



Inhoudsopgave ‘Factsheet datatypen’

1. <u>Puntdata</u>	p.2
2. <u>Verplaatsingsdata</u>	p.3
3. <u>Fietsparkeerdata</u>	p.4
4. <u>Deelfietsdata</u>	p.5
5. <u>Assetdata</u>	p.6
6. <u>Routebelevingsdata</u>	p.7
7. <u>Verkeersveiligheidsdata</u>	p.8
8. <u>Data over de fiets</u>	p.9
9. <u>Data over de fietser</u>	p.10



Factsheet puntdata

Behorend bij het document “Inventarisatie en positionering fietsdata” van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Algemeen

Puntdata (ook wel passantendata) geven inzicht in statistieken van passerende fietsers. Ze vormen een belangrijke basis voor de registratie van fietsaantallen, snelheden en wachttijden (en daarmee doorstroming). Op basis van deze data kunnen ook langtermijntrends worden onderscheiden. De data worden ingewonnen door middel van camera's, slang- en lus-tellingen, radarsystemen en wifi- en bluetoothsignalen, en verwerkt middels telsoftware. Door verbeterde analysemethoden, bijvoorbeeld de ontwikkeling van slimmere algoritmes, valt er steeds meer informatie uit deze data te halen.

Organisatie

Tellingen worden voornamelijk door decentrale overheden bij bureaus aanbesteed (business model *business-to-government*). Er is landelijk veel ervaring met de inwinning van tel-data, en er zijn diverse bureaus actief. Er is momenteel nog geen landelijk dekkend tel-instrument.

Voor inwinning van puntdata is er een landelijke standaard beheerd door het NDW, die door de meeste partijen (waaronder de telbureaus) wordt gebruikt. Enkele provincies en gemeenten leveren nu al standaard data aan bij NDW, het is de bedoeling dat iedere provincie en gemeente in Nederland dit in de toekomst doet. Data kunnen zowel via aanbestedingen als direct bij NDW aangeleverd worden, waarna er een check plaatsvindt op kwaliteit van de data en naleving van standaarden. NDW beheert de data, en de data kunnen bij NDW worden opgevraagd.

Toepassing van de data

Verkeerstellingen worden gebruikt voor de onderbouwing van het reguliere verkeersbeleid. Enkele decentrale overheden hebben daarnaast innovatieve toepassingen gebouwd om de data te ontsluiten en te vertalen naar beleidsinformatie, zoals Gemeente Den Haag (*Vélovviewer*) en Provincie Drenthe (*Fietsmonitor “Op Fietse”*).

Voor IenW geldt dat voor *beleidsmonitoring* puntdata inzicht geven in welke mate wordt gefietst, en hoe dit zich op langere termijn ontwikkelt. Diverse decentrale overheden ontsluiten deze data nu al succesvol middels dashboards of viewers

Een netwerk van telpunten kan real-time informatie leveren aan *data-gedreven fietsdiensten* of MaaS-toepassingen. Inzicht hierin kan een bijdrage leveren aan bereikbaarheid en biedt reisgemak voor reizigers. Ook geldt dat puntdata een bijdrage leveren aan data-gedreven verkeersmanagement en dynamische aansturing van VRI's. Ook hier geldt dat, lokale gevallen uitgezonderd, er op landelijke schaal nog beperkt met dit data-item wordt gewerkt. Wat betreft het *aansturen van operationele processen* worden puntdata nu al gebruikt voor de kalibratie van verkeersmodellen. Ook worden de lusdata bij VRI's ingezet om de verkeerslichten aan te sturen.



Factsheet verplaatsingsdata

Behorend bij het document “Inventarisatie en positionering fietsdata” van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Algemeen

Verplaatsingsdata (ook wel floating bike data of ritdata) geven inzicht in de kenmerken van fietsverplaatsingen. Op basis van deze data kunnen herkomst- en bestemmingspatronen, routes, snelheden (vertragingen) en wachttijden in kaart worden gebracht. Deze data worden voornamelijk verzameld met GPS via smartphone-apps, trackers en chips in de fiets of slimme sloten.

Organisatie

Floating bike data zijn bezig aan een opmars: er is steeds meer vraag naar deze rijke bron van fietsdata. De data zijn vaak een afgeleide van een ander doel of product, namelijk commerciële fietsstimuleringsapps of sporttracking-apps (b.v. Strava). Tot voor kort werden met fietsstimuleringsapps vooral op lokale en regionale schaal data ingewonnen (denk aan de campagnes IkFiets (Provincie Utrecht) en B-Riders/GoVélo (Provincie Brabant). Deze apps hebben vaak dezelfde basis, namelijk de *engine* van Mobidot. In het Nederlands Verplaatsingspanel (NVP van Goudappel en Dat.Mobility) wordt floating bike data gekoppeld aan panel-data, waardoor inzicht wordt verkregen in reisgedrag, modal shifts en motieven. Dit gebeurde in opdracht van en betaald door IenW.

Er zijn momenteel nog geen landelijke kwaliteitseisen voor data-inwinning noch wordt de data in een eenduidig format opgeslagen of uitgewisseld. Hierdoor verschilt de kwaliteit van de data sterk per inwin-initiatief. De Talking Bikes aanbesteding van IenW heeft tot doel om grootschalig en gestructureerd floating bike data in te winnen, en daarmee tot een landelijke standaard te komen. Siemens en RingRing staan aan de lat voor de inwinning. Deze data worden aangeleverd bij en beheerd door NDW.

Toepassing van de data

De data worden (vaak op projectbasis) ingewonnen om inzicht te krijgen in lokale of regionale stromen. Breda University of Applied Sciences beschikt met *Cycleprint* over een instrument voor visualisatie en analyse van floating bike data. Het NVP biedt inzicht in actuele ontwikkelingen in mobiliteitsgedrag, bijvoorbeeld als gevolg van Corona.

Met floating bike data kunnen *beleidsdoelstellingen* worden geëvalueerd doordat uitspraken worden gedaan over aantallen fietsers, modal shifts (b.v. met het NVP) en gebruik van het netwerk (b.v. het huidige netwerk, maar ook evaluatie van impact nieuwe infrastructuur). Op het gebied van *data-gedreven fietsdiensten* leveren de data een bijdrage aan een multimodale verkeersmanagementstrategie, bijvoorbeeld door de communicatie tussen fietser en wegkantinfrastuctuur en de ontwikkeling van diensten die dynamische routeadvies geven. Het onderhouden van het netwerk met aanbieders biedt mogelijkheden voor extra aandacht voor (commerciële) stimuleringsapps. Floating bike data hebben tot slot bij beleidsterrein een plek.



Factsheet fietsparkeerdata

Behorende bij het document “Inventarisatie en positionering fietsdata” van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Algemeen

Fietsparkeerdata geven informatie over locatie en duur van fietsparkeren. Op basis van deze data kunnen uitspraken worden gedaan over de capaciteit en bezetting van stallingen. Deze data worden zowel digitaal als handmatig ingewonnen. Digitale inwinning gebeurt via hbf-systemen (handhaving & beheer fietsparkeren) in stallingen, waarbij sensoren in de rekken de beschikbaarheid meten. Deze meetmethode wordt in combinatie met camera-registratie steeds nauwkeuriger. Daarnaast zijn er in- en uitchecksysteem, bekend van NS Stationsstallingen en grote gemeentelijke stallingen (b.v. Biesieklette in Den Haag). Handmatige inwinning vindt plaats middels tellingen.

Organisatie

Grote spelers op gebied van fietsparkeerdata zijn NS en Prorail (beschikken over fietsparkeerdata in stations, vooral op basis van digitale systemen) en gemeenten. Gemeenten verzamelen data zowel digitaal als handmatig, dit laatste via bureaus (business model B2G). Het belang van fietsparkeerdata groeit, omdat het bijdraagt aan monitoring en evaluatie van grote investeringen in (stations)stallingen. Op gemeentelijk niveau draagt het bij aan het beheer van gemeentestallingen en handhaving van weesfietsen of foutparkeren. Op termijn kan fietsparkeerdata ook bijdragen aan een betere dienstverlening voor de fietser. Het CROW-Fietsberaad heeft fietsparkeerdatastrategie waarbinnen een datastandaard is ontwikkeld, en data uit verschillende bronnen bijeen worden gebracht, met als doel de ontwikkeling van tools voor inzicht, beheer en handhaving aan te jagen. Binnen Tour de Force wordt gewerkt aan standaardisatie van alle HBF-data.

Toepassing van de data:

De datastandaard ontwikkeld door *CROW-fietsberaad* moet bijdragen aan data-gestuurde handhaving en beheer op gemeentelijk niveau.

Fietsparkeerdata kunnen helpen investeringen in grootschalige stationsstallingen te *monitoren*, maar ook uitspraken te doen over nut en noodzaak van nieuwe initiatieven, zoals het aanbieden van deelfietsen in stations. Fietsparkeerdata leveren via *fietsdiensten* een bijdrage aan de informatievoorziening voor fietsers: de live capaciteit van stallingen, beschikbaarheid van fietskluisen, het reserveren van parkeerplek of -kluis, en informatie in het deur-tot-deur dashboard.

Wat betreft het *voeden van operationele processen* geldt dat het fietsparkeerdata een bijdrage levert aan het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, waarin verschillende soorten fietsvoorzieningen worden geïntegreerd.



Factsheet deelfietsdata

Behorend bij het document “Inventarisatie en positionering fietsdata” van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Algemeen

Deelfietsdata geven inzicht in het gebruik van deelfietsen, denk bijvoorbeeld aan locatiedata, rittypen en ritduur, data over de gebruiker en staat van de fiets. Deze worden primair gewonnen door registratie van ritten in smartphone-applicaties. In de praktijk werken deelfietsaanbieders uit kosten oogpunt nog weinig met track & trace-apparatuur op de fietsen zelf.

Organisatie

De aanwezigheid van deelfietssystemen in Nederland verschilt per stad of gemeente. Na een snelle groei van het aantal deelfietsaanbieders in verschillende steden is het aantal spelers enigszins gestabiliseerd. Aanbieders verzamelen veelal hun eigen (statische) data. Diverse aanbieders hebben, ondersteund door IenW en CROW, het OpenBike-convenant getekend om interoperabiliteit te realiseren in drie fasen: 1) zichtbaar maken van aanbod deelfietsen (delen van informatie), 2) zichtbaarheid koppelen aan boekingsmogelijkheid, en 3) in-app integratie om fietsen met 1 account te huren. Deelnemers leveren data aan bij het CROW via de TOMP API. Het gemeentelijke deelfiets-dashboard van CROW stelt gemeenten vervolgens in staat deelfietsgebruik te monitoren en te evalueren, en eventueel voorwaarden te stellen aan nieuwe vergunningverlening. Zo kunnen gemeenten bijvoorbeeld handhaven op wees(deel)fietsen in de openbare ruimte. In de praktijk blijkt soms dat data niet altijd goed wordt aangeleverd of verwerkt. Het dashboard wordt in december 2020 geëvalueerd. Naast de commerciële deelfietsaanbieders heeft NS veel data over het gebruik van de OV-fiets (grootste deelfietsstelsel van NL). Er zijn in de concessie geen afspraken gemaakt over het delen van deze data.

Toepassing van de data

Het CROW-dashboard stelt gemeenten in staat deelfietsgebruik in hun gemeente te monitoren en te evalueren. Buiten het convenant om maken aanbieders op individuele basis afspraken met gemeenten over data voor monitoring en evaluatie.

Op gebied van *datagedreven diensten* zijn primair de marktpartijen actief met het ontwikkelen van oplossingen voor de eindgebruiker. Ook hier geldt dat het onderwerp deelfietsdata als onderdeel van “MaaS-diensten” aan sluit bij diverse beleidsterreinen ten behoeve van het *voeden van operationele processen*.



Factsheet assetdata

Behorend bij het document “Inventarisatie en positionering fietsdata” van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Algemeen

Assetdata geven informatie over de fietsinfrastructuur, zoals ligging, type en kwaliteit, inclusief gerelateerde voorzieningen als fietsparkeren. Deze data worden ingewonnen middels fietsinfrastructuurscans en visuele inspecties (bijvoorbeeld met camera's of innovatieve meetmethoden) of door ontwikkeling en beheer van GIS-bestanden. Uit deze data kunnen ook andere soorten informatie worden afgeleid: denk aan verkeersveiligheidsindicatoren (safety performance indicators) die worden opgesteld door soorten assetdata met elkaar te combineren (b.v.: door de ligging van een fietspad te koppelen aan breedte en fietsintensiteiten op het wegvak kan de veiligheid van een fietspad worden gescoord -> de risico-gestuurde aanpak).

Organisatie

Wegbeheerders, in het bijzonder gemeenten, zijn de belangrijkste bezitters van assetdata. Er zijn geen landelijke standaarden voor inwinning of beheer van deze data, noch worden er momenteel landelijke kwaliteitseisen aan gesteld. Hierdoor zijn asset data sterk versnipperd en lokaal in bezit, en verschilt de aanwezigheid en kwaliteit sterk per wegbeheerder. Wel is er in toenemende mate vraag naar deze data, omdat op basis hiervan uitspraken kunnen worden gedaan over het netwerk, kwaliteit, en het te voeren beleid (waar is het netwerk ondermaats, toe aan verbetering, is sprake van een missing link, etc.). Naast asset data van wegbeheerders zijn er diverse initiatieven om data in te winnen en te beheren: zo beschikt de Fietsersbond over een gedetailleerd bronbestand met informatie over de ligging en kwaliteit van het Nederlandse fietsnetwerk, dat wordt bijgehouden door haar vrijwilligers. Commerciële initiatieven zijn bijvoorbeeld CycleRAP (ANWB) (zie onder) of Fietsspotter. Overheden kunnen deze partijen inhuren om hun infrastructuur te scannen (business model B2G). Het NDW is zelf bezig met het updaten van het NWB (nationaal wegenbestand), en neemt hierin ook data over fietsinfrastructuur mee.

Toepassing van de data

Vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is een werkgroep *SPI – fietsinfrastructuur* actief, die data vertalen naar inzichten over veiligheid van infrastructuur en uitspraken doet over mogelijke ingrepen. Hieruit voortvloeiend is Provincie Utrecht zelf aan de slag het ontwikkelen van SPI's voor haar provinciale fietsnetwerk. Het commerciële *CycleRAP* analyseert aan de hand van camerabeelden van Cyclomedia de kwaliteit van infrastructuur en scoort deze op veiligheidskenmerken.

Assetdata kan een onderlegger vormen voor andere beleidsactiviteiten, zoals de *monitoring* van verkeersveiligheid en de ontwikkeling van SPI's. Assetdata dient ook als basis voor fietsdiensten, zoals fietsrouteplanners, apps en websites. Wat betreft het *voeden van operationele processen* draagt assetdata bijvoorbeeld bij aan het onderhoud van het eigen fietsnetwerk. Ook geeft het inzicht in de categorisering van het fietsnetwerk (waar liggen de snelfietsroutes, vrijliggende fietspaden en fietsstroken).



Factsheet routebelevingsdata

Behorend bij het document “Inventarisatie en positionering fietsdata” van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Algemeen

Routebelevingsdata geven inzage in de subjectieve beleving van fietsroutes door de fietsers. Met deze data kunnen het huidige netwerk en nieuwe routes worden geëvalueerd. Routebelevingsdata relateren daarmee ook aan veiligheidsbeleid en aan de routekeuze van fietsers. Routebelevingsdata zijn op landelijke schaal nog relatief weinig voorhanden. Vaak zijn de data een onderdeel van bredere reizigers- of fietsonderzoeken, en is beleving een van de bevraagde aspecten.

Organisatie

Routebelevingsdata worden voornamelijk ingewonnen door middel studies van adviesbureaus in opdracht van lokale overheden. Deze data worden niet landelijk of centraal verzameld. Het lijkt er dus op dat er veel “verborgen” routebelevingsdata is. Routebelevingsdata kan worden ingezet om een nulmeting uit te voeren van netwerken of tracés, of om de aanleg of realisatie van nieuwe projecten te monitoren en te evalueren. Vanuit Tour de Force is een werkgroep bezig geweest met de uitwerking van een uniforme meetmethode voor evaluatie van hoogwaardige fietsroutes. Hiermee kan op een gestandaardiseerde manier data worden ingewonnen bij gebruikers van (nieuwe) fietsroutes, waarmee gegevens tussen routes of op verschillende momenten in de tijd kunnen worden vergeleken.

Toepassing van de data

Routebelevingsdata kunnen helpen om te bepalen waar in het fietsnetwerk dient te worden geïnvesteerd en welke soorten voorzieningen dienen te worden aangelegd. Routebelevingsdata kunnen ook input vormen voor data-gedreven fietsdiensten zoals routeplanners. Ten behoeve van het interne proces heeft routebelevingsdata een rol in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, en kan het helpen om nieuw beleid vorm te geven.



Factsheet verkeersveiligheidsdata

Behorend bij het document “Inventarisatie en positionering fietsdata” van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Algemeen

Verkeersveiligheidsdata (of “ongevallendata”) geven inzage in de aantallen en aard van verkeersongevallen. Deze data worden primair ingewonnen via ongevallenregistratie. Er zijn diverse bronnen: het BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland, registratie politie/weginspecteurs), ziekenhuisregistratie (deels via de SEH, deels via slachtoffers die “zelf binnenlopen”) en ambulanceregistratie. Innovaties zijn de registratie van bijna-ongelukken (een algoritme analyseert videobeelden) en de ontwikkeling van safety performance indicators (SPI's waarmee op basis van weg- en omgevingskenmerken onveilige situaties worden “voorspeld” en een risico-gestuurd beleid kan worden gevoerd).

Organisatie

De registratie verschilt sterk per bron. Zo bevat het BRON goede locatiegegevens, maar is hier sprake van forse onderregistratie (ongevallenregistratie is geen prioriteit van de politie). De ziekenhuisregistratie bevat veel informatie over het type letsel, maar vaak niet over de locatie. Ambulance-data is kwalitatief het beste (bevat info over locatie en type letsel) maar komt niet samen in een landelijk systeem (ambulances zijn particuliere bedrijven, verdeeld over 25 ambulanceregio's). De fragmentatie van data is dus groot. Het combineren van databronnen in één bestand is weerbarstig door de verschillen in inwinning en type informatie, trendbreuken, en AVG.

Kansrijk zijn betere registratie van ongevallen, betere coördinatie van inwinning en het beter combineren van bestaande registers/databronnen (m.n. ambulanceregisters). Dit is complex maar veelbelovend. IenW heeft hierin de lead genomen met de Taskforce Verkeersveiligheidsdata, die met alle betrokkenen hierover het gesprek aangaat. Specifiek m.b.t. fiets is een verfijning van voertuigcategorieën (b.v. “e-bike” of “bakfiets”) nodig, dit staat nog in de kinderschoenen. Tot slot is betere automatische detectie van fietsers op videobeeld door algoritmes ook kansrijk.

Toepassing van de data

Data worden gevisualiseerd in viewers (b.v. de STAR viewer, of de fietsongevallenviewer van oververkeer.nl). Adviesbureaus doen op verzoek van overheden specifieke analyses (B2G). Een partij als Cyclomedia heeft heel Nederland in beeld, en kan dus een bijdrage leveren aan het in kaart brengen van veiligheidskenmerken. Een belangrijke actuele ontwikkeling is momenteel de ontwikkeling van SPI's, voortvloeiend uit het SPVV 2030.

Betere ongevallenregistratie bijdraagt aan *betere beleidsmonitoring*, met als doel nul verkeersslachtoffers. De taskforce Verkeersveiligheidsdata gaat hierover met de verschillende partijen het gesprek aan.



Factsheet data over de fiets

Behorend bij het document “Inventarisatie en positionering fietsdata” van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Algemeen

Data over “de fiets” betreffen data van de fietsindustrie (actuele verkoopcijfers, prognoses) fietsbezit, en diefstaldata. Dit gaat hand in hand, want fietsendiefstal heeft een grote invloed op fietsverkoop. Verkoopcijfers worden gerapporteerd door de industrie. Het CBS heeft data over fietsbezit. Diefstaldata worden verzameld in diverse registers, maar er zijn ook gegevens uit het CBS Slachtofferonderzoek. De fiets is in toenemende mate *connected* doordat steeds meer fietsen een chip bevatten. Dit levert in potentie veel waardevolle data op. De toenemende waarde van fietsen (door groei e-bikeverkoop) maakt de discussie over een positieve registratie van individuele fietsen weer actueel.

Organisatie

Verkoopdata zijn te vinden bij partijen als BOVAG-RAI en GFK. Inwinning van diefstaldata gebeurt primair via geregistreerde aangiftes, maar hier is sprake van forse onder-registratie en fragmentatie van databases. Voorbeelden van databases zijn het Stop Heling-register (Politie), Fietsdiefstalregister (RDW), het lokale DOR-register (gemeenten). Ook lokfietsdata en data van verzekeraars vormen bronnen, al zijn deze relatief klein omdat slechts een deel van alle fietsen in Nederland worden verzekerd. De “chip in de fiets” is een kansrijke ontwikkeling, omdat fietsen met track & trace vaker worden teruggevonden en de verzekering ervan relatief goedkoop is.

Er is geen landelijke standaard voor inwinning of uitwisseling van data over individuele fietsen of fietsdiefstal. In het verleden is getracht data van fietsfabrikanten te aggregeren en bijeen te brengen, maar dit is problematisch gebleken, waardoor individuele fietsfabrikanten terughoudend zijn. Een onafhankelijke derde partij, zoals stichting S.A.F.E., zou dit met een Non-disclosure agreement kunnen verzorgen. Het toenemend aantal fietsen met chip, als ook de toenemende waarde van individuele fietsen, maken dat deze data steeds waardevoller worden.

Voor het centraal organiseren van fietsdiefstaldata kan worden geprobeerd verschillende registers/systemen beter laten communiceren, bijvoorbeeld door aangiftes van de politie te verbinden met registers van het RDW, of vanuit het RDW input te leveren aan DOR en Stop-heling registers. Ook verzekeraars beschikken over kwalitatief goede data over fietstype en locatie van diefstal. Deze data kunnen tevens worden ingezet ten behoeve van diefstalpreventie.

Toepassing van de data

Fietsverkoopcijfers worden jaarlijks gerapporteerd door de industrie. Voor fietsendiefstal geldt dit niet. Track & trace-data worden door individuele fabrikanten gebruikt om fietsen op te sporen. Dit is in sommige gevallen een betaalde service (b.v. zie Bikehunters van VanMoof). Fietsen taggen gebeurt ook bij fietsparkeerdata in Dynamisch Anoniem Fietsregister.



Factsheet data over de fietser

Behorend bij het document “Inventarisatie en positionering fietsdata” van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Algemeen

Data over de fietser betreft primair sociaal-demografische data, en geeft inzicht in wie er fietst, het verplaatsingsgedrag, de motieven, wensen en ervaringen. Er zijn diverse traditionele methoden van inwinning door de bevraging van panels (b.v. jaarlijkse enquêtes/reisdagboeken), zoals het OVIN/ODIN (Onderzoek verplaatsingen in Nederland / Onderweg in Nederland, CBS) en het Mobiliteitspanel Nederland (MPN, IenW/KiM). Nieuwe initiatieven koppelen traditionele paneldata aan tracking-data, zoals het Nederlands Verplaatsingspanel (NVP, DAT.mobility). Dit levert gedetailleerde real-time data over verplaatsingsgedrag en bijvoorbeeld modal shifts

Organisatie

Traditionele panels leveren grote hoeveelheden (historische) data. Deze bronnen worden echter nog zelden gecombineerd. Door methodebreuk is het soms moeilijk om langjarige trends te onderscheiden. Inwinnende partijen beheren over het algemeen hun eigen data. OVIN/ODIN en MPN-data worden vrij beschikbaar gesteld. De integratie van traditionele en innovatieve methoden is veelbelovend met oog op het “live” kunnen evalueren van doelstellingen en het leveren van input voor data-gedreven fietsdiensten. Wel is deze methode relatief duur en bewerkelijk, en vereist het op lange termijn commitment van de participant. Binnen Tour de Force is een meetmethode hoogwaardige fietsroutes ontwikkeld, om op eenduidige wijze data van en over fietsers en hun fietsbeleving te verzamelen op hoogwaardige fietsroutes.

Toepassing van de data.

Traditionele paneldata vormen de basis voor dashboards (b.v. CBS *dashboard verkeer en vervoer*) en rapportages (b.v. *KiM Mobiliteitsbeeld, Fietsfeiten*). Voor IenW geldt dat rapportages van het CBS en KIM inzichten geven in de landelijke trends op gebied van fietsmobiliteit.