dat er fiets- en wandelnetwerken in hun gemeente / regio zijn. Zeven op de tien respondenten heeft een routenetwerk voor varen en bijna vier op de tien ook routes / paden voor paardrijden of mensen<sup>2</sup>.

### 3.1.1 Taken en rollen

Als we vragen naar de taken van de gemeenten worden ze in deze volgorde aangevinkt (1 wordt het meest gekozen, 5 het minst):

1. De gemeente is actief bezig met het versterken van de routekwaliteit op het gebied van beleving (landschappelijke kwaliteit, voorzieningen, themaroutes, etc.).
2. De gemeente vermindert eventuele knelpunten en werkt zo aan aantrekkelijke en veilige routenetwerken.
3. De gemeente betreft 'ruimte voor recreatieve routetrajecten' in projecten waar de hoofdbestemming een andere is, bijvoorbeeld agrarisch, waterkering of natuur.

---

<sup>2</sup> Gemeenten zijn hierbij gevraagd naar hun recreatieve routenetwerken en bewegwijzerde ruiter- en menpaden en -routes. Zie 2.3.1, Inventarisaties health check.

4. De gemeente inventariseert de bestaande toestand op haar grondgebied.
5. De gemeente formuleert regels om barrièrewerking te voorkomen, bij de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur, woningbouwlocaties en bedrijfsterreinen, etc.

Bij de toelichting op de taken wordt door een aantal gemeenten aangegeven dat er op dit moment nog geen netwerk ligt (voor varen en/of paardrijden/mennen), maar dat de intentie er wel is dit op te pakken. Eén gemeenten heeft wel fiets- en wandelnetwerken maar geeft aan hier niet proactief mee bezig te zijn.

De rollen van de gemeenten zijn vooral faciliterend, stimulerend, uitvoerend, kaderstellend en coördinerend. Als we kijken naar rollen en taken dan valt op dat men voor fietsen en wandelen in ieder geval actief is; diverse rollen en taken worden aangevinkt. Daarna volgt varen en op enige afstand paardrijden / mennen. Dezelfde taken worden genoemd, voor de verschillende modaliteiten. Als er netwerken zijn, dan lijken de taken grofweg gelijk voor de verschillende modaliteiten.

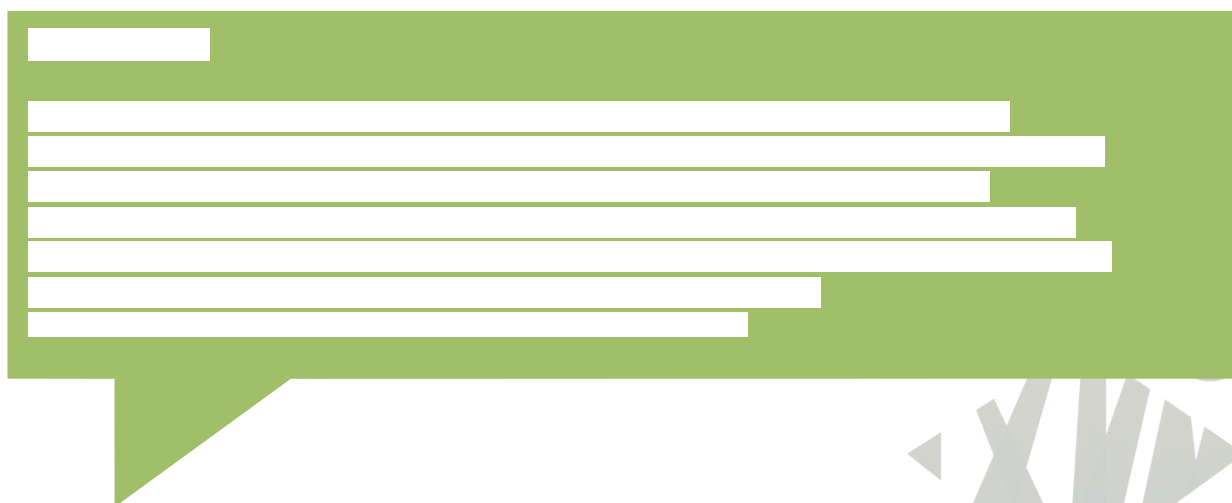
### 3.1.2 Overleg

De meeste gemeenten / samenwerkingsverbanden geven aan dat ze overleggen met andere overheden, landschapstafels, beheerders en gebruikersgroepen over de kwaliteit van het routenetwerk. Slechts een handvol respondenten voert hierover geen overleg. De overleggen die gevoerd worden over de routekwaliteit dragen volgens de meeste respondenten in ruime mate bij aan de routekwaliteit. Een enkeling geeft aan dat het niet bijdraagt aan de kwaliteit. Bij de toelichting geeft een aantal gemeenten aan dat er samengewerkt wordt via gemeenschappelijke regeling De Groenalliantie (gemeenten Bodegraven-Reeuwijk, Gouda, Krimpen aan den IJssel, Krimpenerwaard en Waddinxveen werken hierin samen). Deze gemeenten hebben daar het beheer, uitbreiding, afstemming en dergelijke uitbesteed.

### 3.1.3 Borging in beleid of regelgeving

Bij enkele gemeenten / samenwerkingsverbanden is de kwaliteit niet vastgelegd in beleid. Bij bijna alle respondenten is het dus wel vastgelegd, met name in vastgesteld beleid voor recreatie/toerisme en natuurbeleid. Een enkele keer wordt aangegeven dat de kwaliteit is vastgelegd in beleid over verkeer en vervoer en groenbeleid. Een respondent geeft aan dat een herziening van het recreatief beleid op stapel staat waarbij er meer aandacht voor routestructuren moet komen. De kwaliteit van routestructuren is bij de meeste gemeenten dus wel vastgelegd in *beleid*, maar bij tenminste de helft van de respondenten is de kwaliteit van recreatieve routenetwerken niet geborgd in *regelgeving*. Als het wel geborgd is dan is dat vaak in een bestemmingsplan of andere vorm van regelgeving.

### 3.1.4 Omgevingsplan



Het belang van een omgevingsplan in relatie tot routestructuren wordt gezien door de gemeenten, onder meer vanwege de integraliteit. Eén respondent zegt daarover: "het spanningsveld tussen recreatie en andere belangen van bebouwing, natuur en landschap komt dan in beeld". Respondenten die aangeven van plan zijn routestructuren een plek te geven in een omgevingsplan, geven aan dat echter nog wel uitgezocht moet worden hoe alles een plek krijgt, hoe het omgevingsplan eruit komt te zien en op welk detailniveau e.e.a. wordt vastgelegd. Een enkeling is niet van plan routestructuren te borgen in een omgevingsplan. Zij geven aan dat routestructuren op regionaal niveau geborgd worden, dat de omgevingsvisie op hoofdlijnen wordt en de vorm van het omgevingsplan nog niet bekend is.

### 3.1.5 Budget

Er is voldoende budget beschikbaar voor het *onderhoud van de routenetwerken*, waarmee kwaliteit op niveau blijft, geeft ongeveer de helft van onze respondenten aan. Een derde geeft aan dat er budget is, maar dat dat onvoldoende is. Een kwart geeft aan dat er geen budget is. Met betrekking tot paardrijden / mensen wordt het vaakst aangegeven dat er geen budget is, of dat er onvoldoende budget is.

Er is bij ongeveer de helft van de respondenten geen budget voor het *ontwikkelen en verbeteren* van de netwerken. Dit geldt voor alle modaliteiten. Bij de andere helft is budget aanwezig, wat echter in de meeste gevallen onvoldoende is. Bij de overige antwoorden wordt aangegeven dat er sprake is van een gebiedsprogramma met de provincie en in een ander geval dat de financiering nog uitgewerkt moet worden.

Gemiddeld genomen is bij vier op de tien respondenten het *budget* van recreatieve routenetwerken geborgd in regelgeving. In de meeste gevallen is dit geborgd in de programmabegroting. Eveneens vier op de tien geven aan dat het niet geborgd is op dit moment. De overige respondenten weten het niet.



Waardering borging: Oranje

Positieve punten:

- + Overleg tussen gemeenten en stakeholders
- + Routekwaliteit is onderdeel van beleid

Aandachtspunten:

- Budget is onvoldoende;
- Borging routekwaliteit en budget in regelgeving

## 3.2 Dichtheid routenetwerk

### 3.2.1 Resultaten analyse dichtheid

De dichtheid van de netwerken voor wandelen, fietsen, varen en paardrijden/mensen in Zuid-Holland is een indicator voor de mate waarin het landelijk gebied toegankelijk is gemaakt voor de recreant. Hoe hoger de dichtheid, hoe meer recreanten zelf kunnen bepalen welke route ze nemen. En wisselen tussen routes is ook makkelijker. Voor deze analyse is echter geen rekening gehouden met inwoners. Wel is gekeken of het netwerk in de stad verschilt van het netwerk in het landelijk gebied.

De dichtheid is per modaliteit weergegeven waarbij er steeds twee onderdelen zijn geanalyseerd:

- *De verhouding tussen de lengte van het routenetwerk en de oppervlakte van de regio, dit is een indicator van de fijnmazigheid van het netwerk:*  
Het resultaat voor deze stap is per modaliteit weergegeven met een tabel waarbij de verhouding tussen de regio's zichtbaar wordt.
- *De mate waarin gebieden buiten de netwerken en routes vallen, de zogenaamde 'witte vlekken':*  
Per modaliteit is een kaart opgesteld met zogenaamde 'witte' vlekken, gebieden waar geen route loopt. Deze zijn op de kaart gearceerd weergegeven.

Het eerste aspect is gebaseerd op de lengte van alle netwerken en routes per modaliteit. Dit is afgezet tegen de totale oppervlakte van de regio. In de oppervlakte van de regio's zijn bijvoorbeeld ook wateroppervlakken

meegenomen. En routes die doorlopen in een andere regio zijn deels meegenomen. De resultaten geven daarom vooral de verhouding weer tussen de dichtheid in de verschillende regio's.

Het tweede aspect is bepaald met behulp van een GIS-analyse. Per modaliteit is rond alle netwerken en routes een buffer gelegd. De oppervlaktes die overblijven zijn de zogenaamde 'witte' vlekken, locaties waar geen route loopt.

Per modaliteit zijn verschillende afstanden aangehouden rond de bestaande routes:

- Wandelen: 1.000 meter
- Fietsen: 1.000 meter
- Paardrijden/mennen: 2.000 meter
- Varen: 2.000 meter

Voor het bepalen van deze afstanden is gezocht naar een afstand waarbij niet het grootste deel van de provincie bestaat uit witte vlekken, maar het aantal beperkt is. Dit geeft dus iets aan over de keuzemomenten. Voor de modaliteiten wandelen en fietsen bleek namelijk dat bij een afstand van 750 meter rond elke route er heel veel witte vlekken in bijna alle regio's zijn. Met een buffer van 1.000 meter rond alle routes betekent dit dat recreanten die gebruik maken van de netwerken en -routes in het grootste deel van Zuid-Holland na ongeveer 2 km een nieuwe keuze kunnen maken om een andere kant op te gaan. Dit is uiteraard wel afhankelijk van eventuele barrières zoals watergangen, spoorlijnen en snelwegen. Indien de verkaveling en het bijbehorende slotenpatroon langgerekt is, zal er niet altijd een mogelijkheid zijn om al binnen 2 km een andere richting te kiezen. Bij de keuze voor de afstand van 1 of 2 km is niet zozeer gekeken naar de mogelijkheden van de modaliteit, maar is gezocht naar de dekking van het betreffende netwerk in Zuid-Holland. Met de fiets verplaats je je uiteraard sneller dan wandelend. Als we voor fietsen een grotere afstand aanhouden, zou dit betekenen dat er nauwelijks witte vlekken in de provincie aanwezig zijn. Voor varen en paardrijden/mennen is het netwerk juist niet verdicht en is het zelfs met een redelijke afstand niet mogelijk om een kaart zonder witte vlekken te maken. De gehanteerde afstand en opgestelde kaart geeft dus per modaliteit kwantitatief weer hoe dicht de het netwerk is.

Ten opzichte van de andere kaarten behorende bij deze rapportage is voor het bepalen van de dichtheid niet alleen uitgegaan van de netwerken, maar van alle routes en paden die bij ons bekend zijn. In de bijbehorende viewer kunt u terugvinden welke routes en paden daarbij gebruikt zijn.

In alle gevallen is alleen onderzocht wat de kwantitatieve situatie is, dus in hoeverre Zuid-Holland toegankelijk is. De vraag of daarmee ook de kwalitatief interessante gebieden voldoende ontsloten en toegankelijk zijn, is een vraag voor de verschillende regio's.

### 3.2.2 Dichtheid wandelen

De verhouding tussen de lengte van het routenetwerk en de oppervlakte van de regio

Tabel 3.1 geeft de verhouding weer tussen de lengte aan wandelroutenetwerk en de oppervlakte van de regio. Dit is de totale oppervlakte, dus bijvoorbeeld ook incl. water. De regio Hoeksche Waard heeft in verhouding de minste meters wandelnetwerk. De regio IJsselmonde heeft in verhouding de meeste meters wandelnetwerk.



**Tabel 3.1: De verhouding tussen de lengte van het netwerk in een regio en de oppervlakte van deze regio.**

Gebied/regio	Lengte m1	Oppervlakte regio in m2	Verhouding lengte routenetwerk - oppervlakte regio
Regio IJsselmonde	507.325	105.423.319	4.812
Regio Duin- en Bollenstreek	726.319	179.758.540	4.041
Regio Duin, Horst en Weide	378.834	100.138.485	3.783
Voorne-Putten-Rozenburg	793.115	211.818.499	3.744
Regio Drechtsteden	467.168	133.479.659	3.500
Regio Holland Rijnland	107.726	34.246.663	3.146
Regio Rijn- en Veenstreek	929.489	295.881.361	3.141
Regio Goeree-Overflakkee	850.795	265.697.575	3.202
Regio Krimpenerwaard	505.131	161.314.523	3.131
Metropoolregio Rotterdam-Den Haag	2.245.814	764.413.014	2.938
Regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	1.004.588	343.794.007	2.922
Regio Midden Holland	550.038	200.193.057	2.748
Regio Hoeksche Waard	394.011	281.885.175	1.398

Deze verdeling tussen de regio's is ook zichtbaar op de kaart 'analyse wandelen, witte vlekken 1.000 m'. De routes zijn in meerdere gebieden duidelijk gekoppeld aan het type verkaveling. In de Hoeksche Waard is bijvoorbeeld blokverkaveling (manier waarop de cultuurgrond in stukken (kavels) is verdeeld) aanwezig, terwijl in de Alblasserwaard/Vijfheerenlanden de percelen veel langgerechter zijn. In beide gebieden is de structuur van het netwerk echter minder fijnmazig dan in bijvoorbeeld IJsselmonde. Dit komt door de ligging nabij een groot stedelijk gebied met veel recreanten die bijvoorbeeld in het weekend willen wandelen. Dat geldt ook voor de regio's Duin- en Bollenstreek ten noorden en westen van Leiden, de wandelstructuur tussen Delft en Rotterdam in de regio Rotterdam-Den Haag en langs de kust in de regio Voorne-Putten-Rozenburg. Er is dus een duidelijke correlatie tussen de dichtheid van de routes en de dichtheid van het aantal inwoners.

#### Witte vlekken

Kaart 3.1 'analyse wandelen, witte vlekken 1.000 m' laat naast de dichtheid van het wandelnetwerk ook zien waar de witte vlekken, gearceerd weergegeven op de kaart, voorkomen.

Deze gebieden zijn niet ontsloten middels wandelroute:

1. Haven Rotterdam
2. Waalhaven/Heyplaat Rotterdam
3. Hellevoetsluis
4. Natuur/recreatie/stiltegebied in de Hoeksche Waard
5. Nabij Gorinchem, blokkade van snelwegen, onduidelijk waarom er geen netwerk loopt
6. Landbouwgebied, smalle verkaveling, grasland
7. Landbouwgebied, kassen, doorsnijding A12 en A20
8. Nieuwkoopse plassen

9. Landbouwgebied
10. Stiltegebied in de duinen

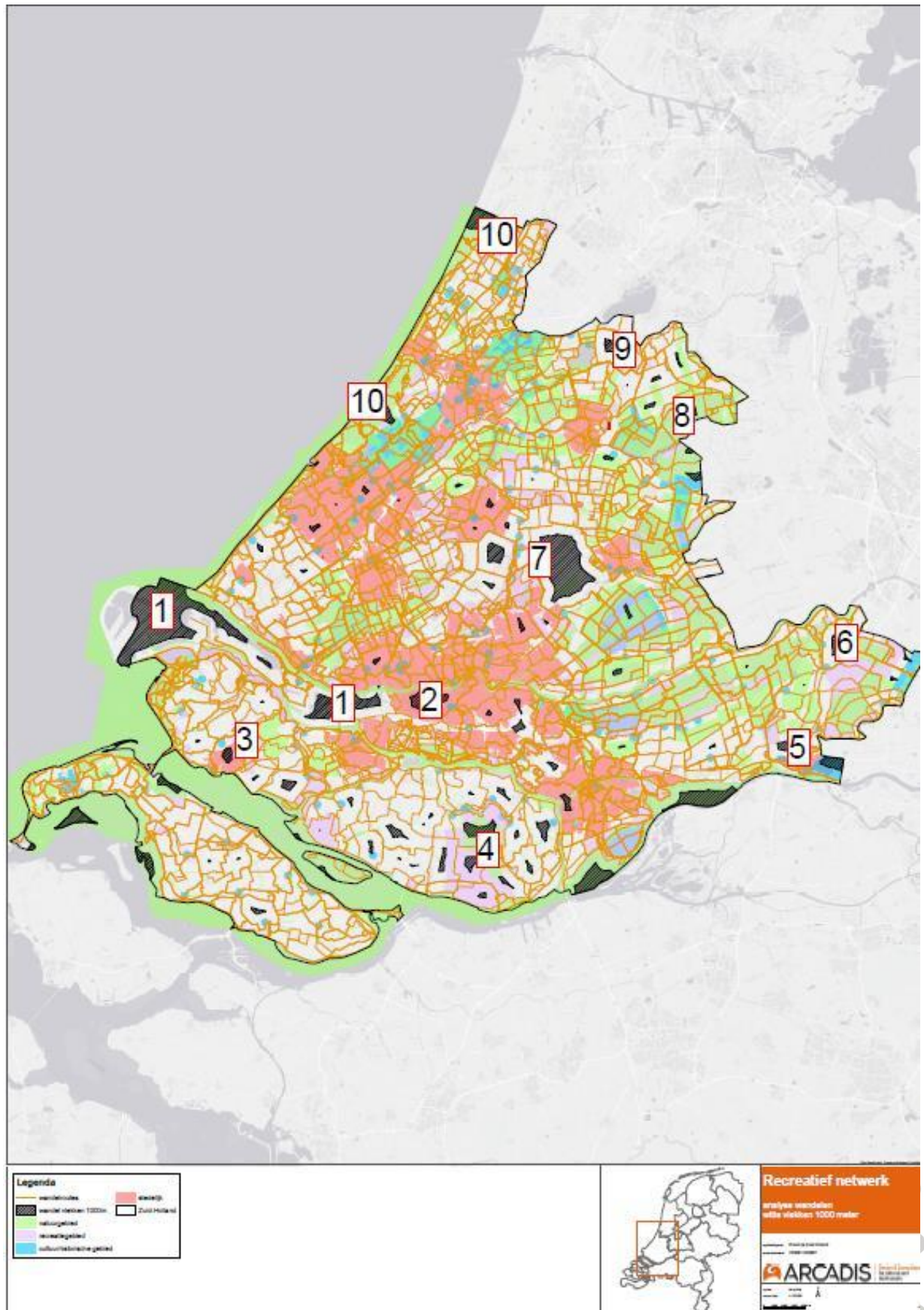
Enkele ‘ witte’ gebieden liggen in stiltegebieden. Er zijn echter meer stiltegebieden. Het grootste gedeelte van deze gebieden is wel grotendeels toegankelijk.

De kleinere witte vlekken zijn niet apart geanalyseerd.

Voor een deel is duidelijk waarom deze gebieden niet ontsloten zijn middels een wandelroute. Een duidelijke verklaring is een wateroppervlakte of aangewezen als stiltegebied (bijvoorbeeld gebied 1, 2, 8 en 10). Minder duidelijk is de verklaring als het een landbouwgebied of stedelijk gebied betreft. De aantrekkelijkheid van het landschap speelt wellicht een rol, zoals bijvoorbeeld in gebied 7. Daarnaast kan ook begaanbaarheid een probleem vormen, bijvoorbeeld gebied 6. In gebied 5 is de reden een blokkade van snelwegen en industriegebied. Voor de gebieden 3 en 9 is dit niet geheel duidelijk. Zie op de volgende pagina kaart 3.1 met de witte vlekken.



Kaart 3.1 : dichtheid wandelnetwerk in Zuid-Holland met 'witte' vlekken, 1.000 m



Geconcludeerd kan worden dat de dichtheid van het wandelnetwerk in Zuid-Holland goed is. De combinatie van wandelnetwerk en losse wandelroutes in Zuid-Holland biedt een fijnmazig wandelnetwerk. Het grootste deel van de provincie is goed bereikbaar en de delen die minder fijnmazig ontsloten zijn, zijn grotendeels verklaarbaar doordat hier ook minder mensen wonen en/of de gebieden minder aantrekkelijk zijn. Wel verschilt de dichtheid van het netwerk tussen de verschillende regio's. In IJsselmonde is de dichtheid het grootst en in de Hoeksche Waard is de dichtheid het laagst.



Waardering dichtheid wandelen: Groen

Positieve punten:

- + Goede dichtheid wandelnetwerk
- + Goede bereikbaarheid

### 3.2.3 Dichtheid fietsen

De verhouding tussen de lengte van het routenetwerk en de oppervlakte van de regio

Tabel 3.2 geeft de verhouding weer tussen de lengte aan fietsroutenetwerk en de oppervlakte van de regio. Dit is de totale oppervlakte, dus bijvoorbeeld ook inclusief water. De regio Goeree-Overflakkee heeft in verhouding de minste meters fietsnetwerk. De regio Haaglanden heeft in verhouding de meeste meters fietsnetwerk.

**Tabel 3.2: verhouding lengte aan fietsroutenetwerk en de oppervlakte van de regio**

Gebied/regio	Lengte m1	Oppervlakte regio in m2	Verhouding lengte routenetwerk - oppervlakte regio
Haaglanden	996.714	420.932.169	2.368
Drechtsteden	377.123	168.152.958	2.243
Stadsregio Rotterdam	1.094.724	502.810.435	2.177
Holland Rijnland	1.133.668	521.445.478	2.174
Reeuwijkse plassen	376.758	200.193.057	1.882
Voorne-Putten-Rozenburg	378.578	211.818.499	1.787
Krimpenerwaard	282.910	161.314.523	1.754
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	564.242	343.794.007	1.641
Hoeksche Waard	367.835	281.885.175	1.305
Goeree-Overflakkee	342.836	265.697.575	1.290

Het verschil tussen de regio's is ook zichtbaar op kaart 3.2 'analyse fietsen, witte vlekken 1.000 m'. Opvallend op de kaart is dat de dichtheid in het stedelijke gebied van Rotterdam en Den Haag ongeveer even groot is als in een groot deel van het landelijk gebied er rond omheen. Bij het aanleggen van het netwerk is dus geen onderscheid gemaakt tussen stedelijk en het landelijk gebied. In en ten noorden van Leiden lijkt het netwerk fijnmaziger te zijn. Hier komt de recreant in het duingebied en in de bollenstreek. Een aantrekkelijk fietsgebied, wat de dichtheid kan verklaren. In de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden in het oosten van Zuid-Holland is het netwerk echter juist veel minder fijnmazig. Redenen waarom het fietsnetwerk in dit deel van Zuid-Holland minder fijnmazig is, kunnen te maken hebben met de afstand tot de grotere steden. Op de kaart van Zuid-Holland is het een grote groene vlek met relatief veel natuur- en recreatiegebieden. De openheid van het

landschap lijkt niet de reden te zijn dat het hier fijnmaziger is, want openheid treft de recreant ook aan op bijvoorbeeld Goeree-Overflakkee en in het Groene Hart (delen van de regio's Holland Rijnland, Haaglanden, Reeuwijkse plassen). In mindere mate is deze grovere fijnmazigheid ook zichtbaar in de regio's Krimpenerwaard en Hoeksche Waard. Ook voor fietsen lijkt er een correlatie aanwezig te zijn tussen de dichtheid voor fietsroutes en de dichtheid van inwoners.

De mate waarin er gebieden buiten de netwerken en routes vallen, de zogenaamde 'witte vlekken'; Kaart 3.2 'analyse fietsen, witte vlekken 1.000 m' laat naast de dichtheid van het wandelnetwerk ook zien waar de witte vlekken, gearceerd weergegeven op de kaart, voorkomen.

Enkele gebieden zijn niet ontsloten middels de fietsroutes:

1. De haven van Rotterdam;
2. Het eiland Tiengemeten, een deel van de Biesbosch en enkele delen van Goeree-Overflakkee die grenzen aan het water. Dit zijn natte natuurgebieden die lastig bereikbaar zijn voor de fiets over land;
3. Enkele gebieden in de duinen tussen Den Haag en Leiden en ten noorden van Leiden. Dit zijn stiltegebieden;
4. Braassemermeer;
5. Landbouwgebied;
6. Landbouwgebied, kassen, doorsnijding A12 en A20
7. Nieuwkoopse plassen;
8. Krimpenerwaard, landbouwgebied, smalle percelen;
9. Krimpenerwaard;
10. Hoeksche Waard;
11. Alblasserwaard-Vijfheerenlanden.

Op de volgende pagina wordt kaart 3.2 weer gegeven met de witte vlekken.



Kaart 3.2: dichtheid fietsnetwerk in Zuid-Holland met 'witte' gebieden, 1000 m



Voor een deel is duidelijk waarom deze gebieden niet ontsloten zijn middels een fietsroute. Wateroppervlakte of aangewezen als stiltegebied is een duidelijke verklaring (bijvoorbeeld gebied 1, 2 en 7). Minder duidelijk is de verklaring als het een landbouwgebied of stedelijk gebied betreft. De aantrekkelijkheid van het landschap speelt wellicht een rol, zoals bijvoorbeeld in gebied 5 en 6. Daarnaast kan ook begaanbaarheid een probleem vormen, bijvoorbeeld gebied 11. Voor de gebieden 5, 7 en 8 is dit niet geheel duidelijk.

De kleinere witte vlekken zijn niet apart geanalyseerd.

Geconcludeerd kan worden dat de dichtheid van het fietsnetwerk in Zuid-Holland goed is. Het grootste deel van de provincie is goed bereikbaar en de delen die minder goed bereikbaar zijn, zijn grotendeels verklaarbaar. De fijnmazigheid van het netwerk verschilt. In de regio's Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (dit netwerk is nog in ontwikkeling), Hoeksche Waard en Krimpenerwaard is de structuur grover dan in de andere regio's in Zuid-Holland.



Waardering dichtheid fietsen: Groen

Positieve punten:

- + Goede dichtheid van het fietsnetwerk
- + Goede bereikbaarheid

### 3.2.4 Dichtheid sloepennetwerken en kanoroutes

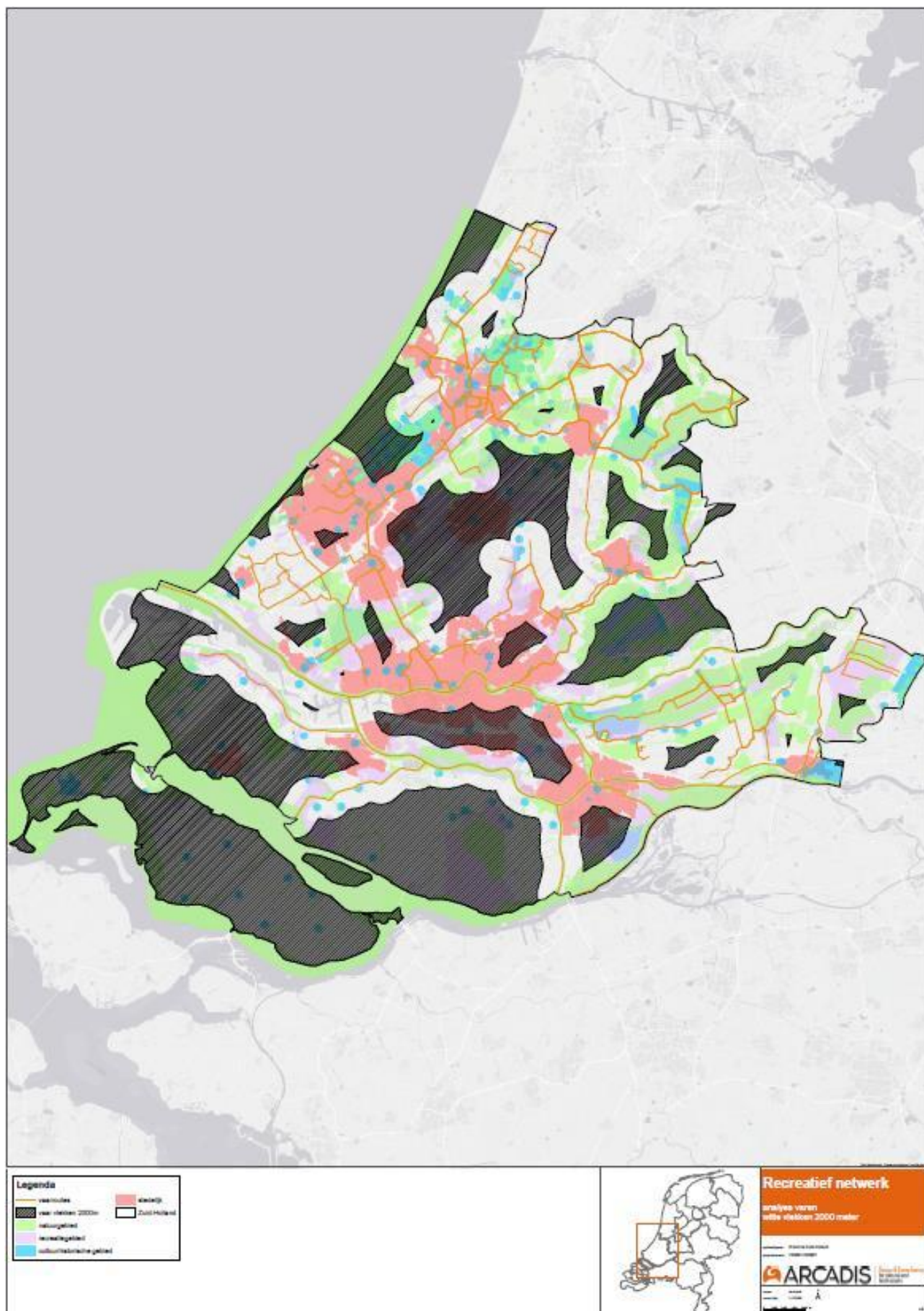
De verhouding tussen de lengte van het routenetwerk en de oppervlakte van de regio

**Tabel 3.3: De verhouding tussen de lengte van het netwerk in een regio en de oppervlakte van deze regio.**

Gebied/regio	Lengte m1	Oppervlakte regio in m2	Verhouding lengte routenetwerk - oppervlakte regio
Regio West-Holland	565.042	755.553.600	748
Regio Zuid-Holland-Midden	225.791	560.869.286	403
Regio Delta-Noord	465.242	1.738.537.672	268

Op kaart 3.3 'analyse varen witte vlekken 2.000 meter' is zichtbaar dat een groot deel van Zuid-Holland goed bevaarbaar is middels een routenetwerk. Voor deze kaart zijn naast de sloepennetwerken en BRTN (Basisvisie Recreatie Toervaartnet) ook de kanoroutes meegenomen. Zichtbaar is dat niet alleen in het landelijk gebied routenetwerken liggen, maar dat deze ook in het stedelijk gebied doorlopen. Rotterdam, Den Haag en Leiden zijn goed bereikbaar middels deze routenetwerken. Ook de meren, zoals de Vinkeveense plassen, zijn gekoppeld aan een netwerk.

Kaart 3.3: dichtheid sloepennetwerk in Zuid-Holland met 'witte' gebieden, 2000 m





Witte vlekken

Met 2 km rond elke route wordt op de kaart zichtbaar dat Zuid-Holland in grote lijnen goed bevaarbaar is. Te zien is dat er grote afstanden op deze kaart van toepassing zijn. Uitzonderingen zijn de Alblasserwaard, het Westland en de Bollenstreek rond Leiden. In de Bollenstreek zijn veel technisch bevaarbare routes, ook voor kleine rondjes, maar met een vaarverbod voor gemotoriseerd (en elektrisch) varen.

In de analyse is geen rekening gehouden met blokkades, bruggen, sluizen, etc. Het betreft immers een kwantitatieve analyse. Een aanvullende kwalitatieve analyse op regio-niveau kan dit soort aandachtspunten aan het licht brengen.

De dichtheid van het netwerk is dus beperkt.

Geconcludeerd kan worden dat de provincie Zuid-Holland middels routes over water goed bereikbaar is. Daarnaast zijn de Alblasserwaard, het Westland en de bollenstreek ten noorden van Leiden ook voor kleinere rondjes goed bevaarbaar.



#### Waardering dichtheid varen: Oranje

Positieve punten:

+ Goede bereikbaarheid van de grote rivieren en vaarwegen.

Aandachtspunten:

- Beperkte dichtheid van het netwerk.
- Routes met vaarverbod in Bollenstreek

### 3.2.5 Dichtheid paardrijden/ mennen

De verhouding tussen de lengte van het routenetwerk en de oppervlakte van de regio

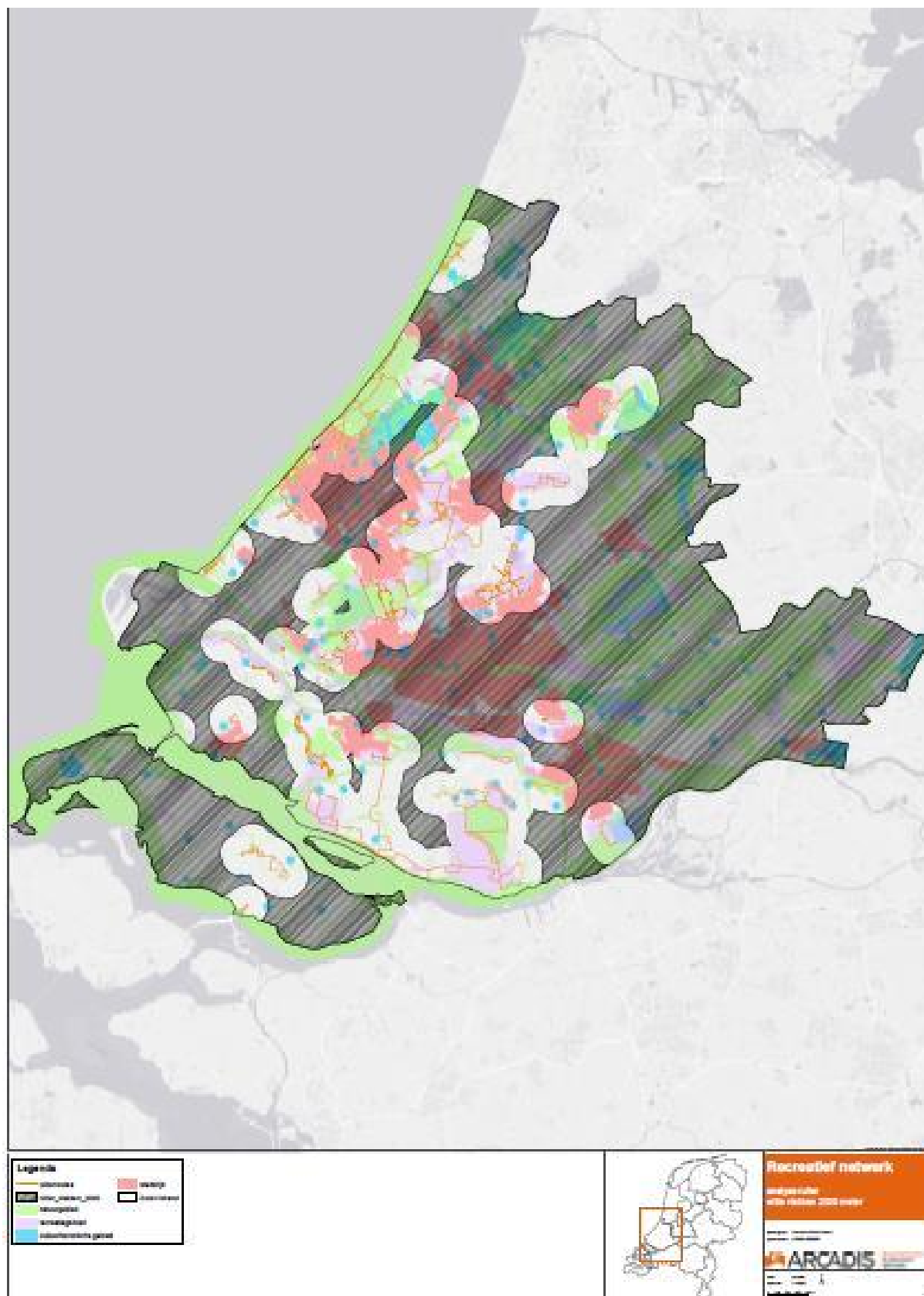
In de provincie Zuid-Holland is in totaal 649 km ruiter- en menpaden aanwezig. Voor deze modaliteit is de provincie niet in regio's verdeeld.

Witte vlekken

De ruiterroutes zijn ongelijk verdeeld over de provincie Zuid-Holland. In de noordoostkant van de provincie is geen enkele route te vinden. Langs de kust, rond Den-Haag en rond Rotterdam zijn wel meerdere routes. Ook op Goeree-Overflakkee zijn twee routes te vinden. De reden dat er in het noordoosten en oosten van Zuid-Holland geen routes te vinden zijn, ligt deels aan de ondergrond. De zachte veenweideondergrond is minder geschikt voor paardrijden. Dit sluit waarschijnlijk aan bij de ligging van maneges in Zuid-Holland: de meeste maneges liggen in het westen van de provincie. De zandige bodem langs de kust is bijvoorbeeld geschikter voor paardrijden/mennen. Een andere reden kan zijn dat in 80% van de natuurgebieden geldt dat paarden niet welkom zijn (Provincie Zuid-Holland e.a., 2017).

Niet zichtbaar op deze kaart is de ambitie voor ruiter- / menroutes. Belangenbehartigers hebben in totaal 101 km. ruiter- / menroutes als ambitie op de kaart gezet. Daaruit blijkt ook dat met enkele kleine aanvullingen het mogelijk is om routes op elkaar aan te laten sluiten. Daar mee kan het begin van een netwerk ontwikkeld worden.

Kaart 3.4: dichtheid ruiter- en menroutes in Zuid-Holland met 'witte' gebieden, 2000 m



Concluderend kunnen we zeggen dat in het noordoosten en oosten van Zuid-Holland helemaal geen routes aanwezig zijn. Rond Den-Haag en Rotterdam zijn wel meerdere routes aanwezig.



Waardering dichtheid paardrijden/mennen:  
Rood

Aandachtspunten:

- Ongelijke verdeling routes
- Ontbreken van routes

### 3.3 Organisatie beheer en kosten

Voor informatie over beheer, eigenaarschap, samenwerkingsverbanden, kosten en beheercycli hebben we bij verschillende partijen een telefonische enquête afgenomen. Het resultaat is echter zeer divers en lastig te vergelijken. Dat is al zichtbaar in de partijen die het Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd heeft gesproken. Van de volgende partijen hebben we informatie gekregen over onder andere de kosten, beheercycli en samenwerkingsverbanden:

- HLT-samen
- Gemeente Leiden
- Gemeente Goeree-Overflakkee
- Gemeente Goeree-Overflakkee
- Gemeente Alphen aan den Rijn
- Stichting Het Zuid-Hollands Landschap
- ANLV Geestgrond
- regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden
- Gemeente Westland
- SOHW Hoekse Waard
- Zantos Advies BV
- Staatsbosbeheer
- Regio Duin, Horst en Weide
- Ingenieursbureau Drechtsteden
- Dunea Duin & Water
- Natuurmonumenten

Deze partijen betreffen deels eigenaren van routenetwerken en deels beheerders van routenetwerken. De gemeenten Leiden, Goeree-Overflakkee en Westland zijn eigenaar, maar gemeente Alphen aan den Rijn is alleen beheerder. Ook eigenaar zijn Dunea Duin & Water, Regio Duin, Horst en Weide, Stichting Zuid-Hollands Landschap en ANLV Geestgrond. Organisaties die alleen beheren zijn bijvoorbeeld Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard (SOHW Hoeksche Waard). In sommige gevallen zijn partijen zowel eigenaar als beheerder, zoals het geval is bij Dunea Duin & Water, Regio Horst, Duin en Weide, stichting Zuid-Hollands Landschap en gemeente Goeree-Overflakkee. Een eigenaar heeft andere werkzaamheden dan een beheerder. Dat betekent dat er andere afdelingen bij betrokken zijn en de type werkzaamheden verschillen. Daarnaast werken sommige organisatie slechts in één regio, zoals SOHW Hoeksche Waard en sommige organisaties in meerdere regio's zoals de terreinbeherende organisaties (Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Zuid-Hollands Landschap). Van alle ondervraagden geven de meesten aan het beheer en onderhoud te coördineren. Drie partijen doen dat niet: Natuurmonumenten, Zantos Advies BV en ANLV Geestgrond. Natuurmonumenten geeft aan zowel onderhoud uit te voeren aan paden als markering. ANLV Geestgrond is wel eigenaar van de routenetwerken, maar het dagelijks beheer en onderhoud wordt uitgevoerd door Staatsbosbeheer.

Zantos Advies BV is een adviesbureau dat betrokken is bij de ontwikkeling van *ruiter- en menpaden* en werkt in de gemeenten West Voorne en Midden Delfland. Naast dit bureau zijn er meerdere (non)profitorganisaties die ruiters met een wens voor ruiter- / menpaden adviseren en begeleiden bij de realisatie. Ook werken (lokale) natuurbeheerders of overheden samen met lokale loonwerkers in overleg met gebruikers, bij het realiseren van routes.

De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de uitrol van het *wandelroutenetwerk*. Dit is kort geleden uitgerold en nog relatief nieuw. Het onderhoud is uitbesteed aan één organisatie, namelijk Staatsbosbeheer. Dat wordt niet in alle gevallen als logisch ervaren. Het Zuid-Hollands Landschap moet bijvoorbeeld Staatsbosbeheer bellen om een probleem op hun terrein op te lossen. En ANLV geestgrond is wel verantwoordelijk voor onderhoud aan de welkomstborden, maar niet de routepalen. Een mogelijke oplossing die door één van de contactpersonen wordt gegeven is om de grondeigenaar aanspreekpunt te maken en via de grondeigenaar te vergoeden. Gemeenten kunnen in dat geval een platform zijn voor ontwikkeling en beleid en bijvoorbeeld de subsidiestromen regelen.

Met de verschillende verantwoordelijkheden en verschillende typen werkzaamheden is het lastig om kosten te vergelijken. Voor aanvang van de enquête was het doel om te proberen de kosten per m1 wandel-, fiets-, vaarnetwerk of men/ruiterroute te verzamelen. In dat geval zijn de kosten namelijk vergelijkbaar tussen organisaties en regio's. Er zijn echter teveel verschillende factoren die invloed hebben op dit bedrag en een telefonisch interview is onvoldoende om voldoende inzicht te hebben in de posten die onderdeel uitmaken van het bedrag. Daarvoor is meer onderzoek noodzakelijk. Naast het verschil tussen de typen werkzaamheden in organisaties is het niet altijd duidelijk welk deel van de kosten bij welke modaliteit hoort. De meeste organisaties beheren meerdere netwerken. Ook is niet in alle gevallen duidelijk wat de lengte van de verschillende netwerken is en weten contactpersonen niet altijd de kosten. Soms gaan kosten via de gemeente en in één geval zijn kosten berekend op basis van het aantal uur wat ervoor beschikbaar is. Enkele interessante aandachtspunten ten aanzien van de kosten:

- Beheersubsidie van de provincie is €33,-/ha/jaar (bron: ANLV Geestgrond)
- 1,50 - 2,00 euro per meter (ervaringscijfer, bron Natuurmonumenten)

De verdeling van de kosten over klein onderhoud, groot onderhoud, (door)ontwikkeling en coördinatie en afstemming laat zien dat het grootste deel naar klein onderhoud gaat, maar ook hierin is weinig vergelijking te maken. Bij enkele partijen gaat 100% naar klein onderhoud (gem Leiden), bij de andere partijen varieert dit tussen de 40 en 78%. Eén partij geeft aan geen groot onderhoud uit te kunnen voeren in verband met de ligging van de netwerken in Natura 2000-gebied. Wat betreft de verdeling over de verschillende onderdelen binnen de organisaties gaat het grootste deel naar de buitendienst of onderaannemers. Bij de gemeente Leiden gaat bijvoorbeeld het gehele bedrag op aan klein onderhoud. De verdeling van uren varieert van 0,15fte tot 3-5 fte. Tot slot is voor de verdeling van uren zichtbaar dat in een deel van de gevallen 25% tot 50% naar de beleidsmedewerker of manager gaat.

In veel regio's zijn samenwerkingsverbanden aanwezig. Enkele voorbeelden zijn SOHW Hoeksche Waard (5 gemeenten), Holland Rijnland (14 gemeenten) en Drechtsteden (7 gemeenten). Geconcludeerd kan worden dat voor een vergelijking van de kosten voor de verschillende netwerken in Zuid-Holland meer onderzoek noodzakelijk is. Daarbij is het van belang inzicht te hebben in de kosten zodat duidelijk is of deze vergelijkbaar zijn en deze vervolgens te vertalen naar de kosten per strekkende meter (m1).

## 3.4 Meldingen en fysieke conditie routemarkeringen en overige voorzieningen

In deze paragraaf beschrijven we het functioneren van verschillende huidige<sup>3</sup> meldsystemen voor wandelen, fietsen, varen en paardrijden/mennen. We beschrijven de verschillende meldsystemen en kijken in welke regio's het goed gaat en waar het beter kan. De aard van de meldingen geeft inzicht in de kwaliteit van de huidige routemarkeringen en overige voorzieningen zoals informatieborden. Ook beschrijven we de waardering die beheerders en belangengroepen uitspreken voor deze meldsystemen en de fysieke conditie van routemarkeringen en overige voorzieningen. We beschrijven dit per modaliteit.

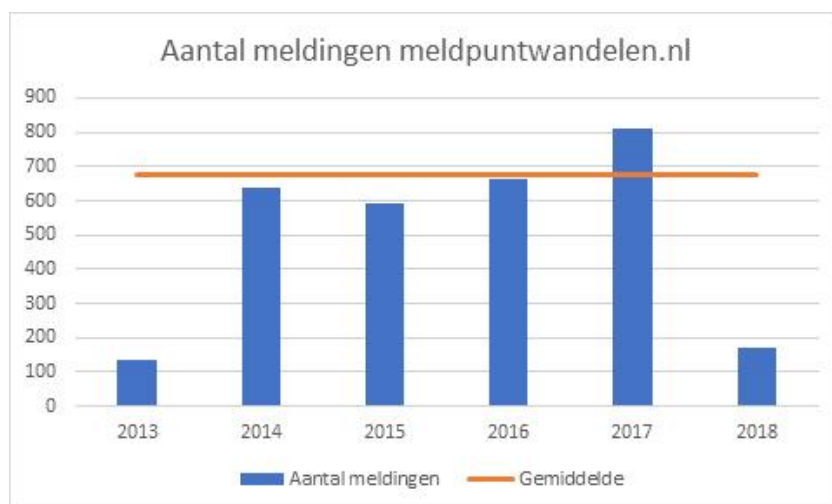
### 3.4.1 Wandelen

Voor wandelen hebben we de meldingen die gedaan worden via de website meldpuntwandelen.nl van stichting wandelnet geanalyseerd.

Aantal meldingen per jaar in de afgelopen jaren

Op de website meldpuntwandelen.nl zijn er sinds het begin van de telling (2013) landelijk 3013 meldingen gedaan. In 2017 zijn er meer dan 800 meldingen gedaan. Zie figuur 3.1 voor meer informatie.

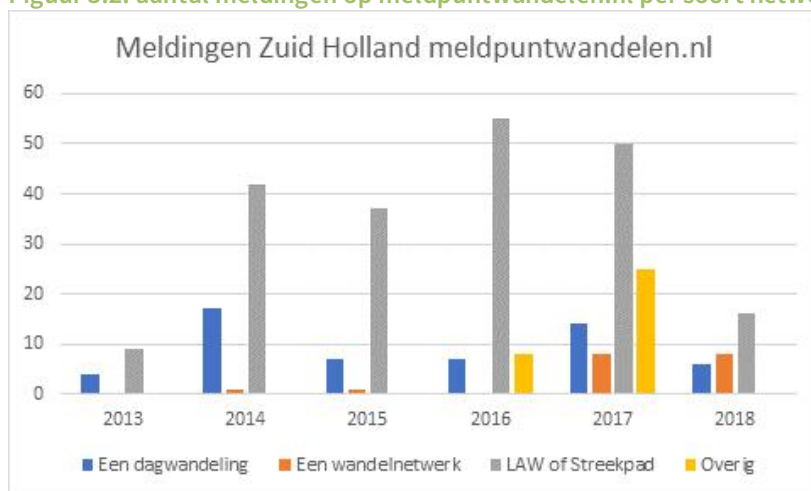
**Figuur 3.1 : aantal meldingen op meldpuntwandelen.nl van 2013-2017**



In eerste instantie werden hier alleen meldingen gedaan over de LAW's/Streekpaden en NS wandelingen. Sinds eind 2017 kunnen er ook meldingen gemaakt worden over Wandelnetwerken. Er is geen onderscheid tussen de verschillende provincies beschikbaar. In bovenstaand gemiddelde (677 meldingen per jaar) zijn de jaren 2013 en 2018 weggelaten.

<sup>3</sup> Op dit moment wordt gewerkt aan het ontwikkelen van een gecombineerd meldpunt voor fietsen, wandelen en mogelijk ook varen. In dit hoofdstuk zijn we uitgegaan van bestaande meldpunten.

**Figuur 3.2: aantal meldingen op meldpuntwandelen.nl per soort netwerk in de provincie Zuid-Holland**



#### Type meldingen

De meldingen zijn onder te verdelen in de volgende onderdelen:

- Markering (1118 keer benoemd)
- Routebeschrijving (643 keer benoemd)
- Blokkade (477 keer benoemd)
- Routelijn (115 keer benoemd)
- Anders (660 keer benoemd, bijvoorbeeld overlast van honden, onjuiste informatie op de website, gevaarlijke situaties etc.)

#### Hoeveel % van de meldingen is opgelost?

Het is niet duidelijk hoeveel procent van de meldingen is opgelost. Het is sinds 2016 wel mogelijk om te zien wanneer een melding is afgemeld in het systeem, dit is meestal binnen een paar dagen. Dit betekent echter niet dat deze meldingen zijn opgelost, vaak is een melding dan doorgezet naar een beheerder.

#### Doorgeleiding van de meldingen naar beheerder

Meldingen bedoeld voor andere beheerders (recreatieschappen, Staatsbosbeheer, Heerlijk Buiten) worden doorgemailed naar de betreffende beheerder.

#### De wijze waarop wordt teruggekoppeld naar de melder

Er wordt een terugkoppeling gestuurd naar de beheerder van de betreffende regio. Alleen bij externe beheerders kan wandelnet de melding niet meer volgen.

#### Beoordeling meldsysteem beheerders en belangengroepen

Als we de beheerders en belangengroepen vragen naar meldsystemen valt op dat een deel ook werkt met de website meldpuntwandelen en bordje weg maar de meesten gebruiken een ander systeem om meldingen te plaatsen. Soms heeft men een eigen systeem of emailadres waar meldingen gedaan kunnen worden, soms gaat het via de helpdesk van de gemeente of het meldpunt leefomgeving. Ook genoemd wordt: bollenstreek.info, VVW, Heerlijk Buiten en knooppunten@staatsbosbeheer.nl, DHW, routebeheer van Folkersma en vrijwilligers. Op de informatieborden of panelen staat gemeld waar de meldingen gedaan kunnen worden. De meldingen worden gedaan bij bovenstaande partijen en indien mogelijk zet men de melding door naar de betreffende aannemer of beheerder. Vaak wordt er snel (binnen een paar dagen) een reactie of een ontvangstbevestiging gegeven op een melding. Er worden niet altijd tijdelijke oplossingen in het veld geplaatst, indien dit wel het geval is duurt dit gemiddeld 16 dagen. Het plaatsen van een definitieve oplossing in het veld kost gemiddeld 49 dagen. Als we vragen of er een terugkoppeling wordt gedaan is dit niet altijd het

geval. Soms wordt dit binnen een paar dagen na de oplossing gedaan, soms duurt dit één tot een paar maanden na het plaatsen van de melding.

Het meldsysteem wordt door de beheerders en belangengroepen als goed tot neutraal ervaren, een enkeling beoordeelt het als slecht. Als we vragen naar aandachtspunten valt op dat mensen aangeven dat de terugkoppeling lastig is, het gaat over veel schrijven en er zijn teveel ingangen waardoor het veel tijd kost. Ook is het niet altijd duidelijk of gebruikers een terugkoppeling krijgen. Men geeft aan dat in het eerste jaar na de uitrol van de wandelnetwerken veel meldingen binnenkwamen en dat dit daarna minder is geworden. Op sommige plaatsen is het systeem nog niet in werking of wordt dit nog onderzocht voor de nieuwe wandelnetwerken.

Beoordeling routemarkeringen en overige voorzieningen beheerders en belangengroepen

De routemarkeringen worden door alle beheerders als goed tot zeer goed beoordeeld. De aansluiting van de parkeerplaats naar het netwerk wordt door deze groep als neutraal tot goed ervaren. Een deel heeft hier geen mening over. De voorzieningen op de parkeerplaats worden ook als neutraal tot goed ervaren, waarbij een enkeling het zeer goed vindt. Een groot deel van de respondenten heeft hier geen antwoord op. De overige voorzieningen zoals informatiepanelen, bankjes en prullenbakken worden als goed beoordeeld. Als we vragen naar aandachtspunten valt op dat een enkeling de uniformiteit en synchroniciteit (eenheid) van de voorzieningen niet goed vindt, dit wekt verwarring voor de wandelaar. Doordat het wandelnetwerk er nog niet zo lang ligt moet er nog veel gebeuren, dit geldt ook voor de TOP routenetwerken de aansluiting moet goed zijn en de routes moeten kloppen, deze controle kan bijvoorbeeld opgepakt worden door vrijwilligers. Als aandachtspunt wordt vandalisme op parkeerplaatsen in het buitengebied genoemd. De wens wordt uitgesproken voor niet teveel paaltjes en meer bankjes en een openbaar toilet in het buitengebied.



Waardering routemarkeringen wandelen: Oranje

Positief:

- + routemarkeringen en voorzieningen
- + landelijk meldpunt voor consumenten

Aandachtspunt:

- Nog doorontwikkeling nodig vanwege het nieuwe wandelnetwerk zoals controleren bordjes

### 3.4.2 Fietsen

Voor fietsen hebben we de meldingen die gedaan worden via de website bordjeweg.nl van het fietsplatform geanalyseerd. Deze meldingen gaan specifiek over de provincie Zuid-Holland.

Aantal meldingen per jaar in de afgelopen jaren

**Tabel 3.4: Meldingen en oplossingen Zuid-Holland van 2011 tot 2017**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Aantal meldingen</b>	236	197	324	250	280	366	406
<b>% opgelost</b>	72	65	69	56	65	65	53
<b>Oplossingstermijn (weken)</b>	-	11,2	10,6	10,9	7,9	5,8	8,1

*t/m 2013 werden ook de infopanelen meegerekend in de resultaten. Vanaf 2014 rekent bordje weg alleen met de routebordjes voor de resultaten.*

Als we de meldingen van Zuid-Holland vergelijken met de overige provincies in Nederland valt op dat er in Zuid-Holland veel meldingen worden gedaan. Ook valt op dat het percentage meldingen dat wordt opgelost vrij laag is. In 2017 is bijvoorbeeld maar 53% van de meldingen opgelost terwijl dit gemiddeld in Nederland 83% is. Daarnaast is de oplossingstermijn ook vrij lang met 8,1 weken in 2017, terwijl het gemiddelde in Nederland 3,8 weken is.

Als we dan inzoomen op fietsregio's in 2017 valt op dat er een indeling is gemaakt in routebordjes en informatiepanelen. Als we kijken naar de routebordjes loopt het aantal meldingen in 2017 uiteen van 9 in Voorne-Putten-Rozenburg tot 93 in Haaglanden. In sommige regio's wordt 100% van de meldingen opgelost (Voorne-Putten-Rozenburg) en in andere regio's slechts 10% (Hoekse Waard). De oplossingstermijn verschilt van 4,5 week in Rijnland/ Groen Hart tot 11,6 weken in Duin en Bollenstreek.

Kijken we naar de informatiepanelen dan valt op dat het aantal meldingen logischerwijs een stuk lager liggen. Dit loopt uiteen van 1 melding in regio Krimpenerwaard tot 18 meldingen in stadsregio Rotterdam. In sommige regio's wordt 100% van de meldingen opgelost en in andere regio's wordt geen enkele melding opgelost. De oplossingstermijn verschilt ook per regio van 0,3 weken tot maximaal 12,7 weken.

#### Type meldingen

De meldingen zijn onder te verdelen in de volgende onderdelen:

- Bord ontbreekt (1197 meldingen)
- Bord beschadigd (136 meldingen)
- Bord onleesbaar (117 meldingen)
- Hele paal ontbreekt (113 meldingen)
- A en B richting verwisseld (61 meldingen)
- Overig (891 meldingen, denk hierbij aan informatiepanelen, omleidingen, nieuwe bordjes niet vermeld, gevaarlijke wegsituaties etc.)

#### Doorgeleiding van de meldingen naar beheerder

Als iemand een melding in het systeem invoert, ontvangt de betreffende onderhoudsinstantie of netwerkbeheerder automatisch een e-mail dat er een nieuwe melding in zijn gebied is. Dan kan hij inloggen in het systeem en de melding bekijken. Een aantal partijen heeft een eigen beheerssysteem dat 'praat' met het meldsysteem, waardoor zij de meldingen direct in hun eigen beheerssysteem kunnen afhandelen.

#### De wijze waarop wordt teruggekoppeld naar de melder

De melder ontvangt automatische emailberichten die hem op de hoogte houden van elke statusverandering van de melding.

#### Beoordeling meldsysteem beheerders en belangengroepen

De beheerders en belangengroepen gebruiken vooral het systeem van bordje weg, maar ook een ander systeem, zoals melding openbare ruimte of meldpunt leefomgeving bij gemeentes, heerlijkbuiten.nl en knooppunten@staatsbosbeheer.nl. Of meldingen komen binnen via email, website, klantenservice, bezoekerscentrum of de duinwachters in het veld. De recreant krijgt meestal binnen een aantal dagen een terugkoppeling, de melding wordt daarna doorgezet naar de juiste organisatie. Eén organisatie geeft aan dat er binnen drie dagen een terugkoppeling gedaan moet worden met de actie, ook richting de recreant. Een tijdelijk oplossing in het veld wordt niet altijd gedaan en het is ook niet bij iedereen duidelijk hoe lang dit duurt, gemiddeld genomen duurt dit 15 dagen. De antwoorden over definitieve oplossingen in het veld verschillen sterk. Bij sommige organisaties duurt dit een maand, bij anderen 4 maanden, voor vergunningen wordt een jaar gerekend. Een terugkoppeling na een definitieve oplossing wordt niet altijd gedaan, de antwoorden hierover verschillen van 1 werkweek tot 1 maand.



Het meldsysteem wordt door de beheerders en belangengroepen als goed ervaren, een enkeling vindt het slecht of neutraal. Als we vragen naar aandachtspunten valt op dat een enkeling noemt dat er teveel partijen betrokken zijn. De beheerders en belangengroepen zijn tevreden over bordjeweg.nl, het is een overzichtelijk systeem en het werkt goed.

Beoordeling routemarkeringen en overige voorzieningen beheerders en belangengroepen  
De routemarkeringen worden als goed ervaren door de beheerders en belangengroepen. De aansluiting van de parkeerplaats naar het netwerk wordt ook als goed ervaren, een enkeling vindt het zeer goed, neutraal of slecht. De meningen over de voorzieningen op de parkeerplaatsen zijn verdeeld, een aantal respondenten beoordelen het als zeer goed, een aantal als neutraal en ook slecht wordt genoemd. De overige voorzieningen (informatiepanelen, bankjes, prullenbakken) worden goed beoordeeld. Aandachtspunten die genoemd worden zijn dat er niet teveel bordjes moeten zijn en dat het beheer en onderhoud van het groen niet altijd op orde is, bijvoorbeeld struiken voor bordjes of overhangende takken.



Waardering routemarkeringen fietsen:  
Oranje

Positief:  
+ Landelijk meldpunt voor consumenten  
+ Routemarkeringen en voorzieningen  
Kneipunten:  
- Vergeleken met andere provincies een slechte score.

### 3.4.3 Paardrijden /mennen

Voor paardrijden/mennen hebben we de meldingen die gedaan worden via de website van het KNHS geanalyseerd<sup>4</sup>. Voor de ruiters/menners is er geen eigen meldpunt. Meestal wordt er contact opgenomen met de terreinbeheerder, eventueel via een KNHS-Regioconsulent. Als er echt iets mis is weten de ruiters de KNHS te vinden, maar bijvoorbeeld kapotte palen worden nog niet gemeld.

#### Type meldingen

De meldingen gaan vooral over de volgende onderwerpen;

- Oversteekplaatsen
- Kust, mogelijke problemen
- Ondergrond van de paden
- Verbinding van routes
- Problemen bij het oversteken van spoorwegen

Het is niet duidelijk hoeveel meldingen er per jaar precies gedaan worden bij KNHS.

#### Veilig verkeer Nederland

In 2014 is gestart met het meldpunt "Veilig Verkeer Nederland", om verkeersproblemen en onveilige situaties voor onder andere ruiters en menners op te lossen.

#### Aantal meldingen per jaar in de afgelopen jaren

Veilig Verkeer Nederland (VKN) krijgt jaarlijks landelijk 4000 meldingen binnen over onveilige verkeerssituaties. In de afgelopen jaren (2015-2018) zijn er 20 meldingen gedaan m.b.t. de ruiters/menners (Bron: VKN, 2018). Hiervan gaan 4 meldingen uit 2017 over locaties in de provincie Zuid-Holland, het betreft tweemaal de Westerbaan in Katwijk aan Zee, de Zuidduinen in Katwijk en de Rijksstraatweg in Wassenaar. Er worden dus maar weinig meldingen gedaan over paardrijders/menners via dit landelijke meldpunt. Lokaal worden er ook

<sup>4</sup> We zijn uitgegaan van huidige systemen. Op dit moment wordt een app voor ruiterroutes ontwikkeld waarin meldingen gemaakt kunnen worden.

meldingen gedaan bij VVN. Zo zijn er in 2017 15 meldingen gedaan bij VVN Katwijk (Bron: Ruitergroengroep Katwijk).

De wijze waarop wordt teruggekoppeld naar de melder

Veilig Verkeer Nederland stuurt de melders een informatiepakket dat door de KNHS is samengesteld. Verder zoekt men contact met de melders om indien mogelijk gezamenlijk in actie te komen als er een onveilige situatie gemeld wordt. Dit wil echter niet iedereen, melders willen soms ook alleen hun zorgen kwijt. VVN geeft aan dat ze ook zelf bij de gemeente terecht kunnen en dat ze ter informatie alle meldingen aan gemeenten aanbieden, maar wat zij hier mee doen ligt vervolgens bij de gemeente zelf.

Beoordeling meldsysteem beheerders en belangengroepen

De beheerders en belangengroepen geven aan dat men meldingen doet via de KNHS of dat er geen systeem is. De website Ruiteren & Mennen wordt ook genoemd. Ook geeft men aan dat men ooit het idee had om het systeem van VVN (Veilig Verkeer Nederland) te gebruiken, maar dat dit niet echt van de grond is gekomen. Als er nu echt een knelpunt is (echt een onveilige situatie), komt het bij KNHS terecht. Van daaruit gaat het naar de regioconsulent, die het doorstuurt naar de betreffende gemeente. Maar ontbrekende palen kunnen (nog) niet gemeld worden. Men geeft aan dat er mensen betrokken moeten worden die verstand hebben van paarden, een deskundige. Er zijn bijvoorbeeld heel andere wensen tussen ruiters en menners. Mensen weten vaak de regioconsulent van de KNHS wel te vinden, maar de meldingen blijven dan hangen bij de beheerder.

Men beoordeelt het systeem als neutraal of goed, een deel heeft geen mening. Als aandachtspunt wordt genoemd dat doordat er een systeem ontbreekt het lastig is om hier een mening over te vormen. De regioconsulenten doen hun best maar pakken het allemaal anders aan en dit zijn vrijwilligers. Vóór de aanleg van de routes probeert bijvoorbeeld KNHS aanwezig en betrokken te zijn, dan gaat de afstemming goed. Een respondent geeft aan dat gebruikers slecht geïnformeerd worden over wijzigingen in infrastructuur, er zijn veel partijen met veel wisselingen.

Beoordeling routemarkeringen en overige voorzieningen beheerders en belangengroepen

Als we vragen naar de routemarkeringen onder de ruiters/menners geeft het grootste deel aan dat dit slecht is, de meeste borden zijn niet op paarden gericht. De aansluiting van de parkeerplaats naar de routes/paden wordt ook als slecht ervaren. De voorzieningen op de parkeerplaats, het parkeren van de trailer wordt, door de personen die hier ervaring mee hebben, als slecht ervaren. Trailers worden bij de meeste parkeerterreinen aan de kust niet toegelaten. Als ze wél toegestaan zijn dan wordt vaak niet voorzien in de behoefte van extra lengte om de paarden in- en uit te laden. Met betrekking tot de overige voorzieningen geven respondenten aan dat die vaak niet aanwezig zijn voor ruiters, maar er is wel behoefte aan rustplaatsen, informatiepanelen en prullenbakken<sup>5</sup>. Als positief voorbeeld wordt Boerderij Meijndel in Wassenaar genoemd.

Als aandachtspunt geeft men aan dat het welzijn van de paarden onderdeel moet zijn van het beleid, het ontbreken van routes is ook een groot aandachtspunt. Daarnaast wordt genoemd dat er meer uniformiteit moet komen in bebording waardoor het voor andere gebruikers ook duidelijk is. Paardrijden / menners moet onderdeel worden van het beleid van de provincie. Als er nieuwe infrastructuur wordt aangelegd, moeten er direct ruitersporen in meegenomen worden.

---

<sup>5</sup> Overigens blijkt het niet plaatsen van prullenbakken een bewuste keuze te zijn van een aantal terreineigenaren / -beheerders. Dit verminderd aanzienlijk het zwerfafval en de kosten voor het legen en afvoeren van afval.



Waardering routemarkeringen  
paardrijden/mennen: Rood

Positief:

+ KNHS en VVN pakken meldingen op

Knelpunten:

- Het ontbreken van paden en routes
- Het ontbreken van een centraal meldstysteem
- Routemarkeringen en voorzieningen

#### 3.4.4 Varen

Beoordeling meldsysteem beheerders en belangengroepen

De beheerders en belangengroepen geven aan dat er geen meldsysteem is voor varen of dat ze HeerlijkBuiten.nl of de beterbuiten app van Staatsbosbeheer gebruiken. Ook kunnen er meldingen gedaan worden bij gemeentes afhankelijk van wie het beheer van de vaarwegen doet. Vaak wordt een terugkoppeling van een melding of email binnen een paar dagen gedaan. Eén respondent geeft aan dat er geen terugkoppeling van meldingen komt, niemand voelt zich verantwoordelijk, men moet zelf contact opnemen met politie, Hoogheemraadschap en gemeente. Tijdelijke of definitieve oplossingen in het veld worden niet altijd geplaatst. Een respondent geeft aan dat de beheerder aan het einde van het vaarseizoen controleert en dan alles gaat herstellen. De routes moeten aan het begin van het vaarseizoen weer klaar zijn (van november tot mei dus onderhoud). Bijvoorbeeld in de regio Midden-Delftland en Westland hebben Staatsbosbeheer en het Watersportverbond een overeenkomst gesloten met betrekking tot periodieke controles. Het watersportverbond heeft op haar beurt overeenkomsten gesloten met watersportverenigingen. Op deze wijze is de uitvoering van de controles geborgd in deze regio. Vaak volgt er geen terugkoppeling na het plaatsen van een oplossing richting melder. Beheerders en belangengroepen beoordelen het 'meldsysteem' heel verschillend, van zeer slecht tot goed.

Beoordeling routemarkeringen beheerders en belangengroepen

De routemarkeringen worden als goed tot zeer goed ervaren. De aansluiting van het sloepennetwerk op de parkeerplaats wordt vooral met 'weet niet' beantwoord. De aanlegplaatsen (te water laten boot) worden ook vooral met 'weet niet' beoordeeld, een deel antwoord hier met (zeer) goed of slecht. De overige voorzieningen worden als goed ervaren, een deel van de respondenten geeft aan dit niet te weten. Als aandachtspunt wordt genoemd dat er geen controle is, men gaat er vanuit dat het goed is. De bebording wordt als positief ervaren aangezien men een onderscheid heeft gemaakt in kleur en tekst voor kleine motorboten, sloepen en kano's. Ook wordt aangegeven dat er heel weinig voorzieningen, aanlegplaatsen en vaarwegen zijn voor kano's en sloepen. Over de het aanleggen van sloopshellingsbanen (voor het te water laten van trailerbare boten) is enige discussie tussen booteigenaren en watersportverenigingen. De watersportverenigingen verzetten zich tegen de aanleg met als argument dat deze hellingen gebruikers van speedboten, waterscooters en snelle boten faciliteren. Hierdoor worden beheerders geconfronteerd met schade aan oevers en bermen als gevolg van het te water laten van trailerbare boten vanaf de oever waar hellingen ontbreken. Vooral gemist worden de verbindingen (bruggen, duikers, etc.). Sommige plaatsen zijn moeilijk te bereiken.



Waardering routemarkeringen varen:  
Oranje

Positief:

+ Bebording voor verschillende gebruikers

Knelpunten:

- Het ontbreken van een meldsysteem
- Weinig voorzieningen en aanlegplaatsen

Tot slot wordt in bijlage 5 een uitgebreide weergave gedaan van de verschillende bestaande meldsystemen en de werking hiervan. Dit betreft bordjeweg.nl voor fietsen, meldpuntwandelen.nl voor wandelen, KNHS voor paardrijden en mennen en nog overige meldpunten zoals Stichting Toproutenetwerk.

### 3.5 Conditie ondergrond (infrastructuur)

De fysieke conditie van de ondergrond wordt door beheerders over het algemeen als goed ervaren. Opvallend is dat de belangengroepen minder positief zijn over de fysieke conditie van de ondergrond. Door de gemeenten / samenwerkingsverbanden wordt de infrastructuur veelal met een 'goed' beoordeeld en in een aantal gevallen zelfs met 'zeer goed'. Ook '(zeer) slecht' is aan de orde, met name bij varen en paardrijden / mennen. Alle gebruikersgroepen hebben andere wensen met betrekking tot de ondergrond. Vooral ruiters zijn negatief over de ondergrond. Als verklaring wordt gegeven dat een drassige, modderige ondergrond een probleem is. Ook is de ondergrond in de duinen mul en zwaar om doorheen te rijden. De berm is lastig vanwege de kleigrond, een goede fundering met zandlichaam of verharding is hierbij belangrijk. Maar ook te steile en gladde bermen zijn een probleem voor ruiters. Beheerders hebben vaak geen/onvoldoende kennis van paarden (gedrag en soort bodem wat nodig is) waardoor het terrein onvoldoende geschikt wordt ingericht voor paardrijden/mennen. De wandelaars hebben een wens tot meer diversiteit in paden, waarbij ze graag meer onverharde paden zien, dit zijn bijvoorbeeld boerenlandpaden.

Gecombineerd weggebruik wordt door beheerders ervaren als neutraal en goed. Dit wordt veel minder positief ervaren door de belangengroepen, het grootste deel van de respondenten geeft een negatieve score. Vooral de veiligheid is hierbij een belangrijk punt. Bijvoorbeeld als wandelaars langs wegen moeten lopen en er auto's en landbouwvoertuigen voorbij komen. Bij de aanleg van het wandelnetwerk is hier goed naar gekeken. Bij fietsers gaat het over onveiligheid vanwege de verschillende snelheden van fietsers; elektrische fietsen, racefietsers, gezinnen, MTB-ers etc. Vooral tijdens drukte ontstaan er problemen. De wens van fietsers is om wandelaars en fietsers te scheiden. Op sommige locaties levert dit problemen op, zoals de Reeuwijkse Plassen. Voor varen is een wens om meer te handhaven naar snelheid, er is te weinig politie op het water. Er komen wel steeds meer borden met maximum snelheden. Het rekening houden met elkaar is ook een aandachtspunt, er is veel spanning tussen de verschillende gebruikers. Bijvoorbeeld klachten van wandelaars over MTB-ers die mulle paden maken en andere gebruikers klagen bij ruiters vaak over de paardenmest. Ook ervaren de paardrijders negativiteit hierover op social media.

De oplossing voor gecombineerd weggebruik is niet makkelijk aangezien Zuid-Holland een heel dichtbevolkt gebied is met verschillende natuurgebieden. Daardoor is gecombineerd weggebruik soms praktisch niet te vermijden. Als mogelijke oplossing wordt ook een recreatiepad genoemd, een breed pad die door meerdere gebruikersgroepen te gebruiken is.

	Waardering ondergrond wandelaars: Oranje	Aandachtspunten: <ul style="list-style-type: none"><li>- Meer diversiteit in ondergrond</li><li>- Meer onverharde paden</li><li>- Veiligheid langs wegen</li></ul>
	Waardering ondergrond varen: Oranje	Aandachtspunten: <ul style="list-style-type: none"><li>- Handhaving snelheid</li><li>- Meer politie op het water</li></ul>
	Waardering ondergrond fietsers: Oranje	Aandachtspunten: <ul style="list-style-type: none"><li>- Verschillende snelheden op fietspaden</li><li>- Scheiden van wandelaars en fietsers</li></ul>



Waardering ondergrond  
paardrijden/mennen: Rood

Aandachtspunten:

- Drassige, modderige ondergrond
- Steile en gladde bermen
- Mul zand in de duinen
- Mest op paden (voor andere gebruikers)

### 3.6 Inzet van vrijwilligers

De meeste belangengroepen geven aan dat vrijwilligers worden ingezet voor beheer en onderhoud. Gemiddeld zijn dit 29 personen (per regio of netwerk) en betreft de inzet van vrijwilligers 81% van de totale inzet. De vrijwilligers worden aangestuurd door de gemeente, terreinbeheerder, boswachter, een coördinator van een belangengroep of een onderaannemer. Ook De Groene Motor wordt genoemd, dit is een programma van de provincie Zuid-Holland die vrijwilligers ondersteunt. Er is vaak een jaarlijkse bijeenkomst of een regelmatig overleg met een leuke activiteit, waarbij het sociale aspect ook belangrijk is. Daarnaast is er vaak een handleiding voor vrijwilligers of een klussenlijst, hierbij wordt rekening gehouden met het seizoen (bijv. broedseizoen). De werkzaamheden van de vrijwilligers zijn vooral het signaleren en melden van knelpunten. Daarnaast wordt nog genoemd het vervangen van borden door een tijdelijke oplossing (bijv. stickers), het vrijmaken van paden (bijv. takken verwijderen) en het schoonmaken van bebording en panelen. Ook wordt het verwijderen van zwerfafval en kleine reparaties, (lichte) snoeiwerkzaamheden, maaien en prikkeldraad vervangen genoemd. Eén belangengroep gaf aan graag te willen helpen met het beheer en onderhoud, maar dat was op dit moment nog niet mogelijk. De betrokkenheid bij de routenetwerken vanuit de verschillende belangengroepen is dus groot.



Waardering inzet vrijwilligers: Groen

Positief:

+ Veel betrokkenheid van vrijwilligers

### 3.7 Kwaliteitsmeetlat

Routenetwerken worden beheerd door verschillende organisaties. Wat de huidige situatie van deze routenetwerken is, is echter niet duidelijk voor de provincie Zuid-Holland. De kwaliteit van bijvoorbeeld borden en paaltjes, meubilair langs routes, verlichting, etc. is niet bekend. Een 0-meting is niet aanwezig.

Als bekend is wat de huidige situatie van de routenetwerken in de verschillende regio's is, kan beter gestuurd worden op het in stand houden van deze netwerken. Het zelfstandig schouwen van delen van de netwerken in de verschillende regio's is in dat geval noodzakelijk, waarbij een uniforme beoordeling een voorwaarde is. Om hier meer inzicht in te krijgen, kan een kwaliteitsmeetlat, of routescan genaamd, worden opgesteld. Met een kwaliteitsmeetlat kan een route of deel van een netwerk worden beoordeeld aan de hand van een vooraf opgestelde meetlat. Daarbij kan ervoor worden gekozen om alleen de route te beoordelen of ook de voorzieningen langs de route, zoals bankjes, vuilnisbakken, ed.

Er is nog geen kwaliteitsmeetlat aanwezig in Zuid-Holland. De ontwikkeling van een eigen kwaliteitsmeetlat is een mogelijkheid<sup>6</sup>. Echter, in andere provincies zijn routebureaus nu bezig met de ontwikkeling van een dergelijk concept of is het zelfs al in werking. Om te voorkomen dat we opnieuw het wiel uitvinden, is het wellicht een idee om aan te sluiten bij de andere provincies. Hiernavolgend is wel een voorzet voor een kwaliteitsmeetlat opgenomen.

<sup>6</sup> Een kwaliteitsmeetlat heeft vooral meerwaarde daar waar sprake is van een structuur van routes. Bij paardrijden / mennen is dat nog niet het geval.



Om wel alvast een idee mee te kunnen geven over een mogelijk kwaliteitsmeetlat treft u een voorzet aan: het stoplichtmodel. De kleuren rood, oranje en groen geven de staat van het netwerk in de betreffende regio aan. Daarbij staat groen voor 'in orde'. De bordjes en richtingaanwijzers zijn goed leesbaar, meubilair langs de route is bruikbaar en er zijn geen obstakels. Oranje staat voor 'aandachtspunten'. Bijvoorbeeld: onderhoud of schoonmaakwerkzaamheden aan de routepaaltjes of het meubilair is wenselijk. De route is nog wel volgbaar. Tot slot staat rood voor 'in slechte conditie'. Routepaaltjes/-borden staan bijvoorbeeld zo scheef dat niet meer duidelijk is welke kant de route op gaat of meubilair is zo vervuild dat het niet meer gebruikt wordt door recreanten.

**Tabel 3.2: stoplichtmodel kwaliteitsmeetlat**

3-punt-schaal	Komt overeen met CROW beeldkwaliteit	Toelichting 3-puntsschaal
In orde	A+, A	Mogelijk lichte beschadigingen aanwezig, geen belemmering voor de functie, route is volgbaar.
Aandachtspunten	B of C	Beschadigingen aanwezig, niet gevaarlijk, mogelijk geringe belemmering van de doorgang, route is volgbaar.
In slechte conditie	D	Zwaar beschadigd, gevaarlijk, niet aanwezig, belemmerd de doorgang, route is niet meer volgbaar.

Oranje, een aandachtspunt dus, betekent dat een beheerder/eigenaar van een routenetwerk zelf de afweging kan maken of deze kwaliteit acceptabel is of juist niet. Elke beheerder/eigenaar kan daarmee met deze beoordeling zelf bepalen of actie vereist is.

Om te bepalen of deze kwaliteitsmeetlat kan werken voor de routenetwerken in Zuid-Holland, zijn twee onderzoekers het veld ingegaan. Daarbij zijn vier routes gecontroleerd: 2 voor paardrijden/mennen en 2 voor fietsen. Voor beide modaliteiten hebben we van tevoren gevraagd wat door belangengroepen als een goed voorbeeld wordt gezien en wat als een voorbeeld wordt gezien waar verbetering wenselijk is. Daarnaast hebben we, voordat we het veld in zijn gegaan, een formulier opgesteld en voorbeelden in beeldkwaliteit bij elkaar gezocht. Aan de hand van de beelden is op elke locatie het formulier op dezelfde manier ingevuld. In bijlage 6 treft u de betreffende formulieren, een toelichting op de methode en het resultaat van het veldbezoek aan.

Met behulp van het formulier en een beschrijving van de methode is het mogelijk om de situatie in het veld op meer plaatsen vast te (laten) leggen. Daarmee kunnen de regio's zelf inspecties uitvoeren. Er zal een handleiding gemaakt worden zodat deze audit in alle regio's / voor alle routenetwerken in de provincie Zuid-Holland kan worden uitgevoerd, met als doel dat de verschillende regio's deze audit ook zelf kunnen gaan uitvoeren.

Naast de kwaliteitsmeetlat is er meer informatie die van belang kan zijn om de recreatieve netwerken te organiseren, beheren & onderhouden en vernieuwen. Door de kwaliteitsmeetlat als onderdeel van een kwaliteitsprotocol of kwaliteitshandboek op te stellen kan ook deze informatie een plek krijgen. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan technische informatie, promotie, aansprakelijkheid en budget. Ook kan daarin worden vastgelegd wie de routenetwerken controleert en wat de werkzaamheden tijdens de inspectie zijn als controle bijvoorbeeld door vrijwilligers plaatsvindt.

Het verdient aanbeveling om een kwaliteitsprotocol samen met andere provincies te ontwikkelen of aan te sluiten bij een reeds ontwikkeld protocol. In dat geval is het mogelijk om afspraken te maken voor de ontwikkeling en het beheer van een uniform netwerk. Voor wat betreft het fietsnetwerk is dit zonder schriftelijke afspraken wel gebeurd in het verleden. Het wandelnetwerk heeft echter in elke provincie ander type borden. Voor de recreant zijn provinciegrenzen echter minder van belang. Verandering van borden en het moeilijker kunnen volgen van de weg zijn wel lastig. Door samenwerking is het mogelijk om dit te proberen te ondervangen.

### 3.8 Conclusies

1. Borging van routenetwerken in ruimtelijke plannen:  
Gemeenten geven aan vooral als taak te hebben 'het versterken van de routekwaliteit op het gebied van beleving en het verminderen van eventuele knelpunten'. Ze hebben hierin vooral een faciliterende en stimulerende rol. De gemeente voert overleg met andere partijen over de kwaliteit van routenetwerken<sup>7</sup>. De kwaliteit van routestructuren is bij de meeste gemeenten wel vastgelegd in *beleid*, maar bij tenminste de helft van de respondenten is de kwaliteit van recreatieve routenetwerken niet geborgd in *regelgeving*. Er is voldoende budget beschikbaar voor het *onderhoud van kwaliteit*, maar er is bij ongeveer de helft van de respondenten geen budget voor het *ontwikkelen en verbeteren* van de netwerken.
2. Dichtheid routenetwerk:  
Geconcludeerd kan worden dat de dichtheid van het wandel- en fietsnetwerk in Zuid-Holland goed is. De combinatie van de netwerken en overige losse routes, biedt in Zuid-Holland biedt een fijnmazig wandel- en fietsnetwerk. Het grootste deel van de provincie is voor wandelaars en fietsers dus goed bereikbaar en de delen die minder fijnmazig ontsloten zijn, zijn grotendeels verklaarbaar doordat hier ook minder mensen wonen en/of de gebieden minder aantrekkelijk zijn. Voor paardrijden en mennen is dichtheid van het netwerk niet goed. In grote delen van de provincie, vooral in het noordoosten en oosten, zijn helemaal geen routes aanwezig. Rond Den-Haag en Rotterdam zijn wel meerdere routes aanwezig. Voor varen zijn de grotere rivieren en vaarwegen goed bereikbaar. Voor het overige deel is de dichtheid van het netwerk nog te beperkt. In de Alblasserwaard, het Westland en de Bollenstreek ten noorden van Leiden zijn wel kleinere rondjes goed bevaarbaar. Van de Bollenstreek is echter bekend dat er – technisch gezien – bevaarbare routes zijn (ook voor kleine rondjes), maar met een vaarverbod voor gemotoriseerd (en elektrisch) varen.

---

<sup>7</sup> Gemeenten zijn hierbij gevraagd naar hun recreatieve routenetwerken en bewegwijzerde ruiter- en menpaden en -routes. Zie 2.3.1, Inventarisaties health check.

3. Fysieke conditie routemarkeringen en overige voorzieningen:  
Voor de modaliteit wandelen worden de routemarkeringen en voorzieningen als positief ervaren, ook bestaat er een landelijk meldpunt voor wandelaars, [meldpuntwandelen.nl](http://meldpuntwandelen.nl). Vanwege het relatief nieuwe wandelnetwerk is er nog doorontwikkeling nodig. Ook de routemarkeringen voor fietsen worden over het algemeen als positief ervaren. Er is een landelijk meldpunt voor consumenten, [bordjeweg.nl](http://bordjeweg.nl), waar de beheerders/belangengroepen tevreden over zijn. Echter Zuid-Holland kent veel meer meldingen van mankementen dan andere provincies (ontbrekende bordjes etc.). Bij paardrijden / mensen bestaat er geen meldsysteem, echter wordt veel opgepakt via de regioconsultants van de KNHS. Het grootste knelpunt voor deze groep is het ontbreken van routes, routemarkeringen en voorzieningen. Bij de gebruikers van de sloepnetwerken wordt de bebording als positief ervaren. Er is echter geen meldsysteem voor varen en er zijn weinig voorzieningen en aanlegplaatsen.
4. Conditie ondergrond (infrastructuur):  
Wandelaars zijn niet onverdeeld positief over de conditie van de ondergrond, men wil graag meer diversiteit in ondergrond en dan vooral onverharde paden. Ook de veiligheid langs de wegen is een aandachtspunt. Voor fietsers is het scheiden van wandelaars en fietsers belangrijk. Vooral op drukke dagen zijn hierover ergernissen. De veiligheid op fietspaden is belangrijk, de fietsers hebben allemaal verschillende snelheden op de fietspaden. De conditie van de ondergrond wordt door de paardrijders/menners als negatief beoordeeld, vooral de drassige, modderige ondergrond, steile en gladde bermen en mul zand in de duinen zijn aandachtspunten. Andere gebruikers hebben last van mest op de paden. Voor varen is vooral de veiligheid van belang, de handhaving van snelheid is belangrijk, door bijvoorbeeld meer politie in te zetten op het water.
5. Inzet van vrijwilligers:  
De inzet van vrijwilligers wordt als positief beoordeeld, de verschillende modaliteiten kunnen rekenen op veel betrokkenheid van vrijwilligers en ze pakken veel taken op. Vooral het signaleren en melden van knelpunten wordt gedaan door vrijwilligers.







Fotograaf: Mirjam Verschoor

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe de recreatieve routenetwerken worden gebruikt, welke belevingsaspecten een rol spelen en hoe de routenetwerken worden gewaardeerd. De input voor deze inventarisatie is grotendeels afkomstig uit het online (panel)onderzoek onder recreanten, aangevuld met ervaringen van beheerders en gebruikers. Tevens zijn enkele analyses op de diversiteit en kwaliteit van het aanbod (voorzieningen, themaroutes) uitgevoerd.

## 4.1 Gebruik

### 4.1.1 Wie maakt (vooral) gebruik van routenetwerken?

Vooral recreatieve fietsers (43%) maken graag gebruik van routenetwerken, gevolgd door wandelaars (34%) en watersporters (23%)<sup>8</sup>. De groep ruiters en menners maakt wel gebruik van routes in brede zin (54%), maar dit betreft nog zelden routenetwerken vanwege het (grotendeels) ontbreken daarvan. De meest genoemde reden voor het gebruik van een bewegwijzerde route, is het feit dat men het makkelijk vindt bewegwijzerde routes te gebruiken, dit geldt voor alle modaliteiten. Ook de flexibiliteit (fietsers, watersporters) en de zekerheid dat men weet hoe lang de route is (wandelaars, watersporters) worden veel genoemd. Ruiters en menners geven als voornaamste reden voor gebruik aan dat ze op veel andere paden niet welkom zijn met paard (60%).

---

<sup>8</sup> In de opzet van dit onderzoek zijn de verschillende routenetwerken als één samenhangend pakket beschouwd. Het verdient zeker aanbeveling in te zoomen op de verschillende routenetwerken (zoals een LAW of wandelknooppuntensysteem, omdat hier veel verschillen te verwachten zijn (in omvang gebruikers, type gebruikers etc.).

Bovenstaande conclusies gaan over het cluster van alle netwerken per modaliteit. Terecht kan gesteld worden dat het interessant is om per type netwerk te kijken wat de gebruikscijfers zijn. We hebben deze analyse voor wandelen gemaakt (maar dit zou aanvullend ook voor de overige modaliteiten interessant zijn). Hieruit blijkt:

- 11% gebruikt een Streek- of LAW-pad;
- 16% gebruikt het wandelknooppuntennetwerk;
- 7% gebruikt een themaroute;
- 18% gebruikt een ander soort bewegwijzerde wandelroute, waaronder Boerenlandpaden, ANWB-routes, NS-routes en dergelijke.
- 65% gaat (wel eens) zonder routes op pad; zij bepalen zelf hun route (meerdere antwoorden mogelijk, vandaar meer dan 100%).

Hoewel een aanzienlijk deel dus gebruik maakt van routenetwerken is het aandeel dat er geen gebruik van maakt omvangrijker. De meest genoemde reden voor het niet gebruiken van een bewegwijzerde route, is dat men liever zelf een route bedenkt<sup>9</sup> zonder gebruik te maken van de netwerken of bewegwijzering (fietsers, wandelaars, watersporters). Watersporters geven ook aan dat ze vaak zelf de weg al kennen, of met iemand anders meevaren die de route bepaalde. Bij ruiters en menners is de voornaamste reden dat routes en/of bewegwijzering ontbreken (ca. 60%).

Er kunnen verschillende motieven ten grondslag liggen aan de redenen voor gebruik of niet-gebruik. Dit maakt dat bepaalde doelgroepen wel of juist niet graag gebruik maken van een routenetwerk. In tabel 4.1 is weergegeven welk leefstijlprofiel de gebruikers en niet-gebruikers hebben, weergegeven per modaliteit. Voor meer informatie over leefstijlen, zie bijlage 4. Tevens staan hieronder voor de leefstijlen 'Rood' en 'Lime' de ideale routebeleving verwoord en verbeeld.

### Leefstijlen: een voorbeeld van twee doelgroepen en hun ideale routebeleving.



#### Creatief en inspirerend rood

Recreanten met de rode leefstijl zijn onconventioneel, houden van unieke ervaringen en gaan graag (ook letterlijk) van de gebaande paden af. Het betreft het type 'struiners', die graag op natuurlijke ondergrond wandelen of een avontuurlijk routeverloop fietsen. Ze gaan echt voor 'zo lang mogelijk in de natuur wandelen of fietsen', liefst zonder veel voorzieningen. Een routenetwerk biedt vormt niet altijd het beste middel voor een ideale 'rode' wandeling of fietstocht.

<sup>9</sup> Zelf een route uitzetten kan natuurlijk juist met behulp van een routenetwerk, maar dat wordt hier door recreanten niet bedoeld.



### Gezellig lime

Recreanten met de lime leefstijl zijn de 'gewone', tikje traditionele wandelaars en fietsers, gericht op ontspanning, gezelligheid (met de kinderen op pad) en liefst niet te inspannend of sportief. Ze schuwen de voorzieningen niet, maar maken ook graag gebruik van publieke voorzieningen (picknick bankjes) of laagdrempelige thema's (kabouterpad, speelvoorzieningen). Routenetwerken passen goed bij deze groep: de routes zijn duidelijk, navolgbaar, gaan letterlijk over de 'gebaande paden'.

Uit tabel 4.1 blijkt dat vooral Rustig groen, Stijlvol en luxe blauw en ook Creatief en inspirerend rood een relatief groot aandeel niet-gebruikers ten opzichte van de groep gebruikers kent (een beduidend hogere factor<sup>10</sup>). Voor watersporters geldt dat ook voor Ondernemend paars. Uitbundig geel en Gezellig lime gebruiken de routenetwerken dus relatief veel.

Een mogelijke verklaring waarom Creatief en inspirerend rood de netwerken liever niet gebruiken kan liggen in het feit dat rood liever zelf een route uitzet (wil een unieke beleving) en zich liever niet laat leiden. Ook bij Stijlvol en luxe blauw zijn netwerken niet populair, zij houden van 'zelf navigeren' en dus liever niet van routes waar iedereen al gebruik van maakt. Rustig groen houdt op zich wel van de zekerheid van een netwerk, maar vindt het waarschijnlijk te druk op deze hoofdinfrastructuur en fietst waarschijnlijk graag een (eigen) rondje.

**Tabel 4.1: Gebruikersaandeel per modaliteit en leefstijl. De factor is tot stand gekomen door het aandeel niet gebruikers te delen door het aandeel gebruikers. Een hoge factor betekent dat de betreffende doelgroep beduidend minder gebruik maakt van routenetwerken.**

Fietsen	Rood	Geel	Lime	Groen	Aqua	Blauw	Paars
Gebruikersaandeel	39%	49%	44%	38%	47%	40%	46%
Niet gebruikersaandeel	61%	51%	56%	62%	53%	60%	54%
Factor	1,56	1,04	1,27	1,63	1,13	1,5	1,17

Wandelen	Rood	Geel	Lime	Groen	Aqua	Blauw	Paars
Gebruikersaandeel	37%	38%	36%	24%	39%	27%	37%
Niet gebruikersaandeel	63%	62%	64%	76%	61%	73%	63%
Factor	1,70	1,63	1,77	3,17	1,56	2,70	1,7

Varen	Rood	Geel	Lime	Groen	Aqua	Blauw	Paars
Gebruikersaandeel	17%	29%	23%	21%	22%	17%	20%
Niet gebruikersaandeel	83%	71%	77%	79%	78%	83%	80%
Factor	4,88	2,45	3,35	3,76	3,55	4,88	4,00

Paardrijden / mensen	Rood	Geel	Lime	Groen	Aqua	Blauw	Paars
Gebruikersaandeel	45%	54%	53%	51%	55%	61%	57%
Niet gebruikersaandeel	55%	46%	47%	49%	45%	39%	43%
Factor	1,22	1,17	0,89	0,96	0,82	0,64	0,75

<sup>10</sup> De factor is tot stand gekomen door het aandeel niet gebruikers te delen door het aandeel gebruikers. Een hoge factor betekent dat de betreffende doelgroep beduidend minder graag gebruik maakt van routenetwerken.

In paragraaf 4.3 (waardering) zien we dit beeld ook terug in de waardering van routenetwerking door deze leefstijlgroepen.

#### 4.1.2 Plannen van de route

Voorals watersporters plannen vaak een route vooraf (driekwart van de recreanten). Fietsers en wandelaars doen dit ook maar minder, respectievelijk 46% en 34%. Driekwart van de ruiters en meners plant juist geen route vooraf. Meest gebruikte instrumenten om routes te plannen zijn de routekaarten (varen, fietsen en wandelen). Op plek twee en drie staan de digitale planningstools (website en apps).

De meeste recreanten gaan goed voorbereid op pad, ze plannen vooraf vanuit huis de route (geldt voor alle modaliteiten). Relatief veel wandelaars plannen geen route vooraf (23%) of geven aan dit ter plekke te doen met informatiepanelen (28%) of de wandelkaart (14%). Van de fietsers plant 14% geen route vooraf en navigeert 23% ter plekke op de informatiepanelen of op de fietskaart (15%). Van de watersporters plant 26% geen route vooraf, 8% navigeert ter plekke op informatiepanelen en 29% ter plekke op de routekaart.

Kortom, zowel tijdens het plannen (vooraf thuis) en navigeren ter plekke zijn fysieke instrumenten (routekaarten, informatiepanelen) het meest gebruikt. Vooral voor het plannen vooraf worden relatief vaak digitale instrumenten gebruikt (routeplanners).

## 4.2 Routebeleving

Routebeleving vormt een belangrijk onderdeel van de routekwaliteit. Hieronder geven we aan op welke manier recreanten in Zuid-Holland op dit moment het aanwezige aanbod beleven en wat hierbij belangrijk is. Vervolgens geven we ook aan wat de karakteristieken van het routeaanbod in Zuid-Holland zijn.

#### 4.2.1 Beleving door de recreant

We geven hieronder per modaliteit weer hoe de routes worden beleefd, met het oog op voorzieningen, gecombineerde activiteiten en gewenste thema's.

##### Wandelen

Een derde van de wandelaars combineert de wandeling niet met een andere activiteit. De wandelaars die wel activiteiten combineren, bezoeken musea, attracties, winkels of een overnachtingsplaats (allen steeds lager dan 9%). Bij wandelaars die gebruik maakten van een gethematiseerde route waren vooral de thema's landschap (59%) en natuur (57%) populair, op afstand gevolgd door cultuurhistorisch erfgoed (13%).

##### Fietsen

Een fietstocht wordt in mindere mate gecombineerd met een wandeling door de natuur (19%), een wandeling door een stad of dorp (13%) of wandeling langs / bezoek aan het strand (13%) en winkelen voor het plezier (11%). Een kwart van de gebruikers combineert de fietstocht niet met een andere activiteit. Bij fietsers die gebruik maakten van een gethematiseerde route, waren de thema's landschap (54%) en natuur (40%) populair, op afstand gevolgd door dorpen en cultuurhistorisch erfgoed (beiden 20%).

##### Ruiters en meners

Ruiters en meners (77%) hebben hun laatste buitenrit niet gecombineerd met een andere activiteit. Een klein aandeel heeft horeca bezocht of een wandeling langs / bezoek aan het strand gemaakt (beiden 13%). Bijna de helft van de gebruikers geeft aan dat de laatste buitenrit geen thema-route was. Als er wel sprake is van een thema-route dan gaat het om het landschap en de natuur.

Varen

Een klein aandeel combineert de vaartocht met een stads- of dorpswandeling (14%) of wandeling door de natuur (11%). Een kwart van de gebruikers heeft de vaartocht niet gecombineerd met andere activiteiten. 28% van de gebruikers geeft aan dat de laatste vaartocht geen thema bevatte. Als er wel sprake is van een thema-route dan gaat het vooral om het landschap en de natuur.

#### 4.2.2 Het aanbod aan beleefbare routes in Zuid-Holland

In deze paragraaf kijken we naar de mate waarin in Zuid-Holland al aantrekkelijk route-aanbod aanwezig is. De mate waarin een route een aantrekkelijke beleving biedt, is ons inziens, afhankelijk van een aantal factoren, waaronder:

- de lengte van de route (lange afstand of ommetje);
- de aantrekkelijkheid van het landschap;
- de thematisering;
- aanwezigheid en aantrekkelijkheid van de voorzieningen.

De ideale mix hiervan kan overigens per recreantype en per recreatievorm verschillen (bijv. mountainbikers die een onverharde route wensen, terwijl racefietsers juist verhard oppervlak willen). Ook de mate waarin de routes voorzien zijn van voorzieningen (o.a. horeca) en het DNA van de regio (specifieke/ onderscheidende regiokenmerken) zijn van belang. We gaan op al deze aspecten in.

Uit een analyse uit het bestaande aanbod hebben wij gekeken naar themaroutes. We hebben verschillende website bezocht, zoals route you, abellife, fietsplanner, wandelplanner, zuidholland.wandelen123.nl. Hieruit blijkt dat informatie over het totale routeaanbod nogal versnipperd is. We hebben dan ook ingezoomd op de informatie van de website [www.route.nl](http://www.route.nl) omdat deze het meest compleet blijkt. Ook is er op deze website goed te zoeken op de bovengenoemde belevingsaspecten. Het is echter één (commerciële) website, waardoor de resultaten als indicatief moeten worden ervaren, daarnaast staan niet alle themaroutes die worden aangeboden in Zuid-Holland op deze website. Het betreft hier routes, deze kunnen (maar hoeven niet per sé) over de routenetwerken lopen.

Uit een analyse van het bestaande aanbod (Bron: [www.route.nl](http://www.route.nl)) blijken de volgende karakteristieken voor wandelroutes in Zuid-Holland:

- Aantal: er zijn ca. 135 gethematiseerde wandelroutes, hiermee staat Zuid-Holland op de vijfde plaats, na Gelderland, Limburg, Noord-Holland en Brabant.
- Lengte: de meeste wandelroutes betreffen 10-25 km, gevolgd door 5-10 km, gevolgd door 1-5 km en tenslotte 25+km, dit is conform het beeld in heel Nederland.
- Thema: van de in totaal 135 routes zijn er 28 gethematiseerd. De meest voorkomende thema's zijn: natuur (9), gevolgd door cultuur, stadsrecreatie, monumenten / forten (allen 6).
- Landschap: de landschappen die het meest aanwezig zijn, zijn het stadspark (6), duinen en strand (5), bos (4), water (3) en recreatiegebieden (3).



Waardering routeaanbod wandelen:  
Oranje

Aandachtspunten:

- Doorontwikkeling routeaanbod op omvang en diversiteit thema's

Uit een analyse van het bestaande aanbod (Bron: [www.route.nl](http://www.route.nl)) blijken de volgende karakteristieken voor fietsroutes in Zuid-Holland<sup>11</sup>:

- Aantal: er zijn ca. 820 fietsroutes, hiermee staat Zuid-Holland op de derde plaats, na Gelderland (1156) en Noord-Brabant (953).
- Lengte: de meeste fietsroutes betreffen 25-50 km, gevolgd door 50-100 km, gevolgd door 1-25 km en tenslotte 100+ km, dit is conform het beeld in heel Nederland.
- Thema: er zijn in totaal 959 gethematiseerde fietsroutes<sup>12</sup>. De meest voorkomende thema's zijn: natuur (406), cultuur (312), monumenten / molens / forten (205), stadsrecreatie (90) en horeca (12).
- Landschap: de landschappen die het meest genoemd worden zijn bos (297), langs water (194), door recreatiegebieden (125) en door duinen / strand (124). Behalve bos en heide scoren de Zuid-Hollandse landschappen in vergelijking met de rest van Nederland hoog (qua aantal routes) op deze thema's (plek 1 of 2).



Waardering routeaanbod fietsen:  
Groen

Positieve punten:

+ Omvangrijk aantal, divers aantal thema's, Zuid-Holland is toonaangevend wat betreft landschappelijke routes.

Voor paardrijden (mennen) en varen zijn te weinig gegevens voor handen om tot een analyse van gethematiseerde routes te komen.

#### 4.2.3 Ontsluiten routes het DNA van de regio?

In hoeverre wordt het DNA van de omgeving ontsloten via routenetwerken (denk aan cultuurhistorie, recreatieve en toeristische voorzieningen, highlights, points of interest)? Deze vraag is voorgelegd aan de experts van belangengroepen en beheerders. Op deze vraag antwoorden de meeste (43%) van de respondenten goed. 15% antwoordde slecht of zeer slecht. Eén derde wist het antwoord niet te geven en één persoon antwoordde neutraal.

Dit is een redelijk positieve score (hoewel gebaseerd op een relatief kleine respons). Maar het laat ook nog behoorlijk wat ruimte voor verbetering. De kritische respondenten zeggen dat de points of interest niet zijn ontsloten en de infovoorziening hierover summier is, of in ieder geval niet diepgaand. Anderen zeggen dat hieraan wordt gewerkt, om de parels beter beleefbaar te maken, bij de ontwikkeling van routes. Er zijn twee belangrijke signalen: het gaat de recreant primair om de kwaliteit van de route en het landschap, de noodzaak voor points of interest lijkt minder groot. De kleine modaliteiten (kanoërs, skaters, etc.) hebben ook weinig nodig, ze ondernemen hun activiteit niet primair met het motief om 'points of interest' te bezoeken.



Waardering ontsluiting DNA: Oranje

Aandachtspunten:

- Betere ontsluiting én beleefbaar maken points of interest en Zuid-Hollandse parels. Het landschap wordt al hoog gewaardeerd en is goed 'beleefbaar'.

#### 4.2.4 Horeca langs de route

Uit ons recreantenpanel blijkt dat zes op de tien fietsers (59%), wandelaars (58%) en watersporters (62%) een tocht combineert met een bezoek aan horeca. Ruiters en menneren doen dat over het algemeen minder of niet.

<sup>11</sup> Dit betreft één bron, die het best de informatie in totaal ontsluit, wat modaliteiten ook vergelijkbaar maakt. Let op: het betreft hier een momentopname.

<sup>12</sup> Een route kan meerdere thema's hebben, vandaar dat het totaal van het aantal gethematiseerde routes optelt tot meer dan het aantal routes (820).

De recreanten beoordelen de aanwezigheid van horeca langs de routes als redelijk, zie ook paragraaf 4.3 (waardering).

De beheerders en belangengroepen zijn nogal verdeeld over de vraag of er voldoende gelegenheid is om horeca aan te doen tijdens een tocht: evenveel respondenten antwoordden (zeer) goed, namelijk 20%, als (zeer) slecht (ook 20%). De meeste (43%) respondenten wisten het niet (48%). 14% gaf een neutrale beoordeling.



De horeca wordt ook heel erg belangrijk gevonden, mede door de beschikbaarheid van toiletten. Locaties die dit bijvoorbeeld aanbieden zijn TOP's (Toeristisch Overstap Punt). De routes langs horeca mogen dus uitgebreid worden, volgens de beheerders en belangengroepen. Of beter toegankelijk gemaakt voor bijv. ruiters op het strand. Sloepenvaarders willen wel weer graag een terras. De toervaart heeft behoefte aan de aanwezigheid van (simpele) aanlegplaatsen bij horeca.

#### 4.2.5 Aanbod aan horeca langs de routes

Bovenstaande analyse en waardering van de horeca is gebaseerd op waarnemingen van recreanten, beheerders en belangengroepen. We hebben tevens een analyse gedaan van de aanwezigheid van horeca langs de routes, oftewel het aanwezige aanbod.

Voor de analyse van horeca zijn we uitgegaan van een bestand met alle horecagelegenheden in Zuid-Holland. Daarbij is geen onderscheid gemaakt in typen horeca. Ook is niet aangegeven of er bijvoorbeeld een aanlegsteiger is of een plaats om het paard tijdelijk te stallen. Daarnaast zijn we enkel uitgegaan van de netwerken, en dus niet van eventuele losse routes.

In Zuid-Holland zijn in totaal 4989 horecagelegenheden aanwezig. Daarvan liggen 3818 gelegenheden in stedelijk gebied en 1171 gelegenheden in landelijk gebied. Om te kunnen bepalen of er voldoende horeca langs de route aanwezig is, is een analyse uitgevoerd. Daarbij zijn de volgende afstanden gehanteerd vanaf de route tot een horecagelegenheid:

- 0-150m (aan de route)
- 150-500m (dichtbij)
- Boven de 500m (te ver weg)

Voor deze afstanden is geen onderverdeling gemaakt ten aanzien van de verschillende modaliteiten. Met de fiets en te paard is het natuurlijk makkelijker om een klein stukje om te rijden dan wandelend of varend. Voor het omrijden is het echter van belang dat de routeaanduiding duidelijk is. Met deze kwantitatieve analyse is dat helaas niet inzichtelijk. Daarom is er voor gekozen om één afstand aan te houden voor alle modaliteiten.

Dit betekent dat voor bijvoorbeeld de eerste bullet een cirkel van 150 meter rond een horecagelegenheid wordt getrokken. Alle paden die binnen deze cirkel vallen zijn groen gemarkeerd op de kaart. De knooppunten vormen hierin een grens. Zodra het pad voorbij een knooppunt komt, hoeft dit niet meer automatisch groen te zijn. Als het pad na het knooppunt buiten de cirkel van 150 meter ligt, komt dit binnen de volgende cirkel te liggen en wordt het oranje. Tenzij er opnieuw een horecagelegenheid naast de route is.

Hieronder is voor de verschillende modaliteiten aangegeven wat de resultaten zijn.

Tabel 4.2 laat voor geheel Zuid-Holland zien welk deel van de routes langs een horecagelegenheid komt. Uit de tabel valt op dat respectievelijk 37% van het wandelroutenetwerk en 41% van het fietsroutenetwerk over horeca beschikt op minder dan 150 m afstand, dus vrijwel aan de route. Uit voorgaande paragraaf blijkt dat maar liefst 60% van de recreanten juist graag horeca bezoekt. Kortom, het belang van voldoende, nabijgelegen horeca is van belang.

35% van de paardrij- en / of menroutes komt op minder dan 150 meter langs een horecagelegenheid. Voor paardrijden en mensen is wel van belang dat er een plaats is waar het paard gestald kan worden. Dat is met deze analyse niet inzichtelijk gemaakt.

Voor varen geldt dat op 74% van de routenetwerken horeca langs de routes is. Slechts voor enkele routes is er geen locatie om even iets te eten en drinken. Gezien het beperkt aantal routes is dit veel. Aandachtspunt is dat onduidelijk is of bij deze gelegenheden ook aangemeerd kan worden.

Voor wandelen en fietsen kan natuurlijk ook geconcludeerd worden dat voor ca. 60% van de routes de horeca op enige afstand ligt of zelfs te ver weg is. Voor paardrijden is dat zelfs 65% (meer dan 150m vanaf de route, zie tabel 4.2). Wat met deze analyse ook nog niet duidelijk is, is of er verwijzingen zijn naar de horecagelegenheden (en andere pleisterplaatsen), kortom of deze voor iedereen goed zichtbaar en vindbaar zijn. Voor fietsen en paardrijden/mensen is een horeca op enige afstand van de route ook goed bereikbaar, mits er een duidelijke bewegwijzering is (zie tabel 4.4). Er is hier dus nog wel werk aan de winkel.





**Tabel 4.2: afstand van horeca tot de routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen. Let op: wanneer op minimaal één punt horeca ligt binnen 150 m van een route, is de gehele route meegenomen in deze analyse.**

Afstand horeca tot route	Wandelen		Fietsen		Varen		Mennen / paardrijden	
	lengte (km)	% t.o.v. totale lengte netwerk	Lengte (km)	% t.o.v. totale lengte netwerk	Lengte (km)	% t.o.v. totale lengte netwerk	Lengte (km)	% t.o.v. totale lengte netwerk
0-150m (aan de route)	3.577	37%	2.426	41%	925	74%	229	35%
150-500m (op enige afstand)	2.168	23%	1.366	23%	233	19%	161	25%
Boven de 500m (te ver weg)	3.775	40%	2.131	36%	97	8%	260	40%
Totale lengte routenetwerken	9.460		5.915		1.256		649	

In de kaarten in bijlage 7 is te zien dat (logischerwijs) relatief veel horeca te vinden is in steden. Buiten het stedelijk gebied is ook minder horeca aanwezig. De regio's Goeree-Overflakkee en Krimpenerwaard hebben relatief veel 'rode wegen' voor wandelen, dus met horeca verder van 500 m vanaf de route.

Voor fietsen zijn er in de regio's ten noorden van Leiden, door de bollenstreek en ook tussen Rotterdam en Gouda en in de Alblasserwaard relatief veel wegen te vinden met geregeld een horecagelegenheid. Ook hier geldt dat de Zuid-Hollandse eilanden veel 'rode routes' kennen, maar dit geldt ook voor delen van het Groene hart, maar ook Midden-Delfland.



Waardering horeca wandelen: Oranje

Aandachtspunten:

Doorontwikkeling en afstemming horeca-aanbod langs routes, met name de nabijheid, aantal en bewegwijzering hiervan.



Waardering horeca fietsen: Oranje

Aandachtspunten:

Doorontwikkeling en afstemming horeca-aanbod langs routes, met name de nabijheid, aantal en bewegwijzering hiervan.



Waardering horeca varen: Groen

Positieve punten:

Groot deel van het netwerk bevat horeca dichtbij of aan de route. Let op: aantal aanlegplaatsen en bewegwijzering kan beter.



Waardering horeca paardrijden:  
Oranje

Aandachtspunten:

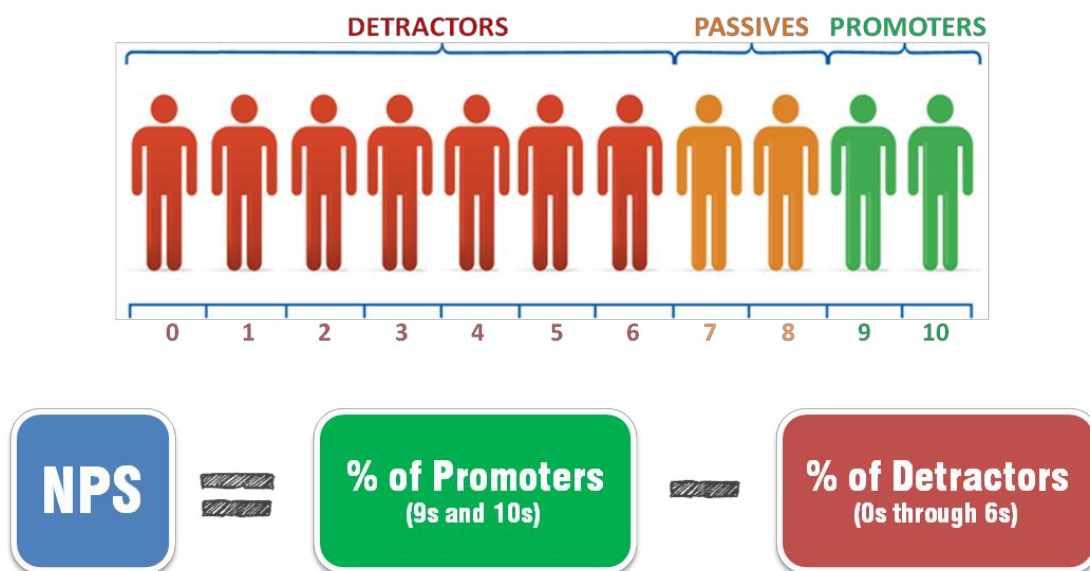
(Door)ontwikkeling en afstemming horeca-aanbod langs routes, met de nadruk op ontwikkeling.

## 4.3 Waardering

We hebben zowel de recreanten als de belangengroepen en beheerders naar hun waardering van de routenetwerken gevraagd. We geven de resultaten hieronder weer.

### 4.3.1 Waardering van recreanten

In tabel 4.3 is de overall score op de waardering per modaliteit weergegeven in de vorm van een rapportcijfer en een Net Promotor Score (NPS). De NPS geeft een mate van klanttevredenheid aan, aan de hand van de vraag 'zou u dit product / deze dienst aanbevelen aan een vriend of collega?'. Daarbij worden de respondenten ingedeeld op criticasters (zij die een 0-6 geven), passief tevredenen (7-8) en promotors (9-10). Daarna wordt het aandeel criticasters in mindering gebracht op het aantal promotors en zo blijft het netto aandeel promotors over: de NPS. Het is dus een score voor de mate waarin recreanten als ambassadeur optreden



Figuur 4.1: Net promotor score

Wat opvalt in de resultaten is dat de rapportcijfers van de drie modaliteiten wandelen, fietsen en varen vergelijkbaar zijn: tussen de 7,6 en de 7,8, kortom een voldoende en vergelijkbaar met de resultaten uit het onderzoek van het NBTC onder recreanten naar de waardering van natuur- en recreatiegebieden Zuid-Holland (Bron: NBTC NIPO Research, 2017). Ruiters en menbers geven duidelijk een laag rapportcijfer; een 5,7, dat mag gezien worden als een onvoldoende. Let op: rapportcijfers moeten (zo weten we uit ervaring) echt boven de 8,0 uitkomen om een netwerk als 'op orde' te kunnen betitelen.

De Net Promotor Score geeft nog aanvullende informatie. Het beeld is op zich vergelijkbaar, met positieve scores voor wandelen, fietsen en varen en een (zeer) negatieve voor paardrijden / menbers (-50). Hierbij valt op dat voor varen de hoogste score geldt (+11) en ook wandelen zeer positief is (+10). Door fietsers wordt een +3 gegeven, iets lager. Dat is mogelijk te verklaren uit het feit dat voor varen en wandelen er recent veel routenetwerken zijn opgeleverd. De recreant ervaart dit als prettig en van goede kwaliteit. Het fietsknooppuntennetwerk is al veel langer terug opgeleverd (ca. 8 – 10 jaar geleden), daar is mogelijk de kwaliteit al wat minder en dat zien we terug in de scores. Let op: in principe is elke positieve NPS (dus boven de

0) een goed cijfer, omdat dit betekent dat relatief veel recreanten echt ambassadeur zijn (relatief veel promotors en weinig criticasters).

**Tabel 4.3: Overall waardering routenetwerken Zuid-Holland in rapportcijfer en NPS door recreanten**

	Rapportcijfer	Net Promotor Score
Wandelen	7,8	10
Fietsen	7,7	3
Paardrijden / mensen	5,7	-50
Varen	7,6	11

We hebben ook gevraagd naar de mate van tevredenheid over verschillende aspecten die de routekwaliteit bepalen. De resultaten staan voor de vier modaliteiten weergegeven in onderstaande tabel 4.4.

**Tabel 4.4: Mate van tevredenheid routekwaliteit per modaliteit. Groen: rapportcijfer vanaf 7,5 of hoger. Oranje: rapportcijfer tussen 7,0 en lager dan 7,5. Rood: rapportcijfer lager dan 7,0.**

	Fietsen	Wandelen	Varen	Paardrijden / mensen
Aantrekkelijkheid van het landschap	8,1	8,2	8,1	7,3
Aantrekkelijkheid routeverloop	7,8	7,9	7,8	5,9
Aanduiding van de route (bebording)	8,0	7,8	7,6	5,7
Informatiepanelen op orde	7,8	7,5	7,2	4,7
Kwaliteit van de paden en wegen	7,5	7,6	-	4,9
Aanwezigheid van horeca (restaurant, café, terrasje)	7,4	7,2	7,4	4,9
Rust op de route	7,3	7,7	7,2	5,9
Breedte van de paden / vaarwegen	7,3	7,7	7,7	5,7
Diepte vaarwegen	-	-	7,5	-
Bewegwijzering naar pleisterplaatsen (horeca, bezienswaardigheden, strand, etc.)	7,2	7,3	6,9	4,7
Fietsparkeermogelijkheden	7,2	-	-	-
Aanwezigheid van rustplaatsen onderweg (bijv. bankjes, drinkplekken)	7,0	7,1	-	4,1
Aanwezigheid van prullenbakken onderweg <sup>13</sup>	6,6	6,5	5,8	4,7
Aantal aanlegplaatsen	-	-	6,7	-
Bewegwijzering naar aanlegplaatsen	-	-	6,3	-

<sup>13</sup> Het niet plaatsen van prullenbakken blijkt een bewuste keuze te zijn van een aantal terreineigenaren / -beheerders. Dit verminderd aanzienlijk het zwerfafval en de kosten voor het legen en afvoeren van afval.

Uit tabel 4.4 blijkt dat de aantrekkelijkheid van het landschap en het routeverloop het hoogst scoren. Vervolgens worden ook de routevoorzieningen relatief hoog beoordeeld: de bebording / markering, infopanelen en de kwaliteit van de ondergrond. De tevredenheid over de aspecten die de beleving van de routes bepalen is relatief laag. Dit gaat o.a. om de aanwezigheid van pleisterplaatsen en rustplaatsen en vooral ook de beperkte bewegwijzering hier naartoe. De aanwezigheid van prullenbakken scoort op alle modaliteiten laag.

Aandachtspunt is wel dat uit ervaring blijkt dat de aanwezigheid van een prullenbak leidt tot een grotere hoeveelheid zwerfvuil in de omgeving. Vanuit deze redenering zien sommige beheerders het liefst zo min mogelijk prullenbakken in hun beheer gebied.

#### 4.3.2 Ergernissen

De helft van de wandelaars (51%) en bijna de helft van de watersporters (48%) geeft aan geen knelpunten of ergernissen te hebben ervaren. De wandelaars die wel ergernissen ervaren geven aan dat er onduidelijkheden of foutjes in de bewegwijzering waren (18% van de gebruikers). Ook het gedrag van andere weggebruikers wordt genoemd (13%). Watersporters noemen met name het gedrag van andere recreanten op het water, de drukte op het water (overig verkeer) en soms overhangende beplanting als ergernis.

Voor fietsen geldt dat het gedrag van andere weggebruikers de grootste ergernis is onder de gebruikers. Bijna een derde van de gebruikers geeft aan hier last van te hebben gehad. Ook onduidelijkheden of foutjes in de bewegwijzering worden regelmatig genoemd bij de ergernissen (21%). Eveneens een derde van de fietsers geeft aan geen knelpunten of ergernissen te hebben ervaren.

De ruiters en menbers noemen – in verhouding tot de modaliteiten fietsen, wandelen en varen – relatief veel ergernissen en knelpunten. De volgende worden het meest genoemd: drassige ondergrond (45%), paden waar je met paard niet mag komen (43%), gedrag van andere weggebruikers (39%), obstakels langs of op de weg / pad (39%), overhangende beplanting (35%) en druk verkeer (26%). Slechts 5% van de gebruikers geeft aan geen knelpunten of ergernissen te hebben ervaren.

Er is in dit onderzoek rekening gehouden met welke doelgroepen (Leisure Leefstijlen, zie bijlage 4) welke aspecten hoog of laag beoordelen. We hebben de NPS uitgesplitst naar leefstijl om in grote lijn duiding te kunnen geven aan de tevredenheid van de betreffende doelgroep met de routekwaliteit, zie tabel 4.5.

We zien dat voor fietsen vooral Uitbundig geel en Gezellig lime erg positief zijn (hoge NPS). Dit zijn ook de grote groepen in Zuid-Holland. De routenetwerken vormen voor hen de basis van een gezellig en actief uitje op de fiets. Vooral Creatief en inspirerend rood en Rustig groen zullen niet als ambassadeur van de netwerken optreden. Over wandelen zijn meer leefstijlen erg positief. Wat opvalt is dat vooral Ondernemend paars, Ingetogen aqua en Creatief en inspirerend rood positief zijn over het wandelnetwerk in Zuid-Holland. Deze netwerken zijn voor hen uniek en uitdagend en ook voldoende natuurlijk van karakter. Rustig groen zal hier niet als promotor optreden.



**Tabel 4.5: NPS score per leefstijl. De NPS score is een maat voor de klanttevredenheid (voor uitleg: zie paragraaf 4.3.1)**

NPS per leefstijl	Rood	Geel	Lime	Groen	Aqua	Blauw	Paars
Fietsen	-7,6	8,1	8,2	-5,7	3,4	3,6	5,3
Wandelen	11,1	8,5	11,4	-2,8	14,0	-	15,2

#### 4.3.3 Waardering door belangengroepen en beheerders

Nagenoeg alle beheerders beoordelen het routenetwerk in het algemeen als goed. Een enkeling beoordeelt het als zeer goed of neutraal. De belangengroepen zijn iets meer verdeeld (vaker een score slecht), maar ook hier wordt goed en zeer goed het meest genoemd. De routenetwerken die goed beoordeeld worden zijn vooral wandelnetwerken, fietsnetwerken en de sloepennetwerken. Aangegeven wordt dat men over het algemeen tevreden is, aangezien er verbindingen door de gehele provincie zijn, het goed is aangehaakt op de rest van de omgeving en het buitengebied. Er zijn weinig meldingen volgens de respondenten, en er is een grote betrokkenheid van vrijwilligers. Het netwerk ligt er goed bij, het is fijnmazig, recreatief aantrekkelijk en er zijn veel plekken om te starten. Men is blij met de uitrol van het wandelnetwerk. Ook over het recente sloepennetwerk is men over het algemeen tevreden: het is door experts gezamenlijk bepaald, de bebording is uniek en werkt goed.

De belangengroepen die de routes als zeer slecht beoordelen zijn uitsluitend ruiters/menners. De reden dat men het zo slecht beoordeelt is dat er weinig tot geen ruiterroutes zijn. Daarnaast geven sommigen aan dat ook het vaar netwerk te minimaal is. Wat ook beter kan volgens de beheerders en belangengroepen is het scheiden van modaliteiten op en het verbeteren van het aantal voorzieningen langs de routes. Ook wordt de regie op onderhoud genoemd als aandachtspunt, er is onduidelijkheid over de rol van organisaties en samenwerking. Er is nog veel te winnen op het punt van beleving; route-informatie, rustplekken, panelen etc.

## 4.4 Conclusies

#### 4.4.1 Gebruik

1. Gebruikersaandeel. Vooral fietsers (43%) maken graag gebruik van routenetwerken, gevolgd door wandelaars (34%) en watersporters (23%). De groep ruiters en menners maakt wel gebruik van routes in brede zin (54%), maar dit betreft nog zelden routenetwerken vanwege het (grotendeels) ontbreken daarvan. Er kunnen verschillende motieven ten grondslag liggen aan het gebruik (vooral gemak) of niet gebruik (liever zelf een route bedenken).
2. Gebruikersaandeel door leefstijlen. Vooral Gezellig lime en Uitbundig geel, naar ook ondernemend Paars en Ingetogen aqua geven aan graag gebruik te maken van routenetwerken. De omvang van de groepen Rustig groen, Creatief en Inspirerend rood en Stijlvol en luxe blauw dat gebruik maakt van routenetwerken is juist beduidend minder.

#### 4.4.2 Beleving

3. Combinaties. Recreanten combineren graag hun route-activiteit met andere activiteiten, waarvan de meest genoemde een bezoek is aan horeca (60% van de recreanten voor alle modaliteiten, behalve paardrijden / mennen).
4. Aanbod aan themaroutes. Het aanbod aan themaroutes is voor fietsen goed, want omvangrijk en met diverse thema's. Vooral de Zuid-Hollandse landschappen (strand/ duinen, water, recreatiegebieden) scoren in vergelijking met de rest van Nederland (qua aantal routes) hoog (plek 1 of 2). Het aanbod aan

themaroutes voor wandelen is veel beperkter qua omvang en diversiteit in vergelijking met het landelijke beeld.

5. Aanbod horeca langs de routes. De aanwezigheid, nabijheid én vindbaarheid (bewegwijzering) van horeca langs de routenetwerken is voor wandelen en fietsen nog te beperkt (ca. 40% van het netwerk heeft horeca dichtbij de route). Voor watersporters is dit wel op orde, er is op een groot deel van het routenetwerk horeca dichtbij aanwezig. Hier is juist het gebrek aan aanlegplaatsen bij die horeca een aandachtspunt, en ook de bewegwijzering hier naar toe.
6. Aanwezigheid points of interest. De aanwezigheid van kenmerkende points of interest (het DNA van Zuid-Holland) langs de routenetwerken wordt als verbeterpunt genoemd door een aantal van de beheerders en belangengroepen.

#### 4.4.3 Waardering

7. Rapportcijfer: De overall waardering (rapportcijfer) van de beleving van routenetwerken in Zuid-Holland is voldoende voor wandelen (7,8), fietsen (7,7) en varen (7,6). Voor ruiterroutes is dit onvoldoende (5,7).
8. Net Promotor Score. De Net Promotor Score, een maat waarin recreanten als 'ambassadeur' optreden, levert een beeld dat op zich vergelijkbaar is: positieve scores voor wandelen (+10), fietsen (+3) en varen (+11) en een (zeer) negatieve voor paardrijden / mensen (-50). Hierbij valt op dat fietsers lager waarderen dan wandelaars of watersporters. Dat is mogelijk te verklaren uit het feit dat voor varen en wandelen er recent veel routenetwerken zijn opgeleverd. De recreant ervaart dit als prettig en van goede kwaliteit. Het fietsknooppuntennetwerk is al veel langer terug opgeleverd (ca. 8 – 10 jaar geleden), daar is mogelijk de kwaliteit al wat minder en dat zien we terug in de scores.
9. Waardering per thema. De hoogste waardering gaat uit naar de landschappelijke kwaliteit en het routeverloop door het landschap. Vervolgens worden ook de routevoorzieningen als voldoende beoordeeld: de bebording / markering, infopanelen en de kwaliteit van de ondergrond. De tevredenheid over die aspecten die de beleving van de routes bepalen is relatief laag. Dit gaat o.a. om de aanwezigheid van pleisterplaatsen (o.a. horeca) en rustplaatsen dan wel aanlegplaatsen en vooral ook de beperkte bewegwijzering hiernaartoe. De aanwezigheid van prullenbakken scoort op alle modaliteiten laag.
10. Waardering en recreanttypen (leefstijlen). Vooral de recreanttypen (leefstijlen) uitbundig geel en Gezellig lime zijn erg positief over het fietsroutenetwerk in Zuid-Holland (hoge NPS). Deze netwerken vormen voor hen de basis van een gezellig en actief uitje op de fiets. Creatief en inspirerend rood laat zich minder makkelijk leiden over de gangbare paden. Rustig groen vindt het waarschijnlijk te druk en Stijlvol en luxe blauw te weinig onderscheidend en exclusief. Over het wandelnetwerk in Zuid-Holland zijn juist vooral Ondernemend paars, Ingetogen aqua en Creatief en inspirerend rood positief (hoge NPS). Deze netwerken zijn voor hen uniek en uitdagend en ook voldoende natuurlijk en inspirerend van karakter.





Fotograaf: Mirjam Verschoor

Dit hoofdstuk gaat in op de bekendheid van routenetwerken in Zuid-Holland onder inwoners (paragraaf 5.1). In paragraaf 5.2 staat vervolgens aangegeven hoe het gesteld is met de (online) zichtbaarheid en vindbaarheid van routeinformatie voor de geïnteresseerde recreant.

## 5.1 Bekendheid en plannen route

De helft van de fietsers (53%), wandelaars (49%) en watersporters (47%) geeft aan al bekend te zijn met de gefietste, gewandelde of gevaren route en deze vaker te gebruiken. Op de vraag 'hoe bent u bekend geraakt met deze route?' wordt het meest genoemd: via een folder of kaart, de krant of een magazine, een digitale routeplanner of app en informatie van bekenden. Van de ruiters en menners heeft 73% bij de laatste buitenrit een route gereden die men al kende en vaker rijdt. Gebruikers leren buitenritten vaak kennen door bekenden (23%).




NBTC-NIPO Research onderzocht in opdracht van de provincie Zuid-Holland in 2017 ook de bekendheid van de routenetwerken onder inwoners van Zuid-Holland (Bron: NBTC-NIPO Research, 2017). Hieruit valt op dat de bekendheid van het fietsknooppuntensysteem het grootst is, 90% kent dit of heeft er van gehoord. Zes op de tien recreanten zijn bekend met het wandelroutenetwerk en recreatief vaar netwerk. Voor de ruiters en menners is de bekendheid nog wat hoger, ca. zeven op de tien recreanten kent de ruiterspaden.



Bekendheid fietsroutenetwerk: Groen

Positieve punten:

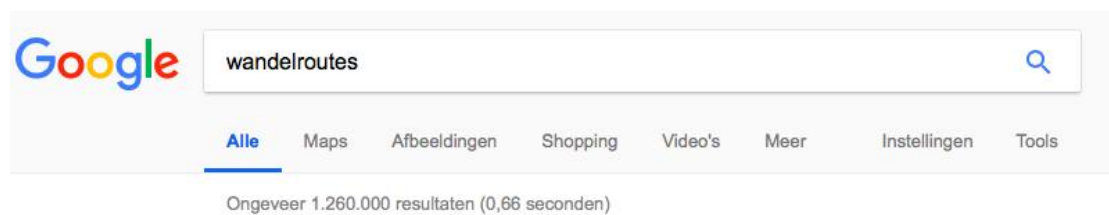
+ 90% kent het fietsroutenetwerk.

	Bekendheid wandelroutenetwerk: Oranje	Aandachtspunten: - 60% kent het wandelroutenetwerk, dit kan beter.
	Bekendheid ruiter/ menroutes/-paden: Groen	Positieve punten: + 70% kent de ruiter/menroutes/paden.
	Bekendheid vaarroutenetwerk: Oranje	Aandachtspunten: - 60% kent het vaarroutenetwerk, dit kan beter.

## 5.2 Vindbaarheid, zichtbaarheid

Binnen het oriëntatie- en besluitvormingsproces van recreanten en toeristen, speelt het internet anno 2018 een zeer prominente rol. Het proces van zoeken, verzamelen en beoordelen van informatie over producten en diensten verloopt op het internet in bijna alle gevallen via zoekmachines. Het landschap van zoekmachines wordt nog steeds gedomineerd door Google. Voor de organisaties die verantwoordelijk zijn voor het routeaanbod in Zuid-Holland is het daarom van groot belang online vind- en zichtbaar te zijn op het moment dat er in Google wordt gezocht op een aan een toeristische route gelieerd product of (informatie)dienst.

Bij een gemiddelde zoekopdracht zijn er duizenden (en soms wel miljoenen) webpagina's die potentieel relevante informatie bevatten. Zoek je bijvoorbeeld op "wandelroutes", dan presenteert Google zoals in onderstaand screenshot getoond, maar liefst 1.260.000 resultaten. Niemand zal al deze resultaten bekijken. Het spreekt daarmee voor zich dat een hoge positie (lees: top-10, eerste pagina) in de zoekresultaten van Google nodig is om in beeld te zijn bij een websitebezoeker.



**Figuur 5.1** Zoekresultaten op Google met zoekterm 'wandelroutes'

We hebben een analyse uitgevoerd naar de vindbaarheid en zichtbaarheid van informatie over routes in Zuid-Holland. De resultaten staan hieronder weergegeven.



### 5.2.1 Zoekvolumes

Om een indruk te krijgen of en in welke mate er op routes wordt gezocht is een analyse uitgevoerd met behulp van een programma (zie hoofdstuk 2 voor methode en werkwijze) dat zoekvolumes (keren dat gezocht wordt op een zoekterm) presenteert. We hebben van de circa 40 zoektermen (zie bijlage 8) hier de meest voor de hand liggende gepresenteerd.

**Tabel 5.1 Zoekvolumes op veel gebruikte zoektermen (uitgesplitst voor Google zoekopdrachten in Nederland en in Zuid-Holland).**

Zoekwoord	Zoekvolume (NL gem. per maand)	Zoekvolume (ZH gem. per maand)	Aandeel ZH t.o.v. NL
Fietsroute	18.100	2.900	16%
Fietsknooppunten	12.100	1.900	16%
Wandelroute	12.100	1.900	16%
Wandelknooppunten	1.600	320	20%
Vaarroute	210	30	14%
Sloepenroute	40	10	15%
Ruiterroute	1.000	210	21%
Menroute	40	10	25%

Wat opvalt is dat op de zoekterm 'fietsroute' het meest gezocht wordt, zowel in Nederland als in Zuid-Holland. Het onderscheid tussen deze twee is dat in het eerste geval alle keren dat dit zoekwoord in Nederland is ingetypt, en het tweede geval alle in Zuid-Holland ingetypte zoekvolumes (dat betreft dus vooral, maar niet uitsluitend inwoners van Zuid-Holland).

Wandelroute en fietsknooppunten staan op de tweede plek qua zoekvolume. Voor vaarroute en ruiter / menroute zijn de zoekvolumes aanzienlijk lager, hetgeen logisch te verklaren is vanuit de beperktere groep recreanten.

Omdat 21% van de inwoners in Nederland in Zuid-Holland woont is het zoekvolume nog iets lager dan verwacht op basis van het aantal inwoners. Dit geldt echter niet voor ruiterroutes en menroutes, waar relatief veel op wordt gezocht.

### 5.2.2 Online posities geselecteerde websites

Voor een aantal door de onderzoekers geselecteerde websites (zie bijlage 8) hebben we gekeken naar het resultaat qua positie (ranking) in Google bij het invoeren van de zoektermen 'fietsroutes', 'wandelroutes', 'vaarroutes' of 'ruiterroutes'. Het gaat om de onderstaande websites en hun posities, zowel in Zuid-Holland als landelijk, zie tabel 5.2 en 5.3.



**Tabel 5.2 Online posities websites voor zoektermen 'fiets- en wandelroutes' uitgesplitst voor Google zoekopdrachten in Nederland en in Zuid-Holland.**

Plek	Fietsroutes		Plek	Wandelroutes	
	Landelijk	Zuid-Holland		Landelijk	Zuid-Holland
1	nederlandfietsland.nl	nederlandfietsland.nl	1	wandel.nl	wandel.nl
2	route.nl	route.nl	2	wandel.nl	wandel.nl
3	fietsnetwerk.nl	fietsnetwerk.nl	3	anwb.nl	route.nl
4	routeplanner.fietsbond.nl	fietsen123.nl	4	route.nl	anwb.nl
5	fietsen123.nl	routeplanner.fietzersbond.nl	5	natuurmonumenten.nl	routeyou.com
6	fietsroutenetwerk.nl	anwb.nl	6	wandelnet.nl	natuurmonumenten.nl
7	europafietzers.nl	anwb.nl	7	routeyou.com	zuidhollandslandschap.nl
8	routeyou.com	europafietzers.nl	8	routeyou.com	wandelnet.nl
9	anwb.nl	routeyou.com	9	klikprintenwandel.nl	klikprintenwandel.nl
10	anwb.nl	fietsroutenetwerk.nl	10	wandelgidszuidlimburg	wandelgidszuidlimburg.nl

**Tabel 5.3 Online posities websites voor zoektermen 'vaar- en ruiterroutes' uitgesplitst voor Google zoekopdrachten in Nederland en in Zuid-Holland.**

Plek	Vaarroutes		Plek	Ruiterroutes	
	Landelijk	Zuid-Holland		Landelijk	Zuid-Holland
1	vaarroutes.com	vaarroutes.com	1	knhs.nl	knhs.nl
2	anwb.nl	anwb.nl	2	ruiterenenmennen.nl	ruiterenenmennen.nl
3	yachts4u.nl	watersportmanak.nl	3	ruiterenenmennen.nl	ruiterenenmennen.nl
4	watersportmanak.nl	watersportmanak.nl	4	hippisch-toerisme.nl	hippisch-toerisme.nl
5	vaartips.nl	yachts4u.nl	5	vorsterlijkbaarn.nl	vorsterlijkbaarn.nl
6	sloepennetwerk.nl	vaartips.nl	6	Middelpuntvan-nederland.nl	Westerkwartier-paardenkwartier.nl
7	friesland.nl	sloepennetwerk.nl	7	Westerkwartier-paardenkwartier.nl	degrooteheide.eu
8	bootverhuurnederland.nl	friesland.nl	8	agradi.nl	agradi.nl
9	varen.groningen.nl	deltagids.nl	9	visitbrabant.nl	bitmagazine.nl
10	varendoejesamen.nl	broeresloot.nl	10	degrooteheide.eu	middelpuntvannederland.nl

*Een website kan op plek 2 en 3 staan, omdat deze dan meerdere keren (bijv. met andere pagina of een download) in de ranking voorkomt.*

Wat opvalt is dat op basis van de geselecteerde zoekwoorden (namelijk wandelroutes, fietsroutes, vaar routes en ruiterroutes) in de top-10 van de zoekresultaten bijna enkel landelijk opererende websites worden gepresenteerd door Google. Dit geldt voor zowel de landelijke analyse als die voor de provincie Zuid-Holland.

Van de regionale aanbieders van routeinformatie komt het Zuid-Hollands landschap op de hoogste positie voor wanneer (in Zuid-Holland) wordt gezocht op 'wandelroutes', namelijk positie 7 in Google.

Wanneer specifiekere zoekwoorden worden ingetypt, zoals 'wandelroutes' + 'Zuid-Holland', of 'wandelroutes' plus 'Zuid-Holland' plus 'natuur' wordt de (organische; niet gesponsord en/of betaald) vindbaarheid van het Zuid-Hollands landschap nog veel beter, respectievelijk positie 10 en 3. Daar staat tegenover dat het zoekvolume sterk vermindert bij dit soort 'long tail' zoektermen, namelijk van 12.100 op wandelroutes (per maand) naar 590 op wandelroutes Zuid-Holland naar 10 op 'wandelroutes' plus 'Zuid-Holland' plus 'bos'.

### 5.2.3 Vindbaarheid en zichtbaarheid in andere regio's

De resultaten van de onderzochte zoekwoorden kennen (bijv.) in de provincies Zeeland en Gelderland een heel ander beeld: de regionale websites komen (naast de dominante landelijke websites) ook voor in de top 10 van de ranking. Zo staat [www.vvzzeeland.nl](http://www.vvzzeeland.nl) op plaats 4 op de zoekterm 'fietsroutes' vanuit de provincie Zeeland. In Gelderland levert dezelfde zoekterm plaats 5 en plaats 6 op voor respectievelijk Visit Arnhem en Visit Nijmegen en [www.geldersestreken.nl](http://www.geldersestreken.nl) staat op plaats 10. Kortom, top 10 noteringen in Google. Het valt wel op dat bijvoorbeeld VisitVeluwe niet bovenaan verschijnt. Google is zeer kritisch op het relevante aanbod dat als resultaat wordt gepresenteerd. Routeinformatie als onderdeel van een website met te (veel) algemene toeristische informatie kan dus door Google als niet geschikt worden beoordeeld.

## 5.3 Conclusies

1. Bij de vindbaarheid en zichtbaarheid domineren landelijke websites. Op de geselecteerde zoekwoorden worden in de top-10 van de zoekresultaten enkel landelijk opererende websites gepresenteerd door Google. Dit geldt voor zowel de landelijke analyse als die voor de provincie Zuid-Holland.
2. Op de relevante zoekwoorden worden, op Stichting Zuid Hollands Landschap na, geen Zuid-Hollandse toeristische marketingorganisaties zoals VV's gepresenteerd. Het is overigens niet gezegd dat vanwege de autoritaire positie (hiermee bedoelen we een hoge ranking in Google) van bijvoorbeeld [anwb.nl](http://anwb.nl) of [route.nl](http://route.nl) er geen bezoekers naar de provincie Zuid-Holland worden getrokken op de onderzochte zoekwoorden. Deze websites bevatten, weliswaar samen met concurrerende toeristische regio's, namelijk ook toeristische informatie over de provincie Zuid-Holland.
3. In andere provincies, Gelderland en Zeeland, zijn de provinciale websites beter vindbaar en zichtbaar (binnen de top 10 in Google). Dit pleit voor een sterkere positie van de ontsluiting van het aanbod in Zuid-Holland via één toeristische website. Zorg wel dat de websites specifiek genoeg blijven (op het thema routes). De bezoeker moet geen websites gepresenteerd krijgen die gaan over een ander thema of een te algemeen thema.



Waardering vindbaarheid en zichtbaarheid:  
Rood

Positief:

+ Informatie over Zuid-Hollandse routes is voor alle modaliteiten alleen goed zichtbaar en vindbaar via landelijke sites.

Aandachtspunten:

- Het ontbreekt aan een autoritaire regionale website met route-informatie. Hier is regie vanuit de provincie Zuid-Holland gewenst.



Fotograaf: Mirjam Verschoor

Voor de routetypen mountainbiken, kanovaren en skaten/skeelers is een kort onderzoek uitgevoerd, een quickscan, waarvoor enkele telefonische interviews zijn afgenomen. We hebben met name gevraagd naar de onderwerpen: ligging (dekking), organisatie, en gebruik van de routenetwerken. De vragen zijn specifiek gesteld voor de betreffende doelgroep. Zo is bijvoorbeeld bij mountainbiken gevraagd naar de wenselijkheid van het splitsen van gecombineerde routes vanuit het oogpunt van de veiligheid. Aangezien het een kort onderzoek betreft, geeft de verzamelde informatie een eerste beeld van de situatie in Zuid-Holland.

## 6.1 Mountainbiken

Voor het routetype mountainbiken is er gesproken met 3 vertegenwoordigers van belangengroepen en 1 beheerder van MTB-netwerken.

### 6.1.1 Ligging (dekking)

De belangengroepen die wij gesproken hebben maken gebruik van de volgende routenetwerken of routes:

- Regio Holland Rijnland + Duin- en Bollenstreek (fietsregio)
- MTB-routes Vlaardingen, Spijkenisse, Bergschenhoek, Wassenaar. Dit betreft routes, geen netwerken.
- Gehele provincie

### 6.1.2 Organisatie

De routes worden onderhouden door de belangengroepen zelf. Eén respondent geeft aan: “Wij onderhouden de routes door een aantal keer per jaar (preventief) onderhoud uit te voeren. Hierbij worden we ondersteund door Staatsbosbeheer met houtsnippers. Dit betreft alle onverharde routes die er zijn.” Hiervoor is geen vast budget beschikbaar. Er is een grote betrokkenheid van vrijwilligers en een goede samenwerking met Staatsbosbeheer. Veel verenigingen hebben een actieve achterban met vrijwilligersgroepen. De vrijwilligers doen wat ze kunnen, maar soms is de aanleg slecht gedaan, daar kunnen vrijwilligers weinig aan verbeteren (drassige ondergrond). Ook geeft men aan dat het onderhoud slecht is georganiseerd en de aanleg beter kan, hierop is regie nodig. Eén club is bezig met het opstellen van een handboek voor onderhoud. Ook de veiligheid en aansprakelijkheid zijn een belangrijk onderdeel voor de MTB-ers. Iedereen worstelt daarmee en ieder vindt het wiel opnieuw uit. Men vraagt zich af of de provincie voor alle netwerken een aansprakelijkheidsverzekering kan afsluiten in plaats van dat iedereen dat lokaal zelf moet doen.

De belangengroepen vinden dat er meer professionele aandacht naar MTB zou moeten gaan. Bijvoorbeeld door middel van regie op de aanleg van routes, zoals in Drenthe en Gelderland. Het voelt nu alsof het een ondergeschoven kindje is. De routes zijn vooral losse routes en lokale initiatieven, er zijn geen netwerken. Er is vanuit gebruikers behoefte aan netwerken en veel meer keuzemogelijkheden/verbindingen. Soms zijn terreineigenaren weinig betrokken.

Er is geen meldsysteem voor MTB-ers, vaak wordt dit lokaal geregeld, maar er zijn geen duidelijke afspraken over gemaakt.



### 6.1.3 Gebruik van de routenetwerken

De MTB-ers zijn niet tevreden over de routes. Een drassige, modderige ondergrond is een groot probleem, wat erop wijst dat bij de aanleg niet goed is uitgevoerd. Er wordt te veel drukte ervaren op de bestaande routes (er is te weinig keuze in routes). De verhouding MTB-ers en aantal routes is scheef.

Gecombineerd weggebruik gaat op zich prima. Het belangrijkste is dat de gebruikers zich houden aan de buitencode en respect hebben voor elkaar. De wens bestaat om routes volledig te scheiden van elkaar. MTB-ers fietsen harder dan de gemiddelde fietser. Daarnaast wordt de wens uitgesproken voor mooie diverse routes, uitdagende routes en goede voorzieningen zoals een parkeerplaats of een watertappunt.

Er worden verschillende systemen gehanteerd in bebording en markering. Dat is nu geen probleem (want het zijn nog losse routes), maar is wel lastig als er in de toekomst een netwerk komt. De versnippering van de route wordt als jammer ervaren. De verenigingen zien liever verbindingen die er ook voor zullen zorgen dat de recreatieve stromen meer gescheiden blijven. MTB-ers maken gebruik van de websites [mtbroutes.nl](http://mtbroutes.nl) en [fietsport.nl](http://fietsport.nl). Hierop kunnen de leden van de verenigingen routes vinden. De MTB-ers spreken de wens uit voor het opzetten van een routebureau en meer investeren in de kwaliteit van MTB-routes.



Waardering mountainbiken: Rood

Aandachtspunten:

- Geen routenetwerk
- Slecht onderhoud en paden
- Te weinig routes

## 6.2 Skaten/ skeelers

Voor de routetype skaten is er gesproken met 2 vertegenwoordigers van belangengroepen en 1 beheerder van skate-netwerken.

### 6.2.1 Ligging (dekking)

De belangengroepen die wij gesproken hebben maken gebruik van de volgende regio's of routes:

- Regio Rijnmond / Rotterdam / Midden Holland (Gouda), metropoolregio;
- Krimpenerwaard / Reeuwijk, Bodegraven, Lekkerkerk, Ammerstol, Schoonhoven, Oudewater, Haastrecht (cirkel rondom Gouda) routes van 20-50 km.

### 6.2.2 Organisatie

Er is in de provincie Zuid-Holland één skateroutenetwerk in de regio Midden Delfland, de belangengroepen die wij hebben gesproken hebben in hun regio geen skateroutenetwerk, hier is echter wel behoefte aan. De meeste skaters maken gebruik van bestaande fietsroutes en knooppuntenborden. De belangengroepen zijn niet verantwoordelijk voor het beheer van routenetwerken. Genoemd wordt dat er betere afstemming moet komen tussen beheerders en gebruikersgroepen over hun wensen. De meeste skaters maken gebruik van bestaande fietsroutes en knooppuntenborden. Men heeft wel behoefte aan een soort 'skate proof' stempel (geschikt voor skaters), zodat skaters weten dat het goed zit met de ondergrond. De belangengroepen vinden het interessant om mee te denken met de provincie over de ontwikkeling en uitbreiding van skateroutes / het skatenetwerk.

Eén vereniging geeft aan geen contact met beheerders te hebben. Men geeft aan dat de beheerders niet goed op de hoogte zijn van de wensen van de gebruikers. Aandachtspunten zijn het onderhoud van het pad, de kwaliteit van de ondergrond en zwerfvuil op het pad.

Er is geen meldsysteem voor skaten/skeelers. Vaak wordt dit lokaal geregeld.

### 6.2.3 Gebruik van de routenetwerken

De skaters maken vooral gebruik van bestaande netwerken en routes (fietsroutes en B-wegen, goed asfalt en autoluw) voor skaten, maar er zijn geen bewegwijzerde routes. Skaters hebben vooral goed geasfalteerde wegen nodig. De huidige kwaliteit van wegen / openbare weg is redelijk tot goed geschikt voor het gebruik van skeelers. Een obstakel is bijvoorbeeld als een asfaltweg eindigt op een klinkerweg of zandpad. Men zoekt de routes erop uit, een slechte ondergrond is niet geschikt hier rijdt men niet.

Gecombineerd weggebruik met fietsen gaat wel goed. Gemotoriseerd verkeer is moeilijker, ook bijvoorbeeld landbouwvoertuigen. Skaters zijn minder bekend en dat levert soms gekke en gevaarlijke situaties op. Skaters kunnen niet zo snel tot stilstand komen. Een oplossing zou eventueel kunnen zijn het plaatsen van een informatiebord met 'let op skaters'.

De wens bestaat voor de aanleg van bewegwijzerde routes, langs informatiepanelen, bankjes, horeca, drinkwaterpunten (publieke waterpomp) en open water. Als er bewegwijzerde routes komen, moet er vooral ook onder de gebruikers bekend gemaakt worden dat het er is.

De skaters maken voor het plannen van de routes gebruik van fietsrouteplanners.



Waardering skaten/skeelers: Rood

Aandachtspunten:

- Geen routes /routenetwerken
- Geen afstemming met beheerders
- Geen voorzieningen

## 6.3 Kanovaren

Voor de routetype kanovaren is er gesproken met 6 belangengroepen (waarvan een deel een belangengroep is op het gebied van watersport).

### 6.3.1 Ligging

De kanovaarders die wij gesproken hebben maken vooral gebruik van het sloepennetwerk regio West-Holland en regio Zuid-Holland Midden. Daarnaast maakt men gebruik van het vaarnetwerk Midden-Delftland en Westland en het vaarnetwerk Haaglanden.

### 6.3.2 Organisatie

Beheer van de routenetwerken ligt in handen van het betreffende Hoogheemradschap of waterschap van de regio, zij houden de vaarwegen op diepte en voeren nautisch beheer uit (borden snelheid, aanleggen routes). Staatsbosbeheer is beheerder van een deel van de provincie en zorgt voor de bebording van het sloepennetwerk. Er bestaat een commissie bestaande uit vrijwilligers van verenigingen die bekijken of alles in orde is en verbeterpunten aangeeft (bijvoorbeeld onderhoud, afsluiting, brug te laag). Deze meldingen worden doorgegeven aan Staatsbosbeheer of de betreffende gemeente. De belangengroepen vinden dat er weinig aandacht is besteed aan kanovaarders, dit is een aandachtspunt.

De verenigingen zijn zelf verantwoordelijk om een schouw te doen. Kleine problemen worden direct opgelost. Vanuit Staatsbosbeheer wordt 1 of 2 keer per jaar een bericht gestuurd om vragen/opmerkingen te oogsten. Er is geen meldsysteem voor kanovaarders. Er staat een contactpersoon op de waterkaart en de informatiepanelen op de kant. Problemen kunnen gemeld worden bij de persoon die over de routes gaat. De meldingen worden opgepakt, maar terugkoppeling naar de melder gebeurt niet. Soms zit er een half jaar tot een jaar tussen voordat een melding is opgelost.

### 6.3.3 Gebruik van de routenetwerken

De meeste kanovaarders maken gebruik van het sloepennetwerk, er is een speciale kleur (bruine voor grotere schepen en sloepen, blauwe voor kleinere boten en groene voor kano's) en tekst voor kanovaarders, kleine motorboten en sloepen, hierover is men erg tevreden. Dit is nog erg nieuw, de bebording is er nu ongeveer 3 jaar oud. Daarnaast zijn er in de provincie Zuid-Holland ook losse kanoroutes. Eigenaren, verhuurbedrijven, kanoverenigingen en jachthavens fungeren vaak als startpunt van kanoroutes.

De belangengroepen geven aan dat er op dit moment heel weinig voorzieningen en vaarwegen zijn voor kano's en sloepen. De routes gaan vooral over de hoofdvaarwegen en er zijn nauwelijks aanlegplekken e.d. Dit aanleggen / uitbreiden is wenselijk. Er zijn vooral weinig belemmeringen (bruggen, duikers, etc.), maar dat is erg kostbaar om te verplaatsen. Veel kanovaarders maken geen gebruik van routes, ze kennen de gebieden zelf

beter (ook de actuele situatie) en zoeken vooral rust. Voor kanoërs van buiten is de route informatie online slecht ontsloten.

Op het gebied van gecombineerd weggebruik hebben de belangengroepen soms last van waterscooters, en speedboten, ze gaan te hard. Goed handhaven van maximum snelheden is belangrijk, er worden nu al meer borden geplaatst. Belangengroepen geven aan dat er te weinig politie op het water is. Er is een aantal krappe kruisingen, hier zijn spiegels geplaatst. Er zijn mogelijkheden om 'eigen' routes zonder gemotoriseerde vaart te doen. Het is gewenst om de kanoërs te scheiden van drukke motorbootvaarders, in verband met de golven.

Steile bermen worden genoemd als belemmering, soms is de zijkant te hoog en is het niet mogelijk om het water te verlaten. Voor de veiligheid is het noodzakelijk dat er ladders geplaatst worden. In Den Haag is dit bijvoorbeeld wel gerealiseerd. Veiligheid wordt nu nog onvoldoende meegenomen. De steigers voor kano's zijn vaak niet goed: te hard materiaal zoals steen, liever hout of kunststof, overstappunten verbeteren. Ook het aantal aanlegplaatsen kan verbeterd worden.

Onder de kanovaarders is er weinig behoefte aan een horecagelegenheid langs de routes. De meeste kanovaarders nemen zelf een thermoskan en brood mee. Om te plannen en te navigeren gebruiken de meeste kanovaarders een analoge kaart.



Waardering kanovaarders: Oranje

Positief:

+ Bebording sloepennetwerk

Aandachtspunten:

- Veiligheid

- Weinig vaarwegen, verbindingen en voorzieningen

## 6.4 Conclusies

1. Mountainbiken: De MTB-ers geven aan dat er weinig routes zijn en geen routenetwerken, er is behoefte aan netwerken en meer keuzemogelijkheden/verbindingen. Er wordt teveel drukte ervaren op de routes. Men is niet positief over de aanleg van routes (drassige ondergrond). Veiligheid en aansprakelijkheid is een belangrijk onderwerp, hierover is veel onduidelijkheid. De belangengroepen willen dat er meer professionele aandacht naar MTB gaat.
2. Skaten/skeelers: Er zijn geen routenetwerken voor skaters, hier is echter wel behoefte aan. De meeste skaters maken gebruik van bestaande fietsroutes en knooppuntenborden. Skaters hebben vooral goed geasfalteerde wegen nodig. De huidige kwaliteit van wegen / openbare weg is redelijk tot goed geschikt voor het gebruik van skeelers. De wens bestaat voor de aanleg van bewegwijzerde routes.
3. Kanovaren: De meeste kanovaarders maken gebruik van het sloepennetwerk, met speciale kanoroutes, hierover is men erg tevreden. De belangengroepen geven aan dat er op dit moment heel weinig voorzieningen en vaarwegen zijn voor kano's. De routes gaan vooral over de hoofdvaarwegen en er zijn nauwelijks aanlegplekken. Dit aanleggen / uitbreiden is wenselijk. Er zijn vooral weinig verbindingen. Het is daarnaast gewenst om de kanoërs te scheiden van drukke motorbootvaarders, in verband met de golven en de veiligheid.



In dit hoofdstuk geven we de conclusies per modaliteit weer in een tabel. We geven de waardering weer, de positieve punten en de aandachtspunten.

## 7.1 Wandelen

**Tabel 7.1: Waardering, positieve punten en aandachtspunten voor de toekomst van het wandelnetwerk per onderwerp**

Onderwerp	Waardering	Positief	Aandachtspunten
Fysieke conditie routemarkeringen	Oranje	- routemarkeringen en voorzieningen - landelijk meldpunt voor consumenten	Nog doorontwikkeling nodig vanwege het nieuwe wandelnetwerk, bijvoorbeeld in het controleren van routes.
Fysieke conditie ondergrond	Oranje		Meer diversiteit in ondergrond, meer onverharde paden en vergroten Veiligheid langs wegen
Dichtheid	Groen	Kwantitatief: goede dichtheid wandelnetwerk en bereikbaarheid	Kwalitatief: per regio nadruk op recreatieve gebieden
Inzet van vrijwilligers	Groen	Veel betrokkenheid van vrijwilligers	-
Borging van routenetwerken in ruimtelijke plannen	Oranje		Beschikbaar budget en de borging van routekwaliteit en budget in regelgeving.
Waardering routenetwerk rapportcijfer	Groen	7,8 (voldoende)	
NPS	Groen	10 (hoge score)	
Diversiteit routeaanbod en thematisering	Oranje		Doorontwikkeling routeaanbod op omvang en diversiteit thema's
Ontsluiting DNA	Oranje		Betere ontsluiting én beleefbaar maken points of interest en Zuid-Hollandse parels. Het landschap wordt al hoog gewaardeerd en is goed 'beleefbaar'.
Horeca langs route	Oranje		Doorontwikkeling en afstemming horeca-aanbod langs routes, met name de nabijheid, aantal en bewegwijzering hiervan
Bekendheid van route informatie	Oranje		60% kent het wandelroutenetwerk, dit kan beter.
Vindbaarheid en zichtbaarheid	Rood		Informatie over Zuid-Hollandse routes is voor alle modaliteiten alleen goed zichtbaar en vindbaar via landelijke sites. Hier is regie nodig op een autoritaire regionale website met route-informatie.

## 7.2 Fietsen

Tabel 7.2: Waardering, positieve punten en aandachtspunten voor de toekomst van het fietsnetwerk per onderwerp

Onderwerp	Waardering	Positief	Aandachtspunten
Fysieke conditie routemarkeringen	Oranje	- Landelijk meldpunt voor consumenten - Routemarkeringen en voorzieningen	Vergeleken met andere provincies een slechte score.
Fysieke conditie ondergrond	Oranje		- Verschillende snelheden op fietspaden - Scheiden van wandelaars en fietsers
Dichtheid	Groen	- Goede dichtheid van het fietsnetwerk - Goede bereikbaarheid	
Inzet van vrijwilligers	Groen	Veel betrokkenheid van vrijwilligers	
Borging van routenetwerken in ruimtelijke plannen	Oranje		- Budget - Borging routekwaliteit en budget in regelgeving
Waardering routenetwerk rapportcijfer	Groen	7,7 (voldoende)	
NPS	Oranje	3	
Waardering routenetwerk overall	Groen		
Diversiteit routeaanbod en thematisering	Groen		Omvangrijk aantal, diverse aantal thema's, Zuid-Holland is toonaangevend wat betreft landschappelijke routes.
Ontsluiting DNA	Oranje		Betere ontsluiting én beleefbaar maken points of interest en Zuid-Hollandse parels. Het landschap wordt al hoog gewaardeerd en is goed 'beleefbaar'.
Horeca langs route	Oranje		Doorontwikkeling en afstemming horeca-aanbod langs routes, met name de nabijheid, aantal en bewegwijzering hiervan.
Bekendheid van route informatie	Groen	90% kent het fietsroutenetwerk .	
Vindbaarheid en zichtbaarheid	Rood		Informatie over Zuid-Hollandse routes is voor alle modaliteiten alleen goed zichtbaar en vindbaar via landelijke sites. Hier is regie nodig op een autoritaire regionale website met route-informatie.

## 7.3 Paardrijden / mensen

Tabel 7.3: Waardering, positieve punten en aandachtspunten voor de toekomst van het netwerk van ruiterroutes per onderwerp

Onderwerp	Waardering	Positief	Aandachtspunten
Fysieke conditie routemarkeringen	Rood	KNHS en VVN pakken meldingen op	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het ontbreken van paden en routes</li> <li>- Het ontbreken van een meldstysteem</li> <li>- Routemarkeringen en voorzieningen</li> </ul>
Fysieke conditie ondergrond	Rood		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Drassige, modderige ondergrond</li> <li>- Steile en gladde bermen</li> <li>- Mul zand in de duinen</li> <li>- Mest op paden (voor andere gebruikers)</li> </ul>
Dichtheid	Rood	Met enkele kleine aanpassingen kan op meerdere plaatsen een netwerk ontwikkeld worden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ongelijke verdeling routes</li> <li>- Ontbreken van routes</li> </ul>
Inzet van vrijwilligers	Groen	Veel betrokkenheid van vrijwilligers	
Borging van routenetwerken in ruimtelijke plannen	Oranje		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budget</li> <li>- Borging routekwaliteit en budget in regelgeving</li> </ul>
Waardering routenetwerk rapportcijfer	Rood	5,7 (onvoldoende)	
NPS	Rood	-50 (zeer laag)	
Ontsluiting DNA	Oranje		Betere ontsluiting én beleefbaar maken points of interest en Zuid-Hollandse parels. Het landschap wordt al hoog gewaardeerd en is goed 'beleefbaar'.
Horeca langs route	Oranje		Doorontwikkeling en afstemming horeca-aanbod langs routes, met name de nabijheid, aantal en bewegwijzering hiervan, en op ruiters en menners toegespitste voorzieningen.
Bekendheid van route informatie	Groen	70% kent de ruiterroutes en -paden.	
Vindbaarheid en zichtbaarheid	Rood		Informatie over Zuid-Hollandse routes is voor alle modaliteiten alleen goed zichtbaar en vindbaar via landelijke sites. Hier is regie nodig op een autoritaire regionale website met route-informatie.

## 7.4 Varen

Tabel 7.4: Waardering, positieve punten en aandachtspunten voor de toekomst van het vaarroutenetwerk per onderwerp

Onderwerp	Waardering	Positief	Aandachtspunten
Fysieke conditie routemarkeringen	Oranje	Bebording voor verschillende gebruikers	- Het ontbreken van een meldstysteem - Weinig voorzieningen en aanlegplaatsen
Fysieke conditie ondergrond	Oranje		- Handhaving snelheid - Meer politie op het water
Dichtheid	Oranje	- Goede bereikbaarheid van de grote rivieren en vaarwegen.	- Beperkte dichtheid van het netwerk. - Routes met vaarverbod in Bollenstreek
Inzet van vrijwilligers	Groen	Veel betrokkenheid van vrijwilligers	
Borging van routenetwerken in ruimtelijke plannen	Oranje		- Budget - Borging routekwaliteit en budget in regelgeving
Waardering routenetwerk rapportcijfer	Groen	7,6 (voldoende)	
NPS	Groen	11 (hoge score)	
Ontsluiting DNA	Oranje		Betere ontsluiting én beleefbaar maken points of interest en Zuid-Hollandse parels. Het landschap wordt al hoog gewaardeerd en is goed 'beleefbaar'.
Horeca langs route	Groen	Groot deel van het netwerk bevat horeca dichtbij of aan de route.	Let op: aantal aanlegplaatsen en bewegwijzering kan beter
Bekendheid van route informatie	Oranje		60% kent het vaarroutenetwerk, dit kan beter.
Vindbaarheid en zichtbaarheid	Rood		Informatie over Zuid-Hollandse routes is voor alle modaliteiten alleen goed zichtbaar en vindbaar via landelijke sites. Hier is regie nodig op een autoritaire regionale website met route-informatie.

## 7.5 Quick Scan

Tabel 7.5: Overzicht waardering quick scan per onderwerp

Onderwerp	Waardering	Positief	Aandachtspunten
Mountainbiken	Rood		<ul style="list-style-type: none"><li>- Geen routenetwerk</li><li>- Slecht onderhoud en paden</li><li>- Te weinig routes</li></ul>
Skaten	Rood		<ul style="list-style-type: none"><li>- Geen routes /routenetwerken</li><li>- Geen afstemming met beheerders</li><li>- Geen voorzieningen</li></ul>
Kanovaren	Oranje	Bebording sloepennetwerk	<ul style="list-style-type: none"><li>- Veiligheid</li><li>- Weinig vaarwegen, verbindingen en voorzieningen</li></ul>



## 7.6 Conclusies per thema

### 7.6.1 Beheer en onderhoud

1. Borging van routenetwerken in ruimtelijke plannen:  
Gemeenten geven aan vooral als taak te hebben ‘het versterken van de routekwaliteit op het gebied van beleving en het verminderen van eventuele knelpunten’. Ze hebben hierin vooral een faciliterende en stimulerende rol. De gemeente voert overleg met andere partijen over de kwaliteit van routenetwerken<sup>14</sup>. De kwaliteit van routestructuren is bij de meeste gemeenten wel vastgelegd in *beleid*, maar bij tenminste de helft van de respondenten is de kwaliteit van recreatieve routenetwerken niet geborgd in *regelgeving*. Er is voldoende budget beschikbaar voor het *onderhoud van kwaliteit*, maar er is bij ongeveer de helft van de respondenten geen budget voor het *ontwikkelen en verbeteren* van de netwerken.
2. Dichtheid routenetwerk:  
Geconcludeerd kan worden dat de dichtheid van het wandel- en fietsnetwerk in Zuid-Holland goed is. De combinatie van de netwerken en overige losse routes, biedt in Zuid-Holland een fijnmazig wandel- en fietsnetwerk. Het grootste deel van de provincie is voor wandelaars en fietsers dus goed bereikbaar en de delen die minder fijnmazig ontsloten zijn, zijn grotendeels verklaarbaar doordat hier ook minder mensen wonen en/of de gebieden minder aantrekkelijk zijn.  
Voor paardrijden en mensen is dichtheid van het netwerk niet goed. In grote delen van de provincie, vooral in het noordoosten en oosten, zijn helemaal geen routes aanwezig. Rond Den-Haag en Rotterdam zijn wel meerdere routes aanwezig. Voor varen zijn de grotere rivieren en vaarwegen goed bereikbaar. Voor het overige deel is de dichtheid van het netwerk nog te beperkt. In de Alblasserwaard, het Westland en de Bollenstreek ten noorden van Leiden zijn wel kleinere rondjes goed bevaarbaar. Van de Bollenstreek is echter bekend dat er – technisch gezien – bevaarbare routes zijn (ook voor kleine rondjes), maar met een vaarverbod voor gemotoriseerd (en elektrisch) varen.
3. Fysieke conditie routemarkeringen en overige voorzieningen:  
Voor de modaliteit wandelen worden de routemarkeringen en voorzieningen als positief ervaren, ook bestaat er een landelijk meldpunt voor wandelaars, [meldpuntwandelen.nl](http://meldpuntwandelen.nl). Vanwege het relatief nieuwe wandelnetwerk is er nog doorontwikkeling nodig. Ook de routemarkeringen voor fietsen worden over het algemeen als positief ervaren. Er is een landelijk meldpunt voor consumenten, [bordjeweg.nl](http://bordjeweg.nl), waar de beheerders/belangengroepen tevreden over zijn. Echter Zuid-Holland kent veel meer meldingen van mankementen dan andere provincies (ontbrekende bordjes etc.).  
Bij paardrijden / mensen bestaat er geen meldsysteem, echter wordt veel opgepakt via de regioconsultants van de KNHS. Het grootste knelpunt voor deze groep is het ontbreken van routes, routemarkeringen en voorzieningen. Bij de gebruikers van de sloepnetwerken wordt de bebording als positief ervaren. Er is echter geen meldsysteem voor varen en er zijn weinig voorzieningen en aanlegplaatsen.
4. Conditie ondergrond (infrastructuur):  
Wandelaars zijn niet onverdeeld positief over de conditie van de ondergrond, men wil graag meer diversiteit in ondergrond en dan vooral onverharde paden. Ook de veiligheid langs de wegen is een aandachtspunt. Voor fietsers is het scheiden van wandelaars en fietsers belangrijk. Vooral op drukke

---

<sup>14</sup> Gemeenten zijn hierbij gevraagd naar hun recreatieve routenetwerken en bewegwijzerde ruit- en menpaden en -routes. Zie 2.3.1, Inventarisaties health check.

dagen zijn hierover ergernissen. De veiligheid op fietspaden is belangrijk, de fietsers hebben allemaal verschillende snelheden op de fietspaden. De conditie van de ondergrond wordt door de paardrijders/menners als negatief beoordeeld, vooral de drassige, modderige ondergrond, steile en gladde bermen en mul zand in de duinen zijn aandachtspunten. Andere gebruikers hebben last van mest op de paden. Voor varen is vooral de veiligheid van belang, de handhaving van snelheid is belangrijk, door bijvoorbeeld meer politie in te zetten op het water.

5. Inzet van vrijwilligers:

De inzet van vrijwilligers wordt als positief beoordeeld, de verschillende modaliteiten kunnen rekenen op veel betrokkenheid van vrijwilligers en ze pakken veel taken op. Vooral het signaleren en melden van knelpunten wordt gedaan door vrijwilligers.

## 7.6.2 Gebruik, beleving en waardering

1. Gebruikersaandeel. Vooral fietsers (43%) maken graag gebruik van routenetwerken, gevolgd door wandelaars (34%) en watersporters (23%). De groep ruiters en menners maakt wel gebruik van routes in brede zin (54%), maar dit betreft nog zelden routenetwerken vanwege het (grotendeels) ontbreken daarvan. Er kunnen verschillende motieven ten grondslag liggen aan het gebruik (vooral gemak) of niet gebruik (liever zelf een route bedenken).
2. Gebruikersaandeel door leefstijlen. Vooral Gezellig lime en Uitbundig geel, naar ook ondernemend Paars en Ingetogen aqua geven aan graag gebruik te maken van routenetwerken. De omvang van de groepen Rustig groen, Creatief en Inspirerend rood en Stijlvol en luxe blauw dat gebruik maakt van routenetwerken is juist beduidend minder.
3. Combinaties. Recreanten combineren graag hun route-activiteit met andere activiteiten, waarvan de meest genoemde een bezoek is aan horeca (60% van de recreanten voor alle modaliteiten, behalve paardrijden / menners).
4. Aanbod aan themaroutes. Het aanbod aan themaroutes is voor fietsen goed, want omvangrijk en met diverse thema's. Vooral de Zuid-Hollandse landschappen (strand/ duinen, water, recreatiegebieden) scoren in vergelijking met de rest van Nederland (qua aantal routes) hoog (plek 1 of 2). Het aanbod aan themaroutes voor wandelen is veel beperkter qua omvang en diversiteit in vergelijking met het landelijke beeld.
5. Aanbod horeca langs de routes. De aanwezigheid, nabijheid én vindbaarheid (bewegwijzering) van horeca langs de routenetwerken is voor wandelen en fietsen nog te beperkt (ca. 40% van het netwerk heeft horeca dichtbij de route). Voor watersporters is dit wel op orde, er is op een groot deel van het routenetwerk horeca dichtbij aanwezig. Hier is juist het gebrek aan aanlegplaatsen bij die horeca een aandachtspunt, en ook de bewegwijzering hier naar toe.
6. Aanwezigheid points of interest. De aanwezigheid van kenmerkende points of interest (het DNA van Zuid-Holland) langs de routenetwerken wordt als verbeterpunt genoemd door een aantal van de beheerders en belangengroepen.
7. Rapportcijfer: De overall waardering (rapportcijfer) van de beleving van routenetwerken in Zuid-Holland is voldoende voor wandelen (7,8), fietsen (7,7) en varen (7,6). Voor ruiterroutes is dit onvoldoende (5,7).
8. Net Promotor Score. De Net Promotor Score, een maat waarin recreanten als 'ambassadeur' optreden, levert een beeld dat op zich vergelijkbaar is: positieve scores voor wandelen (+10), fietsen

(+3) en varen (+11) en een (zeer) negatieve voor paardrijden / mensen (-50). Hierbij valt op dat fietsers lager waarderen dan wandelaars of watersporters. Dat is mogelijk te verklaren uit het feit dat voor varen en wandelen er recent veel routenetwerken zijn opgeleverd. De recreant ervaart dit als prettig en van goede kwaliteit. Het fietsknooppuntennetwerk is al veel langer terug opgeleverd (ca. 8 – 10 jaar geleden), daar is mogelijk de kwaliteit al wat minder en dat zien we terug in de scores.

9. Waardering per thema. De hoogste waardering gaat uit naar de landschappelijke kwaliteit en het routeverloop door het landschap. Vervolgens worden ook de routevoorzieningen als voldoende beoordeeld: de bebording / markering, infopanelen en de kwaliteit van de ondergrond. De tevredenheid over die aspecten die de beleving van de routes bepalen is relatief laag. Dit gaat o.a. om de aanwezigheid van pleisterplaatsen (o.a. horeca) en rustplaatsen dan wel aanlegplaatsen en vooral ook de beperkte bewegwijzering hiernaartoe. De aanwezigheid van prullenbakken scoort op alle modaliteiten laag.
10. Waardering en recreanttypen (leefstijlen). Vooral de recreanttypen (leefstijlen) uitbundig geel en Gezellig lime zijn erg positief over het fietsroutenetwerk in Zuid-Holland (hoge NPS). Deze netwerken vormen voor hen de basis van een gezellig en actief uitje op de fiets. Creatief en inspirerend rood laat zich minder makkelijk leiden over de gangbare paden. Rustig groen vindt het waarschijnlijk te druk en Stijlvol en luxe blauw te weinig onderscheidend en exclusief. Over het wandelnetwerk in Zuid-Holland zijn juist vooral Ondernemend paars, Ingetogen aqua en Creatief en inspirerend rood positief (hoge NPS). Deze netwerken zijn voor hen uniek en uitdagend en ook voldoende natuurlijk en inspirerend van karakter.

### 7.6.3 Vindbaarheid en zichtbaarheid

1. Bij de vindbaarheid en zichtbaarheid domineren landelijke websites. Op de geselecteerde zoekwoorden worden in de top-10 van de zoekresultaten enkel landelijk opererende websites gepresenteerd door Google. Dit geldt voor zowel de landelijke analyse als die voor de provincie Zuid-Holland.
2. Op de relevante zoekwoorden worden, op Stichting Zuid Hollands Landschap na, geen Zuid-Hollandse toeristische marketingorganisaties zoals VVV's gepresenteerd. Het is overigens niet gezegd dat vanwege de autoritaire positie van bijvoorbeeld anwb.nl of route.nl er geen bezoekers naar de provincie Zuid-Holland worden getrokken op de onderzochte zoekwoorden. Deze websites bevatten, weliswaar samen met concurrerende toeristische regio's, namelijk ook toeristische informatie over de provincie Zuid-Holland.
3. In andere provincies, Gelderland en Zeeland, zijn de provinciale websites beter vindbaar en zichtbaar (binnen de top 10 in Google). Dit pleit voor een sterkere positie van de ontsluiting van het aanbod in Zuid-Holland via één toeristische website. Zorg wel dat de websites specifiek genoeg blijven (op het thema routes). De bezoeker moet geen websites gepresenteerd krijgen die gaan over een ander thema of een te algemeen thema.

### 7.6.4 Quick scan

1. Mountainbiken: De MTB-ers geven aan dat er weinig routes zijn en geen routenetwerken, er is behoefte aan netwerken en meer keuzemogelijkheden/verbindingen. Er wordt teveel drukte ervaren op de routes. Men is niet positief over de aanleg van routes (drassige ondergrond). Veiligheid en aansprakelijkheid is een belangrijk onderwerp, hierover is veel onduidelijkheid. De belangengroepen willen dat er meer professionele aandacht naar MTB gaat.



2. Skaten/skeelers: Er zijn geen routenetwerken voor skaters, hier is echter wel behoefte aan. De meeste skaters maken gebruik van bestaande fietsroutes en knooppuntenborden. Skaters hebben vooral goed geasfalteerde wegen nodig. De huidige kwaliteit van wegen / openbare weg is redelijk tot goed geschikt voor het gebruik van skeelers. De wens bestaat voor de aanleg van bewegwijzerde routes.
3. Kanovaren: De meeste kanovaarders maken gebruik van het sloepennetwerk, met speciale kanoroutes, hierover is men erg tevreden. De belangengroepen geven aan dat er op dit moment heel weinig voorzieningen en vaarwegen zijn voor kano's. De routes gaan vooral over de hoofdvaarwegen en er zijn nauwelijks aanlegplekken. Dit aanleggen / uitbreiden is wenselijk. Er zijn vooral weinig verbindingen. Het is daarnaast gewenst om de kanoërs te scheiden van drukke motorbootvaarders, in verband met de golven en de veiligheid.



In dit hoofdstuk staan vijf speerpunten uitgewerkt in een aantal concrete acties als input voor de **Uitvoeringsagenda Rijke Groen-Blauwe Leefomgeving**. De speerpunten zijn verkregen uit een bijeenkomst van de klankbordgroep betrokken bij dit project (voor een overzicht van deelnemers, zie bijlage 1) en de resultaten uit de 'health check'.

## 8.1 Werkwijze prioritering acties naar speerpunten

In een sessie met de klankbordgroep op 31 mei 2018 hebben we in verschillende deelgroepen doelen en acties benoemd, die als noodzakelijk worden gezien. Vervolgens is een prioritering aangebracht. De deelnemers gaven aan onderstaande criteria belangrijk te vinden bij het prioriteren:

- Kosteneffectiviteit van maatregelen;
- Modaliteit overschrijdend prioriteren (dus benoemen van acties die voor alle modaliteiten gelden);
- De maatregelen moeten bijdragen aan spreiding en het verminderen van de druk op het buitengebied;
- Vraag georiënteerd prioriteren, dus de wens en behoeften van de recreant voorop stellen;
- De acties moeten het (zicht op) mede eigenaarschap verbeteren;
- De acties mogen het toeristische profiel (de parels) verbeteren;
- Quick wins zijn belangrijk, laat tijdig zien dat er successen worden geboekt, ook voor het draagvlak;
- Laat de inhoud leidend zijn, daarna de vorm kiezen.

De werksessie vond plaats in drie deelgroepen, we geven hier het overall beeld weer in vijf speerpunten, welke hieronder staan uitgewerkt met de nodige acties:

1. Regie & samenwerking
2. Bekendheid en vindbaarheid
3. Kwaliteit, doorontwikkeling en financiën
4. Veiligheid
5. beleving

## 8.2 Speerpunt regie & samenwerking

Alle deelnemers vonden dat er meer regie en samenwerking gewenst is aangaande het provinciale routebeheer. Er is behoefte aan één aanspreekpunt als het gaat om de beheer en onderhoud, gebruik en marketing, en ook de doorontwikkeling (aanleg). Een verkenning van kansrijke opties voor een samenwerkingsorganisatie is gewenst, bijvoorbeeld een routebureau, waarbij de exacte invulling nog bepaald moet worden. Duidelijk is wel dat er behoefte is aan een provinciaal coördinator, zonder daarbij specifiek de provincie aan te wijzen.

### Acties

- Zorg voor een *overzicht van het beheer én eigenaarschap* van de routenetwerken. Maar is het altijd bekend wie er verantwoordelijk is voor welk deel, voor de partijen die dagelijks met routenetwerken bezig zijn? Mensen weten elkaar in praktijk nog niet te vinden. En wie voelt zich eigenaar?
- Zorg voor een "*centrale loketfunctie*". Eén loket voor het beheer en onderhoud van de routes, dus waar je terecht kunt binnen de provincie Zuid-Holland. Meer regie en samenwerking gewenst op het gebied van routebeheer. Laat kennis & expertise inbrengen door georganiseerde gebruikers.

- *Formaliseren & organiseren vrijwilligerscontroles.* Zorg voor vaste controlemomenten per jaar, aan het begin en einde van het seizoen. Het is goed om die controles meer te organiseren en formaliseren, voor alle modaliteiten (gebeurt nu al bij watersport).
- *Betrek routeontwikkelaars* bij de aanleg, maar ook het beheer en onderhoud van routes.
- *Zorg voor de organisatie van de vrijwilligersinzet door landelijke bonden.*
- *Geef boerenlandpaden* een plek in de routenetwerken. Deze vallen in het rapport onder het geheel van de modaliteit wandelen. De provincie wil boerenlandpaden inzichtelijk maken en de continuïteit van de toekomst waarborgen. Denk niet alleen aan boeren, maar ook aan andere particuliere eigenaren.

Tot slot, er is een mogelijk goed voorbeeld van een route coöperatie / aandeelhouders. Wellicht kan hiervan worden geleerd in het ontwikkelen van een samenwerkingsorganisatie. De provincie heeft uitgesproken een gezamenlijke 'uitvraag' te willen opstellen waarin de opties voor een Zuid-Hollands routebureau worden verkend.

### 8.3 Speerpunt bekendheid en vindbaarheid

Wanneer informatie over de routenetwerken niet vindbaar is op internet, dan komen er ook geen recreanten en blijft de bekendheid van Zuid-Hollandse routes en routenetwerken achter lopen. Dit kan en moet veel beter, zo blijkt uit de 'health check'. Zuid-Holland mag zich landelijk gezien veel meer gaan profileren als provincie met een aantrekkelijk en goed georganiseerd routenetwerk. Dit is goed voor de eigen inwoners en ook voor de toerist. Vindbaarheid in trouwens een breder begrip en geldt ook voor bewegwijzering naar voorzieningen.

#### Acties

- *Investeer in marketing en communicatie* en een centraal georganiseerd platform (website). Het onderzoek naar routebureaus en dit onderzoek geven hiervoor de input.
- *Zorg voor een goede vindbaarheid van POI's* (Places of Interest) en voorzieningen ter plekke voor een optimale routebeleving.
- *Breng themaroutes goed in beeld*, bijv. de erfgoedlijnen.
- *Zorg ook dat het meldsysteem beter zichtbaar is.*
- *Zorg voor hard copy en online overzichtskaarten per gebied*, met hierop routenetwerken, voorzieningen etc.

### 8.4 Speerpunt kwaliteit, doorontwikkeling en financiën

Uit de 'health check' komt naar voren dat er niet altijd budget is voor onderhoud, doorontwikkeling en vernieuwing van de routenetwerken. De verschillende betrokken stakeholders zijn het erover eens dat het behouden van kwaliteit en doorontwikkeling van de routenetwerken gewenst is. Wat hierbij kan helpen is een nader onderzoek naar gebruikers en opgaven en/of ambities. Een integrale aanpak en afstemming (tussen de diverse betrokken partijen per modaliteit maar ook juist modaliteit-overstijgend) is nodig, zodat Zuid-Holland in de toekomst excellente routes heeft.

#### Acties

- *Neem beleving mee bij de aanleg van routes.* Leg routes bijvoorbeeld langs culturele landschappelijke iconen en stimuleer voorzieningen langs de routes. In het verlengde hiervan: onderzoek de gebruikers. Waar wordt veel gebruik gemaakt van een netwerk en waar niet? Wat zijn de behoeften van gebruikers? Uitgesplitst naar verschillende type gebruikers. Doorontwikkeling kan ook betekenen meer of minder netwerken of dichtheid.

- Zorg voor een cyclus voor *beheer + doorontwikkeling*. Stel een lange termijnvisie vast en zorg dat het beheer, ontwikkeling en financiering geborgd worden. Zorg dat gemeenten zich *verantwoordelijk* voelen voor de netwerken.
- Zorg dat de *kwaliteit en kwantiteit* voor de modaliteiten op orde is (zowel de ondergrond als de bewegwijzering). Denk hierbij bijvoorbeeld aan ruiterspaden waar nog veel te winnen valt op beide vlakken.
- Onderzoek de *opgaven en/of ambities*, inclusief benodigde middelen (ordegrootte), van (door)ontwikkeling en verbetering van de netwerken. Bepaal gezamenlijk e gewenste kwaliteit voor routes en voorzieningen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het onderling verbinden van routenetwerken (vooral voor modaliteiten varen en paardrijden/mennen). Of het versterken van onverhard wandelen in landelijke regio's, denk hierbij ook aan Boerenlandpaden.
- Zorg voor *onderlinge afstemming, op- en inrichten organisatiestructuur*. Vertegenwoordigers van modaliteiten kunnen met regelmaat bij elkaar komen t.b.v. begrip, afstemming gebruik, etc.
- Zorg voor *structureel budget* voor optimalisatie en doorontwikkeling (t.b.v. onderhoud, kwaliteit, etc. van netwerken / paden).

## 8.5 Speerpunt veiligheid

De deelgroepen onderschrijven het belang van veiligheid voor de verschillende routenetwerken. Het is gewenst om de aspecten van veiligheid te verkennen, denk hierbij aan gebruikers, beheerders, de wensen per modaliteit en gecombineerd weggebruik.

### Acties

- Onderzoek de *veiligheid tussen modaliteiten*. Hoe dient er om te worden gegaan met gecombineerd weggebruik en hoe zorgen we ervoor dat iedereen veilig gebruik kan maken van de routenetwerken?
- Stel richtlijnen op voor *inrichting en afmetingen*.
- Onderzoek wat er nodig is voor *veilig route gebruik*.
- Geeft aandacht aan de *veiligheid voor ruiters/menners*. Denk hierbij aan ondergrond, hoogte / breedte, zonering, bebording, parkeerplaatsen, aanbindplaatsen.

## 8.6 Speerpunt beleving

Uit de 'health check' komt naar voren dat er nog veel te winnen valt op het gebied van routebeleving. De verschillende stakeholders zien het belang in van een verbetering. Dit kan gecreëerd worden door een integrale vraaggerichte aanpak.

### Acties

- Vergroot de *beleefbaarheid* van routes (bijv. door een koppeling met activiteiten van andere beleidsterreinen, zoals cultuur, natuur, landschap, water, recreëren en erfgoed). Denk aan meer beleving, thematisering, intensiteit, authenticiteit, uitzichtpunten, informatie over de historie van het landschap.
- *Nader onderzoek* op het gebied van beleving is gewenst. Bekijk goede voorbeelden uit binnen- en buitenland (benchmark).
- Redeneer *vraaggericht i.p.v. aanbodgericht*. Wat wil de recreant? Geen netwerken aanleggen omdat de buurgemeente dat heeft, maar goed inventariseren waar en hoe groot de behoefte is. Stel de behoefte van de recreant centraal, en vertaal deze naar passend aanbod. Intensiteit van netwerk is minder van belang t.o.v. kwaliteit.
- *Werksamen* met horeca-, toer- en recreatieondernemers/ organisaties, natuur en milieuorganisaties, erfgoed, veerpontjes etc.
- Stel *thematische routes* samenstellen als onderdeel van het knooppuntennetwerk

Tot slot wordt nog de aanbeveling gedaan om de kwaliteit van routenetwerken onderdeel te laten worden van de *Uitvoeringsagenda Rijke Groen-Blauwe Leefomgeving*.



## Leden begeleidingsgroep

- Anita Verloop – Groenen, Koninklijke Nederlandse Hippische Sportbond
  - Pieter Runsink, Watersportverbond
  - Marcel van der Veen, gemeente Alphen aan den Rijn
  - Eric Nijland, Fietsplatform
  - Sjors Frencken, Wandelnet
  - Ettjen Modderman, Te Voet
- 
- René Klein, provincie Zuid-Holland
  - Sjef Verbaanderd, provincie Zuid-Holland
  - Mieke Vellekoop, provincie Zuid-Holland
  - Ben Girwar, provincie Zuid-Holland

## Leden klankbordgroep

- Aaf Bos, KNHS portefeuillehouder recreatiesport
- Anita Verloop-Groenen, KNHS-Regioconsulent (Westland)
- Annika Mostert, Wandelroutenetwerk
- Arie Verhaar, Contactpersoon regio Midden Holland
- Ben Girwar, projectleider
- Bert de Boer, Te Voet
- Cor Revet, Programmamanager
- Dave Dirks, Veelzijdig Boerenland
- Ellen Kluit, Vertegenwoordiger ruiters en menners
- Emine Balaban, Secretaris/ondersteuner
- Eric Nijland, Fietsplatform directeur
- Ettjen Modderman, plaatsvervanger Te Voet
- Helma Matthijssen, HLT-Samen
- Ilse van der Waal, Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard
- Jan de Kreek, op verzoek van Paul Hart
- Jan Hoogeveen, Groene Klaver
- Joël Eichler, Beleidsadviseur Economische Zaken
- Jonathan Weegink, Belangenbehartiger
- Jos Horst - Snellenberg, Adviseur recreatie
- Lennert Langerak, Regio Duin, Horst en Weide
- Marcel Gordijn, Regio Holland Rijnland
- Marcel van der Veen, Afdeling Beheer Openbare Ruimte
- Marloes Boutkan, Gemeente Leiden
- Marleen van den Berg, Projectleider SOWH
- Marrit van der Schaar, Programmamanager De Rotte verdient 't / Routebureau
- Mieke Vellekoop, Coördinator wandelen; kernteam PZH
- Nico Bootsma, Rijkswaterstaat
- Paul Smelt, watersportverbond ZH-Midden (kano)
- Peter van den Eijnden, Wandelnetwerk Drechtsteden
- Pieter Runsink, Watersportverbond regioteam ZH-midden
- René Klein, Taakteamtrekker recreatie PZH



- Sjef Verbaanderd, Kernteam PZH
- Sjors Frenken, projectmedewerker Wandelnet
- Wim van der Hout, KNHS Regioconsulent Zuid-Holland



- Beleidsvisie Groen – Provincie Zuid Holland, 2013.
- Het grote paardensportonderzoek – KNHS, 2015.
- Kerndocument Koersrijke Groenblauwe Leefomgeving – Provincie Zuid-Holland, 2017.
- Kwaliteitsmonitor fietsregio's – Fietsplatform, 2017.
- Nationale Wandelmonitor 2016 – Wandelnet, 2016.
- Recreatief fietsen in Zuid-Holland – Blauw, 2016.
- Tevredenheid met groen in de buurt en recreatieve routes in Zuid-Holland – Provincie Zuid-Holland, 2017.
- Tevredenheid met groen in de buurt en recreatieve routes in Zuid-Holland – NBTC-NIPO Research, 2017.
- Toegankelijkheid natuur- en recreatiegebieden in Zuid-Holland – Provincie Zuid-Holland en Zuid-Hollandse Groene Partners, 2017.
- Toegankelijkheid natuur-en recreatiegebieden in Zuid-Holland – NBTC-NIPO Research, 2017.
- Waar natuur stad en zee verbindt, ambitiedocument – Nationaal Park Hollandse Duinen, 2017.
- Waardering van recreatief groen in de leefomgeving & bekendheid, gebruik en waardering van recreatieve routenetwerken in Zuid-Holland – NBTC-NIPO Research, 2015.





**Tabel: Kader voor het plan van aanpak: onderwerpen en meetmethoden.**

Onderwerp	Inzicht in	Meetmethode
Beheer en onderhoud		
Beheer en eigenaarschap, financiering	Inzicht in de huidige situatie met betrekking tot organisatie, beheer en de kosten. De rollen, taken, verantwoordelijkheden van de beherende partijen en de samenhang daarin.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor de realisatie van dit inzicht stellen wij een interactieve database/spreadsheet op. Hiervoor benaderen en betrekken wij de leden van de klankbordgroep middels de vragenlijst.</li> </ul>
Fysieke conditie routemarkeringen en overige voorzieningen	Kwaliteit van de huidige routemarkeringen en overige voorzieningen zoals informatieborden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyse van bij routebeheerders ontvangen meldingen;</li> <li>- Inventariseren 'aandachtspunten' bij routebeheerders;</li> <li>- Voorstel voor metingen in het veld (op basis van bovenstaande);</li> <li>- Operationaliseren kwaliteitsmeetlat (per routetype);</li> <li>- Scoren kwaliteit per routetype op de meetlat.</li> </ul>
Fysieke conditie ondergrond (infrastructuur)	Conditie van de ondergrond (infra), o.a. vanuit het oogpunt van veiligheid en gecombineerd weggebruik.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Raadplegen provinciale database (PZH/DBI);</li> <li>- Inventariseren huidige stand van zaken en aandachtspunten bij routebeheerders via vragenlijst.</li> <li>- Optie: eventueel ook via online panel.</li> </ul>
Meldsysteem bij knelpunten en ontbrekende markeringen	Functioneren van het huidige meldsysteem (melding, verwerking en responstijd).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inventariseren bij routebeheerders via vragenlijst;</li> <li>- Inventariseren bij gebruikersgroepen (vooral voor het aspect of meldingen ook daadwerkelijk leiden tot een goede en tijdige oplossing) via vragenlijst.</li> </ul>
Dichtheid routenetwerk	Begaanbaarheid en ontsluiting van het Zuid-Hollandse landschap (groen / blauw). Tevens ook de mate van wildgroei en dus behoefte aan minder of minder diverse routes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- GIS-analyse gecombineerd met expert judgement.</li> </ul>
Uniformiteit en synchroniciteit	Mate waarin routenetwerken uniform zijn, op elkaar aansluiten en synchroniciteit (meerdere bordjes op één paal) wordt bereikt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inventariseren bij routebeheerders via vragenlijst</li> </ul>

Inzet van vrijwilligers	De mate waarin en wijze waarop vrijwilligers worden ingezet bij beheer en onderhoud van routes	- Inventarisatie bij gebruikersgroepen en routebeheerders (en / of eigenaren) via vragenlijst
Gebruik, waardering en beleving		
Gebruik en waardering	Gebruik (wie, waar, etc.) en waardering (oordeel van de recreant)	- Desk research (provinciale onderzoeken, NBTC onderzoek naar tevredenheid, metingen van routebeheerders). - Online panel in combinatie met interviews ter plekke
Routebeleving	Inzicht in aantrekkelijkheid en diversiteit van het route-aanbod.	- Analyse op diversiteit van routethema's en afstand via gedigitaliseerde promotiekanalen (o.a. Route.nl, knhs.nl, etc.) - GIS-analyse op aanwezigheid / afwezigheid horeca langs de routes; - Bevragen via vragenlijst bij gebruikersgroepen of DNA (cultuurhistorie, overige voorzieningen zoals verblijfsrecreatie) voldoende wordt ontsloten;
Bekendheid	Zijn de routes bekend bij eindgebruikers	- Online panel in combinatie met interviews ter plekke
Vindbaarheid, zichtbaarheid	Zichtbaarheid en vindbaarheid route-aanbod online voor recreanten.	- Audit van het routeaanbod per routenetwerk generiek; - Audit van websites van toeristische organisaties (incl. ondernemers) op route-aanbod. Inclusief de ranking in Google (vindbaarheid).
Overig		
Borging van routenetwerken in ruimtelijke plannen	Mate waarin de huidige routenetwerken goed gebord zijn in ruimtelijke plannen en nieuwe routes tijdig worden opgenomen.	- Analyse relevante plannen (deskstudie); - Enquête (online) naar alle (60) gemeenten.



In dit onderzoek maken we gebruik van de Leisure Leefstijlen. RECRON en de Smart Agent Company ontwikkelden samen het Leisure Leefstijlen model, zoals hieronder weergegeven. De leefstijlen geven inzicht in het gedrag en de intrinsieke motivaties en behoeften die hieraan ten grondslag liggen op basis van psychologische en sociologische kenmerken.

De leefstijlsegmentatie onderscheidt zeven doelgroepen, ook wel leefstijlen genoemd, met allemaal een eigen kleur. Elke kleur staat voor een specifiek vrijetijdsprofiel qua activiteiten en de manier waarop deze bij voorkeur beleefd worden.

In dit onderzoek hebben alle enkele vragen ingevuld op basis waarvan een leefstijlprofiel is verkregen per respondent. Deze verbijzondering geeft bij sommige resultaten (wie maakt wel of geen gebruik van de netwerken, maar ook de waardering) extra achtergrond.

De zeven Leisure Leefstijlen zijn weergegeven in onderstaande figuur dat het model van dagrecreatie laat zien.



**Figuur: Leisure Leefstijlen model, dagrecreatie**

Hieronder staat een korte toelichting op de zeven verschillende leefstijlen:

#### Uitbundig Geel

Echte levensgenieters. Houden van samen met anderen actief en sportief recreëren. Vaak jonge gezinnen, maar niet altijd. Zoeken graag de gezellige drukte op, recreëren is lekker eten, genieten en leuke dingen doen. Beschikken over iets meer budget dan gemiddeld.

#### Gezellig Lime

Recreëren is lekker vrij zijn, rust en ontspanning. Zijn gericht op het eigen gezin, de directe leefomgeving. Het gemiddeld inkomen ligt wat lager, zij zijn prijsgevoelig. Een braderie of rommelmarkt is gezellig, je komt er altijd wel iemand tegen. Veel gezinnen met wat oudere kinderen en oudere tweepersoonshuishoudens.

## Rustig Groen

Rustige recreanten. Geen grote wensen, houden van privacy en rust. Vaak één en tweepersoonshuishoudens in de oudere leeftijdscategorie. Willen de drukte vermijden en gaan daarom dus niet graag naar evenementen en grote attracties. In de eigen omgeving is genoeg moois te zien en te ontdekken, je hoeft er niet ver voor te reizen. Doe maar gewoon dan doe je al gek genoeg.

## Ingetogen Aqua

Rustige, geïnteresseerde recreanten. Zoeken inspirerende activiteiten. Gaan vaak samen met hun partner op stap. Waarderen sportieve en culturele mogelijkheden. Willen meedoen met de maatschappij en alle veranderingen die zij daarin zien.

## Ondernemend Paars

Laten zich graag verrassen en inspireren, met name door cultuur. Nieuwe dingen zien, ontdekken en beleven. Het gewone is vaak niet goed genoeg, op zoek naar een bijzondere ervaring. Cultuur, activiteit en sportiviteit. Ontspannen door sauna of een wellness arrangement. Vaker mensen van middelbare leeftijd, 35-54 jaar. Mat name één- en tweepersoonshuishoudens. Voorkeur voor individuele activiteiten.

## Stijlvol en luxe Blauw

Zelfverzekerd. Vinden dat ze in hun vrijetijd wel wat luxe en stijlvolle ontspanning verdienen. Zakelijk en intelligent. Houden van stijl en klasse, meer gericht op exclusievere vormen van recreatie. Recreëren is ontspanning en afstand nemen van de dynamiek van alledag. Actief sporten en aandacht besteden aan het sociale netwerk (ons soort mensen). Jonge één en tweepersoonshuishoudens, met oudere kinderen.

## Creatief en inspirerend Rood

Creatief, op zoek naar uitdagingen en inspirerende ervaringen. Bewegen zich graag buiten de gebaande paden. Vaak hoog opgeleid, maar door het grote aandeel jongeren nog niet altijd een hoog inkomen. Recreatie betekent naast sportiviteit en ontspanning ook het zoeken naar vernieuwende stromingen, moderne kunst en andere culturen.

### Leefstijlen in relatie tot natuurbeleving en routebeleving

In 2016 is uitgebreid (primair) onderzoek gedaan naar de voorkeuren van de verschillende leefstijlen als het gaat om een bezoek aan de natuur, alsmede het route-aanbod dat hierbij past. Hieronder staan voor enkele leefstijlen de voorkeuren weergegeven, voor meer informatie, zie de Toolkit Natuurbeleving:

<http://www.ruimteenvrijetijd.nl/doc/Toolkit%20Natuurbeleving%20-%20def.pdf>

Motieven om te wandelen en fietsen in de natuur	Aanbod: welke natuurgebieden zoekt rood?
<p><b>meerdaags wandelen</b> <small>struinen, van de paden af</small></p> <p>wandelend de streek verkennen <small>lange afstandspaden lopen</small></p> <p><b>tot nieuwe inzichten komen</b> <small>uitdagende trails lopen</small></p> <p><small>liever niet wandelen tijdens een evenement</small> <b>alleen zijn, drukte vermijden (wandelen)</b> <small>liever niet wandelen met app</small></p> <p><b>liever geen ommetje maken</b></p> <p><small>lieft zo lang mogelijk echt in de natuur fietsen</small> <small>fietsend de streek verkennen</small></p> <p><b>fysieke uitdaging (wandelen)</b></p>	<p><b>Waardeert dit natuurtype bovengemiddeld:</b> heuvellandschap</p> <p><b>Kenmerken:</b> liefst omvangrijke gebieden, hoge mate van ongereptheid, zonder voorzieningen</p> <p><b>Wandelpaden:</b> gebieden zonder pad (natuurlijke ondergrond), of onverhard pad (gras, zand of klei)</p> <p><b>Fietspaden:</b> liefst geen gebieden met veel verhard pad (asfalt, stenen, beton), of half verhard pad (grind, schelpjes, houtsnippers)</p>
	

**Motieven om te wandelen en fietsen in de natuur**

uitdagende trails wandelen wandelen met een route-app  
 wandelen met de mogelijkheid voor horecabezoek een gezellige wandeling  
 struinen, van de paden af langeafstandspaden wandelen  
 een gezellige fietstocht korte fietstochtjes in de omgeving  
 fietsen met de mogelijkheid voor horecabezoek  
 prestatie neerzetten (fietsen) interessante uitstapjes tijdens het fietsen  
 langeafstandsroutes fietsen mountainbiken  
**(race)fietsen tijdens een sportief evenement**  
 fietsen met een route-app



**Aanbod: welke natuurgebieden zoekt geel?**

**Waardeert dit natuurtype bovengemiddeld:** kleinschalig cultuurlandschap  
**Kenmerken:** aanwezigheid van grote grazers, liefst kleine en overzichtelijke gebieden, met voorzieningen, nette goed onderhouden natuur  
**Wandelpaden:** geen onderscheidende voorkeur; gemiddelde voorkeur voor gebieden met half verhard pad (grind, schelpjes, houtsnippers) en onverhard pad (gras, zand, klei)  
**Fietspaden:** gebieden met half verhard pad (grind, schelpjes, houtsnippers) en onverhard pad (gras, zand, klei)



**Motieven om te wandelen en fietsen in de natuur**

een ommetje maken (wandelen) er even tussenuit zijn (wandelen)  
 wandelen ter ontspanning liever niet wandelen met een route-app  
 liever niet struinen, van de paden af  
 liever geen horecabezoek tijdens de wandeling  
 liever geen uitdagende trails wandelen geen langeafstandspaden wandelen  
 fietsen ter ontspanning liever niet meerdaags op pad zijn (wandelen)  
 een gezellige fietstocht een kort fietstochtje in de omgeving  
 liever niet mountainbiken liever geen sportief (race)fietsevenement



**Aanbod: welke natuurgebieden zoekt lime?**

**Waardeert dit natuurtype bovengemiddeld:** functioneel bos, open agrarisch, dorpslandschap, liever geen moeras, heuvellandschap  
**Kenmerken:** afwezigheid van grote grazers, kleine en overzichtelijke gebieden, nette goed onderhouden natuur  
**Wandelpaden:** liever geen gebieden met onverhard pad (gras, zand, klei)  
**Fietspaden:** gebieden met verhard pad (asfalt, stenen beton) en liever geen gebieden met onverhard pad (gras, zand, klei)



**Figuur: bovenstaande leefstijlen (rood, geel en lime) en hun motieven om te wandelen en fietsen, plus hun voorkeuren voor type natuurgebieden, kenmerken en paden.**



In deze bijlage beschrijven we het functioneren van verschillende meldsystemen voor wandelen, fietsen, varen en paardrijden/mennen. We beschrijven de verschillende meldsystemen en kijken in welke regio's het goed gaat en waar het beter kan. Dit geeft inzicht in de kwaliteit van de huidige routemarkeringen en overige voorzieningen zoals informatieborden.

## Fietsplatform, website [www.bordjeweg.nl](http://www.bordjeweg.nl)

Het meldsysteem bewegwijzing is een initiatief van het Fietsplatform, coördinatiepunt voor het recreatief fietsen in Nederland en beheerder van het netwerk Landelijke Fietsroutes (LF-routes). Het Fietsplatform is ook beheerder van de website [nederlandfietsland.nl](http://nederlandfietsland.nl).

Naast de LF-routes (voor meerdaagse fietstochten) is er een groot aantal regionale fietsroutenetwerken oftewel knooppuntnetwerken (voor dagtochten). Deze knooppuntnetwerken worden beheerd door diverse instanties. Elke instantie heeft eigen afspraken over het onderhoud van de routes en de bewegwijzing. Voor de (recreatieve) fietser is het niet altijd duidelijk waar ze meldingen over bewegwijzing kunnen doen. Daarom heeft het Fietsplatform dit centraal meldsysteem ontwikkeld. Fietsers kunnen hier eenvoudig een melding doen over de bewegwijzing van zowel een LF-route als een knooppuntroute.

Aantal meldingen per jaar in de afgelopen jaren

**Tabel: Meldingen en oplossingen Zuid-Holland van 2011 tot 2017**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Aantal meldingen</b>	236	197	324	250	280	366	406
<b>% opgelost</b>	72	65	69	56	65	65	53
<b>Oplossingstermijn (weken)</b>	-	11,2	10,6	10,9	7,9	5,8	8,1

*t/m 2013 werden ook de infopanelen meegerekend in de resultaten. Vanaf 2014 rekenen we alleen met de routebordjes voor de resultaten.*

Als we de meldingen van Zuid-Holland vergelijken met de overige provincies in Zuid-Holland valt op dat er in Zuid-Holland veel meldingen gedaan worden. Ook valt op dat het percentage meldingen dat wordt opgelost vrij laag is. In 2017 zijn er bijvoorbeeld maar 53% van de meldingen opgelost terwijl dit gemiddeld 83% is. Daarnaast is de oplossingstermijn ook vrij hoog met 8,1 weken in 2017, terwijl het gemiddelde 3,8 weken is.

Als we dan inzoomen op regio's in 2017 valt op dat er een indeling is gemaakt in routebordjes en informatiepanelen. Als we kijken naar de routebordjes loopt het aantal meldingen uiteen van 9 in Voorne Putten Rozenburg tot 93 in Haaglanden. In sommige regio's wordt 100% van de meldingen opgelost (Voorne Putten Rozenburg) en in andere regio's slechts 10% (Hoekse Waard). De oplossingstermijn verschilt van 4,5 week in Rijnland/ Groen Hart tot 11,6 weken in Duin en Bollenstreek.

Kijken we naar de informatiepanelen dan valt op dat het aantal meldingen logischerwijs een stuk lager liggen. Dit loopt uiteen van 1 melding in regio Krimpenerwaard tot 18 meldingen in stadsregio Rotterdam. In sommige regio's wordt 100% van de meldingen opgelost (Alblasserwaard en Goeree Overflakkee) en in sommige regio's wordt geen enkele melding opgelost (Haaglanden, Hoeksche Waard en Krimpenerwaard). De oplossingstermijn verschilt van 0,3 weken in Voorne Putten Rozenburg en 12,7 weken in Goeree Overflakkee.

### Type meldingen

Het type meldingen zijn onder te verdelen in de volgende onderdelen:

- Bord ontbreekt (1197 meldingen)
- Bord beschadigd (136 meldingen)
- Bord onleesbaar (117 meldingen)
- Hele paal ontbreekt (113 meldingen)
- A en b richting verwisseld (61 meldingen)
- Overig (891 meldingen, denk hierbij aan omleidingen, nieuwe bordjes niet vermeld, gevaarlijke wegsituaties etc.)

#### Doorgeleiding van de meldingen naar beheerder

Als iemand een melding in het systeem invoert, ontvangt de betreffende onderhoudsinstantie of netwerkbeheerder automatisch een e-mail dat er een nieuwe melding in zijn gebied is. Dan kan hij inloggen in het systeem en de melding bekijken. Een aantal partijen hebben een eigen beheerssysteem dat via een API 'praat' met het meldsysteem, waardoor zij de meldingen direct in hun eigen beheerssysteem kunnen afhandelen.

#### De wijze waarop wordt teruggekoppeld naar de melder

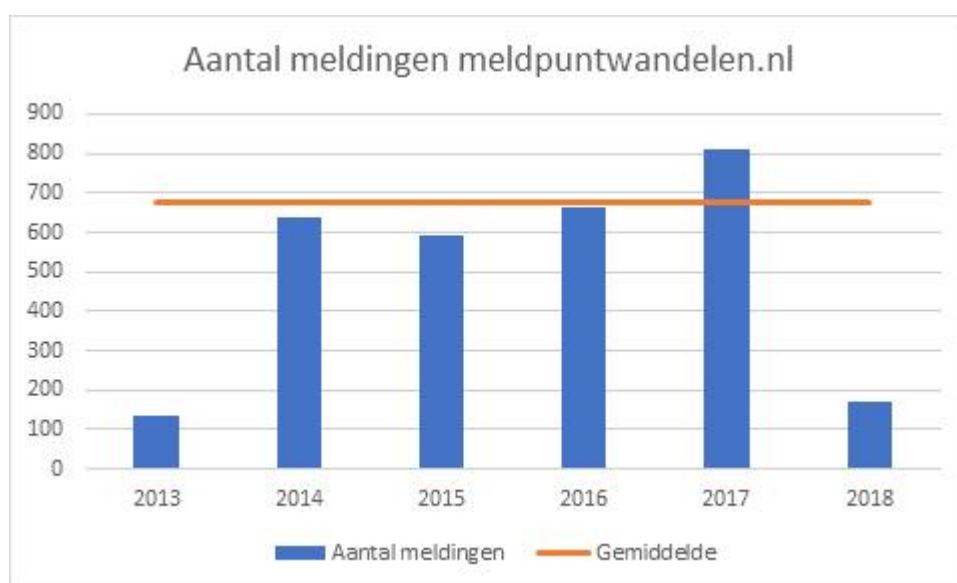
De melder ontvangt automatische emailberichten die hem op de hoogte houden van elke statusverandering van de melding.

## Stichting wandelnet, Meldpunt Wandelen

De website Meldpuntwandelen.nl is een initiatief van Stichting wandelnet. Stichting wandelnet houdt zich bezig met de ontwikkeling en het beheer van LAW's en streekpaden, NS-wandeltochten, Boerenlandpaden en Wandelnetwerken. Ze behartigen de belangen voor alle (recreatieve) wandelaars in Nederland). Er zijn 750 vrijwilligers bij de stichting actief. Bezoekers van de website kunnen een melding doen als er iets niet klopt op een Lange-Afstand-Wandelpad (LAW), Streekpad of NS-wandeltocht. Op een kaart geeft de wandelaar de locatie van de melding aan.

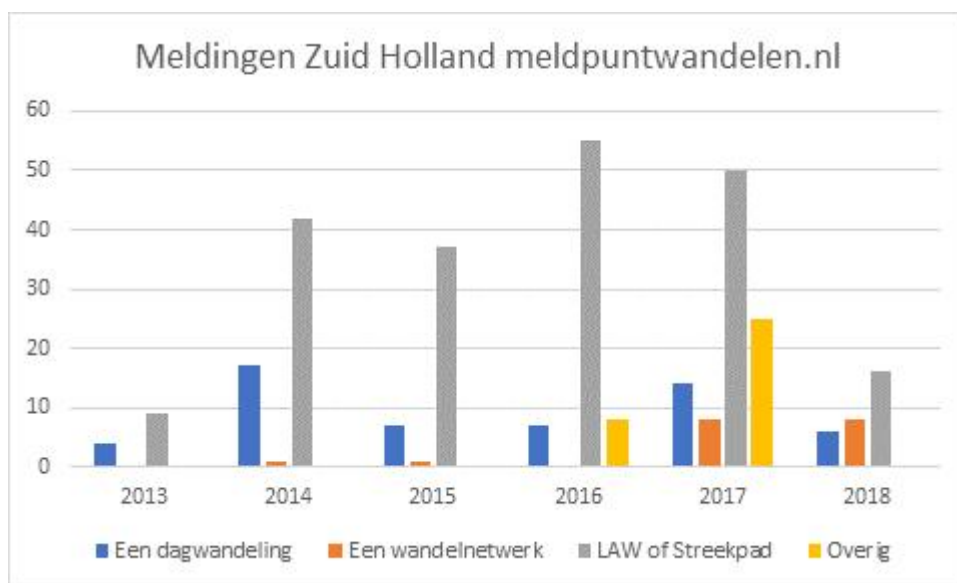
#### Aantal meldingen per jaar in de afgelopen jaren

Op de website meldpuntwandelen.nl zijn er sinds het begin van de telling (2013) 3013 meldingen gedaan. Zie figuur 1 voor meer informatie.



Figuur 1: aantal meldingen op meldpuntwandelen.nl van 2013-2017

In eerste instantie werden hier alleen meldingen gedaan over de LAW's/Streekpaden en NS wandelingen. Sinds eind 2017 kunnen er ook meldingen gemaakt worden over Wandelnetwerken. Er is geen onderscheid tussen de verschillende provincies beschikbaar. In bovenstaand gemiddelde (677 meldingen per jaar) zijn 2013 en 2018 weggelaten.



**Figuur 2: aantal meldingen op meldpuntwandelen.nl per soort netwerk**

#### Type meldingen

Het type meldingen zijn onder te verdelen in de volgende onderdelen:

- Anders (660 keer benoemd, bijvoorbeeld overlast van honden, onjuiste informatie op de website, gevaarlijke situaties etc.)
- Blokkade (477 keer benoemd)
- Markering (1118 keer benoemd)
- Routebeschrijving (643 keer benoemd)
- Routelijn (115 keer benoemd)

#### Hoeveel % van de meldingen is opgelost?

Het is niet duidelijk hoeveel procent van de meldingen is opgelost. Het is sinds 2016 wel mogelijk om te zien wanneer een melding is afmeld in het systeem, dit is meestal binnen een paar dagen. Dit betekent echter niet dat deze meldingen zijn opgelost, vaak is een melding dan doorgezet naar een beheerder.

#### Doorgeleiding van de meldingen naar beheerder

Meldingen bedoeld voor andere beheerders (recreatieschappen, SBB, Heerlijk Buiten) worden doorgemailed naar de betreffende beheerder.

#### De wijze waarop wordt teruggekoppeld naar de melder

Er wordt een terugkoppeling gestuurd naar de beheerder. Alleen bij externe beheerders kan wandelnet de melding niet meer volgen.

## Paardrijden/mennen

#### KNHS

Voor de paardensport is er geen eigen meldpunt. Meestal wordt er contact opgenomen met de terreinbeheerder,



eventueel via een KNHS-Regioconsulent. Als er echt iets mis is weten de ruiters de KNHS te vinden, maar kapotte palen worden nog niet gemeld.

#### Type meldingen

De meldingen gaan vooral over de volgende onderwerpen;

- Oversteekplaatsen
- Kust, mogelijke problemen
- Ondergrond van de paden
- Verbinding van routes
- Problemen bij het oversteken van spoorwegen

#### Veilig verkeer Nederland

In 2014 is gestart met het meldpunt "Veilig Verkeer Nederland", om verkeersproblemen en onveilige situaties voor paardensporters op te lossen.

#### Aantal meldingen per jaar in de afgelopen jaren

Veilig verkeer Nederland krijgt jaarlijks 4000 meldingen binnen. In de afgelopen jaren zijn er 20 meldingen gedaan m.b.t. de paardensport (Bron: VVN, 2018). Landelijk kreeg het meldpunt in 2015 2 meldingen binnen, 9 meldingen in 2016, 8 meldingen in 2017 en 1 melding in 2018. Hiervan gaan 4 meldingen uit 2017 over Zuid-Holland, het betreft tweemaal de Westersbaan in Katwijk aan Zee, de Zuidduinen in Katwijk en de Rijksstraatweg in Wassenaar. Lokaal worden er ook meldingen gedaan bij VVN. Zo zijn er in 2017 15 meldingen gedaan bij VVN Katwijk (Bron: Ruitergroengroep Katwijk).

#### De wijze waarop wordt teruggekoppeld naar de melder

Veilig verkeer Nederland stuurt de melders een informatiepakket dat door de KNHS is samengesteld. Verder zoekt men contact met de melders om indien mogelijk gezamenlijk in actie te komen als er een onveilige situatie gemeld wordt. Dit wil echter niet iedereen, melders willen soms ook alleen hun zorgen kwijt. VVN geeft aan dat ze ook zelf bij de gemeente terecht kunnen en dat wij ter info alle meldingen aan gemeenten aanbieden, maar wat zij hier mee doen ligt vervolgens bij de gemeente zelf.

## Varen

Voor varen bestaat geen meldsysteem.

## Overig

#### Stichting Toprouten netwerk

Dit is een 'niet-geformaliseerd-netwerk', de recreanten kunnen meldingen melden via de website <http://www.toprouten netwerk.nl>. De meldingen worden dan doorgezet naar de juiste instanties. Het is geen officiële taak van de Stichting. Op de website wordt men ook doorverwezen naar Bordje weg en meldpuntwandelen.

#### Aantal meldingen per jaar in de afgelopen jaren

Er komen ongeveer 200 meldingen per jaar binnen.

#### Doorgeleiding van de meldingen naar beheerder

De meldingen worden doorgestuurd naar Staatsbosbeheer en gemeente of naar belangenvereniging te voet. Vaak komt er snel een reactie, dat de betreffende beheerder ermee aan de slag gaat. Van ongeveer 5 % komt geen reactie. De oplossing van de meldingen worden niet of zelden teruggekoppeld aan Stichting Toprouten netwerk.

### De wijze waarop wordt teruggekoppeld naar de melder

Stichting Toprouten netwerk stuurt een mail terug naar de melder wat de uitgezette actie is. Soms krijgt de recreant een melding van de gemeente. Op de website wordt de melding en de status van de melding genoteerd. De recreant krijgt vaak geen (tussentijdse) melding terug vanuit de beheerder als een probleem is opgelost. Er is dus geen controle of meldingen daadwerkelijk worden opgelost.

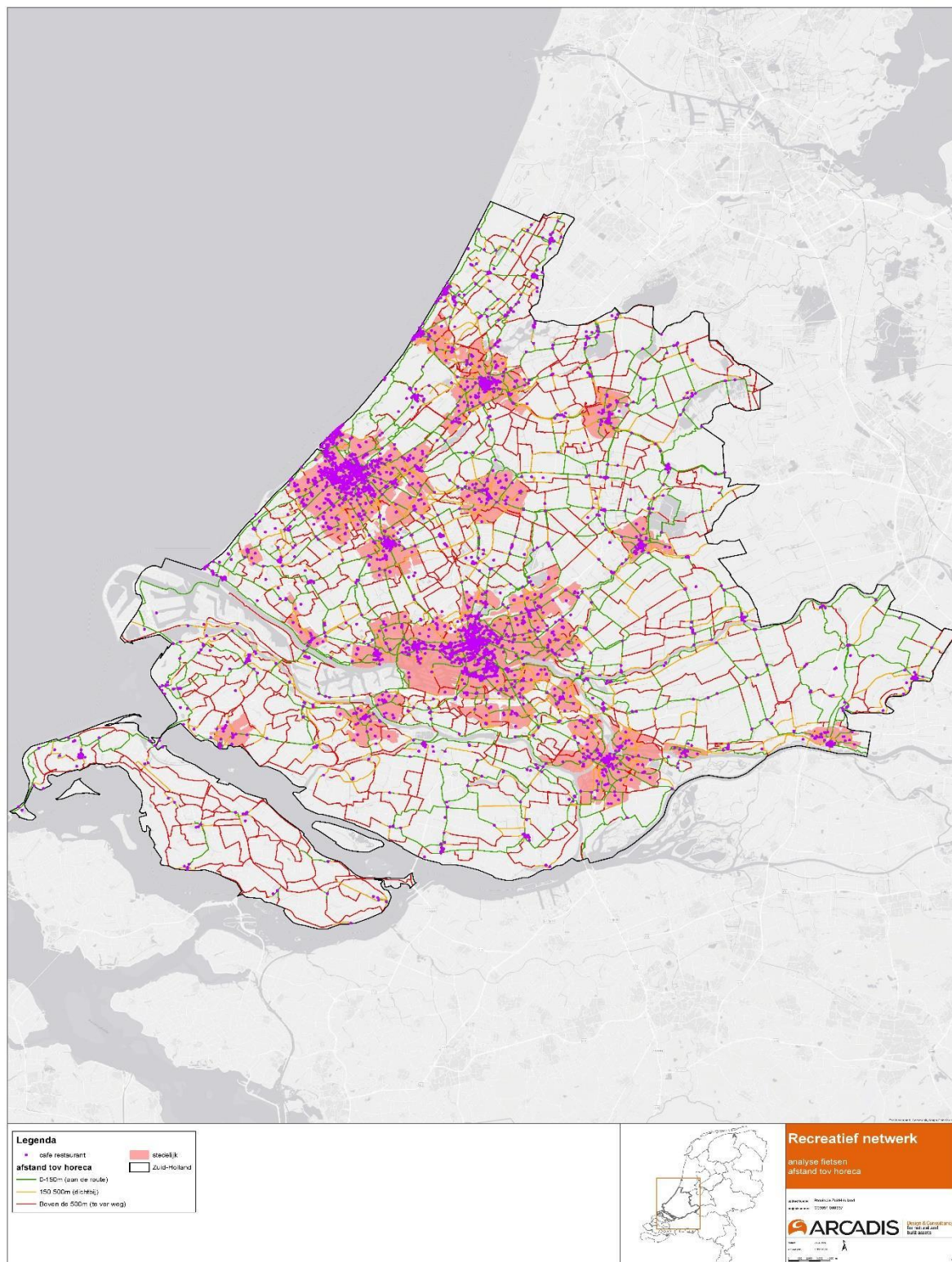


P.M.

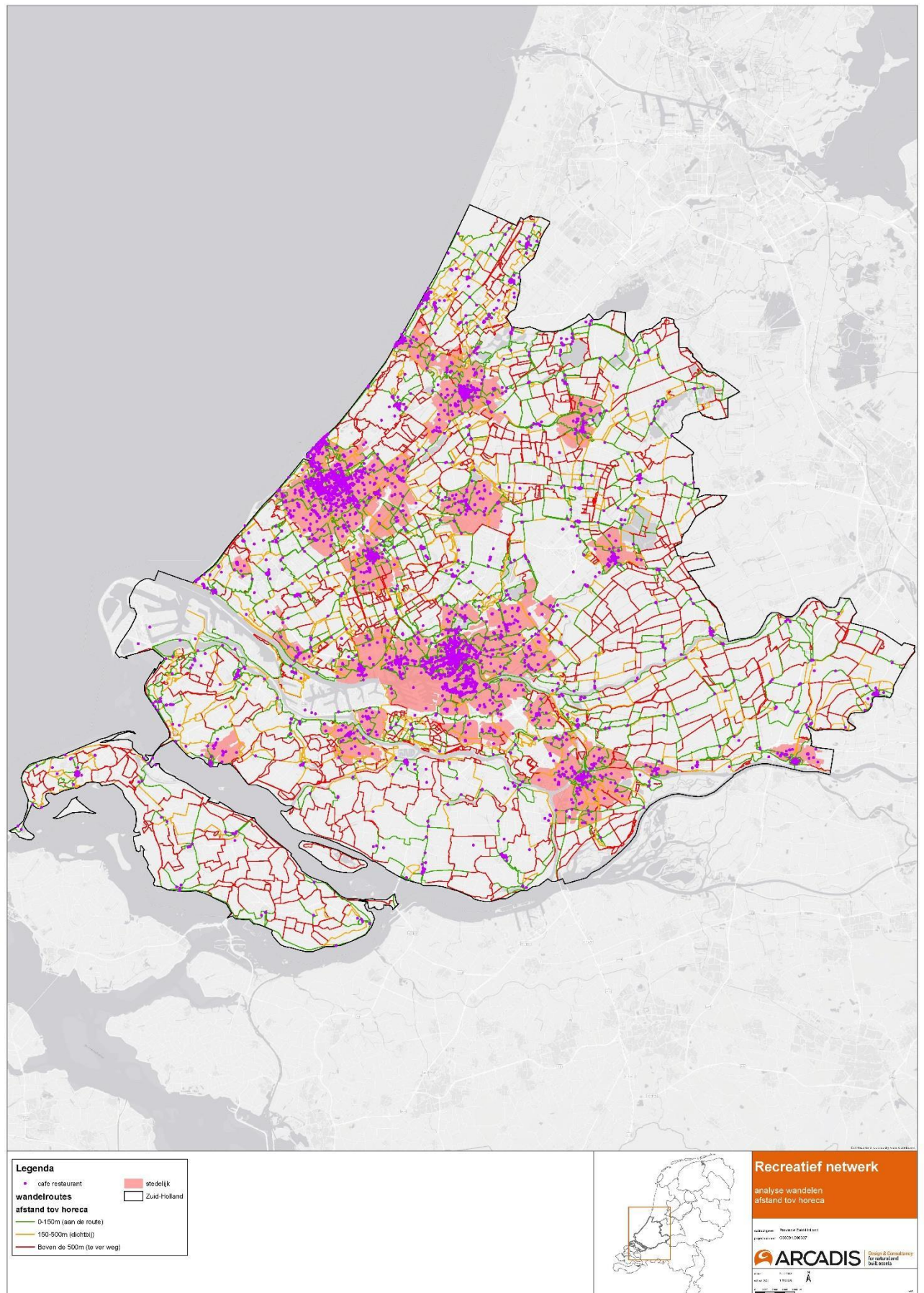


In deze bijlage staat voor de vier modaliteiten het horeca-aanbod geografisch in beeld gebracht, plus de analyse van de nabijheid van de horeca per routeonderdeel in groen (aan of nabij de route), oranje (op enige afstand) en rood (te ver weg).

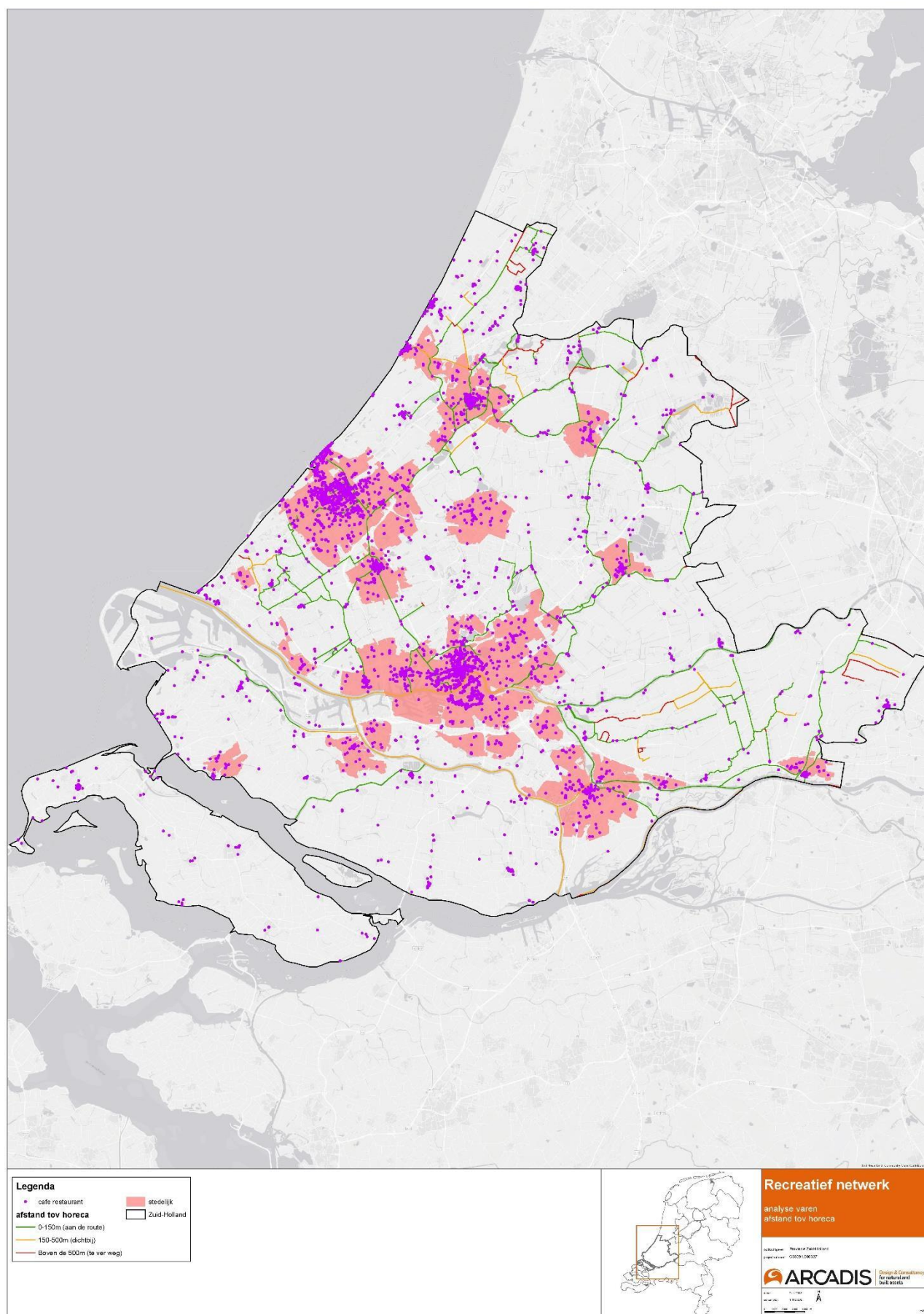
**Figuur: nabijheid horeca langs fietsroutenetwerken.**



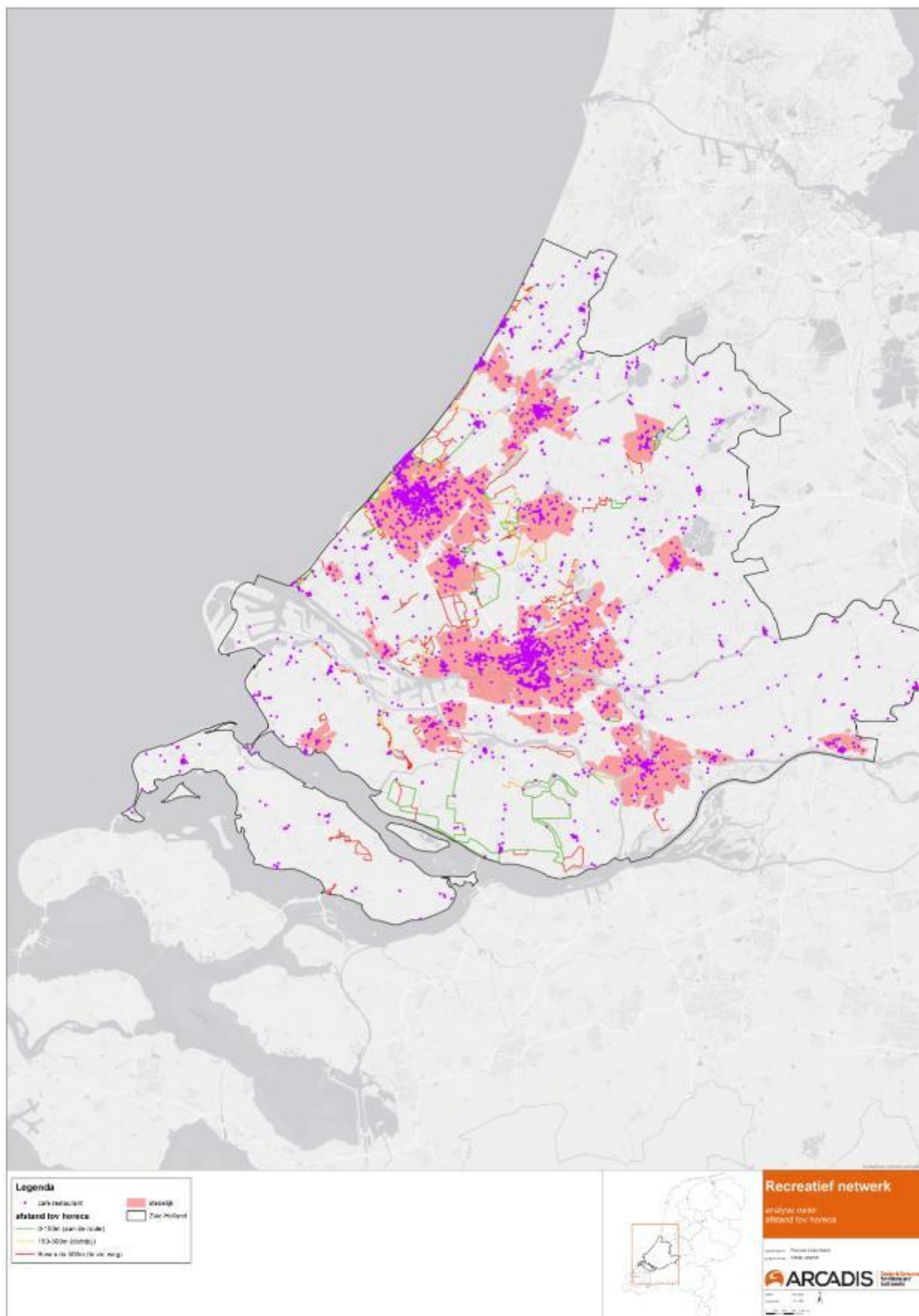
Figuur: nabijheid horeca langs wandelroutenetwerken.



Figuur: nabijheid horeca langs vaarroutenetwerken.



Figuur: nabijheid horeca langs ruiterroutes.



In deze bijlage staan de belangrijkste (generieke) zoektermen voor de vier modaliteiten wandelen, fietsen, paardrijden/mennen en varen. Tevens staan hier de belangrijkste websites met routeinformatie.

## Zoektermen

*Belangrijkste generieke zoektermen (van een recreant in Nederland) die aantrekkelijke routes wil voor de vier modaliteiten wandelen, fietsen, paardrijden/mennen en varen. Op basis van ervaring, Ubersuggest, google Trends, etc.*

### Algemeen

- Routeplanner
- Routeplanner ANWB / fietsen / wandelen
- ANWB route
- Route maken
- Knooppunt
- Knooppuntenroute

### Fietsen

- Fietsroutes
- Fietsrouteplanner
- Fietsroute maken
- Fietsknooppunten
- Fietsroutenetwerk
- Fietsnetwerk
- Mountainbikeroutes
- MTB routes

### Paardrijden, mennen

- Ruiterroute(s)
- Menroute(s)
- Ruitepad(en)
- KNHS routes
- Paardenroute
- Buitenrijden / buitenrit
- Buitenrit routes

### Wandelen

- Wandelroute(s)
- Wandelroute + plaats / regio / provincie
- NS wandeling
- Wandel app
- Wandeltochten
- Wandelroute plannen
- Routeplanner wandelen
- Wandelknooppunten

### Varen

- Vaarroute(s)
- Vaarroute planner / vaarrouteplanner
- ANWB vaarroute
- ANWB waterkaart
- Vaarkaat
- Sloepenroute
- Sloep varen





## Websites met route info

De belangrijkste websites (domeinnamen) van organisaties in Zuid-Holland (Nederland, want bijv. route.nl) die route info aanbieden.

### Zuid-Holland

- <http://www.vvzhz.nl/nl/ziendoen/routes-en-fietsverhuur/wandelroutes> (zie ook menu links: fietsroutes, -planner, routes overig)
- <http://www.vvhoekschewaard.nl/nl/ziendoen/routes-en-fietsverhuur/fietsroutes> (idem: menu links)
- <http://www.vvalblasserwaard.nl/nl/ziendoen/routes-en-fietsverhuur/routes-overig> (idem)
- <https://trails.bike/mtb-route/nederland/zuid-holland>
- <http://zuidholland.wandelen123.nl/> (wandelrouteplanner)
- <http://www.boerenlandwandelen.nl/>
- <https://www.toprouutenetwerk.nl/routes.html>
- <http://www.heerlijkbuiten.nl/routes>

### Nederland

- [www.route.nl](http://www.route.nl)
- <https://www.routeyou.com/nl-nl>
- <https://wandelnet.nl/>
- <https://www.anwb.nl/wandelen/wandelroutes>
- <https://www.fietzersbond.nl/>
- <https://www.anwb.nl/fietsen>
- <https://www.nederlandfietsland.nl/>
- <https://www.fietsen123.nl/fietsroutes?provincie=Zuid-Holland>
- <https://www.knhs.nl/buitenrijden/routezoeker/> (echter geen routes in ZH)
- <https://www.ruiterenenmennen.nl/index.php>
- <https://www.natuurmonumenten.nl/paardrijden>
- <https://www.anwb.nl/water/varen/vaarroutes>

## Kaartlagen

(de kaarten worden aan het einde van deze bijlage weergegeven)

### Wandelen

1. Gegevens/WANDELNETWERK\_PZH
2. ROUTENETWERKEN - Langeafstand Wandelroutes (LAW)
3. wandelnetwerken

### Fietsen

1. Gegevens/FIETSVERBINDINGEN\_UTILITAIR\_HOOFDNET
2. ROUTENETWERKEN - Fijnmazig Fietsnetwerk
3. ROUTENETWERKEN - Langeafstand Fietsroutes (LF)

### Varen

1. CLASSIFICATIE - BRTN 2015 - 2020
2. Gegevens/Sloepennetwerk\_gerealiseerd\_ZH\_noord\_sept2014
3. ROUTENETWERKEN - Kanoroutes
4. Sloepennetwerk\_Totaal

En extra voor de analyse op dichtheid:

- Stad land route
- NS wandelingen
- Ov stappers

### Mennen/paardrijden

1. Delftse Hout
2. Gemeente Den Haag
3. GIS data 22-5-2018
4. Meijendel en Nieuwe Waterweg
5. PZH Viewer
6. Ruiterroute ambitie
7. Ruiterroute nieuw
8. Scan 148
9. Scan 150
10. Scan 152
11. Scan 154
12. Scan 156
13. Staatsbosbeheer
14. WP\_20180418\_12\_45\_34\_Pro

### Horecagelegenheden

1. Horecagelegenheden Zuid-Holland - LISA, 2017



## GIS viewer

Om inzicht te krijgen in de huidige situatie met betrekking tot beheer organisatie heeft Arcadis een interactieve GIS kaart opgesteld, een digitale geografische omgeving. Hierbij is routefinformatie op het gebied van afstanden, beheer en eigenaarschap gekoppeld aan regio's. Voor inzicht in de verschillende netwerken in Zuid-Holland is het raadzaam deze rapportage te lezen samen met deze GIS-viewer. De kaarten geven immers weer hoe de beschreven situatie er in de provincie uiziet.

De kaarten zijn te bekijken via de software van ArcReader, Hieronder vindt u een uitleg over het gebruik van de ArcReader.

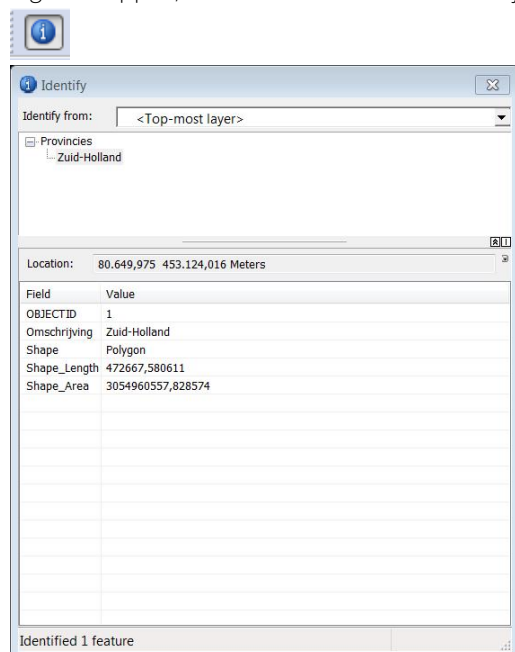
### ArcReader

ArcReader maakt onderdeel uit van de GIS-software van ESRI. Uiteraard bevat ArcReader niet de uitgebreide functionaliteiten die ArcGIS biedt maar deze software is uitermate geschikt voor het bekijken en bevragen van GIS bestanden. ArcReader is een dynamische kaart. Er kunnen acties uitgevoerd worden waardoor meer detail of juist een beter overzicht verkregen kan worden. Het is mogelijk om in en uit te zoomen, te pannen of de eigenschappen van een bepaald object op te vragen. Daarnaast kan er gezocht worden naar specifieke kenmerken van een ruimtelijk object en is het mogelijk om kaarten uit te draaien of te exporteren.

Met onderstaande balk is het mogelijk om in- en uit te zoomen en de kaart te verschuiven naar de gewenste locatie.



Met de *identify* tool kan op een object in de kaart geklikt worden. Er verschijnt dan een venster waarin de eigenschappen/ velden van het betreffende object staan.



## Kaartindeling

Bovenaan de kaart staan de voorzieningen waarop de analyses zijn uitgevoerd (treinstations en café/restaurant).

- voorzieningen
  - treinstation
  - cafe restaurant

Daaronder staan de modaliteiten met daaraan de informatie per regio. Door het gebruik van de *identify* tool kan men de gewenste informatie opvragen.

- ruiters\_regio
- vaarroutes\_regio
- fietsroutes\_regio
- wandelroutes\_regio

Per modaliteit is er een regio indeling gemaakt, uitgezonderd de mobiliteit “ruiter” omdat de gehele provincie 1 regio is.

- wandel regio
- fiets regio
- vaar regio

Onderliggende lagen zijn meer ter illustratie. Hierin staan de analyses van de modaliteiten per voorziening, aan de hand van kleuren krijgt men inzicht hiervan.

- ruiterroutes horeca
- ruiterroutes\_gewenst
- vaarroutes horeca
- fietsroutes horeca
- fietsroutes trein
- wandelroutes horeca
- wandelroutes trein

Voor informatie over een regio dient op een onderdeel van het netwerk in de kaart geklikt te worden. Daarbij is het van belang dat de juiste kaartlaag wordt aangeklikt, bijvoorbeeld ‘vaarroutes\_regio’. Per regio komt informatie over beheerders, eigenaarschap en afstand van de routenetwerken in de regio beschikbaar.

## Input informatie

Voor het opstellen van de kaarten is gebruik gemaakt van informatie over beschikbare netwerken, regio-indelingen, aanwezigheid van horeca en treinstations in Zuid-Holland en voor enkel de analyse op dichtheid ook van losse wandelroutes in Zuid-Holland. In bijlage 9 is een overzicht van de gebruikte informatie weergegeven.

Deze informatie deels afkomstig van de provincie Zuid-Holland, waarbij ook gebruik is gemaakt van bestanden in de routedatabank van de provincie. Specifiek voor mensen/paardrijden was zeer weinig informatie beschikbaar en wordt ook niet gesproken over een netwerk. Middels 2 workshops is informatie opgehaald en zijn bekende routes ingetekend. Daarnaast is ook informatie opgestuurd door belanghebbenden. Deze zijn

samengevoegd. Alle routes voor mannen/paardrijden die beschikbaar was op 22-5-2018 is toegevoegd aan de viewer en het kaartmateriaal in deze rapportage.

Voor fietsen, wandelen en varen is gebruik gemaakt van een regio-indeling. Deze verschilt per modaliteit. Voor wandelen zijn het 13 regio's, voor fietsen 10 regio's en voor varen 3 regio's.

#### Wandelen

- Metropoolregio Rotterdam-Den Haag
- Regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden
- Regio Drechtsteden
- Regio Duin- en Bollenstreek
- Regio Duin, Horst en Weide
- Regio Goeree-Overflakkee
- Regio Hoeksche Waard
- Regio Holland Rijnland
- Regio IJsselmonde
- Regio Krimpenerwaard
- Regio Midden Holland
- Regio Rijn- en Veenstreek
- Voorne-Putten-Rozenburg

#### Fietsen

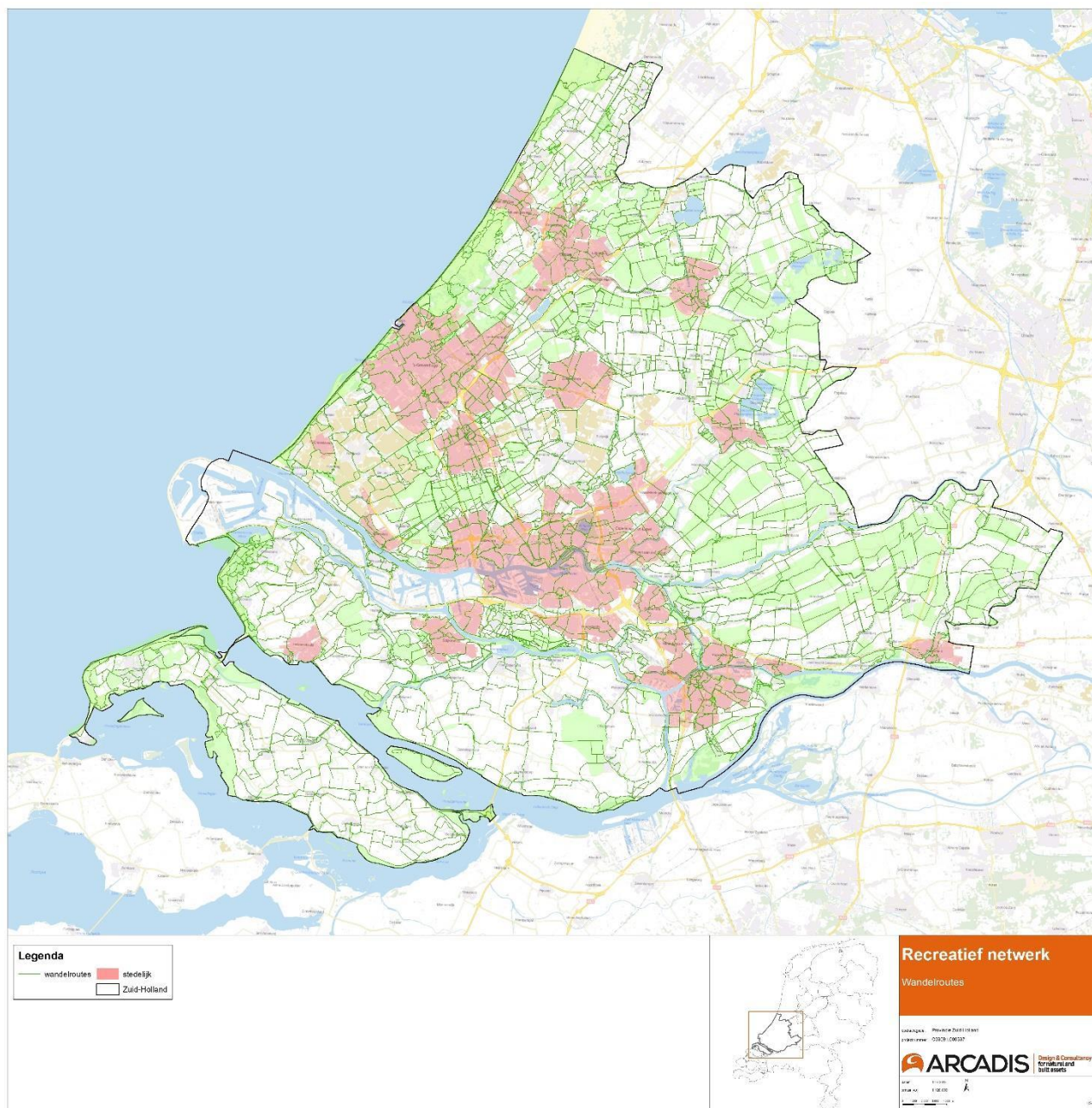
- Haaglanden
- Reeuwijkse Plassen
- Krimpenerwaard
- Voorne-Putten-Rozenburg
- Alblasserwaard-Vijfheerenlanden
- Drechtsteden
- Regio Holland Rijnland + Duin- en Bollenstreek
- Hoeksche Waard
- Stadsregio Rotterdam
- Goeree-Overflakkee

#### Varen

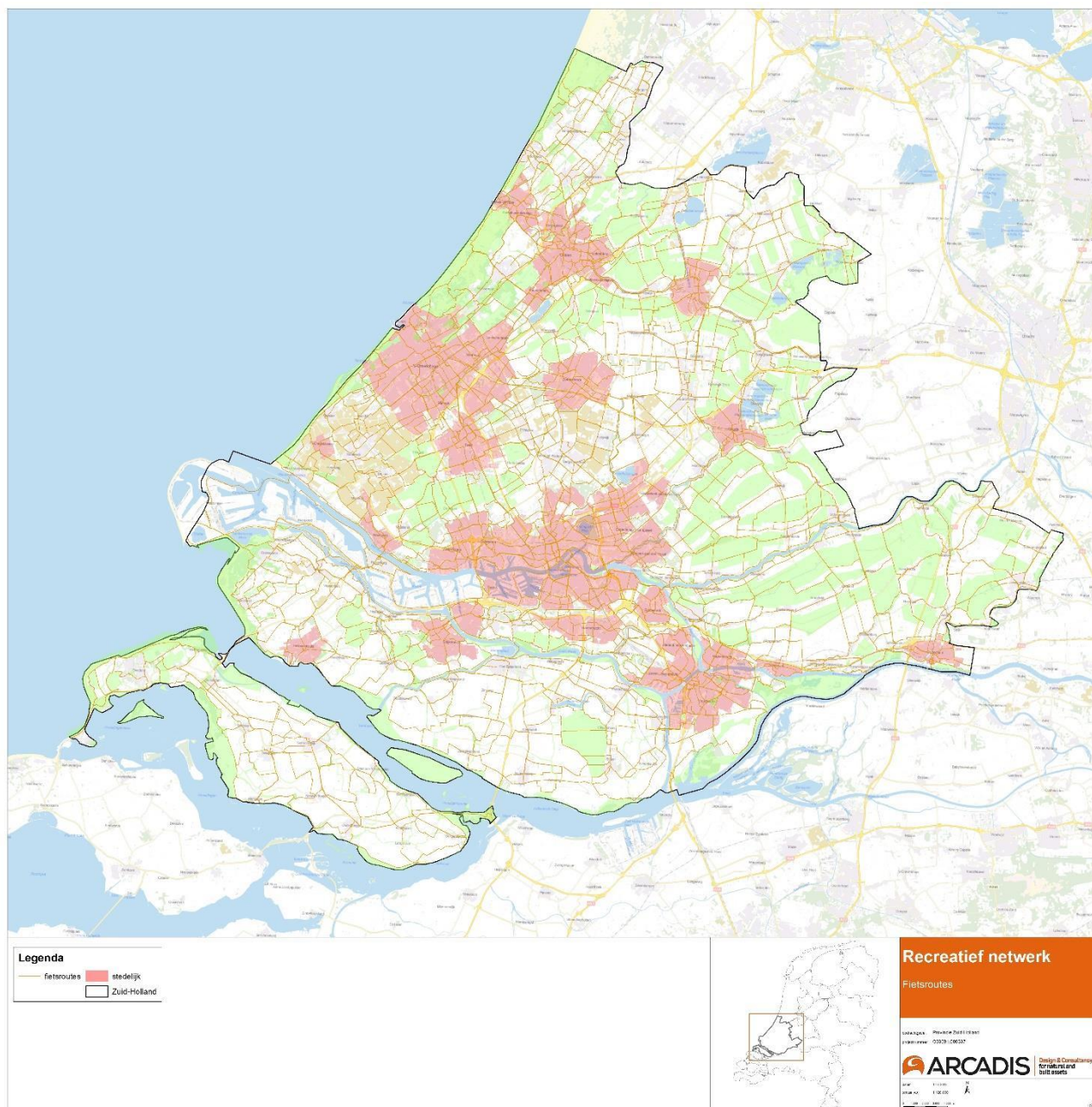
- Regio West-Holland
- Regio Zuid-Holland-Midden
- Regio Delta-Noord



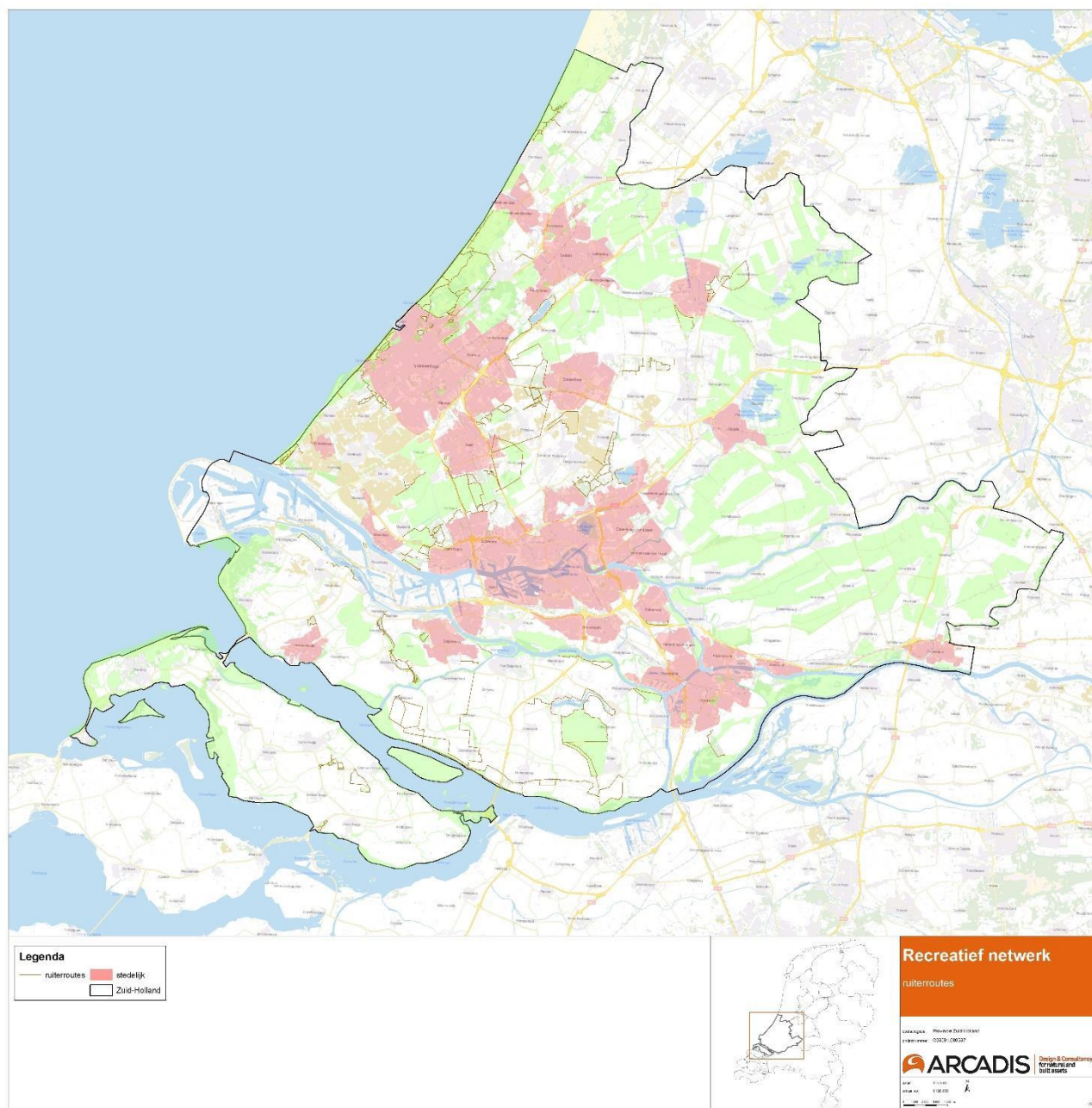
Figuur: wandelroutes.



Figuur: fietsroutes.



Figuur: paardrij/menroutes<sup>15</sup>.



<sup>15</sup> De kaart met routes voor paardrijden/mennen is een werkkaart. Tijdens de totstandkoming van het onderzoek naar de routes en de bijbehorende rapportage zijn de paardrij/menroutes in verschillende werksessies met belanghebbenden aangevuld en aangepast. Voor de analyses is uitgegaan van de situatie zoals bekend bij de onderzoekers op 29-5-2018. Tijdens de werksessie op 12 juni 2018 werd echter duidelijk dat nog niet alle routes bekend zijn bij de provincie. Tijdens de afronding van voorliggende rapportages is doorgewerkt aan het in beeld krijgen van alle bekende routes. Daarnaast bleek ook dat nog niet alle routes juist zijn ingetekend. Bijvoorbeeld, een groot deel van de ingetekende routes in de Hoeksche Waard bestaat niet uit bestaande routes, maar uit gewenste routes. Deze wijziging is nog wel doorgevoerd in de overzichtskaarten in bijlage 9, maar niet meer in de analyses.



Figuur: vaarroutes.

