

# Werkprogramma Tour de Force

Activiteiten 2024



Versie 1.0, maart 2024

# Inhoud

Introductie werkprogramma 2024 .....	3
Fietsnetwerk .....	4
Feiten, cijfers en onderbouwing .....	4
Gebruik .....	4
Netwerk en realisering.....	4
Ontwerp en richtlijnen - uitvoering door CROW.....	5
Fietsparkeren .....	7
Fietsparkeren, keten en hubs .....	9
Fietsstimulering .....	10
Effectiviteit.....	10
Campagnes.....	10
Fiets en sport.....	11
Doorfietsroutes.....	12
Fiets en werk .....	12
Overige activiteiten .....	13
Agendasetting.....	13
Communicatie.....	13
Netwerkactiviteiten.....	14
Planning 2024 - Ploegen .....	15

# Introductie werkprogramma 2024

In dit document worden de activiteiten die het komende jaar op de planning staan om binnen Tour de Force te worden uitgevoerd nader toegelicht. Deze activiteiten zijn onderverdeeld naar de drie inhoudelijke pijlers Fietsnetwerk, Fietsparkeren en Fietsstimulering. Ook de activiteiten op het gebied van communicatie, agendasetting en netwerkbijeenkomsten zijn beschreven. Voor de activiteiten in 2025 wordt eind 2024 een nieuw werkprogramma gemaakt.

In dit werkprogramma worden de werkzaamheden die voor 2024 gepland zijn gepresenteerd. Vanuit het netwerk en uit eerdere producten zijn ook al wat beoogde activiteiten voor 2025 geïdentificeerd. Deze worden in het werkprogramma van 2025 nader toegelicht.

De activiteiten in dit werkprogramma leveren verschillende soorten resultaten op. Deze zijn weergegeven met onderstaande icoontjes:

- Kenniscafé (verspreiden van kennis)



- Meet-up (uitwisselen van kennis en inzichten, ophalen)



- Normen en richtlijnen, samen met CROW



- Inspiratiedocumenten (best practices, handreiking)



- Onderzoek en inzichten (onderzoeksrapport)



- Toolkit / stappenplan (praktisch toepasbaar)



- Pilot



# Fietsnetwerk

Een goed fietsnetwerk maakt belangrijke bestemmingen bereikbaar via vindbare routes, veilige verbindingen en met voldoende capaciteit. Dit gaat om bestemmingen zoals OV-knooppunten, winkelcentra, werklocaties, onderwijsvoorzieningen en sportlocaties. Daarnaast biedt het landelijk gebied aantrekkelijke ruimte voor de recreatieve en sportieve fietser. De fiets is namelijk meer dan alleen een vervoermiddel, het is ook een laagdrempelig en veelgebruikt middel om te sporten en te recreëren. Om de potentie van de fiets in te benutten, moeten routes worden verbeterd, schakels worden toegevoegd, en barrières worden weggenomen. Het thema 'Fietsnetwerk' focust zich op de vraag hoe een goed fietsnetwerk in Nederland eruit moet zien en hoe dat vorm kan krijgen. Hierbij kijken we niet alleen naar het fysieke netwerk, maar ook naar de ervaring van de gebruikers. Deze kennis delen we vervolgens met het netwerk.

## Feiten, cijfers en onderbouwing



### Protocollen (en vragenlijsten) meten van gebruik, beleving en gedrag .

We evalueren de protocollen en vragenlijsten over meten van gebruik, beleving en gedrag. Dit levert een adviesrapport op met inzicht in het gebruik van de protocollen en vragenlijsten en met advies voor verdere ontwikkeling. Om meer inzicht in fietsgebruik te krijgen ontwikkelen we vervolgens een tweede deel van het protocol beleving en gedrag, waarin de stappen voor de verrijking, analyse en rapportage van de data worden beschreven.



### Onderzoek naar effecten brede welvaart door realisatie van fietsroutes

Er wordt veel geïnvesteerd in de aanleg van doorfietsroutes en recreatieve routes. Dit zorgt voor een beter netwerk, waardoor er meer mensen over langere afstanden gaan fietsen. We weten eigenlijk nog onvoldoende wat hiervan de effecten op de brede welvaart (zoals gezondheid, vrije tijd, zorg, gelijke kansen, onderwijs en kwaliteit van de natuur en leefomgeving) en hoe investeringen in fietsroutes hieraan bijdragen. We sluiten aan bij het onderzoek door het CROW om deze effecten te onderzoeken.



### Onderzoek Impact Verdwijning Veerponten

Voor een goed functionerend en hoogwaardig fietsnetwerk is het nodig dat fietsers de barrières, zoals rivieren en kanalen, kunnen passeren. Vaak gaat dit met een brug of tunnel, maar regelmatig is een veerpont een oplossing. Veerponten zijn dan ook integraal onderdeel van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. In 2023 zijn we gestart met het onderzoek naar de impact van het verdwijnen van veerponten. In 2024 ronden we dit onderzoek af, organiseren er een kenniscafé over en bespreken we met partners de resultaten van dit onderzoek en hoe het vervolg er uit ziet.



## Gebruik



### Toepassingsbevordering Communicatietoolkit Doorfietsroutes

In 2023 is de Communicatietoolkit Doorfietsroutes geëvalueerd. De gewenste aanpassingen die hier hieruit naar voren komen verwerken we in 2024 in een doorontwikkeling van de toolkit. We vullen de toolkit aan met praktische details en voorbeelden van communicatie-uitingen rondom het promoten van de fietsroute na realisatie.

## Netwerk en realisering



### Jaarlijkse actualisatie kaarten doorfietsroutes

Ieder jaar worden de kaarten van de doorfietsroutes en de bijbehorende kleurcodering en nummering van de routes geactualiseerd. Ook dit jaar krijgen deze kaarten een update. Deze kaarten geven een goed beeld van de stand van zaken van de realisatie van doorfietsroutes. Dit inzicht helpt beleidsmakers en bestuurders om een goed beeld te vormen van de opgave voor doorfietsroutes.





### Leren van elkaar: Ontwerpersatelier logische, fijnmazige en ook recreatief aantrekkelijke stad-platteland aansluitingen doorfietsroutes

Als input voor de actualisatie van de publicaties recreatieve stad-landverbindingen (publicatie 301) en barrièrewerking lijninfrastructuur (publicatie 299) door CROW maken we een format met ontwerpvoorbeelden voor de kennisbank (update factsheets), daarna organiseren we een ontwerpersatelier waar we de inzichten delen.



### Leren van elkaar: Twee kenniscafés over realisatie van doorfietsroutes

Provinciale Rekenkameronderzoeken roepen op om meer kennis uit te wisselen op het gebied van realisatie van doorfietsroutes. Eind 2023 is er een kenniscafé georganiseerd rondom twee inspirerende voorbeelden uit Brabant en Groningen-Drenthe. De aanwezigen van dit kenniscafé en andere geïnteresseerden sturen we een vragenlijst toe om te vragen waar de kennisbehoefte ligt voor de actualisatie van het Inspiratieboek doorfietsroutes. Daarnaast organiseren we twee kenniscafés (of meet-ups) rondom dit nieuwe Inspiratieboek.



### Leren van elkaar: Kenniscafé over openstelling van schouwpaden door waterschappen voor recreatief gebruik

Samen met de Unie van Waterschappen geven we goede voorbeelden en ervaringen van openstelling van schouwpaden door waterschappen voor recreatief gebruik. In een kenniscafé delen we deze voorbeelden en ervaringen.



### Masterclass proef ontheffing speedpedelec

Sinds 1 juli 2023 kunnen bestuurders van een speedpedelec een ontheffing aanvragen om in een aantal Utrechtse en Gelderse gemeenten en op de Utrechtse provinciale wegen op het fietspad te mogen rijden. Het gaat om een proef die twee jaar duurt. Voor wegbeheerders die meer willen weten over dit onderwerp en/of die overwegen om ook ontheffingen voor speedpedelecs uit te geven, verzorgt Tour de Force in samenwerking met o.a. de provincie en gemeente Utrecht een 'Masterclass Ontheffing Speedpedelecs'. Om ervoor te zorgen dat in deze verdiepende masterclass aan de juiste onderwerpen aandacht wordt besteed, bepalen we eerst welke behoefte er is en op welke manier we deze bijeenkomst inrichten.

## Ontwerp en richtlijnen - uitvoering door CROW



### Actualisatie publicaties recreatieve stad-landverbindingen (publicatie 301) en barrièrewerking lijninfrastructuur (publicatie 299)

Resultaat is één geactualiseerde CROW-publicatie op basis van de publicaties uit 2011: 301 'Recreatieve stadlandverbindingen' en 299. Barrièrewerking van lijninfrastructuur. De vragen die in de publicatie centraal staan, zijn: Wanneer is er (voor gemeente of provincie) sprake van een probleem? Wanneer is er sprake van barrièrewerking in de stadsrandzone? Hoe wordt barrièrewerking voorkomen? Hoe wordt barrièrewerking opgelost? – Welke oplossingen zijn er voorhanden en voor welke situaties (bestaand en nieuw)? Hoe kan het probleem worden aangepakt? – Wie is nodig, welke procesgang is geschikt, hoe worden oplossingen gefinancierd? Als onderdeel van de publicatie worden ook illustratieve praktijkvoorbeelden opgenomen.



### Doorfietsroutes; inrichting en uitrusting (Actualisatie publicatie 340 'Inspiratieboek snelle fietsroutes')

Het resultaat van het project is een geüpdatete versie CROW-publicatie 340 'Inspiratieboek snelle fietsroutes' uit 2014 uitgebreid met aanbevelingen voor voorzieningen langs doorfietsroutes. Het wordt een toegankelijk, inspirerend document waarin diverse aspecten van de doorfietsroutes worden beschreven. Aan de orde zullen komen: Routekeuze-afwegingen, Ontwerputgangspunten/inrichtingskenmerken, Voorzieningen op en langs de route, waarbij gedacht kan worden aan verzorgingsplaatsen, watertappunten, toiletten langs de route, afdakjes om te schuilen, etc. Aan de hand van het inspirerende document kunnen wegbeherende organisaties en hun adviseurs passende



doorfietsroutes met bijbehorende voorzieningen voor de fietsers plannen en realiseren. Dat leidt naar verwachting tot meer fietsende forensen en scholieren op de middellange afstand. Mogelijk leidt het ook tot een groter recreatief gebruik van de fiets. Het eindresultaat stelt CROW (digitaal) beschikbaar aan de doelgroep. Daarnaast worden de relevante onderdelen verwerkt in de Ontwerpwijzer fietsverkeer, dat verwerken in de ontwerpwijzer fietsverkeer is geen onderdeel van dit project.



### Fietsen op bedrijventerreinen

CROW-Fietsberaad heeft eerder een verkenning uitgevoerd naar de kennisbehoefte ten aanzien van fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen. Onderdeel van deze verkenning was een enquête en een presentatie met de mogelijkheid om informatie op te halen bij de leden van het IVW (intergemeentelijke verkeerskundigen werkgroep). Uit deze verkenning bleek dat verschillende gemeenten behoefte hebben aan kennis over en handvatten voor het fietsvriendelijk inrichten van bedrijventerreinen. In het bijzonder is er behoefte aan best practices. Hierbij hebben we ook aandacht voor fietsstimulering.

# Fietsparkeren

Een fietsrit begint en eindigt altijd met een geparkeerde fiets. Alleen als dit goed, veilig en aantrekkelijk kan is de kans groot dat je ook daadwerkelijk gaat fietsen. Het goed organiseren van fietsparkeren verdient daarom aandacht. Niet alleen overheden en fietsbezitters, maar ook ontwikkelaars en ontwerpers hebben daar een belangrijke rol in. Het thema fietsparkeren besteedt aandacht aan de waarde, waardering, ontwerpogave en bekostiging van voldoende, passende en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen. Met de producten die we opleveren en de acties die we organiseren, geven we alle betrokken partijen inzichten om hun onderdeel in de keten (nog) beter te organiseren en het parkeren voor de fietser goed te regelen.

## Fietsparkeren in de stad



### Aantrekkelijke Fiets(parkeer)oplossingen in nieuwe ontwikkellocaties

Hoe organiseer je fietsparkeren in nieuwe ontwikkelingen goed? In 2023 hebben we vanuit Tour de Force onderzoek gedaan naar of fietsparkeren wordt gezien als baat of last. En hoe dat komt. De focus in het eerdere onderzoek lag op ontwikkelende partijen. Maar die bouwen natuurlijk voor hun afnemers/klanten: beleggers, corporaties en toekomstige bewoners. En met name die laatste groep en hun gedrag is interessant! Samen met een kennisinstelling en partners uit de ruimtelijke hoek brengen we in beeld hoe bewoners van nieuwe stukken stad zich bewegen op de fiets en wat de rol van goede fietsparkeervoorzieningen (en fietspaden) daarin is. Aanname is dat hoe aantrekkelijker de stalling (in gebruik), hoe groter de kans is dat mensen de fiets zullen gebruiken als vervoermiddel én hoe kleiner de kans dat fietsen in de openbare ruimte komen te staan (ipv inpandig). Resultaat van deze actie zijn een overzicht van aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen in nieuwe bouwblokken. Daar bovenop komen we met aanbevelingen, vanuit de bril van de gebruiker, voor hoe het vormgeven en inpassen van fietsparkeeroplossingen en aantrekkelijke fietsinfrastructuur tot voor de deur bepalend/sturend kan zijn in het gedrag van mensen bij het betrekken van een woning (aankoop fiets) en hun mobiliteitsgedrag (gebruik fiets en manieren van stallen). Onderdeel van deze actie zijn locatiebezoeken: we willen laten zien wat werkt.

Betrokken partners: Gemeenten Rotterdam, Eindhoven en Utrecht



### De waarde en waardering van fietsparkeervoorzieningen bij aankoop van een woning

In navolging van de actie 'Fietsparkeren Baat of last' (Uitvoeringsprogramma 22/23) komen we met een onderzoek dat we met makelaars organiseren, naar de (financiële) waarde en waardering van kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen bij (nieuwbouw)woningen. Of in het kort: wat hebben mensen financieel over voor een kwalitatief hoogwaardige voorziening om hun (dure) fiets in te stallen? Waarderen zij een voorziening hoger bij een lagere autoparkeernorm? En is de aanwezigheid van een dergelijke voorziening voor bewoners onderdeel van de afweging voor de koop of huur van een woning? Resultaat is een visualisatie waarin de waardering en de waarde die kopers toedichten aan fietsparkeervoorzieningen bij de aankoop van een woning in beeld wordt gebracht én waarin inzicht wordt gegeven in hoe zij deze vervolgens gebruiken na het betrekken van een woning. Uitvoering organiseren we met (behelp van) tools uit de vastgoedmarketing.

Betrokken partners: Gemeenten Rotterdam en Utrecht



### Handreiking 'Hoe organiseer ik buurtstallingen?'

Naast het stallen van fietsen in binnensteden, bij nieuwe ontwikkelingen en bij stations, is ook het stallen in buurtstallingen (in bestaande stukken stad) voor veel gemeenten een belangrijk aandachtspunt. Twintig jaar geleden was er veel aandacht voor de buurtstallingen. Die lijkt wat weggezaakt sinds dien, maar is nu weer volop actueel. Wat zijn de leerervaringen uit het verleden? Waar komt de grote vraag aan buurtstallingen precies vandaan? Wie zijn vragers/(potentiële) gebruikers? Hoe organiseer je buurtstallingen waar bewoners hun fietsen veilig en droog kunnen stallen? Waar start je? Hoe ziet de businesscase eruit en is hier een combinatie tussen fietsen in



privébezit en deelmobiliteit denkbaar? In dialoog met gemeenten worden de belangrijkste vragen en uitdagingen opgehaald. We inventariseren vervolgens goede voorbeelden van hoe buurtstallingen nu georganiseerd worden in gemeenten en komen tot een handreiking 'Hoe organiseer ik buurtstallingen?'. Resultaat is een handreiking 'Hoe organiseer ik buurtstallingen?' die gemeenten helpt om buurtstallingen (van klein tot groot) te organiseren en financieren.

Betrokken partner: Gemeenten Rotterdam, Maastricht, Utrecht en Den Haag



### Hoe houden we onze stallingen open?

In veel gemeenten zien we prachtige, nieuwe inpandige fietsstallingen verschijnen. Een geweldige ontwikkeling voor de fietser: want nabij voorzieningen (in binnensteden) kunnen zij hun fiets droog en veilig stallen. Maar achter de schermen blijkt er veel schuil te gaan achter zo'n stalling. Naast de aankoop (of huur) van een pand en de bouwkosten voor de stalling, zijn de exploitatiekosten een belangrijk aandachtspunt en zorg. Dit werd al duidelijk bij het opstellen van de publicatie 'Huren en aankopen van panden voor fietsparkeren' in 2023. Centrale vraag bij veel gemeenten: Hoe zorgen gemeenten ervoor dat de exploitatie van hun stallingen betaalbaar blijft en tegelijk de gewenste kwaliteit voor de fietser wordt bereikt/behouden? Dit gegeven de mogelijkheid tot uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken. We inventariseren de huidige exploitatie- en beheermodellen die gemeenten hanteren, alsook waar de behoeften/eisen zich bevinden. Op basis daarvan ontwikkelen we een hulpmiddel dat gemeenten ondersteunt bij het maken van weloverwogen keuzes in exploitatie en beheer.

Betrokken partners: Gemeenten Utrecht, Zwolle en Rotterdam



### Dubbelgebruik stallingen stationsgebied

Stationsgebieden; de ruimte is schaars, de vraag hoog en de grond duur. Door de gouden combinatie van fiets- en trein stijgt de vraag naar fietsparkeermogelijkheden. Tegelijk zijn de gebieden direct rondom stations ook vaak ontwikkellocaties voor woningbouw en andere voorzieningen. Ook deze ontwikkelingen komen met een fietsparkeervraag voor bewoners en bezoekers. Tot nu toe zijn fietsparkeren bij stations en fietsparkeren bij voorzieningen in stationsgebieden gescheiden werelden. Maar is dat houdbaar en slim? We onderzoeken of het mogelijk is om tot stallingen te komen voor forenzen, bewoners en bezoekers in stationsgebieden. Hoe die te organiseren en wat de voor- en nadelen hiervan zijn. Hoe zit dat bijvoorbeeld met ruimtewinst? Welke contractvormen zijn denkbaar? En kent het combineren van deze fietsparkeeroplossingen ook financiële voordelen? Resultaat is een onderzoeksrapport met aanbevelingen en handelsperspectieven voor betrokken partijen (NS, ProRail, gemeenten, ontwikkelaars).

Betrokken partners: Gemeente Utrecht, ProRail en NS



### Gericht experimenteren met parkeerplekken voor bezorgscooters en bezorgfietsen

Verschillende typen restaurants/snackbars maken gebruik van (e-)scooters en e-bikes voor het bezorgen van maaltijden. De bezorgfietsen, vaak met een grote bak voor- of achterop, staan op de stoep te wachten tot er een order is geplaatst. Dat mag, maar de ruimte voor deze voertuigen is vaak schaars en in sommige gevallen staan ze voetgangers, minder validen of ander gebruik in de weg. Datzelfde geldt voor het grote aantal fatbikes, scooters, snor- en bromfietsen dat in de openbare ruimte geparkeerd staat. In stedelijk gebied (bij bestemmingen, bijvoorbeeld stadscentra en stations) en in woonwijken op de stoep. Gemeenten worstelen hoe ze hier mee om moeten gaan. Vaak hebben ze geen beleid voor het stallen of handhaven op deze geparkeerde voertuigen. Vanuit Tour de Force gaan we de straat op met oplossingen: we implementeren concrete oplossingen op straat in een experimentele setting en evalueren de effectiviteit hiervan in verschillende steden en op verschillende typen plekken. De evaluatie van dit toegepaste onderzoek biedt handvatten voor een verdere aanpak door steden of vanuit Tour de Force in gezamenlijkheid.

Betrokken partners: Gemeenten Maastricht, Amsterdam, Rotterdam en Utrecht en Fietsersbond



### Fietsparkeren in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl)

Vanuit Europa is er fietsparkeerbeleid in ontwikkeling. Vanuit de Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO), het ministerie van Binnenlandse zaken en het Ministerie van Infrastructuur en Watermanagement wordt input gegeven en wordt in 2024 de doorvertaling van de herziene EPBD (Energy Performance of Buildings Directive) naar de Nederlandse context verzorgd. RVO heeft de opdracht gekregen te ondersteunen bij de implementatie van



de Europese richtlijnen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) door het ministerie van BZK. De eisen die volgen uit de Europese richtlijnen zijn een toevoeging op de huidige bepalingen in het Bbl, maar de context in Nederland – zeker nu we meer in hoge dichtheden gaan bouwen met een belangrijke rol voor de fiets – vraagt om specifiekere eisen. Vanuit Tour de Force organiseren we in dit traject de input voor aanpassingen in het Bbl voor het thema fietsparkeren bij nieuwbouw, renovatie en bestaande bouw. Zowel voor woon- als niet-woonvoorzieningen. Resultaat van deze actie is input voor de herziening van het Bbl, bovenop de voorgeschreven Europese richtlijnen vanuit de EPBD.

Betrokken partners: RVO, DCE, ProRail, NS en Gemeente Rotterdam



### Meet-ups & Masterclasses Fietsparkeren

In navolging van de producten 'Fietsenstalling van de toekomst', 'Handreiking Huren en Aankopen van panden voor Fietsparkeren' en de Handreiking 'Hoe organiseer ik buurtstallingen' (zie 1.3) organiseren we de komende jaren een aantal Masterclasses Fietsparkeren om de Fietsparkeer-experts van gemeenten uit ons netwerk mee te nemen in specifieke thematiek en onderwerpen die komen kijken bij het realiseren van fietsenstallingen. Doel is om hiermee het kennisniveau en daarmee de schakelsnelheid bij kansen te vergroten. Sprekers (denk aan een planeconoom, makelaar etc.) en kennisbehoeften worden samen met het netwerk bepaald. We organiseren voor deze masterclasses steeds een dag(deel) met excursie, gekoppeld aan de masterclass van een experts. De Masterclasses zijn bij voorkeur gekoppeld aan de Meet-ups Fietsparkeren en/of de locatiebezoeken uit andere acties, waarin we het netwerk van Tour de Force op dit thema uitnodigen om kennis op te doen, te delen en samen te ontwikkelen.

Betrokken partners: Gemeenten Rotterdam, Den Haag, Apeldoorn, Utrecht, Zwolle en Amsterdam, NS en U-Stal

### Fietsparkeren, keten en hubs



#### Een netwerk van stadsfietsen

Stel je eens voor: Een netwerk van stadsfietsen overal in de stad, op elke hoek van de straat. Een fiets die er altijd is, waar je ook bent of moet zijn. Die je (bijna) op het perron kunt parkeren als je met de trein reist en na een bezoekje aan de kroeg gemakkelijk vindt als je naar huis moet. Geen gedoe met diefstal of het vinden van een plek om je fiets te parkeren. En bovendien: een systeem dat goed betaalbaar is. Een utopie? Misschien. Maar wel het uitzoeken waard! Stad Antwerpen heeft in 2011 een systeem geïntroduceerd met om de 200 meter een plek waar je deelfietsen kunt vinden. Inmiddels is dit systeem gegroeid tot 300 locaties over de hele stad. De gemeente voorziet (via een concessie) in een jaarlijkse bijdrage aan dit systeem. Maar dit scheelt autoritten (en geparkeerde auto's), handhaving van fout geparkeerde fietsen of weesfietsen, het plaatsen van rekken voor eigen fietsen en bovendien het bouwen van grote, dure, inbandige stallingen in centra of bij stations. Want elke fiets wordt minimaal 6x per dag gebruikt en dat is ruimte-efficiënt. En dat scheelt niet alleen bouwkosten, maar ook exploitatiekosten voor stallingen. We onderzoeken of een dergelijk systeem met stadsfietsen kansrijk is in Nederlandse steden. Daarvoor kiezen we 1 of 2 steden die ambities hebben op het gebied van deelmobiliteit én bovendien een grote fietsparkeeropgave hebben, gezien het grote (groeiende) aantal fietsers. We brengen de investeringen voor een stedelijk fietssysteem in beeld en zetten die af tegen de jaarlijkse kosten voor fietsparkeren en handhaving van fietsen. Het resultaat van deze actie geeft gemeenten informatie/cijfers in handen om een systeem van stads-deelfietsen in een ander (fiets(parkeer))perspectief te plaatsen en anders naar kosten te kijken.

Betrokken partners: Provincie Noord-Holland, Gemeenten Zwolle, Eindhoven, Utrecht en Den Haag, Natuurlijk!Deelmobiliteit en GoedOpweg



# Fietsstimulering

Fietsen is een goede gewoonte. Goede gewoontes aanleren gaat niet vanzelf, een stimulus helpt daarbij. Zo helpen fietsstimuleringsmaatregelen om meer mensen te laten fietsen. Door fietsstimulering wordt de grote potentie van de fiets beter benut, waardoor fysieke investeringen in de fiets (nog) meer effect hebben. Het thema 'Fietsstimulering' kijkt dit jaar naar de effectiviteit van diverse maatregelen. Ook ondersteunen we enkele stimuleringscampagnes en kijken we naar verschillende doelgroepen en reismotieven, zoals werk, school en sport.

## Effectiviteit



### Meet-up fietsstimulering

We hebben in Nederland veel ervaring met fietsstimulering. Op verschillende manieren proberen we diverse doelgroepen te prikkelen om (vaker) de fiets te pakken: van kinderen op de peuterspeelzaal tot ouderen. We merken dat er in het netwerk veel behoefte is om ervaringen te delen. Daarom gaat Tour de Force het netwerk van experts een dag bij elkaar brengen om ervaringen uit te wisselen en van elkaar te leren. Een mogelijke vervolgstap is om de kennis, samen met het CROW, beter te verspreiden door een specifieke opleiding of cursus.

Betrokken partners: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en CROW



### Handreiking effectiviteit fietsstimulering

Het meten van de effectiviteit van een fietsstimuleringsinterventie is lastig. We weten (waarschijnlijk) wel hoe het moet, maar het ontbreekt ons meestal aan de tijd, menskracht en geld om effectiviteit op een goede manier te meten. Daarnaast speelt de vraag of het wel realistisch is om de effectiviteit altijd te willen meten. Misschien zijn sommige interventies qua effect moeilijk meetbaar maar wel nodig (bijvoorbeeld om ervoor te zorgen dat de fiets niet vergeten wordt, 'frappez toujours')? Mogelijk helpt het om interventies te categoriseren op basis van de bijdrage: een boodschap overbrengen, een norm stellen, daadwerkelijk gedrag veranderen via een doelgroepenbenadering.



Het RIVM (Centrum gezond Leven) beoordeelt de effectiviteit van gedragsinterventies op drie niveaus: goed beschreven, goed onderbouwd en bewezen effectief waarbij bewezen effectief ook weer drie niveaus kent: eerste aanwijzingen voor effectief, goede aanwijzingen voor effectiviteit en sterke aanwijzingen voor effectiviteit. Tour de Force wil deze inzichten uit laten werken door een expert op het gebied van gedragsverandering om te komen tot een 'whitepaper' of 'rode boekje' effectiviteit fietsstimulering. De inzichten laten we verwerken in een stappenplan.

## Campagnes



### Lokale pilots 'kort ritje'

In mei 2023 is het Ministerie van IenW gestart met de campagne "Kort ritjes, da's zo gefietst!". Met deze campagne wil het ministerie net dat laatste zetje geven om die fiets te pakken. De campagne stelt een nieuwe sociale norm voor: 'Voor korte ritjes pak je toch de fiets'. Een belangrijk uitgangspunt voor 2024 is het letterlijk 'dichterbij brengen' van de fietscampagne.

Door het gebruik van lokaal/regionaal toegespitste boodschappen en vormgeving wordt de fietscampagne voor bewoners lokaal herkenbaar. Het regionale concept voor "Da's zo gefietst" moet daarbij aansluiten bij provinciale/gemeentelijke huisstijlen, lokale herkenningspunten en evenementen en plaatselijk interventies. Op deze manier krijgen de doelgroepen de boodschap ook tot zich via afzenders die dicht bij hen staan en die zij vertrouwen.

Voor kleine gemeenten is het qua capaciteit lastig om deze vertaling toe te passen. Tour de Force gaat als pilot drie gemeenten helpen met:

- Een lokaal communicatieplan



- Een lokale adaptie van de nationale fietscampagne
- Productie van middelen
- Mediaplan en -inzet

Met de inzichten hieruit kijken we hoe dit ook op grotere schaal kunnen effectueren.

Betrokken partner: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



### Handreiking fietscommunities

Steeds meer steden werken in hun fietsbeleid met een fietscommunity. Tegelijkertijd krijgt Tour de Force steeds meer vragen over de rol van fietscommunities bij het stimuleren van fietsen. Wat kun je ermee, wat zijn de ervaringen? We starten met een inventarisatie van fietscommunities in Nederland. Naast een beschrijving kunnen daarbij de volgende vragen aan de orde komen: Wat zijn hun kenmerken en doelen? Hoe worden ze opgezet en ingezet? Is er een ideaal format? Wanneer is het zinvol om er gebruik van te maken? De inventarisatie laten we uitwerken tot een handreiking die gemeenten kunnen gebruiken bij de opzet van hun eigen fietscommunity.

Betrokken partners: DCE, provincies Groningen en Utrecht, gemeente Rotterdam



### Meet-ups fietsapps

Fietsapps zijn vanwege twee redenen interessant: ten eerste als instrument om fietsen te stimuleren, ten tweede als instrument om fietsdata mee te verzamelen. In het netwerk van TdF is veel behoefte aan kennisuitwisseling over apps, maar ook behoefte aan nadenken over gezamenlijk inkopen van apps. Daarnaast zijn er vragen over de meerwaarde van apps als interventie om fietsen te stimuleren. In terugkerende meet-ups delen we kennis over fietsapps.

## Fiets en sport



### Pilots fietsen naar sport

Er zijn verschillende redenen waarom kinderen en volwassenen niet naar de sportvereniging fietsen. Die redenen kunnen ook nog verschillen per sportvereniging. Duidelijk is inmiddels wel dat communicatie niet voldoende is om potentiële fietsers over de streep te trekken. Ook de routes, maar ook zeker routing en inrichting van sportterreinen zijn niet altijd op fietsers gericht. Gevolg is dat deze door ouders van (kleine) kinderen als onveilig worden ervaren. En gevolg daarvan is dat kinderen pas op latere leeftijd zelfstandig naar hun sportclub kunnen fietsen en/of de auto een vanzelfsprekender optie lijkt om een kind te brengen. Stimulering van fietsen naar het sporten vraagt dat stimuleringsacties en het onder de loep nemen / aanpassen van de routing/openbare ruimte naar de club hand in hand gaan. We laten een aantal sportparken/verenigingen waar potentie is om meer kinderen/mensen op de fiets naar toe te laten komen onder de loep nemen en in iedere pilot een gecombineerde aanpak ontwikkelen in stimulering en het aantrekkelijker/veiliger maken. De effecten van de pilots worden op de juiste manier gemeten, zowel in termen van extra fietsers als in termen van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ook willen we een inschatting van de opschaalbaarheid en de potentiële CO<sub>2</sub>-reductie.



Betrokken partner: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



### Toolkits fietsen naar sport

De ervaringen uit de pilots laten we vertalen naar toolkits fietsen naar de sport. Een toolkit bedoeld voor gemeentes en een toolkit bedoeld voor sportverenigingen. Idealiter lanceren we de toolkit samen met een of meer sportbonden en gemeenten die uitspreken gebruik te gaan maken van de toolkit.

## Doorfietsroutes



### Best practices fietsstimulering doorfietsroutes

De huidige communicatietoolkit is bedoeld om te informeren over de aanleg van de route: waarom leggen we de route aan, wat is een doorfietsroute en hoe realiseren we die? Stimuleren van het gebruik van een nieuwe doorfietsroute gaat verder. Daar gaan we mee aan de slag in goede afstemming met de al bestaande communicatietoolkit en het inspiratieboek snelle fietsroutes van CROW.

We laten een overzicht maken van fietsstimuleringsinterventies die al zijn bedacht en toegepast bij reeds geopende doorfietsroutes.

## Fiets en werk



### Ondersteuning netwerk fietsambassadeurs IenW

Het Ministerie van IenW heeft een netwerk van werkgevers die zich onderscheiden op het gebied van fietsen naar het werk. Vier keer per jaar komen deze fietsambassadeurs bij elkaar. Tour de Force verzorgt het inhoudelijke programma van deze bijeenkomsten.

Betrokken partner: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

# Overige activiteiten

## Agendasetting

Tour de Force wil de waarde van fietsgebruik onder de aandacht brengen van politici en bestuurders van gemeenten, provincies, vervoerregio's, ministeries en Tweede Kamer, aansluitend op de politieke actualiteit. Dat doen we door "de politiek" op alle niveaus te volgen en daar waar dat zinvol is informatie aan te dragen. In de meeste gevallen reiken we die informatie dan aan via onze partners.

## Belang van de fiets

Het jaar 2024 zal in het teken staan van de vorming, installatie en start van een nieuwe Regering. Met het oog op het nieuwe coalitieakkoord zullen we het belang van de fiets voor tal van maatschappelijke opgaven benadrukken en aandacht vragen voor extra investeringen in fietsveiligheid, doorfietsroutes, fietsenstallingen/hubs en fietsstimulering – kernthema's binnen het Nationaal Toekomstplan Fiets. Dit doen we bijvoorbeeld met een brief. Ook maakt de Tourleiding kennis met de woordvoerders van de nieuwe Tweede Kamerfracties

Rond debatten van de Tweede Kamer Commissie Infrastructuur en Waterstaat (o.a. over Actieve mobiliteit, Duurzaam vervoer, Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport en Verkeersveiligheid) stemmen we af met contactpersonen van partners. Dit doen we ook in de voorbereiding van voor de fiets relevante coalities en overlegtafels.



## Financiële inzet

Agendasetting vindt verder plaats aan de Landelijke Fietstafel: het informele overleg tussen de staatsecretaris, de Tourleiding en vertegenwoordigers van de MIRT-landsdelen. Dit overleg vindt tweemaal per jaar plaats, in de periode voorafgaand aan de bestuurlijke overleggen BO-Leefomgeving en BO-MIRT.

Ook tweemaal per jaar is gezamenlijke agendasetting onderwerp van gesprek aan de Brede Fietstafel: een informeel overleg met de bestuurders/directeuren van alle partners van Tour de Force.

## Communicatie

In de communicatie richten we ons op de aangesloten partners van Tour de Force die vanuit hun eigen expertise werken aan de gezamenlijke missie om de fiets voor iedereen vanzelfsprekend te maken. Daarnaast richten we ons op professionals buiten het netwerk die zich bezighouden met mobiliteit, maar ook de thema's bereikbaarheid, gezondheid en duurzaamheid aanraken. Daarom willen we hun laten zien hoe je door de fiets in te zetten ook je doelstellingen (op het gebied van bereikbaarheid, gezondheid en duurzaamheid) kunt behalen.

## Inventarisatie communicatie bij partners

We maken een ronde langs alle communicatiemedewerkers van de partners, om te benoemen:

- Wat is ieders rol/ bijdrage aan het netwerk? En specifiek in de communicatie? Wie past welke rol?
- Hoe/ of we vanuit alle partijen het beeldmerk van de Tour de Force kunnen inzetten en herkenbaar kunnen maken.
- Hoe het Programmamanagement vanuit communicatie die rol kan ondersteunen?
- Welke aanvullende communicatie nodig is? Naast de website, LinkedIn, nieuwsbrief en ondersteunde netwerkactiviteiten.
- Partners dragen hun activiteiten bij aan een gezamenlijke contentkalender, die vanuit het Programmamanagement wordt ondersteund.
- Welke behoeften hebben partijen gezamenlijk? Wat zijn mogelijke gezamenlijke netwerkmomenten? Welke kansen zien zij op communicatiegebied en hoe kunnen we dat vanuit het Programmateam ondersteunen?

## Contentkalender

We stellen een contentkalender op. Deze omvat een overzicht van onze eigen geplande communicatie-uitingen, netwerkactiviteiten en activiteiten van partners die relevant zijn voor het netwerk van Tour de Force. Hierin zijn taken belegd bij verschillende deelnemende partijen en de ondersteunende rol van het Programmateam Tour de Force.

## Doorgaande communicatie

Zo'n 5 á 6 keer per jaar sturen we een nieuwsbrief uit naar het netwerk, waarin we aangesloten partners direct op de hoogte stellen van nieuwe inzichten of opgeleverde producten, wat er in het netwerk speelt en welke successen er met elkaar behaald zijn.

Sommige inzichten of resultaten die voortvloeien uit de activiteiten in de ploegen worden gedeeld in een kenniscafé, waar we nieuwe ontwikkelingen delen met beleidsmakers en -medewerkers bij gemeenten en provincies en adviesbureaus.

Daarnaast staat dit jaar in het teken van het actualiseren van de bestaande website en het onderzoeken van de mogelijkheden om een nieuwe website op te zetten. Op de website delen we resultaten uit de ploegen en nieuwsberichten van Tour de Force.

Gedurende het jaar gebruiken we berichten op LinkedIn om naast mobiliteits- en fiets professionals ook professionals aan te spreken die gelinkt zijn aan een van de eerdergenoemde maatschappelijke opgaves van Tour de Force (bereikbaarheid, gezondheid en duurzaamheid).

## Netwerkanalyse

We maken inzichtelijk welke professionals (zowel op het gebied van mobiliteit als bereikbaarheid, gezondheid en duurzaamheid) interessant zouden kunnen zijn voor Tour de Force. Daarna bekijken we per relevante doelgroep hoe we deze het beste kunnen bereiken. Op welke platforms bevinden zij zich, op welke events zijn zij aanwezig? Wat is hun behoefte en hoe kan Tour de Force daarop inspelen? Tot slot nodigen we de nieuwe partijen uit op LinkedIn en brengen we hen bijeen tijdens netwerkactiviteiten (zoals Kenniscafés en andere bijeenkomsten).

## Netwerkactiviteiten

Een belangrijke rol van Tour de Force is het samenbrengen van het netwerk. Dat doen we gedurende het jaar op verschillende manieren. Minstens twee keer per jaar komen we met het netwerk bijeen tijdens een borrel. Hier worden de activiteiten gedeeld. Ook op bestuurlijk niveau komen de partners bijeen, tijdens de Brede en de Landelijke Fietstafel. Daarnaast reiken we op het Nationaal Fietscongres de Tour de Force Initiatiefprijs uit. Ten slotte zijn ook evenementen als Velo-city, Nationaal Verkeerskundecongres, PROVADA en International Cycling Safety Conference en interessant om bij aan te haken.



Activiteit	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
Netwerkbijeenkomst	■								■			
Brede Fietstafel						■					■	
Landelijke Fietstafel					■					■		
Nationaal Fietscongres						■						

# Planning 2024 per thema

Activiteit	Q1	Q2	Q3	Q4	2025
<b>Fietsnetwerk</b>					
<b>1</b>	<b>Feiten, cijfers en onderbouwing</b>				
1.1	Evaluatie van de protocollen (en vragenlijsten) meten van gebruik en beleving en gedrag .				
1.2	Tweede deel van het protocol beleving en gedrag.				
1.3	Onderzoek naar effecten brede welvaart door realisatie van doorfietsroutes en recreatieve routes				
1.4	Beheer en onderhoud dashboard Doorfietsroutes				
1.5	Onderzoek bereikbaarheid voorzieningen landelijk gebied				
1.6	Onderzoek Impact Verdwijning Veerponten				
1.7	Verkenning van kennisbehoefte 'Van binnen (de stad) naar buiten'				
<b>2</b>	<b>Gebruik</b>				
2.1	Toepassingsbevordering Communicatietoolkit Doorfietsroutes				
2.2	Vervaardigen van landelijk communicatiekanaal doorfietsroutes				
<b>3</b>	<b>Netwerk en realisering</b>				
3.1	Jaarlijkse actualisatie kaarten doorfietsroutes				
3.3	Leren van elkaar: Ontwerpersatelier stad-platteland aansluitingen doorfietsroutes				
3.4	Leren van elkaar: Organiseren van twee kenniscafés realisatie van doorfietsroutes				
3.5	Leren van elkaar: kenniscafé openstelling van schouwpaden door waterschappen voor recreatief gebruik				
3.6	Leren van elkaar: Kenniscafé voorbeelden schooljeugd en beginnende fietsers op doorfietsroutes en in het landelijk gebied				
3.7	Masterclass proef ontheffing speedpedelec				
<b>4</b>	<b>Ontwerp en richtlijnen</b>				
4.1	Actualisatie publicaties recreatieve stad-landverbindingen (publicatie 301) en barrièrewerking lijninfrastructuur (publicatie 299) door CROW				
4.2	Doorfietsroutes; inrichting en uitrusting (Actualisatie publicatie 340 'Inspiratieboek snelle fietsroutes') door CROW				
4.3	Fietsen op bedrijventerreinen				
<b>Fietsparkeren</b>					
<b>1</b>	<b>Fietsparkeren in de stad</b>				
1.1	Aantrekkelijke Fiets(parkeer)oplossingen in nieuwe ontwikkellocaties				
1.2	De waarde en waardering van fietsparkeervoorzieningen bij aankoop van een woning				
1.3	Handreiking 'Hoe organiseer ik buurtstallingen?'				
1.4	Hoe houden we onze stallingen open?				
1.5	Dubbelgebruik stallingen stationsgebied				

1.6	Gericht experimenteren met parkeerplekken voor bezorgscooters en bezorgfietsen			
1.7	Europa in onze fietsparkeeroplossingen			
1.8	Meet-ups & Masterclasses Fietsparkeren			
1.9	In gesprek over Fietsparkeren met ontwikkelende partijen			
a	Symposium 'Fietsparkeren voor Gebiedsontwikkelaars'			
b	Fietsparkeren op de PROVADA			
<b>2 Fietsparkeren, keten en hubs</b>				
2.1	Een netwerk van stadsfietsen			
2.2	Fietsen (en lopen) voor de first- en lastmile			
<b>Fietsstimulering</b>				
<b>1 Effectiviteit</b>				
1.1	Meet-up fietsstimulering			
1.2	Handreiking effectiviteit fietsstimulering			
1.3	Update stappenplan fietsstimulering			
1.4	Wie fietst niet en waarom?			
<b>2 Campagnes</b>				
2.1	Lokale pilots 'kort ritje'			
2.2	Handreiking fietscommunities			
2.3	Meet-ups fietsapps			
<b>3 Fiets en sport</b>				
3.1	Pilots fietsen naar sport			
3.2	Toolkits fietsen naar sport			
<b>4 Doorfietsroutes</b>				
4.1	Best practices fietsstimulering doorfietsroutes			
4.2	Toolkit fietsstimulering doorfietsroutes			
4.3	Van binnen (de stad) naar buiten.			
<b>5 Fiets en werk</b>				
5.1	Ondersteuning netwerk fietsambassadeurs IenW			
5.2	Verduurzaming bedrijventerreinen			
<b>6 Fiets en school</b>				
6.1	Handreiking fietsen naar school			
6.2	De rol van de ouders			