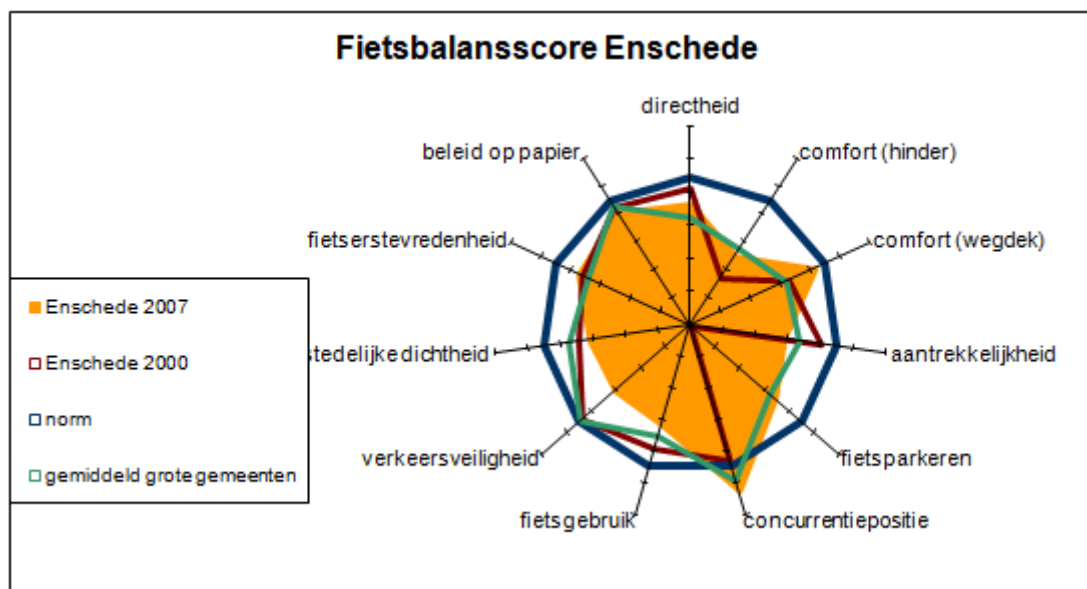


7 Gemeentelijk fietsbeleid in Enschede gewogen

7.1 Gemeentelijk fietsklimaat van Enschede globaal bekeken

In figuur 7.1 wordt op overzichtelijke wijze de beoordeling gepresenteerd van de gemeente Enschede, op de 11 aspecten van het fietsklimaat die in de Fietsbalans zijn onderzocht. Naast de beoordeling van het fietsklimaat in 2007 (oranje vlak) is ook het oordeel over het Enschedese fietsklimaat van 2000 in de grafiek weergegeven (bruine lijn).⁶⁵ Daarnaast zijn zichtbaar de normen (blauwe lijn) en de gemiddelde beoordeling van de in Fietsbalans-2 onderzochte grote gemeenten (groene lijn).



Figuur 7.1 Overzichtsgrafiek Fietsbalans-2 scores Enschede. Bron: Fietsbalans 2008

In Enschede voldoet de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto aan de norm. Daarnaast scoren ook comfort (wegdek) en beleid op papier goed hoewel bij dit laatste aspect een uitvoeringsplan node wordt gemist.

Comfort (hinder) en aantrekkelijkheid scoren in 2007 slecht. Dat komt in beide gevallen vooral door het autoverkeer dat in Enschede veel verkeershinder en geluidhinder veroorzaakt (op fietsstroken en bij kruispunten vallen deze vormen van hinder samen). Op de overige aspecten scoort de gemeente Enschede matig. Daaronder bevinden zich ook de fietsparkeervoorzieningen, die in 2007 voor het eerst zijn onderzocht.

Ten opzichte van het gemiddelde van de in de tweede ronde Fietsbalans onderzochte grote gemeenten valt vooral op dat de gemeente Enschede duidelijk beter scoort op comfort (wegdek) en substantieel slechter op verkeersveiligheid.

De grootste verandering in de Fietsbalansscores van de gemeente Enschede in 2007 ten opzichte van 2000 betreft de slechtere verkeersveiligheid: het aantal ernstige fietsongevallen en het ongevalrisico namen toe. Ook heeft een opmerkelijke daling van het fietsgebruik plaatsgevonden. Door meer geluidhinder van gemotoriseerd verkeer nam de aantrekkelijkheid van de routes af. Automobilisten in Enschede gebruiken hun auto vaker voor korte ritten (tot 7,5 km.) dan automobilisten in vergelijkbare gemeenten. De directheid nam af doordat fietsers meer moeten omrijden, vaker verkeerslichten tegenkomen en daarbij vooral veel langer moeten stilstaan dan de

⁶⁵ In 2000 is het aspect Fietsparkeren niet onderzocht. Vandaar dat de bruine lijn bij dit aspect naar het midden van de grafiek loopt.

norm voorschrijft. Daar staan tegenover dat comfort (hinder) minder slecht werd, dat het wegdek veel comfortabeler werd en dat de concurrentiepositie van de fiets is versterkt vooral door de hogere autoparkeertarieven.

7.2 Inspanningen en resultaten van het fietsbeleid van de gemeente Enschede

7.2.1 Een korte karakterisering van het verkeersbeleid en fietsbeleid in Enschede

Enschede vormt ruimtelijk gezien met Hengelo, Borne en het Duitse Gronau een langgerekt, bijna aan elkaar gegroeid stedelijk gebied met bijna 400.000 inwoners. Daarom heen liggen nog meer stedelijke kernen, die sinds 1994 samenwerken in de stadsregio Twente. In nog groter verband is Enschede verbonden met Münster en Osnabrück in de Stedendriehoek MONT. Binnen deze regio streeft Enschede naar een sterke regionale concurrentiepositie. De Toekomstvisie Enschede 2020 voorziet niet in grootschalige stadsuitbreidingen. Ruimtelijke ontwikkeling met toename van werkgelegenheid plant Enschede vooral aan de westzijde van de stad.

Het mobiliteitsbeleid is gericht op een sterke economische ontwikkeling, die met schaalvergroting leidt tot een toename van regionaal verkeer. De belangrijkste doelen van het Mobiliteitsplan 2004-2015 zijn dan ook het op peil houden van de bereikbaarheid van de twee economisch belangrijkste stadsdelen (centrum en west), en het op peil houden van de leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen verblijfsgebieden (zowel binnen de bebouwde kom als in het buitengebied). Ook uit de benoeming van de doelgroepen blijkt een economische visie: onderscheiden worden bezoekers uit Enschede, de regio en Duitsland, werknemers uit de regio en Enschede en bewoners. Enschede wil niet overgaan tot ingrijpende grootschalige maatregelen om de automobilititeit te faciliteren, maar streeft ernaar die groei op te vangen met hoger fiets- en OV-gebruik. Fietsmaatregelen in het Mobiliteitsplan betreffen onder meer een onderzoek naar nieuwe comfortabele en directe fietsroutes richting centrum die een beter alternatief zijn voor de onveiligere routes langs verkeersaders. Omdat het dan verblijfsgebied betreft, vraagt die ontwikkeling meteen aandacht voor fietsstraten. Van de oversteekpunten bij hoofdwegen (Singelring) wordt gezegd dat de doorstroming van autoverkeer daar goed moet blijven. Andere fietsthema's zijn inventarisatie ontbrekende schakels en knelpunten in het fietsnetwerk (inclusief school- en recreatieve routes), ontwikkeling notitie uitvoeringseisen fietsnetwerk, ontwikkeling notitie fietsparkeren/stallen in met name het centrum en bij haltes voor openbaarvervoer, ontwikkeling fietsbewegwijzeringsplan. Concrete maatregelen in het bij het Mobiliteitsplan behorende Projectenboek zijn echter vooral gericht op auto en OV. Sturend autoparkeerbeleid heeft de laagste prioriteit.

Het Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan 2003-2008 had als richtinggevende doelen in 2010 34% minder doden en 26% minder ziekenhuisgewonden dan in 1998. Bij uitbrengen van het plan was de doelstelling ongeveer voor de helft bereikt. Omdat dus meer maatregelen nodig waren bevat het plan een zeer uitgebreide analyse. Fietsers zijn een aandachtsgroep, met name 12 tot 15 jarigen.

In 2000 verscheen de eerste beleidsnotitie over fietsparkeren in het centrum. Dat leidde naast het plaatsen van een groot aantal nietjes verspreid over het centrum ook tot twee gratis bewaakte stallingen: 1100 plaatsen onder V&D (van Heekplein) en vanaf 2007 650 plaatsen aan de Brammelerstraat bij. De laatste is voor uitgaanspubliek zelfs drie maal per week 's nachts open. In 2007 is het beleid vanwege toegenomen parkeerdruk herijkt. Aanbevolen wordt om de fietsers zoveel mogelijk positief te benaderen om het hoge fietsgebruik bij het binnenstad bezoek te handhaven.

Naast allerlei gebiedsgerichte plannen heeft Enschede in 2007 ook een Beleidsnota Verkeerslichten vastgesteld. Verkeersmanagement zal een grotere rol krijgen om de benutting van de bestaande infrastructuur te verbeteren en de doorstroming van het OV te bevorderen. Één rotonde is daarom al omgebouwd tot een kruispunt met VRI.

Vanuit de Regio Twente wordt van 2008 tot 2020 gewerkt aan een hoogwaardig regionaal fietsroutenetwerk. In 2009 wordt begonnen aan de route van Hengelo naar Enschede west (onderdeel van de route Nijverdal – Duitse grens). Een andere actueel fietsproject is de bouw van een gratis overdekte fietsstalling bij het station.

7.2.2 Ambities van het fietsbeleid voor een duurzaam verkeersbeleid in Enschede

Een hoog fietsgebruik heeft een goede invloed op de luchtkwaliteit, bevordert de gezondheid van de inwoners, geeft kansen voor een hoge kwaliteit van de buitenruimte en schept ruimte voor het (economisch) noodzakelijk autoverkeer. Daarvoor is een ruimtelijk- en verkeersbeleid noodzakelijk dat actieve vormen van verplaatsen stimuleert en het autogebruik (met name binnen de gemeente) ontmoedigt. De daartoe noodzakelijke investeringen in de verkeer- en vervoerssystemen leiden tot verkeersveiligheid, minder verkeersbarrières in de stad en meer zelfstandige mobiliteit van jongeren en ouderen.

De cijfers van deze Fietsbalans geven aan dat Enschede de doelen die de gemeente zelf stelt niet haalt: de fiets vangt de groei van de mobiliteit niet op want het gebruik neemt af en het aantal fietsslachtoffers daalt niet maar stijgt. Daarmee voldoet Enschede ook niet aan alle opgaven van de Nota Mobiliteit.

Fiets en auto zitten elkaar in Enschede duidelijk in de weg wat blijkt uit lang wachten bij verkeerslichten, hoge verkeershinder, hoge geluidsniveaus en een meer dan gemiddeld aandeel fietsongevallen met gemotoriseerd verkeer. De fietsers voelen de achteruitgang van de veiligheid, zo blijkt uit de fietserstevredenheid die in Enschede op dit punt achteruit ging.

Deze problematiek is bekend in Enschede. Al in 2003 (Verkeersveiligheidsplan) werd geconstateerd dat veel ongevallen in Enschede te maken hebben met niet verlenen van voorrang en dat die ongevallen eerder een gevolg zijn van druk verkeer dan van hoge snelheden. Ook werd gewezen op de sobere inrichting van 30-km/uur-gebieden. De projecten om knelpunten binnen die gebieden en op de hoofdwegen aan te pakken zouden inmiddels moeten zijn uitgevoerd. Toch stelt de programmabegroting 2007-2010 dat door toenemende verkeersdruk educatie en niet-infrastructurele maatregelen steeds belangrijker worden. Men verwacht kennelijk van de Enschedeërs dat ze zich voortaan aan de situatie aanpassen. De programmabegroting stelt verder nogal passief dat de veiligheidsproblematiek van slechtere oversteekbaarheid van verkeersaders en van sluipverkeer in verblijfsgebieden "zal worden gevolgd".

Met het sterke accent op economische verplaatsingsmotieven en de prioriteiten voor de bereikbaarheid van economisch relevante gebieden blijven andere verplaatsingsmotieven (sociaal, recreatief, onderwijs) in het Enschedese mobiliteitsbeleid teveel buiten beeld. De verkeersveiligheid is een randvoorwaarde maar neemt toch af, de hoofdwegen worden grotere barrières en kwetsbare groepen worden minder mobiel. De positie van de fiets verzwakt.

7.3 Conclusies en aanbevelingen

In tegenstelling tot in de meeste grote gemeenten daalt de laatste jaren het fietsgebruik in Enschede en ligt nu zelfs zowel onder het Nederlands gemiddelde als onder het gemiddelde van de grote gemeenten. Deze ontwikkeling zou in verband kunnen staan met de, eveneens tegen de landelijke trend in, toegenomen verkeersonveiligheid voor het fietsverkeer vooral ook omdat de Enschedese fietsers zelf aangeven over alle onderzochte fietsaspecten tevredener te zijn dan in het vorige onderzoek, behalve over verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Kijkend naar het aantal ernstige fietsongevallen valt het substantiële aandeel in het 30-km. gebied op hetgeen waarschijnlijk wordt veroorzaakt doordat veel hoofdfietsroutes, meer dan in andere gemeenten, door het 30-km. gebied lopen. Verder lagen parkeervakken rechts naast de fietsers op ruim eenderde van de in de Fietsbalans-praktijkmeting gefietste wegen met een snelheidsregime van 50 km/u. Dat is ruim twee keer zoveel als gemiddeld in de onderzochte grote steden; deze inrichting wordt in de verkeerskunde niet alleen afgeraden maar zorgt ook voor onveiligheid(sgevoel) bij fietsers. Kortom, vergroting van de verkeersveiligheid voor fietsers dient in het verkeersbeleid zeker een van de speerpunten te zijn.

De concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto is zeer goed, niet alleen door de hoogte van de autoparkeerkosten maar ook doordat t.o.v. het jaar 2000 de toename van de reistijd per auto binnen de gemeente groter is dan de toename van de reistijd per fiets. De fietsreistijd kan evenwel zeker nog worden verkleind, temeer omdat de directheid van de routes matig en comfort (hinder) slecht scoren. Hieraan zijn met name debet de grote verslechtering van de fietswachtijden bij verkeerslichten, de onveranderd hoge verkeershinder en het vaak voorrang moeten verlenen. Een verdere verbetering van de concurrentiepositie zal kunnen zorgen voor een hoger fietsgebruik. Dat die potentie er is blijkt uit het volgende. Driekwart van alle verplaatsingen gaan in Enschede over relatief korte afstanden (tot 7,5 km.); dat geldt ook voor een ruime meerderheid van de autoritten; bovendien zijn beide aandelen substantieel hoger dan gemiddeld in de grote gemeenten. Voor een deel van deze verplaatsingen zal de fiets daarom zeker een alternatief kunnen zijn. Om mensen tot de fiets te verleiden is het van belang fietsverbindingen en fietsparkeervoorzieningen van goede kwaliteit en voldoende kwantiteit aan te bieden.



Een hoog fietsgebruik is zeker ook vanuit het Enschedese gezondheidsbeleid gewenst. De vergrijzing en de toename van het aantal allochtonen zal volgens een recente studie⁶⁶ een beperkt negatief effect hebben op het fietsgebruik in Enschede. Dezelfde studie toont ook aan dat er voor Enschede veel te winnen valt als deze groepen meer gaan fietsen dan op dit moment.

Uit de analyse in de Fietsbalans blijkt dat de fietsinfrastructuur in Enschede nogal eens oncomfortabel, onaantrekkelijk en onveilig is voor fietsers. Dat is voor de vaardige groep autochtone fietsers tussen de 18 en de 60 jaar nauwelijks een probleem maar het leidt tot uitsluiting van belangrijke groepen: ouderen, kinderen en allochtonen. En als kinderen niet meer (goed) leren fietsen, zullen ze in de toekomst ook minder genegen zijn dat te gaan doen.

Het is dan ook noodzakelijk het fietsnetwerk zo in te richten dat ouderen, kinderen (*en* hun ouders) en allochtonen zélf vinden dat het veilig, comfortabel en prettig is om te fietsen. Investerings in de verkeer- en vervoerssystemen zullen daarom moeten leiden tot een verhoging van de fietsverkeersveiligheid, minder barrières in de stad en een verbetering van de zelfstandige mobiliteit van jongeren en ouderen.

Ouderen, kinderen en allochtonen zijn juist ook de groepen die grotere gezondheidsrisico's lopen door gebrek aan beweging en overgewicht. Overgewicht en bewegingsarmoede komen namelijk in Enschede, net als in de meeste andere Nederlandse gemeenten, veel voor en vormen dan ook een belangrijk speerpunt voor het gemeentelijk gezondheidsbeleid. De voorgenomen maatregelen richten zich met name op sportaanbod en sportstimulering, voorlichting over bewegen en voeding op basisscholen, en voorlichting en activiteiten op wijkniveau. Hoewel in de *regionale* gezondheidsnota uit 2008 in het kader van een integrale aanpak (dringend aanbevolen door de inspectie van Volksgezondheid) de beleidsterreinen ruimtelijke ordening en verkeersbeleid staan genoemd, wordt de expliciete koppeling niet gelegd (bijv. met fietsstimulerend beleid en verkeersveilige inrichting schoolomgevingen). Dan is te verwachten dat zonder een extra lokale impuls de dit jaar vast te stellen *lokale* gezondheidsnota aan deze gewenste koppeling geen invulling zal geven.

Een ander gezondheidsaspect is de luchtkwaliteit. Omdat er in de gemeente vanaf 2010 de normen voor PM₁₀ en NO₂ niet meer worden overschreden heeft Enschede geen verplichting om maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit te nemen of om een actieplan op te stellen. Dat doet de gemeente Enschede dan ook niet en dat is jammer. Want andere gemeenten waarin nu al geen overschrijding is nemen toch maatregelen omdat er nog steeds sprake is van gezondheidschade.

⁶⁶ O. van Boggelen en R. Jansen *Het effect van de toename van het aantal allochtonen en de vergrijzing op het fietsgebruik*, Fietsberaadpublicatie 11B, Rotterdam, 2007.

Op basis van de weergegeven conclusies komt het onderzoeksteam van de Fietsersbond met de volgende **aanbevelingen**.

- Zowel voor de veiligheid, de blootstelling aan luchtverontreiniging als de aantrekkelijkheid van de hoofdfietsroutes heeft het sterk de voorkeur belangrijke fietsverbindingen niet samen te laten vallen met wegen met druk gemotoriseerd verkeer. Verdergaande **ontvlechting** door tussen en in verblijfsgebieden meer **solitaire fietspaden** en **fietsstraten** aan te leggen, is de beste manier om de benodigde hoge kwaliteit op het gebied van directheid (breedte, ophoud, enz.) en hinder (ontwerpsnelheid, voorrang, doorstroming, stopkans, enz.) te verwezenlijken.
- Richt het hele (**hoofd**)fietsroutennetwerk **Duurzaam Veilig** in door het goed scheiden van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. Dat betekent onder andere aparte fietsvoorzieningen aanleggen op gebiedsontsluitingswegen van voldoende breedte voor het aanbod aan fietsers. Bij hoge auto-intensiteiten hebben fietspaden de voorkeur boven fietsstroken. Bij fietsstroken geen parkeervakken aanleggen, waardoor er op sommige plekken ook meer ruimte zal ontstaan voor brede fietspaden. Bij straten met onvoldoende ruimte om te scheiden de snelheid en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer omlaag brengen. Realiseer verblijfsgebieden (30 km. zones) zónder sluipverkeermogelijkheden voor het gemotoriseerd verkeer en zo groot mogelijk zodat het aantal kruisingen met gebiedsontsluitingswegen wordt geminimaliseerd.
- Vanwege de voor het fietsverkeer zorgwekkende wachttijdontwikkeling bij **verkeerslichten** dient extra aandacht hiernaar uit te gaan. Dat is essentieel voor de verbetering van het Enschedese fietsklimaat. Op hoofdfietsroutes dienen de fietsers op deze kruispunten daadwerkelijk de prioriteit te krijgen zoals in het mobiliteitsplan is vastgelegd. Maar kijk eerst naar nut en noodzaak van de verkeerslichten. Circulatiemaatregelen zullen de noodzaak van verkeerslichten kunnen beperken. Voorts dient de gemeente zo veel mogelijk te streven naar de aanleg van rotondes in plaats van verkeerslichten, uiteraard met fietsers in de voorrang. Rotondes zijn meestal beter voor de doorstroming van alle verkeer en bovendien veiliger dan met verkeerslichten geregelde kruispunten.
- **Zorg op drukke kruispunten voor voldoende fietsopstelruimte**. Dat bevordert niet alleen het comfort maar ook zowel de fiets- als auto-doorstroming. In veel gevallen zal het ook gewenst zijn de **fietspaden te verbreden**, gelet op het stijgende aanbod van vaardige én minder vaardige fietsers alsmede op het vaker optreden van onderlinge snelheidsverschillen, ook door de toename van het aantal elektrische fietsen.
- Voer - in navolging van de in de Nota Mobiliteit geformuleerde eisen - een zo veel mogelijk vraagvolgend **fietsparkeerbeleid**. Dat betekent dus het aanbieden van voldoende onbewaakte en bewaakte fietsparkeer-voorzieningen van goede kwaliteit en de mogelijkheid tot anti-diefstalbescherming op of dicht bij de plekken waar daar behoefte aan is. De komende jaren verdienen niet alleen het centrum en het stationsgebied veel aandacht maar ook andere publieksaantrekkelijke bestemmingen, zoals winkelcentra, sportaccommodaties, scholen, e.d.
- De aanscherping van het kabinetsbeleid op het gebied van **fietsdiefstal** om het aantal fietsdiefstallen in 2010 te halveren ten opzichte van 1999 is een goede aanleiding om een lokaal beleid voor de aanpak daarvan verder te ontwikkelen. Naast het fietsparkeerbeleid bij belangrijke bestemmingen moet daarbij onder meer worden gedacht aan de aanpak van heling en straatverkoop alsmede aan gerichte opsporing. Omdat het landelijk registratiesysteem van gestolen fietsen vanaf februari 2008 operationeel is kan sindsdien de gerichte opsporing daadwerkelijk plaatsvinden.



Naast het stedelijke niveau is het wijk/buurtniveau ook heel belangrijk voor het gebruik van de fiets. Korte verplaatsingen vinden vaak binnen de wijk plaats, dus ook daar zijn veilige en comfortabele fietsverbindingen van groot belang. Vooral de kwetsbare groepen ouderen en jonge kinderen maken veel fietsritten in de eigen wijk of buurt.

- Voor **buurten, wijken en het centrum** is een integrale aanpak van loop- en fietsverkeer gewenst. Ontwerp daarvoor naar belangrijke bestemmingen als scholen en winkelconcentraties allereerst veilige en directe looproutes en fietsroutes en pas daaromheen het autoverkeer in. Hierdoor ontstaan veilige routes die zo min mogelijk drukke autowegen hoeven te kruisen. Concentreer autoparkeren zo veel mogelijk op enige afstand van woningen en bestemmingen, waar mogelijk in gebouwde voorzieningen en zo min mogelijk op straat. Voorkom zoekverkeer. Daardoor ontstaat er ook een hogere verblijfskwaliteit voor voetgangers en meer en veiliger ruimte voor speelvoorzieningen op straat. Plan goede fietsparkeervoorzieningen bij de woningen en dicht bij de bestemmingen. Al deze zaken nodigen mensen uit om te bewegen en bevorderen de verkeersveiligheid.
- In **nieuwbouwwijken** liggen er grote kansen, waarbij Houten-Zuid in wording tot voorbeeld kan dienen (Houten is Fietsstad 2008). Ook in het bestaande stedelijk gebied kan begonnen worden in de wijken en buurten die worden aangepakt in het kader van **herstructurering**. Specifiek kan worden gekeken naar de belangrijkste **schoolroutes** en de mogelijkheid om **autoluwe zones rondom scholen** aan te leggen met stopverboden voor halen en brengen van kinderen. Hierdoor ontstaan rond de school veel veiliger situaties waardoor kinderen (eerder) zonder gevaar zelfstandig met de fiets (of lopend) naar school kunnen. Dergelijke projecten zijn ook een goede invulling van de bewegingstimuleringsdoelstelling van het gezondheidsbeleid en een goede aanvulling op andere gezondheidsbevorderende projecten en verkeerseducatie op scholen.

Het aanpakken van de harde infrastructuur is echter niet genoeg om grote groepen nieuwe fietsers te krijgen. Vooral groepen waar een fietstraditie ontbreekt, zullen niet makkelijk uit zichzelf gaan fietsen, ook niet als er veilige en comfortabele fietsvoorzieningen zijn. Daarvoor zijn extra maatregelen nodig op het gebied van promotie, training en voorlichting.

- **Fietspromotie** is belangrijk voor de beleving en beeldvorming van de fiets en voor het overdragen van kennis over de mogelijkheden om veilig te fietsen. Denk bijvoorbeeld aan de volgende zaken. Maak duidelijk dat het gewaardeerd wordt als mensen de fiets gebruiken. Geef aan wat de voor hun belangrijke veilige fietsroutes zijn in de wijk en naar bijvoorbeeld het centrum, waar ze hun fiets veilig kunnen stallen, enz. Laat weten dat met de fiets naar de stad minder tijd kost dan met de auto!
Richt u zich op specifieke doelgroepen en zoek aansluiting bij maatschappelijke organisaties en hulpverleners die dicht bij de mensen staan. Geef als gemeente het goede voorbeeld, bijvoorbeeld als politici en ambtenaren de fiets gebruiken voor werkbezoeken en overleggen in de stadsdelen.
- Organiseer samen met maatschappelijke organisaties **fietsvaardigheidstrainingen** voor ouderen (i.s.m. zorgcentra, enz. - ook een prima invulling van beleid om ouderen lang mobiel te houden in het kader van de WMO), kinderen (scholen - ook een uitstekende uitwerking van integratie tussen verkeersbeleid, gezondheidsbeleid en verkeerseducatie), buitenlanders (inburgering) en mensen van allochtone afkomst (moskee, buurthuizen). De Fietsersbond werkt momenteel aan de opbouw van de zogenaamde Fietschool met inrichting van een kenniscentrum, de opleiding van docenten en de ontwikkeling van cursusprogramma's voor specifieke doelgroepen en situaties.

Kijkend naar het vigerende fietsbeleid dan zijn er enkele belangrijke tekortkomingen aan te wijzen: concrete doelstellingen ontbreken, voor het (hoofd)fietsroutenetwerk onvoldoende kwaliteitseisen zijn vastgelegd én een uitvoeringsplan ontbreekt. Daarnaast is een aantal van de hier weergegeven aanbevelingen niet, dan wel niet duidelijk genoeg, in het beleid terug te vinden. Daarom luidt de afsluitende aanbeveling: stel een **uitvoeringsgericht en integraal fietsplan** op waarin deze lacunes worden gedicht en de aanbevelingen zijn verwerkt.