

Uitvoeringsprogramma  
**Tour de Force**  
2022 / 2023



Uitgave zomer 2022

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





# Inhoudsopgave

Indeling	pagina
Introductie Uitvoeringsprogramma 2022 / 2023	3
Organisatie Tour de Force	4
<b>THEMA A</b> Fiets in de stad	6
<b>THEMA B</b> Fiets in de keten	12
<b>THEMA C</b> Een hoogwaardig fietsnetwerk	16
<b>THEMA D</b> Stimuleren fietsgebruik en fietsinitiatieven	22
<b>THEMA E</b> Versterking kennis en data-infrastructuur	26
Activiteiten en resultaten Uitvoeringsprogramma 2022-2023	32

# Introductie Uitvoeringsprogramma 2022 / 2023



**Op 20 juni 2019 hebben de 23 partners van Tour de Force, een alliantie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland, het 'Ambitiedocument Schaa sprong Fiets 2e etappe Tour de Force' gepresenteerd. In dit ambitiedocument, tot stand gekomen met input van alle partners, staat een stevige ambitie: een schaa sprong in het fietsgebruik met 20% meer fietskilometers in tien jaar tijd (2017-2027). Elke partij werkt, vanuit zijn / haar eigen verantwoordelijkheid, hard om deze ambitie waar te maken!**

In dit Uitvoeringsprogramma 2022-2023 staan de concrete activiteiten en resultaten beschreven die gezamenlijk vanuit de Tour de Force worden uitgevoerd de komende twee jaar. Het is daarmee de opvolger van het programma van de periode 2020-2021. De activiteiten zijn gericht op innovatie, vernieuwing en samenwerking, en gebundeld in de vijf thema's waaraan Tour de Force prioriteit geeft.

De activiteiten uit het Uitvoeringsprogramma worden uitgevoerd in de 'themaploegen' onder aanvoering van de 'ploegleiders' en in nauwe samenwerking met de partners.

Bij elke activiteit wordt gezocht naar welke partners een belangrijke rol kunnen spelen en op welke manier de activiteiten het best kunnen worden uitgevoerd.

Het Uitvoeringsprogramma wordt gecoördineerd vanuit het programmamanagement van Tour de Force. Het programma wordt voor 50% gefinancierd door provincies en vervoerregio's (via het budget van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer) en voor 50% door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Alle partnerorganisaties werken op hun eigen terrein aan een goed fietsklimaat; samenwerking in Tour de Force biedt daarbij meerwaarde. In het Ambitiedocument zijn vijf hoofdthema's gedefinieerd die de partners het meest helpen om gezamenlijk de gewenste groei van het aantal fietskilometers te bereiken. In dit Uitvoeringsprogramma zijn de activiteiten voor die vijf thema's in 2022 en 2023 uitgewerkt.

**De activiteiten zijn gericht op innovatie, vernieuwing en samenwerking, en gebundeld in de vijf thema's waaraan Tour de Force prioriteit geeft.**

# Organisatie Tour de Force

**Tour de Force is het samenwerkingsverband van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en platforms die zich inzetten voor 'de fiets' in Nederland.**

Om de ambities uit de Schaalsprong Fiets te realiseren zijn voor de samenwerkingsorganisatie drie nauw verbonden rollen geformuleerd. Door het netwerk goed te onderhouden en te verstevigen kan Tour de Force als facilitator zorgen voor verbinding en krachtenbundeling, maar ook zorgen voor het agenderen van de juiste thema's op de juiste tafels. Als netwerkorganisatie, facilitator en agendasetter is Tour de Force aanjager, motivator en inspirator voor de fietsgerichte activiteiten die elk van de partners onder hun eigen verantwoordelijkheid uitvoert. Hieronder is de samenhang van de drie rollen gevisualiseerd:

## Tour de Force als agenda-setter



Steviger inzetten op agendering van onderwerpen in bestuurlijk Nederland

De fiets kan veel bijdragen aan maatschappelijke doelen, en levert daarmee een grotere bijdrage dan vaak beseft wordt. Tour de Force wil nadrukkelijk 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. In de rol als agendasetter signaleert Tour de Force actualiteiten en aandachtspunten vanuit het brede netwerk, die zij vervolgens agendeert bij invloedrijke partijen.



## Doelen op straat

In 2027

**20% meer fietskilometers en minder fietsslachtoffers door:**

Meer ruimte voor de fiets in de stad

Betere voorzieningen voor fiets in de keten

Hoogwaardige regionale routes

Meer fietsers en fietsgebruik

Meer kennis en data over fietsers

## Tour de Force als facilitator



Realisatie van activiteiten door ploegleiders in samenwerking met partners en F10

Vanuit het netwerk zetten we in op ondersteuning van partners en hun activiteiten door krachtenbundeling en het realiseren van schaalvoordelen. De focus ligt daarbij op de vijf hoofdthema's. Tour de Force treedt op deze thema's op de voorgrond als aanjager van samenwerking en innovaties, en laat onderzoek uitvoeren als dat nodig is. Om te zorgen voor voldoende aanjagend vermogen zorgt Tour de Force voor ploegleiders voor deze vijf thema's en voor budget om de benodigde activiteiten uit te voeren.

## Tour de Force als netwerk-organisatie



Verbinden van het netwerk, o.a. met bijeenkomsten

Ontmoeting is de basis voor samenwerking. Tour de Force organiseert de Bestuurlijke Fietstafel, (net)werksessies en regelmatig themaploegen voor de partnerorganisaties. Zo faciliteren we het gesprek en verbinden we partijen aan elkaar. We spreken elkaar, houden elkaar op de hoogte en weten wat er bij elkaar speelt. Zo kunnen we synergie creëren en werk met werk maken.

## Agendasetting

**Agendasetting is altijd van belang, maar speelt de komende periode een extra grote rol door de verkiezingen voor achtereenvolgens gemeenteraden en provinciale staten. Om dit belang extra te benadrukken is samen met diverse partners en partijen de campagne 'Zet de Fiets op 1!' opgezet.**

Het accent ligt in het voorjaar van 2022 op de collegeakkoorden die na de raadsverkiezingen van maart 2022 in alle gemeenten worden opgesteld. Diverse activiteiten zijn erop gericht om de maatschappelijke waarde van de fiets nadrukkelijk onder de aandacht te brengen van de fiets nadrukkelijk onder de aandacht te brengen van zoveel mogelijk wethouders en raadsleden. 'Fiets in de stad' is niet voor niets een van de thema's in het Uitvoeringsprogramma. Het streven is dat gemeenten in hun collegeakkoorden opnemen dat zij in de nieuwe bestuursperiode extra investeren in fietsvoorzieningen.

In de zomer 2022 wordt het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) door opgeleverd, dat de Tour de Force in nauwe samenwerking met al haar partners opstelt. De verwachting is dat de staatssecretaris dit document ook aanbiedt aan de Tweede Kamer, als vervolg op het NTF op Hoofdpijnen uit 2021.

Het NTF beschrijft op welke manier de fiets kan bijdragen aan de belangrijke opgaven voor Nederland de komende jaren: woningbouw, klimaat, gezondheid, brede welvaart en inclusiviteit. Het NTF biedt ook de basis om gesprekken tussen Rijk en regio's te faciliteren over de investeringen die nodig zijn om de kracht van de fiets hiervoor volop te benutten.

In het najaar van 2022 verleggen we de focus naar de verkiezingsprogramma's van politieke partijen voor de provinciale statenverkiezingen in maart 2023. Doel is dat zoveel mogelijk partijen in hun partijprogramma's vastleggen dat zij het fietsgebruik verder willen stimuleren en daarin extra willen investeren. Veel provincies zijn nu al actief betrokken bij het thema 'Hoogwaardig fietsnetwerk'. In het voorjaar van 2023 komt de nadruk te liggen op de coalitieakkoorden die na de statenverkiezingen gesloten zullen worden. Net als bij de gemeenten proberen we te bereiken dat provincies in die akkoorden opnemen dat zij in de nieuwe bestuursperiode extra investeren in fietsvoorzieningen.

Naast deze activiteiten op lokaal en provinciaal niveau zal Tour de Force de fiets uiteraard ook hoog op de politieke agenda proberen te krijgen op nationaal niveau, bij ministeries en de Tweede Kamer.

## Netwerkorganisatie

**De rol van netwerkorganisatie is voor de Tour de Force een belangrijke rol. Op de bijeenkomsten van de Tour de Force wordt een 'fietsbrug' geslagen tussen de verschillende betrokken overheden, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen. De bijeenkomsten zijn bedoeld om kennis uit te wisselen, samen te werken aan moeilijke opgaven en elkaar te inspireren en aan te moedigen om de potentie van de fiets maximaal te benutten.**

Vanuit de netwerk-rol organiseert de Tour de Force verschillende bijeenkomsten. Om te beginnen organiseren de verschillende ploegleiders in nauwe samenwerking met het CROW kenniscafés om de verschillende projecten uit het Uitvoeringsprogramma te bespreken en resultaten en inzichten te delen. Verder vindt er twee keer per jaar een netwerkbijeenkomst plaats om zowel de verschillende partners binnen de Tour de Force te verbinden als ook de verbinding te zoeken met partijen buiten het netwerk.

## Facilitator

**De Tour de Force zet zich in om de gezamenlijke doelstellingen en ambities voor de fiets in Nederland te realiseren. Zij heeft daarbij, naast de agendasettende en netwerkrol, vooral een faciliterende rol: de uitvoering ligt vooral bij de (regionale) overheden en andere partijen. In de rol van facilitator zet de Tour de Force zich vooral in om krachten en activiteiten van de verschillende partners te bundelen en aanjager te zijn van samenwerking en innovaties.**

De activiteiten van de Tour de Force zijn voor de periode van 2020 tot 2024 onderverdeeld naar vijf belangrijke thema's. In de Uitvoeringsprogramma's van de Tour de Force staat per thema beschreven wat de verschillende activiteiten inhouden en welke resultaten worden gerealiseerd. Elk thema is 'geadopteerd' door een relevante moederorganisatie die daarmee ook zorgt voor de inzet van de ploegleider. De ploegleiders zorgen voor de verbinding en samenwerking met de verschillende partners om de activiteiten uit het Uitvoeringsprogramma uit te voeren. De kennis en resultaten uit wordt actief gedeeld in kenniscafés en op de website van de Tour de Force en de kennisbank van het CROW.

# Fiets in de stad



De fiets en de stad zijn voor elkaar gemaakt, maar voor een goede combinatie zijn inspanningen nodig. Denk aan het anders inrichten van de openbare ruimte en een goede link tussen ruimtelijke plannen en het fietsnetwerk. Grote en middelgrote steden zoeken naar manieren om de hele 'fietsfamilie', met alle soorten fietsen en typen fietsers, een veilige plek te bieden. Daarvoor zijn aantrekkelijke en veilige fietsvoorzieningen nodig, inclusief mogelijkheden om de fiets goed en veilig te stallen. We stimuleren actieve en dus gezonde mobiliteit door de fiets een prominente plek te geven in de stad. We bundelen voorbeelden, delen kennis en innoveren samen. We kijken daarbij naar alle typen fietsen en fietsers en hun behoeften, in zowel routekeuze, parkeervraag als gedrag.

---

► **Focus Tour de Force:**

- Aandacht vragen voor de fietsbereikbaarheid van voorzieningen, waarbij we de koppeling maken met gebiedsontwikkeling
- Slim nadenken over spreiding van drukte en het samenbrengen van verschillende typen fietsers op het fietspad
- Ontwerprichtlijnen opstellen voor toekomstbestendige fietspaden en kruispunten binnen de bebouwde kom
- Onderzoek naar voldoende en passende fietsparkeerruimte
- Gemeenten handvatten bieden voor de toepassing van fietsparkeeroplossingen
- Het betrekken van ontwikkelaars, ontwerpers, stedenbouwkundigen en andere ruimtelijk-denkers buiten het mobiliteitsdomein

---

Ploegleider van dit thema is:

 **Birgit Cannegieter**

E-mail: [cannegieter@appm.nl](mailto:cannegieter@appm.nl)

Dit thema wordt getrokken door:

**Metropoolregio Rotterdam Den Haag**

**Vervoerregio Amsterdam**



## A.1 Meer ruimte voor fietsen en lopen



### A.1.1

## Relatie fietsnetwerk en ruimtelijke opgave: de BOD-systematiek toegepast

Bij de locatiekeuze voor woningbouw en voorzieningen staat bereikbaarheid niet altijd bovenaan en de fiets al helemaal niet. Terwijl die juist een steeds belangrijker rol krijgt, zeker nu de focus ligt op inbreiding van steden.

Om steden én voorzieningen bereikbaar en aantrekkelijk te houden, is het van groot belang om juist wel én ook vroegtijdig naar de fiets te kijken. Niet alleen als het gaat om de locatiekeuze van bijvoorbeeld woningen, maar ook bij de inrichting en aansluiting op de omgeving en bovenlokale fietsvoorzieningen.

De door de BUAS ontwikkelde Bicycle Oriented Development (BOD) maakt het mogelijk om op locatie én netwerkniveau te kijken naar de fietsbereikbaarheid van de bestaande gebouwde omgeving en nieuwe ontwikkelingen.

Liggen nieuwe ontwikkellocaties binnen fietsbereik van stations, centra, scholen en voorzieningen? Hoe zijn het buitengebied en groen per fiets bereikbaar? In hoeverre kunnen investeringen in comfortabele fietsinfrastructuur de bereikbaarheid verbeteren?

We toetsen in (ten minste) zes gemeenten/regio's plannen op basis van de BOD-Systematiek. We voeren het gesprek op basis van data en komen tot inzichten voor het verbeteren van het fietsnetwerk of aanpassingen in ruimtelijke plannen.

Daarbij kijken we naar:

- De aantrekkelijkheid van het fietsnetwerk en huidige bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen.
- De plannen van de gemeente op het gebied van fiets/actieve mobiliteit, bijvoorbeeld in de omgevingsvisie. Wordt daarin de relatie met woningbouw en toegankelijkheid van voorzieningen gelegd en leidt dit tot wederzijdse versterking?

### ★ Resultaat:

- Rapportage casestudies, handreiking BOD voor gemeenten (Q1 2023)

### A.1.2

## Spreiding fietsstromen

Veel gemeenten zetten actief in op fietsbeleid. Dit leidt tot toenemende drukte op fietspaden, op sommige plekken zijn fietsfiles eerder regel dan uitzondering. Gevolg daarvan is dat kwetsbare doelgroepen minder deel (durven) uitmaken van het

verkeer. Hoe kunnen we mensen veilig en vlot laten fietsen? We gaan op zoek naar mogelijkheden om fietsverkeer te spreiden. De vraag is: wat werkt wel en wat werkt niet? We maken door middel van een gebruikersonderzoek inzichtelijk waarom fietsers fietsen waar ze fietsen, welke routekeuze ze maken en of die te beïnvloeden is. We willen gemeenten van elkaar laten leren als het gaat om het spreiden van drukte/stromen en onderscheiden de volgende vragen:

- Waarom maken fietsers de keuze voor een bepaalde route?
- Hoe kun je fietsverkeer spreiden, wat levert het op en hoe kun je dit monitoren?
- Welke goede (en slechte) voorbeelden zijn er op het gebied van spreiding van fietsverkeer? Welke lessen kunnen we hieruit leren?

---

★ **Resultaat:**

- Resultaten gebruikersonderzoek (rapportage/factsheet inclusief vragenlijst) (Q4 2022), inspiratieboek (Q1 2023)
- 

A.1.3

## Kruispunten onder de loep

CROW neemt kruispunten onder de loep en kijkt daarbij naar de positie van de fietser. Onderwerpen daarbij zijn:

- Voorrangsregeling fiets-fiets & fiets-voetganger (VRI). Bij drukke VRI's vinden veel verkeersongevallen plaats. Gemeenten willen aan de slag met de voorrangsregeling tussen fietsers onderling en fietsers en voetgangers om ongelukken te voorkomen.
- Fietsrotondes richtlijnen. Een rotonde lijkt een handige vorm om de snelheid te verlagen op kruispunten waar het fietsnetwerk met autonetwerken samenkomt. Op veel plaatsen verschijnen al rotondes, we werken aan een standaard hiervoor.
- Ontwerpwijzer fietsverkeer. Door diverse ontwikkelingen is de huidige ontwerpwijzer fietsverkeer aan vernieuwing toe. We werken in 2022 aan een actualisatie van de ontwerpwijzer zodat nieuwe ontwikkelingen hierin een plek krijgen.
- Grote fietsstromen: kruising met autoverkeer/kruising met voetgangers. Sommige fietsstromen waar fietsers voorrang hebben zijn zo druk dat autoverkeer er niet doorheen komt. We brengen oplossingsrichtingen voor de oversteekbaarheid van fietspaden in kaart.

Per deelvraag komt er een beknopte rapportage en factsheet met de belangrijkste bevindingen en tips voor mogelijke oplossingen.

---

★ **Resultaat:**

- Update diverse richtlijnen CROW (Q4 2022)
- 

A.1.4

## Fietspad van de toekomst, vervolgvragen

Hoe ziet het fietspad van de toekomst eruit? CROW is een traject gestart om daar duidelijkheid over te krijgen. In 2018 is gekeken welke richtlijnen voor fietsinfrastructuur toekomstbestendig zijn en welke ontwerpelementen herzien moeten worden, gegeven nieuwe ontwikkelingen. In 2021 zijn de richtlijnen voor de thema's markering en fietspadbreedte ge-updatet. In 2022 en 2023 gaan we aan de slag met de volgende ontwerpelementen:

- randen van het fietspad
- berm
- verharding
- bebording, symbolen en bewegwijzering
- voetgangersvoorzieningen
- verlichting
- boogstralen en hellingen
- palen en snelheidsremmers

We starten met de elementen die wegbeheerders het meest urgent vinden en die aansluiten op bestaande onderzoeken.

---

★ **Resultaat:**

- Update richtlijn per element (Q4 2022)
- 

A.1.5

## 30 nieuwe 50

Het ministerie van IenW bekijkt hoe de maximum snelheid in de bebouwde kom kan worden teruggebracht van 50km/u naar 30km/u en wat de impact hiervan is. CROW werkt in opdracht van het ministerie aan een afwegingskader voor 30 km/u. Op basis van dit afwegingskader kunnen vervolgens richtlijnen worden opgesteld.

Tour de Force ontsluit de ontwikkelde kennis, deelt activiteiten en biedt ruimte voor inbreng vanuit haar partners. Vanuit Tour de Force organiseren we in samenwerking met CROW ontwerpcafés die voedend zijn voor de richtlijnen voor GOW30 of waarin we deze aan de hand van een praktijk-case kunnen toetsen.

---

★ **Resultaat:**

- Ontwerperscafés om input op te halen en praktijk-cases te bespreken (Q1 2023)
-





## A.2 Plek voor de fietsfamilie

A.2.1

### Ruimte voor cargobikes

In veel (binnen)steden vindt steeds meer bevoorrading en distributie (incl. pakketdiensten) richting consumenten plaats met cargobikes of soortgelijke voertuigen, een nieuw fenomeen in stadsdistributie. Ze zijn schoner, kleiner en kunnen gebruik maken van fietspaden. Ondanks alle voordelen die de cargobikes met zich meenemen, zien overheden ook nieuwe opgaven ontstaan voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte: De lading uit 1 vrachtwagen past niet in 1 cargobike, waardoor het drukker wordt. Er is (ruimte)vraag naar goede stallingsplekken, (tijdelijke) parkeer- en laad- en losplekken. Dit is een vraagstuk dat het fiets-domein overstijgt. We betrekken daarom graag gemeentelijke afdeling als stedenbouw, openbare ruimte en stadslogistiek. Maar ook marktpartijen PostNL en DHL. Dit zijn momenteel geen partijen die actief zijn binnen Tour de Force.

We richten ons primair op het ruimte maken voor (kort) stilstaande voertuigen. Bovenstaande kan worden samengevat in de volgende kennisvragen/-behoefte:

- Welke plekken in de stad/openbare ruimte moeten we maken voor cargobikes (laad-/los- en kortparkeerruimte)?
- Welke behoefte(n) hebben partijen nu en in de toekomst?

Kunnen we hierbij tot richtlijnen komen voor inpassing van laad-/los- en kortparkeerruimte voor cargobikes?

We ontwikkelen van een systematiek voor het inpassen van laad-/los- en kortparkeerruimte voor Cargobikes in stedelijk gebied. En doen een ontwerpend en participatief onderzoek met focus op ruimtevraag voor stilstaande cargobikes.

#### ★ Resultaat:

- Ontwerpsystematiek voor gemeenten + factsheet met richtlijnen (Q4 2022)

A.2.2

### Ontheffing speedpedelec: landelijke pilot of pilot in één of meerdere landsdelen

Vanuit Tour de Force is in 2021 een inventarisatie uitgevoerd naar uitzonderingen op de geldende wetgeving die voor de speedpedelec zijn geïnitieerd of waarover wordt nagedacht. Daaruit kwamen diverse varianten naar voren, die beschreven staan en 'gescoord' zijn op criteria. Denk aan organisatorische en juridische impact/actie, handhaving, maar ook verkeersveiligheid. Wegbeheerders zien de speedpedelec als een mobiliteitsoplossing op regionale schaal. Zij zouden de speedpedelec graag meer keuzevrijheid bieden. Het instellen van een provinciale ontheffing, geïnspireerd op de gemeentelijke ontheffingen in Rotterdam en Amersfoort is een goed middel hiervoor. Inmiddels zijn met de Werkgroep Speedpedelec stappen gezet.

We baseren ons op ervaringen vanuit de gemeentelijke ontheffingen en de ontheffing op regionale schaal die in 2022 gelanceerd wordt; initiatiefnemer voor deze regionale pilot is de provincie Utrecht.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid én duidelijkheid voor alle weggebruikers pleiten we voor eenduidige regelgeving voor het hele land over de plek op de weg voor speedpedelecs. We weten dat een aanpassing van wet- en regelgeving een lang(er) traject is. Tegelijk willen we aantonen dat het – mits gebruikers zich aan gedragsregels op het fietspad houden – verkeersveilig is als speedpedelec-gebruikers de keuze hebben om gebruik te maken van het fietspad. Vanuit het thema Fiets in de stad organiseren we het proces, de totstandkoming van de onderbouwing en een voorstel voor het organiseren van een landelijke pilot of pilots met ontheffing in een of meerdere landsdelen. Deze ontheffing geeft speedpedelec-berijders de keuze om gebruik te maken van het fietspad. Daarmee brengen we de kortetermijnoplossingen van gemeenten en provincies én een eenduidige, structurele aanpassing van de wetgeving dichterbij elkaar.

#### ★ Resultaat:

- Notitie organisatie, betrokken partijen, verantwoordelijkheden en tijdspad voor pilot (Q3 2022)
- Rapportage over uitkomsten pilot ontheffing speedpedelec (Q4 2023)



## A.3 Fietsparkeren in de stad

A.3.1

### Kort parkeren – gedragsinterventies

Het is lastig om richting en sturing te geven aan kort parkeren van fietsen (in binnensteden). Inzicht in gedrag en behoeften van fietsers is er niet of hooguit beperkt, terwijl dit nodig is om gedragsinterventies te kunnen definiëren. Wat is er al gedaan? En welke volgende stap kunnen we zetten?

We richten ons op de volgende kennisvragen en maken een inventarisatie:

- Wat zijn goede/slechte voorbeelden van experimenten met kort parkeren? Wat werkt wel en niet?
- Kunnen we mensen verleiden om hun fiets op specifieke plekken kort te parkeren en bij langere parkeerduur te kiezen voor een alternatieve (in pandige/ondergrondse) fietsenstalling?

Daarbij moet er aandacht zijn voor:

- een definitie van kort parkeren
- voorzieningen die nodig zijn om kort parkeren uit te lokken/te faciliteren: type (nietjes, vakken, rekken, etc.), flexibiliteit (wel/niet vastmaken) en locatie (afstand ten opzichte van functies)
- handhaving: juridisch kader, arbeidsintensief, sturen op gewenst gedrag versus handhaven, parkeerduur
- kwaliteit van de openbare ruimte: verrommeling, groen, combinatie van functies
- doelgroepen en hun motieven/gewoonten, maar ook mensen met een beperking
- gedragsinterventies: uitgangspunt, meetbaarheid
- de vraag of er regionale verschillen bestaan

#### ★ Resultaat:

- Rapportage: voorbeelden van kortparkeeroplossingen, uitkomsten van het gebruikersonderzoek en factsheet met resultaten/aanbevelingen (Q4 2022)
- Pilots gedragsinterventies kort parkeren in diverse gemeenten (Q3 2023)

A.3.2

### Inpassen van soorten stallingen in de openbare ruimte

Fietsparkeren in binnensteden is een groot probleem: de ruimte is (zeer) schaars en de vraag naar fietsparkeerplekken is groot. Daarnaast leidt de komst van meer soorten (buitenmodel) fietsen ertoe dat de huidige oplossingen voor fietsparkeren in de openbare ruimte ontoereikend zijn. Kunnen we komen tot uitgangspunten en randvoorwaarden voor fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte? Tour de Force brengt goede en inspirerende voorbeelden van fietsparkeeroplossingen in het land (en wellicht het buitenland) in beeld. Daarbij is er in het bijzonder aandacht voor het stedenbouwkundig inpassen van fietsparkeren in de historische binnenstad.

In aanvulling op de praktijkvoorbeelden besteden we aandacht aan de richtlijnen van en voor fietsenstallingen in de openbare ruimte, waarbij onderscheid te maken is tussen vaste en verplaatsbare (tijdelijke) oplossingen.

#### ★ Resultaat:

- Inspiratieboek 'Fietsparkeren in de openbare ruimte' (Q2 2023)
- Notitie richtlijnen voor fietsparkeerplekken in de openbare ruimte (Q2 2023)



A.3.3

### Huren/aankopen van panden voor fietsparkeren

Het creëren van fietsparkeerruimte in binnensteden is maar beperkt mogelijk. Een van de oplossingen die gemeenten benutten is het aankopen of huren van winkelruimte om deze in te richten als fietsenstalling. Vaak gaat het hier om keuzes van gemeenten, op basis van opties die zich op een zeker moment voordoen. Het is interessant om de

potentie van deze stallingsfaciliteiten te onderzoeken en de businesscases voor het aankopen/huren van winkelruimte voor fietsparkeren in binnensteden inzichtelijk te maken. Ook kijken we naar de businesscase voor het realiseren van fietsparkeervoorzieningen in (oude/leegstaande) autoparkeergarages.

We inventariseren goede (en slechte) voorbeelden in Nederland. Daarbij kijken we naar typen panden, criteria waarop panden uitgekozen worden, aantallen fietsen, benodigde investeringen in het pand, huur-/koopconstructies (en duur daarvan), businesscase én bronnen voor financiering. Dit alles resulteert in een inspiratieboek.

---

★ **Resultaat:**

- Inspiratieboek huren/aankopen van panden voor fietsparkeren, incl. toelichting businesscase (Q1 2023)
- 

A.3.4

## Ontwikkende partijen betrekken bij fietsparkeerontwerp

De ontwikkeling van grootschalige wooncomplexen brengt een grote fietsparkeervraag met zich mee, maar er lijkt nog onvoldoende oog te zijn voor de complexiteit van deze vraag. Om de fietsparkeeropgave én het aantrekkelijk ontwerpen van fietsvoorzieningen steviger in te bedden in het (integraal) ontwerpen van bouwblokken en gebieden, richten we ons op partijen buiten het fietsdomein: ontwikkelaars, architecten en stedenbouwkundigen.

We gaan in gesprek met de bij grote inbreidingslocaties betrokken partijen (ontwikkelaar, ontwerper/architect, gemeente) en zoomen in op het toepassen van fietsparkeernormen, het vertalen van kwalitatieve eisen naar een ontwerp en het denken vanuit de gebruiker en het functioneren van het gebied. Hoe kijken ontwikkelaars en ontwerpers/architecten naar de fiets? Is het een kostenpost, een zegen voor het project/plan, of...? We brengen de inzichten bij elkaar en communiceren hierover.

---

★ **Resultaat:**

- Notitie inpassen van fietsparkeren bij grootschalige binnenstedelijke ontwikkellocaties (Q1 2023)
- 

A.3.5

## Fietsparkeernormen

In het kader van het klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over het sluiten van een convenant voor het toepassen van

CROW-richtlijnen voor fietsparkeernormen voor woningen en bedrijven. De ambities uit het Klimaatakkoord hebben we vertaald in drie concrete acties, die we met partners tot uitvoering brengen:

- Het ontwikkelen van een 'gereedheidskist' met instrumenten voor fietsparkeren.
- Inzicht in de toepasbaarheid en het gebruik van fietsparkeernormen door gemeenten.
- Het ontwikkelen van een gestructureerde aanpak voor gemeenten om vorm te geven aan fietsparkeren in bestaande woonwijken.

---

★ **Resultaat:**

- 'Gereedheidskist' met instrumenten voor fietsparkeren (Q1 2023)
  - Notitie toepasbaarheid en gebruik fietsparkeernormen (Q4 2022)
  - Aanpak fietsparkeren in bestaande woonwijken (Q1 2023)
- 

A.3.6

## Fietsenstalling van de Toekomst

De gemeenten Rotterdam en Eindhoven doen onderzoek naar hoe de Fietsenstalling van de Toekomst eruit moet zien, efficiënt gebruikt kan worden en qua techniek & organisatie financieel zo slim mogelijk kan worden ingericht. Daarbij gaat het om een hoogwaardige kwaliteit voor fietsers en voetgangers en een herkenbare 'look and feel' voor de openbare inpandige fietsenstallingen, maar ook om kwaliteitsaspecten zoals een aantrekkelijke toegang en inrichting, aanvullende services en (wijze van) bemensing. Er is een sterke link met data, techniek en gebruik. Denk aan de implementatie van een systeem dat in de inpandige openbare fietsenstallingen de bezetting van fietsen per fietsparkeerplek meet (HBF), de wenselijkheid, kosten en haalbaarheid van digitale en/of geautomatiseerde vormen van toegang tot de stalling en andere vormen van stallingsregimes, waaronder de mogelijkheid tot invoering van de eerste 24 uur gratis fietsparkeren.

De uitkomsten van het onderzoek moeten leiden tot slimmere keuzes waarmee steden de beheer- en exploitatiekosten kunnen optimaliseren.

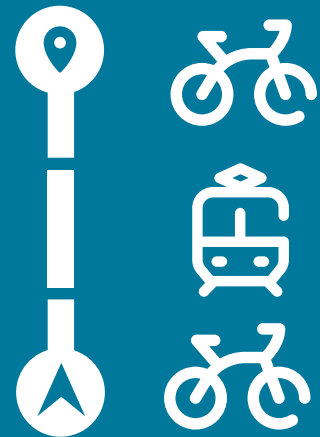
---

★ **Resultaat:**

- Onderzoeksrapport Fietsenstalling van de Toekomst (Q4 2022 en Q1 2023)
-

## THEMA B

# Fiets in de keten



Nederland wordt steeds drukker en dat vraagt om ruimte-efficiënte en emissieloze mobiliteitsoplossingen: collectieve én actieve mobiliteit. De combinatie van fiets en OV is een ijzersterke en duurzame combinatie, en voor veel reizigers een goed of zelfs beter alternatief dan de auto. De fiets is een onlosmakelijk onderdeel van ketenreis en vergroot de bedieningsgebieden van OV-knooppunten met een factor 15 tot 25 ten opzichte van lopen. En 40 % van de treinreizigers gebruikt de fietsenstalling als voordeur van het station. Veel partijen werken al samen om de fiets een goede plek in de keten te geven. Vanuit de Tour de Force wordt in dit thema vooral gewerkt aan nieuwe innovatieve onderzoeken en pilots en het stimuleren van verdere samenwerking in de keten. Hierbij kijken we ook naar de relatie met hubs buiten spoornetwerk.

### ► Focus Tour de Force:

- Verdere stimulering van innovaties voor de fiets in de keten, met name gericht op het verbeteren van gebruik en benutting
- Meer inzicht en onderzoek over de rol /plek van de fiets op OV-knooppunten van de toekomst en de ontwikkeling van hubs
- Zorgen voor verdere informatie en verspreiding van kennis over de maatschappelijke financiële effecten van investeringen in de fiets in de keten

Ploegleider van dit thema is:

 **Jacco Peters**

E-mail: [jacco.peters@minienw.nl](mailto:jacco.peters@minienw.nl)

Dit thema wordt getrokken door:

**Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat**



## B.1 Verder innoveren in fietsenstallingen

In de afgelopen jaren is er al veel geïnnoveerd in de stallingen, bijvoorbeeld als het gaat om maximaliseren van de benutting. Verdere innovatie blijft nodig om de nog altijd noodzakelijke uitbreiding van het aantal stallingen en stallingsplekken betaalbaar te houden.



B.1.1

### Onderzoek 'volgende stap in verbetering benutting fietsenstallingen'

Het digitale monitoringssysteem Handhaving Benutting Fietsenstalling (HBF) is geëvalueerd. De stallingexploitant krijgt daarmee een beter inzicht in de stallingduur van fietsen en in de bezetting van de stalling, zodat hij zijn handhaving daarop kan aanpassen. De fietser krijgt door digitale borden informatie over vrije/bezette plekken. Dit verbetert de benutting en maakt het zoeken naar een lege plek voor de fietser gemakkelijker. Op basis van de positieve evaluatie is besloten het systeem uit te rollen naar nieuwe bewaakte stallingen om langparkeren te verminderen en meer fietsers gebruik te laten maken van de stallingen.

Een volgende stap is onderzoek naar beprijzing van stallingen en de gevolgen die dat heeft op het gedrag van fietsers. En welke afspraken kunnen mogelijk worden gemaakt over de verdere toepassing van HBF in handhaving en beprijzing.

#### ★ Resultaat:

- Rapportage naar de (on)mogelijkheden van prijsbeleid en de relatie met de benutting (Q4 2023).

B.1.2

### Resultaten evaluatie pilots deelfietsen in stallingen

Door de mogelijkheden voor het aanbieden van deelfietsen in de stationsstallingen uit te breiden kunnen de stallingen naar verwachting beter worden benut wanneer mensen een deelfiets gebruiken in plaats van een tweede fiets, die lang ongebruikt in de stalling staat.

De pilots met deelfietsen in de stationsstallingen zijn uitgevoerd. Het heeft langer geduurd dan verwacht om concrete afspraken te maken over het gebruik van ruimte in de stallingen voor andere deelfietsaanbieders dan de OV Fiets. Inmiddels is daar een aanpak voor ontwikkeld.

De evaluatie van het effect op de benutting van stallingsplaatsen is inmiddels verlengd, omdat door de coronamaatregelen het gebruik van deelfietsen sterk is verminderd. Op basis van de resultaten van de evaluatie wordt een advies opgesteld over de bredere toepassing van deze mogelijkheden.

#### ★ Resultaat:

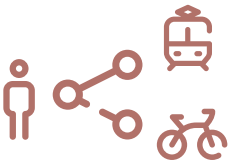
- Advies over toepassen deelfietsen in OV-stallingen (Q2 2023)

B.1.3

## Nieuwe innovaties voor fietsparkeren opschalen

In het kader van het Uitvoeringsprogramma 2020-2021 zijn verschillende nieuwe innovaties geïnventariseerd, zowel technisch als organisatorisch. Belangrijke voorbeelden hiervan zijn:

- Klantvriendelijke geautomatiseerde stallingtoegang, snelle poorten voor in- en uitchecken in stallingen (bikelanes) en in- en uitcheckpalen. NS Stations heeft bikelanes met positief resultaat getest en gaat ze nu ook in een aantal andere stallingen toepassen.
- Fietsparkeerverwijssystemen langs de routes naar stations/knooppunten die aangeven hoeveel plek er nog is. Rond station Amsterdam Zuid zijn deze borden inmiddels geplaatst voor de drie grote bewaakte stallingen.



- Automatische stallingen. ProRail onderzoekt of dit systeem op enkele pilotlocaties is uit te proberen.
- Hulpmiddelen voor de koppeling van persoonsgegevens aan de fiets, waaronder tags waarmee gemakkelijk betaald kan worden voor het stallen, eigenaars van langgeparkeerde fietsen kunnen worden teruggevonden of zij hun kwijt geraakte fietsen kunnen terugvinden. Dit is in Amsterdam ontwikkeld. Onderzocht wordt of dit in een pilot kan worden getest.

Binnen deze activiteit wordt in overleg met de betrokken instanties onderzocht wat er nodig is om de innovaties verder op te schalen, en ook waar deze innovaties buiten het spoordomein kunnen worden ingezet. Over de innovaties en hun evaluatie wordt een beknopte inspiratiebrochure opgesteld om te komen van innovaties tot implementatie.

---

### ★ Resultaat:

- Inspiratiebrochure 'Van innovatie tot implementatie' (Q4 2022)
- 

B.2

## De fiets op OV-knooppunten en hubs

B.2.1

### De fiets op OV-knooppunten

Om een beeld te krijgen van de huidige positie van de fiets op OV-knooppunten en de opgaven die er zijn voor 2040 zijn door Track Landscapes verdiegingsstudies uitgevoerd en is een advies gegeven voor verbetering van de knooppunten als overstappunt van/naar fiets. Daarin zijn tien opgaven geïdentificeerd en uitgewerkt om mee te nemen bij de integrale aanpak van knooppuntontwikkeling. Het [rapport](#) is onderdeel van de kamerbrief over het OV Toekomstbeeld 2040 van januari 2021.

In 2022 zullen vervolgstudies plaatsvinden naar de inrichting van knooppunten met speciale aandacht voor de fiets op enkele voorbeeldlocaties in aansluiting op de plannen voor het Toekomstbeeld OV 2040. Vanuit deze activiteit wordt een overzicht gemaakt van de belangrijkste inzichten en voorbeelden van de plek voor de fiets op knooppunten in 2040.

---

### ★ Resultaat:

- Overzicht 'De fiets op OV-knopen in 2040' (Q1 2023)
- 

B.2.2

### De fiets in relatie tot hubs aan de rand van woonwijken

Om de parkeerdruk in woonwijken te verlagen, onderzoeken meerdere gemeenten de mogelijkheid voor mobiliteitshubs aan de rand van (woon)wijken. Deze mobiliteitshubs worden gebruikt voor parkeren op afstand, maar beiden mogelijk ook extra voorzieningen als deelmobiliteit, pakketpunten en sociale voorzieningen. Er is echter nog onvoldoende kennis over de maximale afstand, die bewoners en bezoekers bereid zijn om af te naar een mobiliteitshub.

Binnen deze activiteit wordt onderzoek verricht om meer kennis te ontwikkelen en te delen over de first/last mile voor voetgangers en fietsers in relatie tot mobiliteitshubs aan de rand van de wijken. Het onderzoek moet een antwoord geven op de vraag: 'Hoe ver zijn mensen bereid om te fietsen (of lopen) van/naar een hub (wat is dus maximale afstand)?'.

---

### ★ Resultaat:

- Overzicht 'Hoever kan je fietsen of lopen naar een hub?' (Q3 2023)
-



B.2.3

## Hubs vanuit de fiets gezien

De ontwikkeling van hubs leidt ook tot vragen wat er eigenlijk vanuit de gebruiker (op de fiets) nodig is op deze hubs en welke eisen en wensen er zijn met betrekking tot de route naar de hub. Er ontbreekt echter nog inzicht in (goede) voorbeelden van mobiliteitshubs en de routes die hieraan gekoppeld zijn.

Vanuit deze activiteit wordt een onderzoek gedaan dat antwoord moet geven op vragen als:

- Inzicht in de wensen van fiets- en voetgangers op de route van/naar een hub;
- Inzicht in de benodigde fiets- en loopvoorzieningen (fietsparkeren, deelaanbod, overige functies) op de route van/naar een hub en op de hub zelf;
- Welke inrichting van de route van/naar de hub is nodig voor fiets- en voetgangers?

### ★ Resultaat:

- Overzicht 'De hub vanuit de fietser gezien' (Q2 2023)



## B.3 Kosten en baten van de fiets in de keten

B.3.1

### Effecten van investeringen in ketenreizen met de fiets

In 2021 zijn twee onderzoeken afgerond naar ketenverplaatsingen, waarbij een deel van de reis per fiets wordt gedaan in de keten van deur tot deur. Het ging om een data-analyse van het gebruik van de fiets in de keten en literatuurstudie naar de kennis over kosten en baten. Naar aanleiding van deze onderzoeken is er behoefte om meer inzicht te krijgen in de maatschappelijke effecten van de investeringen in fietsparkeren en componenten die daarmee samenhangen en de invloed daarvan op de fiets in de keten.

Er wordt onderzoek uitgevoerd naar hoe verschillende fiets-in-keten-componenten van invloed zijn op het verplaatsingsgedrag en wat de maatschappelijke effecten van de verschillende componenten zijn. Voor zowel de impact op het verplaatsingsgedrag als de maatschappelijke effecten van de (kwalitatieve) componenten maken we zo goed mogelijke kwantitatieve inschattingen. De uitkomsten van het onderzoek geven beleidsmakers inzicht in de impact van diverse fiets-in-keten-componenten op het verplaatsingsgedrag. Dit biedt handvatten om effectieve maatregelen voor het fiets-in-keten-gebruik te ontwikkelen. Tegelijkertijd biedt het inzicht in wat efficiënte maatregelen zijn, omdat de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende componenten in beeld komen.

### ★ Resultaat:

- Rapportage 'Effect van investeringen voor fiets in de keten' (Q4 2022)



# Een 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. Fietsen in de vrije tijd, zowel recreatief als sportief, is leuk en gezond en het heeft bovendien een positief effect op het imago van fietsen. De uitdaging is om het fietsen aantrekkelijk en veilig te houden voor alle fietsers, zodat mensen worden gestimuleerd om de fiets te pakken en met plezier te blijven fietsen. Veilige en comfortabele fietsinfrastructuur is dé randvoorwaarde daarvoor, en ook voor alle wegbeheerders een speerpunt. Maar er is ook steeds meer aandacht voor inpassing van routes in hun omgeving en het meenemen van belevingsaspecten. Samen met provincies, vervoerregio's, het Rijk, Rijkswaterstaat, maatschappelijke partners en kennisinstellingen werken we aan innovatie en kennisontwikkeling rond fietsroutes. Denk daarbij aan het meten van het gebruik van routes, het aanleggen van aantrekkelijke routes, het communiceren over de aanleg van routes en de omgang met drukte. Daarbij ligt onze focus zowel op utilitair als recreatief gebruik.

## ► Focus Tour de Force:

- Stimuleren en opwaarderen van het fietsnetwerk
- Informatie verzamelen en verspreiden over het inzichtelijk maken van het gebruik van routes
- Randvoorwaarden formuleren voor aantrekkelijke routes in beleving en ontwerp
- Positioneren van de fiets, e-bike en speedpedelec als duurzaam, aantrekkelijk vervoermiddel voor afstanden van 7,5 tot 25 kilometer
- Versterken van recreatieve fietsroutes om een impuls te geven aan gezondheid en regionale economische ontwikkelingen

Ploegleider van dit thema is:

 **Saskia Zwierts**

E-mail: [s.zwierts@provinciegroningen.nl](mailto:s.zwierts@provinciegroningen.nl)

Dit thema wordt getrokken door:

**IPO**

**namens alle provincies**





## C.1 Feiten, cijfers en onderbouwing potentie fiets



C.1.1

### Standaardisatie & Digitalisering Kwantitatieve Metingen HWF

We hebben nog onvoldoende zicht op het effect van de investeringen in hoogwaardige fietsroutes. Vanuit Tour de Force is in 2021 een 'Eenduidige Meet- en evaluatiemethode voor het Hoogwaardig Fietsnetwerk' vormgegeven. Het resultaat is een digitaal beschikbare vragenlijst voor de voor- en nameting op hoogwaardige fietsroutes voor opdrachtgevers van provincies, vervoerregio's en samenwerkende gemeenten.

In 2022-2023 willen we, in navolging van de standaardisatie voor het meten van beleving en gebruik, een kwantitatieve meetmethodiek ontwikkelen. We komen tot een standaardisatie van het tellen van fietsers op hoogwaardige fietsroutes en een werkwijze om data te verrijken en te analyseren. Doel is om overal in het land op eenzelfde manier data te verzamelen en te analyseren en zo een beter

en eenduidiger beeld te krijgen van het effect (in aantallen fietsers) van de aanleg van een (hoogwaardige) fietsroute. We ontwikkelen een protocol met omschrijving van methodes om fietsers op en om een route te tellen, om de verkregen data te verrijken met andere bronnen en om de data te analyseren (in alle gevallen door middel van een nul & éénmeting). Dit protocol beschrijft voor alle betrokkenen (opdrachtgevende overheid, opdrachtnemer) de werkwijzen en rolverdeling.

Parallel aan deze ontwikkeling vindt op Schiphol een testcase plaats waar kwantitatieve en kwalitatieve meetmethoden toegepast worden op een op korte termijn aan te leggen route. Dit project is in oktober 2021 gestart. We ontwikkelen een omgeving waar de op verschillende routes verzamelde data samenkomen en kijken naar een route waar we de ontwikkelde methodiek (samen met de kwalitatieve meetmethode) kunnen toetsen.

#### ★ Resultaat:

- Protocol Kwantitatieve Metingen (Q2 2022)
- Resultaten toepassing Pilot Schiphol (Q1 2023)

C.1.2

## Inzet kwalitatieve metingen

Vanuit Tour de Force willen we meer eenduidige data verzamelen over het gebruik van hoogwaardige fietsroutes en daarmee de investering in deze routes beter onderbouwen. In 2021 hebben we een standaardvragenlijst ontwikkeld voor de effectmeting van hoogwaardige fietsroutes, via een nulmeting en één of meerdere nametingen. De vragenlijsten zijn gestandaardiseerd en geprogrammeerd. Om de resultaten helder en toegankelijk weer te kunnen geven is een Power-BI-dashboard ontwikkeld. Graag willen we provincies en vervoerregio's faciliteren in het gebruik van de digitale vragenlijst en daarmee het eenduidig informatie verzamelen aanjagen. Als de database zich verder vult, kunnen we op basis hiervan (beter) Nederland-breed uitspraken doen over het effect van hoogwaardige fietsroutes.

### ★ Resultaat:

- Gevuld dashboard 'beleving en gebruik van hoogwaardige fietsroutes' (Q4 2022)



C.2

## Gebruik routes



C.2.1

### Beleving van fietsroutes

Beleving is van belang bij het gebruik van fietsroutes. Beleidsmakers en opdrachtgevers willen belevings- en gedragsaspecten graag meenemen in het onderzoek naar aanleg en verbetering van het fietsnetwerk. Tegelijkertijd

weten partijen niet goed hoe ze beleving en gedrag van fietsers kunnen meten en hier juist op kunnen inzetten. Het is interessant om al in een vroege fase te kijken hoe belevingsfactoren een rol spelen in de tracékeuze en het ontwerp van een (hoogwaardige) fietsroute, omdat beleving een belangrijke bijdrage levert aan de aantrekkelijkheid van een route en de keuze van mensen om te gaan/blijven fietsen.

Aan de hand van voorbeelden en interviews brengen we in beeld hoe beleving meegenomen wordt in de tracékeuze en het ontwerp van een route en hoe dit zich vertaalt. Om kennisdeling tussen ontwerpers te bevorderen organiseren we een workshop, waarin we meerdere disciplines aan tafel brengen, naast mobiliteit zoeken we verbreding naar cultuur, erfgoed, ruimtelijke kwaliteit, omgevingskwaliteit, landschapsarchitectuur, etc. Op basis hiervan stellen we een leidraad op.

### ★ Resultaat:

- Leidraad ontwerpen met belevingsaspecten (Q1 2023)

C.2.2

### Stimuleren van gebruik hoogwaardige fietsroutes (werkgevers)

Wat is de fietspotentie van bedrijven (werknemers) in de nabijheid van hoogwaardige fietsroutes? Hoe kan deze potentie worden verzilverd?

We kijken met een datagedreven aanpak naar de postcode-4 van werknemers van bedrijven die gevestigd zijn in de buurt van hoogwaardige fietsroutes. Daarbij zoeken we de samenwerking met de BUAS en het Brabants Mobiliteitsnetwerk. Zo zetten we de methodiek/ analysemethode van de BUAS en het netwerk/de gegevens van BMN in.

Hiermee maken we de extra woon-werk-fietspotentie die ontstaat bij de aanleg van een hoogwaardige fietsroute inzichtelijk. Per bedrijf of bedrijventerrein wordt duidelijk gemaakt hoeveel mensen (percentage) fietsen en hoeveel fietspotentie onbenut blijft.

Met het thema Fietsstimulering wordt in een werksessie gekeken naar de potentie en manieren om deze inzichten te verzilveren (werkgeversaanpak).

### ★ Resultaat:

- Rapportage inzichten fietspotentie bedrijventerrein (Q2 2023)



C.2.3

## Update kaart hoogwaardige fietsroutes

In 2020 en 2021 hebben we vanuit Tour de Force een kaartbeeld gepubliceerd met een overzicht van de status van (snelle) fietsroutes in Nederland: gerealiseerd, in uitvoering, ambitie. Voor de bestaande routes en de routes in uitvoering is bovendien een GIS-database in ontwikkeling. Dit totaalbeeld van het topsegment van het fietsnetwerk in Nederland wordt ieder jaar geactualiseerd en gebruikt voor communicatie en lobby, indeling/nummering van het hoogwaardig fietsnetwerk, het inzichtelijk maken van het rendement van routes en in beeld brengen van de fietspotentie per route. We komen met regelmatige updates over de voortgang van de uitvoering en maken daar jaarlijks een informatieve publicatie over.

Sinds 2021 publiceren we ook een kaartbeeld waarop de kleurcodering en nummering van de hoogwaardige fietsroutes aangegeven staan. Tegelijk met het andere kaartbeeld wordt ook deze kaart ieder jaar ge-updated.

### ★ Resultaat:

- Jaarlijkse update kaarten Hoogwaardig Fietsnetwerk en kleurcodering en nummering fietsroutes (wayfinding) (Q2 2022 en Q2 2023)

C.2.4

## Vervolgactie recreatieve routes

Tour de Force heeft in 2021 in beeld gebracht welke data beschikbaar zijn over recreatief fietsen. We hebben een vergelijking gemaakt van de utilitaire en recreatieve netwerken door te kijken naar de data van de provincies Noord-Holland en Utrecht. De uitkomsten van de analyse bieden provincies handvatten om zelf aan de slag te gaan met data om inzicht te krijgen in hun huidige fietsnetwerk. In vervolg hierop willen we wegbeheerders vanuit Tour de Force 'gereedschap' in handen geven dat zij in kunnen zetten bij het voorkomen, controleren of interveniëren op drukte op het (recreatieve) fietspad, in drukke recreatieve gebieden of (voor de fietser) gevaarlijke situaties op het fietspad of op wegen met gemengd gebruik. Onder 'gereedschap' verstaan wij maatregelen of instrumenten: data/metingen, communicatie/informatie, gedragsinterventies, sturen/verleiden/spreiden van gebruikers, infrastructureel (aanpassingen van verschillende omvang, markering etc.).

Om te komen tot een 'gereedschapskist' ondernemen we de volgende acties:

- We organiseren een expertsessie om de 'gereedschap' te inventariseren.
- We komen tot een beschrijving van het 'gereedschap' en een gevulde 'gereedschapskist'.

Denkbare vervolgstappen zijn het 'oppoetsen' van het gereedschap en het inzetten ervan, bijvoorbeeld in een pilotomgeving.

### ★ Resultaat:

- Een gevulde gereedschapskist voor wegbeheerders (Q3 2022)





C.2.5

## Potentie speedpedelec

Vanuit thema A - Fiets in de stad wordt gewerkt aan de onderbouwing van een landelijke pilot met keuzevrijheid voor de speedpedelec of een pilot in één of meerdere landsdelen.

In aanvulling op de actie uit thema A maken we ervaringen én kansen rondom keuzevrijheid voor de Speedpedelec objectief inzichtelijk.

- We brengen ervaringen uit de Rotterdamse en Amersfoortse casussen in beeld om het informatie- en kennisniveau bij ambtenaren, politici en politie te verhogen. We doorlopen casussen in samenwerking met de politie en met behulp van communicatiemedewerkers, specifiek op onderdelen waar onderbuikgevoelens en onderzoeksgegevens niet met elkaar in overeenstemming zijn.
- We brengen de behoefte van wegbeheerders in beeld op basis van de reikwijdte van de regionale ontheffing

(provincie Utrecht); welke gemeenten hebben interesse om aan te sluiten? Inventarisatie bij provincies en vervoerregio's: wie hebben interesse in aansluiten bij een landelijke pilot?

- We inventariseren de kansen en bedreigingen voor de speedpedelec om uit te groeien tot een aantrekkelijke mobiliteitsoplossing op regionale schaal.
- We maken ongevallencijfers met speedpedelecs inzichtelijk (voor zover beschikbaar) of we doen voorstellen over hoe hier in de toekomst meer inzicht in gegeven kan worden.

---

### ★ Resultaat:

- Notitie met objectieve onderbouwing van (1) de verkeers(on)veiligheid speedpedelec (incl. ongevalgegevens) en (2) wenselijkheid aanpassing wet- en regelgeving (Q3 2022)
-



## C.3 Het realiseren van hoogwaardige fietsroutes

C.3.1

### Hoogwaardige fietsroutes binnen de bebouwde kom

Hoogwaardige fietsroutes komen op veel plekken binnen de bebouwde kom. Om zoveel mogelijk mensen de gelegenheid te geven daar gebruik van te maken gaan de routes niet om kleine kernen of kleinere gemeenten heen, maar dwars door centra en de bebouwde kom. Op die plekken is de ruimte vaak schaars, zeker gezien het aantal functies en gebruikers. Om fietsers hier veilig en aantrekkelijk doorheen te leiden zijn slimme oplossingen nodig die goed gebruik maken van de beschikbare ruimte.

We organiseren twee ontwerpstudio's om veilige, aantrekkelijke oplossingen te maken voor hoogwaardige fietsroutes binnen de bebouwde kom van kleine kernen. We zoeken naar een innovatieve manieren om de doorgaande fietser voldoende comfort te geven en de routes goed in te passen in de omgeving.

#### ★ Resultaat:

- Inspirerende ontwerpvoorbeelden die ook elders toepasbaar zijn (Q3 2022 en Q3 2023)

C.3.2

### Evaluatie Communicatie Toolkit Hoogwaardig Fietsroutes (+ aanvulling)

Medio 2022 wordt de door Tour de Force ontwikkelde communicatie toolkit voor hoogwaardige fietsroutes opgeleverd. Het materiaal hieruit kunnen provincies en gemeenten gebruiken voor hun eigen communicatiedoelstellingen rondom hoogwaardige fietsroutes. De toolkit bestaat uit een aantal onderdelen, waaronder voorbeeldmateriaal en eenduidige onderbouwing voor de aanleg van hoogwaardige fietsroutes.

Begin 2023 evalueren we de communicatie toolkit: Weten provincies en gemeenten hun weg hiernaar te vinden? Gebruiken provincies en gemeenten onderdelen uit de toolkit? Welke onderdelen ontbreken?

Op basis van de evaluatie besluiten we de toolkit aan te vullen met onderdelen waar behoefte aan is, bijvoorbeeld materiaal dat specifiek gericht is op bestuurders.

#### ★ Resultaat:

- Evaluatie gebruik en aanvulling Toolkit Hoogwaardige Fietsroutes (Q1 2023)



# Stimuleren fietsgebruik en fietsinitiatieven



Fietspaden en stallingen zijn cruciaal om mensen op de fiets te krijgen en te houden, maar infrastructuur is niet altijd voldoende. Communicatie, campagnes, acties, interventies en marketing gericht op gedrag leveren een extra duwtje in de rug. Maatregelen die mensen erop wijzen dat bestemmingen meestal ook met de fiets te bereiken zijn en aanmoedigen om dat ook te doen, of het nu gaat om school, sportclub, winkel of werk. Samen met verschillende partners werken we aan acties om het fietsgebruik te vergroten en de kennis over fietsstimulering te verspreiden.

## ► Focus Tour de Force:

- Stimuleren van de verdere professionalisering van fietsstimulering (programmaontwikkeling en effectiviteit), door meer kennis te ontwikkelen en delen, de expertise van verschillende actoren bij elkaar te brengen en het aantal betrokken organisaties te verbreden
- Aandacht blijven vragen voor het belangrijke domein van 'Fietsen naar school'
- Ondersteunen, inspireren en aanjagen van bestaande en nieuwe organisaties en partners om te zorgen dat fietsen naar het werk steviger wordt gestimuleerd en doelen worden gehaald

Ploegleider van dit thema is:

 **Roel Lenoir**

E-mail: roel@3pm.nu

Dit thema wordt getrokken door:

**Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat**

**Ministerie van VWS**

## D.1 Fietsstimulering: van interventie naar programma



D.1.1

### Kennisdocument en beslisboom fietsstimulering

Op veel terreinen zijn we bezig met fietsstimulering: fietsen naar het werk, fietsen naar school, fietsende ouderen, fietsende Vinexbewoners, fietsende minderheden, etc. De aandacht is vaak gericht op de acties, interventies en maatregelen om fietsen te stimuleren. De verschillende maatregelen lijken soms niet met elkaar verbonden.

Een interventie of actie is nog geen fietsstimulering; de interventie maakt onderdeel uit van een groter verhaal. Wat is dat verhaal? Welke gedachte zit achter de interventies, wat gebeurt er naast die interventies? Hoe passen de interventies in dat grotere verhaal? Welke rol kan marketing spelen? Zoals Ben Tiggelaar zegt: 'Als je gedrag wilt veranderen, moet je aandacht besteden aan capaciteit, motivatie en omgeving.' De theorie van Tiggelaar kan de basis zijn van het overkoepelende verhaal, net als wetenschappelijk onderzoek zoals van Marie-José Olde Kalter en de provincie Zuid-Holland of de ervaringen uit Beter Benutten. En de gemeente Amsterdam heeft b.v. een stappenplan fietsstimulering opgesteld dat aansluit bij haar eigen uitgangspunten rond gedragsverandering. Het programma Doortrappen laat daarnaast zien dat een landelijk ontwikkelde aanpak die lokaal kan worden uitgerold, werkt. Wat kunnen we hiervan leren voor andere doelgroepen?

We doen dit door middel van interviews, deskresearch, werksessies met experts en rapportage. We maken gebruik van bestaande wetenschappelijke inzichten, beschrijven aanpakken uit de praktijk en toetsen die bij experts cq wetenschappers.

#### ★ Resultaat:

- Kennisdocument fietsstimulering, met wetenschappelijk onderbouwde aanpak (Q3 2022)
- Handreiking met beslisboom fietsstimulering voor gemeenten (Q3 2023)

D.1.2

### Effectiviteit fietsstimuleringsmaatregelen

Mensen die bezig zijn met fietsstimulering worstelen vaak met de effectiviteitsvraag. Met fietsstimuleringsmaatregelen bedoelen we campagnes, acties, spelletjes (games) en apps die gericht zijn op gedrag (dus geen aanleg van infrastructuur). Welke fietsstimuleringsmaatregelen werken in welke situatie het beste en welke werken juist minder? Hoe meet je effectiviteit? Naast de behoefte aan bewijsvoering is er ook behoefte aan uitwisseling van kennis op het gebied van monitoring en aan een database met ervaringen. We verzamelen bestaande kennis en informatie over de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen en stellen een voorbeeldaanpak op voor het meten van de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen. Deze aanpak passen we toe bij een fietsstimuleringsmaatregel / pilot (zoals b.v. 'fietsen naar de voetbal' van gemeente Amsterdam en KNVB of de Schoolstraat) en stellen we daarna eventueel bij.

#### ★ Resultaat:

- Toolkit met overzicht fietsstimuleringsinterventies en effectiviteit (Q3 2022)
- Voorbeeldaanpak voor meten effectiviteit (Q1 2023)
- Toetsing effectiviteit fietsstimuleringsmaatregelen (Q4 2023)

D.1.3

### Verkennen mogelijkheden fietsstimulering 'vanuit het domein gezondheid'

Fietsen is naast lopen de makkelijkste manier om mensen aan het bewegen te krijgen en kan daarmee een belangrijke bijdrage leveren op het gebied van gezondheid en ziektepreventie. Toch wordt er zelden vanuit 'de wereld van gezondheid' een fietsstimuleringsproject opgezet. Dat zouden we graag anders zien.

In een brainstorm met de genoemde partijen verkennen we de mogelijkheden op dit gebied. Die werken we uit in een verslag met een plan voor vervolgstappen.

#### ★ Resultaat:

- Notitie mogelijkheden fietsstimulering vanuit gezondheid, incl. vervolgstappen (Q4 2022)



## D.2 Fietsen naar school

D.2.1

### Ondersteunen lobby opname verkeersexamen in onderwijscurriculum

Fietsstimulering begint bij leren fietsen. Er zijn nog heel veel kinderen die niet kunnen fietsen. Volgens een artikel in Het Parool gaat het om een kwart van de Amsterdamse kinderen. Kennisvragen zijn: Hoe zorgen we ervoor dat meer kinderen leren fietsen? Is opname van het verkeersexamen in het onderwijscurriculum een effectieve maatregel? Dat betekent dat er ook lessen moeten zijn. Onderdeel van de gymles? Onderdeel van de verkeersles? Kan dat en zo ja, wat is ervoor nodig?

We ondersteunen de lobby voor opname van het verkeersexamen in het onderwijscurriculum en leggen daarbij een relatie met (permanente) verkeerseducatie.

#### ★ Resultaat:

- Lobbydocument fietsles in het onderwijscurriculum (Q1 2023)

D.2.2

### Hoe maak je 'fietsen naar school' mogelijk?

Naast 'leren fietsen' is 'fietsen naar school' een belangrijk onderdeel van fietsstimulering. Er zijn nog heel veel kinderen die niet (veilig) naar school (kunnen) fietsen. De route naar school en de schoolomgeving kunnen daarbij een belangrijke rol spelen. De Schoolstraat is een gedragsbeïnvloedende maatregel waar de Tour de Force in 2020 en 2021 aandacht aan heeft besteed. Een aantal zaken loopt nog door vanuit 2021, zoals overleg met CROW, vastleggen Schoolstraat in ASV en de Schoolstraat als interventie op het gebied van gezondheid.

Daarnaast zijn er nog veel kennisvragen die we willen beantwoorden:

- Inzicht in effecten van schoolstraten
- Hoe kunnen we schoolstraten borgen?
- Wanneer is de Schoolstraat de beste optie, wanneer niet?
- Hoe combineer je de Schoolstraat met goed haal/brengbeleid en met het project Verkeersveilige schoolomgeving?

Hiervoor ontwikkelen we in ieder geval een Stappenplan 'fietsen naar school'. Daarnaast willen we de bekendheid van de Schoolstraat vergroten en de kennisbank opbouwen en bijwerken. Hierbij ook aandacht voor mogelijke interventies ter verbetering van het fietsen naar school.

#### ★ Resultaat:

- Stappenplan 'fietsen naar school' (Q3 2022)
- Ondersteuning effectmeting pilot Schoolstraat (Q1 2023)
- Update kennisbank Fietsberaad mbt Schoolstraat (Q3 2023)

D.2.3

### Aandacht voor het 'kind zonder fiets'

Zonder fiets beginnen we niets. We weten dat er kinderen zonder fiets zijn. Armoede speelt daarbij een belangrijke rol. Maar wat betekent het om geen fiets te hebben? Wat zijn de gevolgen op de korte en lange termijn voor het kind en voor de maatschappij? Hoe krijgen we dit onderwerp hoger op de politieke agenda?

Alle kennis en ervaring die is opgedaan rond het onderwerp 'kind zonder fiets' ligt verspreid bij verschillende organisaties en mensen. Die kennis en ervaring zou moeten worden gebundeld en toegankelijk gemaakt op een centrale plek.

We gaan het verhaal uitdiepen in een manifest met verhalen en/of korte filmpjes die duidelijk maken waarom het een probleem is en dit aanbieden aan bijvoorbeeld burgemeesters, politici of VNG. Door de geleerde lessen, opgedane ervaringen, succesvolle en minder succesvolle voorbeelden te verzamelen is voor iedere gemeente duidelijk welke aanpak ze kan kiezen.

#### ★ Resultaat:

- Manifest 'kind zonder fiets' (Q3 2022)
- Centraal beschikbaar maken informatie 'kind zonder fiets' (factsheets, kennisdocumenten) (Q1 2023)





## D.3 Fietsen naar het werk

D.3.1

### Wat komt er kijken bij het 'stimuleren van fietsen naar het werk'?

Werkgeversplatforms in het land stimuleren fietsen naar het werk en bij grote infrawerken besteedt RWS daar ook steeds meer aandacht aan. Een inventarisatie eind 2021 leerde dat de werkgeversplatforms in de loop van de jaren van elkaar geleerd hebben en overal kiezen voor een vergelijkbare aanpak, met een lokale of regionale uitwerking. Een rode draad lijkt echter te ontbreken. Waarom pakken we het op deze manier aan? Waarom kiezen we voor deze acties? Ook zijn er vragen over effectiviteit en vernieuwing.

Vakbonden, ondernemingsraden en cao-onderhandelingen spelen een belangrijke, maar onderbelichte rol bij het maken van fietsbeleid. Is er een kennisachterstand op het gebied van fietsbeleid? Kunnen fiets en fietsbeleid een rol spelen bij het stimuleren van goed werkgeverschap, vitale medewerkers, en de preventie van ziekteverzuim?

Het ministerie van IenW heeft een netwerk van vijftien enthousiaste fietsambassadeurs als onderdeel van de Fietsmissie (10% meer medewerkers op de fiets). De bedrijven die hieraan deelnemen stimuleren actief fietsen onder hun medewerkers. De ambassadeurs zijn een ware inspirator voor hun sector, klanten, medewerkers en in hun regio. Dit netwerk willen we in stand houden, uitbreiden en inzetten om fietsen naar het werk te stimuleren. We stellen op basis van de praktijkervaringen hieruit een notitie op en verkennen verdere mogelijkheden

---

#### ★ Resultaat:

- Notitie en structurele aanpak/stappenplan fietsen naar het werk (Q3 2022)
  - Verkenning mogelijkheden fietsbeleid als onderdeel van goed werkgeverschap, vitale medewerkers, preventie, ziekteverzuim (Q1 2023)
- 





# Versterking kennis en data-infrastructuur

Kennis en data helpen om de doelen van de Tour de Force te bereiken. Het netwerk van Tour de Force heeft al veel kennis over 'de fiets'. Met de acties in dit thema willen we bereiken dat alle fietsprofessionals kunnen profiteren van al deze kennis.

Op het gebied van fietsdata is daarnaast nog een wereld te winnen. Zowel beleidsmakers als fietsers kunnen profiteren als er meer data breder beschikbaar komen over allerlei aspecten van het fietsen. Waar zijn de fietspaden te smal voor de grote aantallen fietsers? Waar vind je een veilige stalling voor een dure e-fiets?

Maar fietskennis biedt ook internationaal kansen: we hebben in Nederland unieke kennis over fietsbeleid, fietsontwerpen en uiteraard het aanbod aan fietsen en voorzieningen voor bijvoorbeeld fietsparkeren. Kennis over 'de fiets' is daarmee een belangrijk exportproduct.

---

## ► Focus Tour de Force:

- Kennis uit de ploegen uitwisselen en borgen
  - Fundament leggen voor de kennisinfrastructuur van morgen
  - Internationale kennisuitwisseling: halen en brengen
  - Beleidsmakers en fietsers beter laten profiteren van data
- 

Ploegleider van dit thema is:

 **Otto van Boggelen**

E-mail: [otto.vanboggelen@crow.nl](mailto:otto.vanboggelen@crow.nl)

Dit thema wordt getrokken door:

**CROW**

**namens alle kennisinstellingen**



## E.1 Ontwikkelen en uitwisselen van kennis voor de Nederlandse praktijk

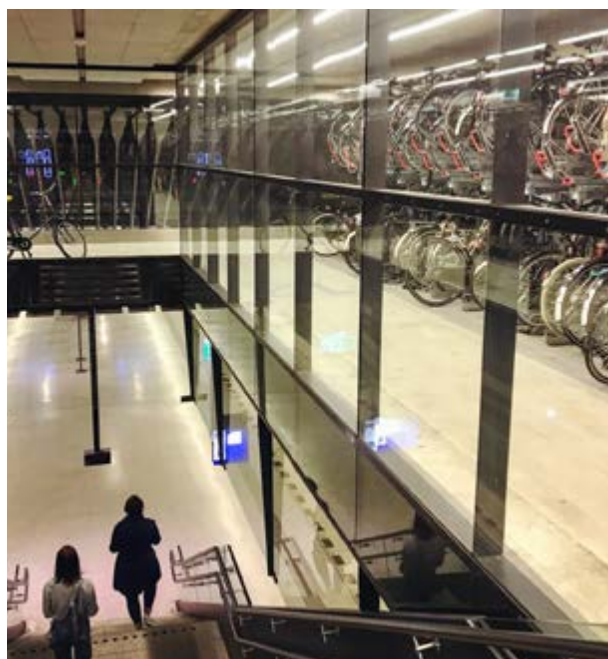
E 1.1

### Afstemming en focus in onderzoeksprogrammering Fietsonderzoek

De betrokken kennisinstellingen voeren onderzoeken uit die relevant zijn voor beleidsmakers en uitvoerders. Die onderzoeken worden veelal gefinancierd door het ministerie van IenW. Deze activiteit is erop gericht om de onderzoeksprogramma's meer op elkaar en op eventuele wensen van de ploegen af te stemmen. We kijken daarbij ook naar mogelijkheden voor kennisuitwisseling en kansen om (wetenschappelijke) onderzoeksinstituten te betrekken.

#### ★ Resultaat:

- Betere afstemming tussen en meer focus in onderzoeksprogramma's (Q3 2023)



E 1.2

### Versterking en integratie van de webinfrastructuur relevante kenniscentra

Een verkenning uit 2020 en 2021 heeft aan het licht gebracht dat de relevante kenniscentra elk hun eigen webinfrastructuur hebben met aparte kennisbanken, relatiebestanden, nieuwsbrieven en intranetten. We willen verkennen of integratie bijdraagt aan een groter gebruikersgemak en vindbaarheid enerzijds en een effectievere besteding van publieke middelen anderzijds. Stip op de horizon is een gezamenlijke webinfrastructuur voor de Nederlandse Kenniscommunity voor Actieve Mobiliteit (werknaam). Het gewenste eindbeeld hangt sterk samen met de visie op de organisatie en de financiering van de kennisinfrastructuur (zie E 1.4).

Tegelijkertijd beseffen we dat een compleet nieuwe webinfrastructuur complex en duur is, zeker als daar verschillende kenniscentra bij betrokken zijn die ook belang hebben bij hun eigen profilering. Daarom willen we ook *quick wins* verkennen en eventueel eenvoudig te implementeren plug-ins van bijvoorbeeld Open Social.

We analyseren gebruikersgroepen en gebruikerswensen en de huidige webinfrastructuur van betrokken kenniscentra, we ontwikkelen mogelijke scenario's voor de toekomst.

#### ★ Resultaat:

- Plan van aanpak 'Versterking webinfrastructuur voor fietsprofessionals' (Q2 2023)



E 1.3

## Toekomstvisie op een solide kennisinfrastructuur voor fietsprofessionals

Versterking van de kennisinfrastructuur voor fietsprofessionals is vanaf het begin een doelstelling geweest van Tour de Force. Op het vlak van kennisuitwisseling en -verspreiding is veel gebeurd, b.v. kenniscafés organiseren en onderzoeken ontsluiten.

Een samenhangende visie op de kennisinfrastructuur voor het komende decennium ontbreekt nog. Tegelijkertijd constateren we dat het hier en daar piept en kraakt en soms onnodig versnipperd is (zie ook E 1.3). In 2022 willen we samen met de financiers een fundament leggen voor de komende tien jaar. Wat is de gewenste kennisinfrastructuur? Hoe gaan we die organiseren en financieren?

We willen met de financiers om de tafel om te horen wat hun ideeën zijn over de gewenste organisatie voor de ontwikkeling en verspreiding van collectieve kennis over fietsbeleid. Is het wenselijk om dit centraal te organiseren en te financieren? Zo ja, hoe dan? Hoe kan dit het efficiëntst worden aangestuurd? Hoe borgen we dat de kennis aansluit bij de kennisbehoefte in de praktijk? Wat is daarbij de rol van huidige gremia, zoals programmaraden van KpVV en Fietsberaad? Hoe organiseren we de wisselwerking met de wetenschap en het buitenland? En niet in de laatste plaats: is het wenselijk om de kennisinfrastructuur voor fietsers en voetgangers te combineren? Op basis van de gesprekken komen we tot een gedragen visie.

### ★ Resultaat:

- Gedragen visie op kennisinfrastructuur van de toekomst, inclusief governance en financiering (Q1 2023)

## E.2 Internationale samenwerking



E 2.1

## Dutch Cycling Intelligence: op toegankelijke wijze bundelen van alle kennis en kunde

De afgelopen twee jaar heeft BUAS in samenwerking met diverse partners het concept van Dutch Cycling Intelligence ontwikkeld en zijn diverse videoclips opgenomen. Daarnaast is een voorbeeldenboek ontwikkeld, waarmee via een online platform en een brochure Nederlandse *best practices* over het voetlicht worden gebracht. In 2022 willen we hier een vervolg aan geven door additionele kennisclips te ontwikkelen, de inmiddels verouderde 'Dutch Cycling Vision' uit 2018 te actualiseren en nieuwe voorbeelden aan het overzicht van *best practices* toe te voegen. Ook worden *best practices* vanuit de diverse Tour de Force thema's verzameld en internationaal over het voetlicht gebracht.

Nog een stap verder kijkend: verkennen we de wens voor een internationaal goed toegankelijke kennisbibliotheek waar al deze kennis en kunde op een laagdrempelige manier wordt gebundeld. Zo kan de Dutch Cycling Intelligence worden gebundeld en zowel via de website van de DCE als CROW aan worden geboden.

### ★ Resultaat:

- Betere kennisuitwisseling 'Dutch Cycling Intelligence' en actualisering Dutch Cycling Vision (Q1 2023)
- Verkenning internationale kennisbibliotheek (Q4 2023)

E 2.2

## Vergroten inzicht in baten en effectiviteit van de export van Dutch Cycling

Wat levert het exporteren van onze Dutch Cycling expertise aan inkomsten en toegevoegde waarde op voor Nederland? In 2021 is er een studie verricht om inzicht te krijgen in die toegevoegde waarde door inventarisatie van de directe economische baten, de maatschappelijke toegevoegde waarde en de symbolische/diplomatieke toegevoegde waarde. In aanvulling op het vergroten van het inzicht in het 'wat' heeft RVO eind 2021 een studie geïnitieerd waarin de 'hoe'-vragen worden beantwoord: hoe kunnen we de kansen beter verzilveren en de publiek-private samenwerking beter en effectiever inzetten? We verwachten de antwoorden hierop in het eerste kwartaal van 2022.

Daarnaast willen we in 2022 de effectiviteit van de ingezette middelen voor exportbevordering onder de loep nemen. Hoe effectief zijn de Study Visits aan Nederland en de ThinkBike Workshops waarvan we er sinds 2010 ruim veertig van hebben georganiseerd? Hoe kunnen we deze middelen het beste uit de verf laten komen en welke stappen zijn nodig om follow-up te stimuleren en de betrokkenheid van 'Nederland Fietsland' voor langere tijd te verankeren? In 2021 hebben we al een brochure gemaakt die terugkijkt op de 'legacy' van tien jaar ThinkBike Workshops.

In 2022 willen we dit een stap verder brengen door in samenwerking met een documentairmaker een high level Study Visit aan Nederland en een opvolgende ThinkBike Workshop letterlijk en figuurlijk in beeld te brengen. Door de betrokken stakeholders (zowel experts als lokale beleidsmakers en politici) op de voet te volgen en te interviewen krijgen we beter inzicht in de behoeften, wensen en de transitie die een stad doormaakt en hoe we hier het beste op kunnen inspelen. De inzichten kunnen we inzetten om de diensten die we vanuit Nederland leveren te verbeteren, zoals de verspreiding van kennis en expertise.

### ★ Resultaat:

- Inzicht in effectiviteit van ingezette middelen voor kennisuitwisseling met het buitenland (Q3 2022)

E 2.3

## Fiets op nationale en internationale erfgoedlijst

In 2020 is op initiatief van DCE, de Fietsersbond en met input van het Fietsplatform en NTFU een verkenning opgestart om na te gaan wat er nodig is om fietsmobiliteit als immaterieel erfgoed op de nationale en internationale erfgoedlijst (Unesco) te krijgen. Door omstandigheden is dit in 2021 blijven liggen, maar in 2022 willen we hieraan een vervolg geven.

### ★ Resultaat:

- Plan van aanpak Fietsmobiliteit als immaterieel erfgoed (Q3 2023)

## E.3 Aanjagen ecosysteem voor Fietsdata



E 3.1

## Verbetering verplaatsingsdata-keten

Sinds 2012 zijn er veel initiatieven rond verplaatsingsdata, zoals de Fietstelweek en de inkoop van fietstracés in het kader van Talking Traffic. Tot nu toe ging het vooral om de inwinning en opslag van de verplaatsingsdata. Nu ligt de vraag op tafel hoe de hele keten, van verplaatsingsdata tot beleidsrelevante informatie, eruit zou moeten zien.

De innovatie zit in de toepassing van data op een gestandaardiseerde manier uit alle bronnen en apps, waardoor de werkwijze vergemakkelijkt, versoepelt en verbetert. Een data driven policy betekent dat er minder losse ad-hoc onderzoeken nodig zijn. Dit zorgt voor een enorme versnelling van het fietsbeleid, zoals we nu al zien bij de regionale routes, het geschikt maken van de verschillende databronnen voor gebruik in de diverse beleidsinitiatieven die eraan komen: het NTF, het meten van fietsroutes en de informatievoorziening voor diverse dashboards die eraan komen.

Om data goed te kunnen gebruiken is het enerzijds nodig dat de verschillende bronnen worden gestandaardiseerd. Anderzijds gaan beleidsmakers data pas gebruiken als zij hun datavragen helder hebben en die kunnen worden gevisualiseerd.

De activiteit bestaat uit een gedeelte data-inwinning en een gedeelte beleidsmatige datavraagstukken: de oranje Yin (data-inwinning) en de zwarte Yang (beleidsmatige vraagstukken).



#### ★ Resultaat:

- Datastandaard inclusief opschoon-protocol (Q1 2023)
- Document/infographic/kennisclip over het opschonen van data (Q2 2023)
- Overzicht van visualisatiemogelijkheden en user stories die de databehoeftes praktisch toepasbaar maken (Q3 2023)

E 3.2

## Stimuleren data-gedreven fietsbeleid

Naast de inhoudelijke punten is een gerichte stimulering van data-gedreven fietsbeleid op nationaal niveau van belang, om effectief fietsbeleid te versnellen en te vergemakkelijken. Naast de koplopers als de provincies Noord-Brabant, Utrecht, Zuid-Holland en Gelderland, de vervoerregio Amsterdam, de MRDH en verschillende gemeenten, waaronder zoals Den Haag, Rotterdam en Breda, moeten de overige wegbeheerders inspiratie krijgen om de mogelijkheden van het 'laaghangend fruit' te gebruiken.

Er zijn ook kansen om deze informatie te vertalen naar internationaal niveau via de Dutch Cycling Embassy (DCE). Ook het BITS-project kan hier een rol spelen.

#### ★ Resultaat:

- Handouts en communicatie over data-gedreven fietsbeleid (document/infographics, web TV) (Q4 2022)

E 3.3

## Data-uitwisseling overlast lichte (deel-)voertuigen

In 2021 hebben we de leidraad gemeentelijk beleid voor deelmobiliteit herzien. Daarbij bleek dat parkeeroverlast van deelvoertuigen voor veel gemeenten een belangrijk aandachtspunt is. In de lokale politiek ligt parkeeroverlast vaak erg gevoelig. Denk aan slordig geparkeerde snor- en bromfietsen op trottoirs die de doorgang blokkeren voor senioren met een rollator, ouders met kinderwagens en rolstoelgebruikers. Ook zijn er klachten over het parkeren in openbaar groen en op blindegeleidestroken.

Data speelt een belangrijke rol bij het voorkomen van parkeeroverlast. Het gaat in de eerste plaats om data die aanbieders zelf verzamelen om overlast te monitoren en het gedrag van klanten bij te sturen. Daarnaast zijn er kansrijke mogelijkheden om de data-uitwisseling tussen gemeente en aanbieders te verbeteren.

In dit deelproject richten we ons op het bij elkaar brengen van handhavers over foutgeparkeerde deelvoertuigen. Samen met enkele gemeenten en aanbieders van deelvoertuigen willen we een pilot doen om de data-uitwisseling over deze meldingen te stroomlijnen. Dat biedt verschillende voordelen:

- Handhavers kunnen daardoor met weinig extra inspanning melding maken van overlastgevend deelvoertuigen
- Aanbieders worden snel geïnformeerd over deelvoertuigen die parkeeroverlast veroorzaken en kunnen actie ondernemen om de overlast ongedaan te maken
- Gemeenten kunnen beter monitoren waar en hoe vaak overlast voorkomt en hoe snel aanbieders actie ondernemen.

Voor de pilot maken we gebruik van het Dashboard Deelmobiliteit.

#### ★ Resultaat:

- Pilot data-uitwisseling meldingen, gebruik makend van Dashboard Deelmobiliteit (Q2 2023)





E 3.4

## Open data veilige fietsenstallingen

De ANWB signaleert dat er door de toename van het aantal dure elektrische fietsen meer behoefte is aan open data over bewaakte fietsenstallingen. Deze data zijn te gebruiken in apps en routeplanners, zodat eigenaren van de dure fietsen makkelijker een veilige stalling kunnen vinden. Ook DOVA (decentrale openbaar vervoer autoriteiten) heeft een vergelijkbare vraag in verband met veilige stallingsmogelijkheden bij OV-haltes.

Op dit moment worden open data over fietsenstallingen onder meer aangeboden via VeiligStallen.nl van CROW-Fietsberaad. Onder meer de Fietsersbond gebruikt deze data in hun routeplanner, maar de juistheid en de volledigheid van de open data in VeiligStallen.nl worden niet gecontroleerd. We willen daarom een gezamenlijke actie opzetten om enerzijds de datakwaliteit over bewaakte stallingen te borgen en anderzijds te bevorderen dat deze data ook vaker gebruikt worden. Dit sluit aan bij de samenwerking in de Data Top 15: parkeerdata is een van de thema's daarin.

We komen met een plan van aanpak om decentrale overheden, NS, ProRail en fietsers te betrekken en we denken aan een oproep aan gemeenten om zich te committeren. Het streven is dat (meer) decentrale overheden zich verantwoordelijk voelen voor de juiste data over fietsenstallingen in VeiligStallen.nl. We bieden de tools om met weinig inspanningen de data actueel te kunnen houden. ANWB en Fietsersbond roepen hun achterbannen op om ontbrekende stallingen toe te voegen en fouten door te geven.

### ★ Resultaat:

- Plan van aanpak 'Borgen datakwaliteit en stimuleren gebruik data fietsenstallingen' (Q1 2023)

E 3.5

## Toepassing datastandaard fietsparkeren op stationsgebieden

In 2020 is in het kader van Tour de Force een datastandaard ontwikkeld voor fietsparkeren: zowel data uit digitale systemen in stallingen als handmatige tellingen op het maaiveld. Vanaf In 2021 is ProRail een project gestart om deze standaard toe te passen op stationsomgevingen. ProRail voert periodiek tellingen uit van het aantal geparkeerde fietsen die worden gebruikt om te bepalen op welke stations uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken nodig is.

ProRail wil toekomstige tellingen ontsluiten conform de datastandaard, zodat gemeenten en andere betrokkenen beter inzicht hebben in de tellingen. Waar en wanneer is precies geteld? De data worden beschikbaar gesteld via een dataplatform. Daarnaast worden gemeenten uitgenodigd ook hun fietsparkeertellingen te ontsluiten via dit dataplatform. Dankzij de standaard zijn de tellingen van ProRail en gemeenten beter met elkaar te vergelijken.

In het najaar van 2021 is begonnen met het in kaart brengen van de stallingslocaties rond alle stations. De digitale kaarten worden in het voorjaar van 2022 beschikbaar gesteld, zodat gemeenten ze kunnen gebruiken voor hun eigen tellingen.

### ★ Resultaat:

- Actualisering datastandaard op basis van praktijk (Q4 2022)
- Opstellen dataplatform voor handmatige fietsparkeertellingen (Q2 2023)
- Ontwikkeling software-tool om parkeerdata te gebruiken (Q4 2023)

# Overzicht

## Activiteiten en resultaten Uitvoeringsprogramma 2022-2023

Activiteiten		Resultaten	2022				2023			
Thema A Fiets in de Stad			Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
A1.1	Relatie fietsnetwerk en ruimtelijke opgave: de BOD-systematiek toegepast	Rapportage casestudies, handreiking BOD voor gemeenten								
A1.2	Spreiding fietsstromen	Resultaten gebruikersonderzoek (rapportage/factsheet inclusief vragenlijst)								
		Inspiratieboek								
A1.3	Kruispunten onder de loep	Update richtlijnen CROW								
A1.4	Fietspad van de toekomst, vervolgvragen	Update richtlijn per element								
A1.5	30 nieuwe 50	Ontwerperscafé irt richtlijnen GOW30								
A2.1	Ruimte voor cargobikes	Resultaten ontwerpopdracht: ontwerp + factsheet met richtlijnen								
A2.2	Ontheffing speedpedelec: landelijke pilot of pilot in één of meerdere landsdelen	Notitie mbt pilot								
		Rapportage over uitkomsten pilot								
A3.1	Kort parkeren – gedragsinterventies	Rapportage voorbeelden en factsheetresultaten								
		Pilots kort parkeren								
A3.2	Inpassen van soorten stallingen in de openbare ruimte	'Inspiratieboek Fietsparkeren in de openbare ruimte'								
		Notitierichtlijnen fietsparkeerplekken in de openbare ruimte								
A3.3	Huren/aankopen van panden voor fietsparkeren	Inspiratieboek huren/aankopen van panden voor fietsparkeren								
A3.4	Ontwikkende partijen betrekken bij fietsparkeerontwerp	Notitie inpassen van fietsparkeren bij grootschalige binnenstedelijke ontwikkellocaties								
A3.5	Fietsparkeernormen	'Gereedschapskist' met instrumenten voor fietsparkeren								
		Notitie gebruik fietsparkeernormen								
		Gestructureerde aanpak voor gemeenten om vorm te geven aan fietsparkeren in bestaande woonwijken4								
A3.6	Fietsenstalling van de Toekomst	Onderzoeksrapport met beschrijving van Fietsenstalling van de Toekomst								





Activiteiten	Resultaten	2022	2023
--------------	------------	------	------

## Thema B Fiets in de keten

Q1 Q2 Q3 Q4 Q1 Q2 Q3 Q4

Activiteiten	Resultaten	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
B1.1	Onderzoek 'volgende stap in verbetering benutting fietsenstallingen'								
B1.2	Evaluatie pilots deelfietsen in stallingen								
B1.3	Nieuwe innovaties voor fietsparkeren opschalen								
B2.1	De fiets op OV-knooppunten								
B2.2	De fiets in relatie tot hubs aan de rand van woonwijken								
B2.3	Hubs vanuit de fiets gezien								
B3.1	Effecten van investeringen in ketenreizen met de fiets								

Activiteiten	Resultaten	2022	2023
--------------	------------	------	------

## Thema C Een Hoogwaardig fietsnetwerk

Q1 Q2 Q3 Q4 Q1 Q2 Q3 Q4

C1.1	Standaardisatie & Digitalisering Kwantitatieve Metingen HWF	Protocol kwantitatieve metingen									
		Resultaten toepassing Pilot Schiphol									
C1.2	Inzet kwalitatieve metingen	Gevuld dashboard 'gebruik van hoogwaardige fietsroutes'									
C2.1	Beleving van fietsroutes	Leidraad ontwerpen met belevingsaspecten									
C2.2	Stimuleren van gebruik Hoogwaardige Fietsroutes (werkgevers)	Rapportage fietspotentie bedrijventerrein									
C2.3	Voortgang Hoogwaardige Fietsroutes (kaartbeeld)	Resultaten: kaartbeeld snelfietsroutes 2023 (Q1 2022 en 2023)									
C2.4	Vervolgactie recreatieve routes	Een gevulde gereedschapskist met interventies/ maatregelen voor wegbeheerders									
C2.5	Potentie Speedpedelec	Notitie speedpedelec									
C3.1	Hoogwaardige fietsroutes binnen de bebouwde kom	Inspirerende ontwerpvoorbeelden die ook elders kunnen worden toegepast.									
C3.2	Evaluatie Communicatie Toolkit Hoogwaardig Fietsroutes (+ aanvulling)	Evaluatie gebruik en aanvulling toolkit									

Activiteiten	Resultaten	2022	2023
--------------	------------	------	------

## Thema D Stimuleren van Fietsgebruik en Fietsinitiatieven

Q1 Q2 Q3 Q4 Q1 Q2 Q3 Q4

D 1.1	Kennisdocument en beslisboom fietsstimulering	Kennisdocument fietsstimulering									
		Handreiking voor gemeenten									
D 1.2	Effectiviteit fietsstimuleringsmaatregelen	Toolkit fietsstimuleringsinterventies en effectiviteit									
		Voorbeeldaanpak meten effectiviteit									
		Toetsing effectiviteit									
D1.3	Verkennen mogelijkheden fietsstimulering 'vanuit het domein gezondheid'	Notitie mogelijkheden fietsstimulering vanuit gezondheid									
D2.1	Ondersteunen lobby opname verkeersexamen in onderwijscurriculum	Lobby-document fietsles in onderwijs									
D2.2	'Hoe maak je 'fietsen naar school' mogelijk?	Stappenplan 'fietsen naar school'									
		Ondersteuning effectmeting Schoolstraat									
		Geactualiseerde kennisbank Fietsberaad									
D3.1	Aandacht voor het 'kind zonder fiets'	Manifest kind zonder fiets									
		Centraal beschikbare informatie 'kind zonder fiets'									

Activiteiten	Resultaten	2022	2023
--------------	------------	------	------

## Thema E Versterken kennis- en data-infrastructuur

Q1 Q2 Q3 Q4 Q1 Q2 Q3 Q4

E 1.1	Afstemming en focus in onderzoeksprogrammering Fietsonderzoek	Betere afstemming in onderzoeksprogramma's																	
E 1.2	Versterking en integratie van de webinfrastructuur relevante kenniscentra	Plan van aanpak Versterking webinfrastructuur																	
E 1.3	Toekomstvisie op een solide kennisinfrastructuur voor fietsprofessionals	Gedragen visie op kennisinfra van de toekomst																	
E2.1	DCI: op toegankelijke wijze bundelen van alle kennis en kunde	Betere kennisuitwisseling en actualisering Dutch Cycling Vision																	
		Verkenning internationale kennisbibliotheek																	
E 2.2	Vergroten inzicht in baten en effectiviteit van export Dutch Cycling	Inzicht in effectiviteit																	
E 2.3	Fiets op nationale en internationale erfgoedlijst	Plan van Aanpak																	
E 3.1	Verbetering verplaatsingsdata-keten	Data-standaard																	
		Kennisclip over opschonen																	
		Overzicht visualisatiemogelijkheden																	
E 3.2	Stimuleren data-gedreven fietsbeleid	Handouts																	
E 3.3	Data-uitwisseling overlast lichte (deel-)voertuigen	Pilot data-uitwisseling meldingen																	
E 3.4	Open data veilige fietsenstallingen	Plan van Aanpak																	
E 3.5	Toepassing datastandaard fietsparkeren op stationsgebieden	Actualisering data-standaard																	
		Dataplatform handmatige tellingen																	
		Ontwikkeling softwaretool parkeerdata																	



### Actuele overzicht zie: [tourdeforce.nl](https://www.tourdeforce.nl)

Het overzicht van de betreffende thema's is qua planning onvermijdelijk onderhevig aan verschuivingen. Kijk voor de meest recente versie op [www.tourdeforce.nl](https://www.tourdeforce.nl)



De resultaten uit dit uitvoeringsprogramma kunnen niet worden gerealiseerd zonder de inzet van expertise en enthousiaste medewerkers van de partners van de Tour de Force.

## Partners:



## Colofon

**Vormgeving:** de Toekomst, Hilversum

**Tekst:** Birgit Cannegieter, Jacco Peters, Anita Stienstra, Saskia Zwiens, Roel Lenoir, Otto van Boggelen, Koos Louwerse, Ronald de Haas, Bernice den Haan

**In samenwerking met:** ANWB, BOVAG, CROW-Fietsberaad, College van Rijksadviseurs, Dutch Cycling Embassy, F10, Fietsersbond, Fipavo, IPO, Landelijk Fietsplatform, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, MRDH, Natuur & Milieu, NOC\*NSF, NS, NTFU, Platform31, ProRail, RAIvereniging, S.a.f.e., SWOV, Unie van Waterschappen, VNG, Vervoerregio Amsterdam, VVN

**Info:** [www.tourdeforce.nl](http://www.tourdeforce.nl)

Foto: Dutch Cycling Embassy

