

# Terugblik activiteiten Werkprogramma 2022/2023

Een overzicht



**Tour de  
Force**

**Tour de Force publicatie**

Versie 1.0, april 2024

# Activiteiten Werkprogramma 2022/2023

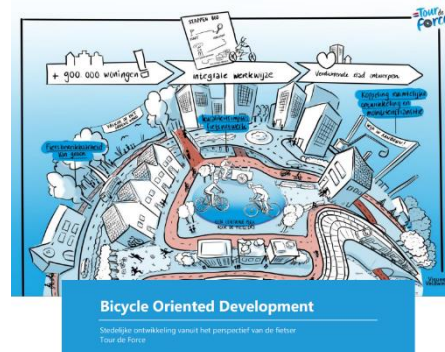
Je vindt hier een overzicht van de activiteiten die zijn uitgevoerd vanuit het Tour de Force Werkprogramma 2022/2023.

## Fiets in de stad

De inrichting van de openbare ruimte in steden vraagt om herverdeling van verschillende modaliteiten. Grote en middelgrote steden zoeken naar een nieuwe aanpak die een veilige plek biedt aan de hele 'fietsfamilie', met alle soorten fietsen en typen fietsers.

### BOD systematiek toegepast

De fiets past perfect in de gebouwde omgeving en kan een nog belangrijkere rol spelen wanneer we steden verder verdichten. Stedelijke verdichting betekent immers niet alleen meer mensen, maar ook meer reisbewegingen. Hiermee wordt de druk op de openbare ruimte hoger. Precies daar speelt BOD op in: integraal plannen mét de fiets. Om te testen in hoeverre het BOD-concept kan bijdragen aan het verbinden van de inhoud en de verschillende expertises heeft Tour de Force het initiatief genomen om een praktijkstudie uit te voeren. De handreiking is het tastbaar resultaat van acht deelstudies.

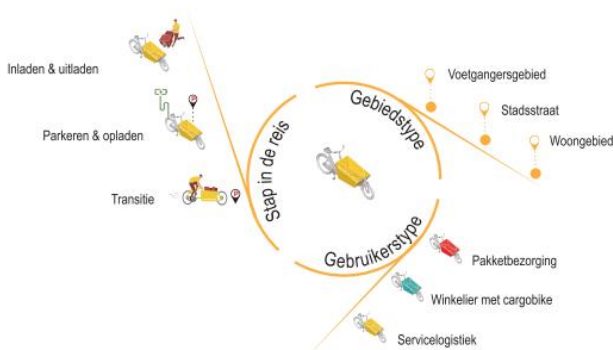


Met Almere en 's-Hertogenbosch is verkend of het mogelijk is om een gezamenlijk bestuurlijk taal te ontwikkelen, om zo gericht met BOD aan de slag te gaan (vanuit een bestuurlijke opdracht).

### Spreiden fietsstromen

Door de groeiende drukte op het fietspad ervaren kwetsbare doelgroepen een drempel om deel uit te maken van het verkeer, of ze vermijden bepaalde routes. Daarom is inzicht naar effectieve manieren om fietsers te (ver)leiden een andere route te kiezen en op die manier het fietsverkeer te spreiden waardevol en belangrijk. Er zijn vijf succesvolle praktijkvoorbeelden voor het spreiden van fietsstromen onderzocht én aangevuld met een praktijkonderzoek in Utrecht. De factsheets en resultaten zijn gebundeld in een publicatie.

Als vervolg hierop heeft Goudappel, in opdracht van Tour de Force en CROW-Fietsberaad, voor gemeenten inzichtelijk gemaakt hoe en waar je begint als je de mogelijkheden voor spreiden van fietsstromen wilt verkennen.



### Ruimte voor cargobikes

Er wordt voor bevoorrading en stadsdistributie steeds vaker gebruikt gemaakt van cargobikes. Door ARUP is met een ontwerpend onderzoek in beeld gebracht wat dit betekent voor (binnen)steden en hoe ruimte kan worden gemaakt voor ladende en lossende cargobikes in verschillende typen gebieden. De 'Handreiking Ruimte voor Cargobikes' biedt gemeenten die cargobikes een plek willen geven (of willen stimuleren) handvatten om dit ruimtelijk goed aan te vliegen en in te passen.

### Kortparkeren gedragsinterventies

In Nederland mag je je fiets in een rek, een stalling of gewoon op de stoep parkeren. Als er te weinig ruimte is en er op dezelfde plek behoefte is aan zowel 'lang' als 'kort' parkeren, kan dat knellen. In de publicatie 'Kortparkeren zo regel je dat' helpen we gemeenten op weg die kort parkeren willen introduceren. Hierbij worden ook een aantal voorbeelden genoemd.

### Inpassing van stallingen in de openbare ruimte

In het 'Inspiratieboek Fietsparkeren in de openbare ruimte' hebben we voor verschillende opgaven inspirerende en innovatieve oplossingen voor fietsparkeren in de openbare ruimte gebundeld. Het doel van deze publicatie is het inspireren van gemeenten om tot goede, bruikbare fietsparkeeroplossingen te komen.

## Huren/aankopen van panden

Door de groei van steden (verstedelijking), noodzaak tot energietransitie, klimaatadaptatie en de mobiliteitstransitie (steeds meer fietsers naar de binnenstad) is er een grote druk op de openbare ruimte ontstaan. Met inpandig fietsparkeren kan de openbare ruimte toegankelijk, veilig en leefbaar blijven. Dat kan bijvoorbeeld door het inpandig parkeren onder te brengen in leegstaand vastgoed, of dit direct goed mee te nemen in nieuwe plannen, ontstaat een win-win situatie. Maar niet iedere gemeente weet goed waar te beginnen in dit proces. Tour de Force heeft daarom samen met Movares onderzoek gedaan naar het proces van huren of aankopen van bestaande panden voor fietsparkeren. Dit onderzoek heeft geresulteerd in een handreiking. De handreiking is primair bedoeld voor medewerkers van gemeenten die aan de slag gaan of al zijn begonnen met het realiseren van openbare inpandige stallingen in de binnenstad.



## Ontwikkende partijen betrekken bij fietsparkeren

Het onderzoeksrapport 'Baat of Last' geeft inzicht in de werkwijze, drijfveren, (ontwerp)keuzes en ervaringen van zowel gemeenten als marktpartijen bij de realisatie van fietsparkeerfaciliteiten in binnenstedelijke ontwikkellocaties. Daarmee geven we een antwoord op de vraag of deze partijen het (hoogwaardig) inpassen van fietsparkeren in nieuwe ontwikkelingen zien als een 'baat of een last' en hoe dat komt.

De situatieschets, scenario's en belangrijkste 'baten en lasten' zijn gevisualiseerd per betrokken partij in de realisatie van (hoogwaardige) fietsparkeervoorzieningen in nieuwe binnenstedelijke woningbouwlocaties. De 'praatplaten' kunnen gebruikt worden voor presentaties en het gesprek over de inzichten uit het onderzoek.

## Fietsparkeernormen

Het is belangrijk dat er betrouwbare fietsparkeer kencijfers zijn. Daarom heeft Tour de Force het gebruik van fietsparkeernormen door gemeenten in beeld gebracht om te leren van praktijkervaringen. Ook is onderzocht welke aanvullende instrumenten gebruikt worden om tot voldoende goede fietsparkeervoorzieningen te komen. De notitie 'Fietsparkeernormen, (hoe) worden die gebruikt?' bundelt deze inzichten.

## Fietsenstalling van de toekomst

Movares heeft in opdracht van de gemeenten Eindhoven en Rotterdam onderzoek gedaan naar mogelijkheden en verschillende vormen van exploitatie en dienstverlening van openbare inpandige fietsenstallingen. Belangrijke onderwerpen hierbinnen zijn het gebruik, uiterlijk, efficiëntie, techniek en organisatie. Als resultaat van het onderzoek is een inspirerende publicatie met praktische tips en tricks gemaakt. De lezer wordt in deze publicatie geleid langs de route naar de ideale inpandige fietsenstalling.



## Hoogwaardig fietsnetwerk

Een hoogwaardig fietsnetwerk maakt de fiets een voor de hand liggende keuze voor forensen, kinderen, scholieren en studenten om dagelijks naar werk of school te gaan. Uitdaging is om het fietsen aantrekkelijk en veilig te houden voor iedereen, zodat mensen met plezier blijven fietsen.

## Opstellen protocol 'Gebruik' doorfietsroutes

Met een standaardisatie van metingen op Hoogwaardige Fietsroutes zijn we in staat om overal in het land data in te winnen, die in de analyse kan leiden tot vergelijkbare informatie. Dat maakt dat we Nederland-breed beter uitspraken kunnen doen over het gebruik van routes en effectiviteit van investeringen in deze routes. In het ontwikkelde protocol beschrijven we een aantal vaste stappen dat doorlopen kan worden. Dit protocol richt zich op het gebruik op Hoogwaardige Fietsroutes en is een aanvulling op de methode die ontwikkeld is voor het meten van beleving en gedrag.

## Organiseren bijeenkomsten toelichting op protocollen 'Gedrag en beleving' en 'Gebruik'

In twee bijeenkomsten met marktpartijen (één voor 'gebruik' en één voor 'beleving & gedrag') informeerden Goudappel en Tour de Force hen gezamenlijk over de werkwijze. Met een derde bijeenkomst gaven Goudappel en Tour de Force projectleiders bij provincies en vervoerregio's advies over de werkwijze, de producten en de benodigde organisatie vanuit de opdrachtgeverskant.

## Toepassing en advisering standaardenquête 'Effectmeting Hoogwaardige Fietsroutes'

Bij toepassing van de 'Effectmeting Hoogwaardige Fietsroutes' wordt een aantal stappen doorlopen: de enquête wordt klaargezet voor de route, de data wordt verrijkt en deze wordt vervolgens aan het dashboard toegevoegd. In totaal is dit voor 18 routes gedaan.

In de praktijk leek het toepassen van de gestandaardiseerde vragenlijsten dat provincies en vervoerregio's nog niet volledig uit de voeten konden met de huidige vragenlijsten. Daarom konden de provincies en vervoerregio's feedback geven. Met deze feedback zijn de vragenlijsten geoptimaliseerd. Na de ontwikkeling van een 2.0-versie moet ook het Power BI-dashboard (en achterliggende algoritme) dat bij de vragenlijsten hoort, worden aangepast. Tour de Force heeft de wens om voor toekomstige opdrachtgevers van de effectmetingen een standaard verwerkersovereenkomst op te stellen.

## Gereedschapskist Interventies Recreatief Fietsen

Door de drukte in fietsland laten veiligheid, aantrekkelijkheid en comfort van recreatieve fietsinfrastructuur op sommige plekken en momenten te wensen over. Daarom heeft Tour de Force voorbeelden van interventies verzameld in de 'Gereedschapskist recreatief fietsen'.

## Landelijke Pilot(s) Keuzevrijheid Speedpedelec

Tour de Force heeft aan P2 gevraagd om een organisatie-model op te stellen voor één of meerdere pilots. Het doel van de pilot(s) is om keuzevrijheid te bieden aan speedpedelec-rijders. Met de betrokken stakeholders is een interactief proces doorlopen om te komen tot een mogelijke landelijke, eenduidige aanpak.

DTV Consultants heeft, ter onderbouwing van de ontheffingsregeling, in opdracht van Tour de Force, een onderzoek uitgevoerd naar de potentie en de verkeers(on)veiligheid van de speedpedelec. De potentie van de speedpedelec om autoritten te vervangen, moet beter worden benut. Het bieden van keuzevrijheid ten aanzien van de plaats op de weg kan hierbij een belangrijke rol spelen. De onderzoeksresultaten van DTV lees je in het rapport 'Meer plek voor de speedpedelec?, Onderbouwing feiten en cijfers speedpedelec'.



Een korte samenvatting van de onderzoeksresultaten is weergegeven in een informatieve infographic 'De speedpedelec in feiten en cijfers'.



## Communicatietoolkit doorfietsroutes

Sinds oktober 2021 zijn we bezig met de kernboodschap en de communicatietoolkit. De werkzaamheden waren het maken van animaties van voor- en na-situaties van fysieke aanpassingen bij:

- 1) het realiseren van doorfietsroutes;
- 2) het toetsen en aanscherpen van de pay-off die bedacht is voor doorfietsroutes op basis van het I&O-onderzoek;
- 3) het aanpassen van de verschillende logo's en beeldmerken uit de toolkit hierop.

Samen met werkgroep communicatie is een evaluatie van de toolkit uitgevoerd en geïnventariseerd naar het gebruik van de term 'doorfietsroutes' en de behoefte van een landelijk communicatiekanaal. Onderzoeksmethodiek was een ronde (bellen/teams) langs beleidsadviseurs en communicatieadviseurs van alle regio's.

### Onderzoek beleidsrelevante fietsdata en -informatie

Er is een uitwerking gemaakt van het data-gedreven fietsbeleid en het Nederlandse ecosysteem. Aan de hand van literatuurstudie en een belronde met diverse (beleids)adviseurs uit het werkveld is een rapportage opgesteld in de vorm van een presentatie.

### Onderzoek en advies impact verdwijning veerponten

Er is onderzoek gedaan naar de impact van verdwijnende veerponten. Hierin komt o.a. de evoluerende rol van veerponten in het hedendaagse vervoerslandschap naar voren, de diversiteit aan organisatiestructuren, de financiële aspecten en uitdagingen en de maatschappelijke meerwaarde van veerponten in de nationale, regionale en lokale infrastructuur. Mobycon heeft samen met een kernteam en begeleidende groep het onderzoek uitgevoerd en een eindrapport opgeleverd.

### Update kaarten Doorfietsroutes

Eind 2023 zijn de kaarten (en achterliggende tabellen) van de doorfietsroutes geactualiseerd.



### Fietsstimulering

Programma's als Beter Benutten hebben bewezen dat naast infrastructurele maatregelen, gedragsmaatregelen nodig zijn om het fietsgebruik te vergroten. Campagnes gericht op specifieke doelgroepen zijn effectief, bijvoorbeeld het aanmoedigen van ouders om hun kinderen met de fiets naar school te brengen.

### Stappenplan fietsstimulering

Fietsstimulering begint bij goede infrastructuur. Die 'harde' kant van fietsstimulering, daar weten we alles van. Hoe zit het eigenlijk met de 'zachte' kant? We maken campagnes, we organiseren e-bikeprobeeracties, we delen fietsbellen, lampjes en zadelhoesjes uit. Maar hoe bouw je nou goed doordacht een fietsstimuleringsbeleid op? We hebben een stappenplan gemaakt waarmee iedereen voor iedere doelgroep aan de slag kan met fietsstimulering.



### Toetsing effectiviteit en voorbeeldaanpak meten effectiviteit

Wat maakt fietsstimuleringsmaatregelen effectief en hoe kunnen die worden gemeten? We hebben een inventarisatie laten maken van 85 fietsstimuleringsinterventies. Hieruit bleek dat veel projecten geen specifiek doel hadden. Hierdoor kan achteraf niet bepaald worden of een interventie effectief, oftewel doelgericht was. Verder blijkt dat bestaande kennis omtrent fietsstimulering lang niet altijd met elkaar gedeeld wordt, waardoor bij nieuwe stimuleringsprojecten vaak 'het wiel opnieuw uitgevonden moet worden'. Naast een beschrijving van 85 interventies heeft het onderzoek een voorbeeldaanpak opgeleverd voor het meten van de effectiviteit van fietsstimuleringsinterventies.

### Ondersteuning netwerk fietsambassadeurs lenW

De Fietsambassadeurs zijn bedrijven en maatschappelijke organisaties die samen met het Ministerie het fietsen voor nog meer mensen stimuleren. Tour de Force ondersteunde dit netwerk inhoudelijk met zes kennissessies over fietsstimulering.

### Kennisdocument 'fiets van de zaak'

Sinds 1 januari 2020 is er een nieuwe bijtellingsregeling voor de fiets van de zaak. Die regeling biedt werkgevers extra mogelijkheden om fietsen naar en voor het werk te faciliteren en te stimuleren. Tour de Force heeft een tussenstand opgemaakt. Wat heeft de regeling ons geleerd? Hoe passen werkgevers de regeling toe? Wat zijn mooie voorbeelden van toepassingen van de regeling? Welke kritische kanttekeningen kunnen we plaatsen?



[tourdeforce.nl](http://tourdeforce.nl)



### Kennisbrochure 'fietsen naar het werk' inclusief ronde tafel

Eén van de Tour de Force-acties rondom fietsen naar het werk was het verkennen van de rol van bonden, OR en de CAO bij het stimuleren van fietsen naar het werk. In veel CAO's staat de fiets helemaal niet genoemd of staan reiskostenvergoedingen voor de fietser die vooral autogebruik stimuleren. Samen met Natuur en Milieu heeft Tour de Force een ronde tafel georganiseerd om hier dieper op in te gaan en te onderzoeken of we hier iets aan kunnen doen. Uit de sessie bleek onder andere hoe complex deze wereld in elkaar zit en hoe moeilijk het is om hier als buitenstaander invloed op uit te oefenen. Tour de Force heeft een 'kennisbrochure fietsen naar het werk' gemaakt met daarin alle financiële en fiscale aspecten van fietsen naar het werk, inclusief cases van werkgevers. Die hebben we na afloop met de bonden gedeeld.

### Onderzoek inclusieve mobiliteit in een stedelijke omgeving

Dé fietser bestaat allang niet meer, maar desondanks ontwerpen en organiseren we de openbare ruimte nog steeds vooral vanuit het perspectief van de klassieke fietser die snel en comfortabel van A naar B wil reizen. Het leidt ertoe dat andere groepen het moeilijker vinden om mee te komen of zelfs besluiten om niet (meer) te gaan fietsen. Tour de Force liet onderzoek doen naar de betekenis van gebruikte begrippen, de urgentie van inclusief beleid en aangrijpingspunten voor de toekomst.

### Kenniscafés campagnes en apps

Op verzoek van onze partners hebben we kennissessies georganiseerd over de regionale vertaling van de campagne 'kort ritje, zo gefietst' en de inzet van fietsapps.

