

Doel 3 Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes

Wegkapitein: Reindert Augustijn, provincie Gelderland

Ambassadeur: Gedeputeerde Conny Bieze, provincie Gelderland

1. Context en uitdagingen

Context

De vele scholieren en forenzen die dagelijks naar hun school of werk fietsen verdienen, zeker op de drukste routes directe, veilige en comfortabele fietsverbindingen. Door aantrekkelijker routes (in omgeving, snelheid van doorfietsen, maar zeker ook in comfort) te realiseren, bieden we aantrekkelijke faciliteiten om meer mensen op de fiets te krijgen. Het grootste overstap-potentieel om te komen tot meer fietsers is gelegen in utilitaire ritten. Tegelijk verliezen we de recreatieve fietser en zijn behoeften niet uit het oog en kijken we naar de combinatie – zowel in fysieke ingrepen als budgetten – die mogelijk is om beide doelgroepen te bedienen.

Uitdagingen

Binnen het thema 'Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes' wordt gewerkt aan de aanleg van fietsroutes en bijbehorende voorzieningen, maar ook het ontwikkelen, delen en koppelen van kennis ten aanzien van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes en de realisatie daarvan. We werken aan een verrijking van het huidige fietsroutenetwerk (lokaal/regionaal) en tegelijk aan een betere, heldere onderbouwing van investeringen en inzicht in de baten en het gebruik van fietsnetwerken (gezamenlijk vanuit dit doel binnen de Tour de Force). Doel is om gezamenlijk binnen de looptijd van de Agenda Fiets tot gerichte realisatie te komen van snelle fietsroutes en barrières, en om onduidelijkheden en onzekerheden die implementatie in de weg staan te slechten. Binnen overheidsorganisaties willen we de fiets hoger op de agenda krijgen en beter integreren in de afweging van maatregelen die getroffen worden om de lokale/regionale bereikbaarheid te vergroten of invulling te geven aan andere lokale ambities.

Uitdagingen liggen daarbij in:

- Het in beeld brengen van (toekomstig) gebruik van regionale fietsroutes en bijbehorende baten, het denken vanuit de doelgroep en het aantonen van de economische meerwaarde van een regionale fietsroute, verder dan alleen de onderbouwing rondom bereikbaarheid.
- Investeren in fietsroutes: het innovatief benutten van budgetten door slimme verbindingen te leggen (knelpunt, knooppunt of thema-gewijs), het zoeken naar de combinatie met innovatie of slim aanbesteden.
- Het leggen van de koppeling tussen faciliteiten voor utilitair en recreatief verkeer.
- Het juist accommoderen van verschillende fietsers met verschillende snelheden op fietspaden.
- Implementatie: het inpassen van snelle fietsroutes in de omgeving (in relatie tot bewoners en andere weggebruikers).

2. Lopende activiteiten en meerwaarde Tour de Force

We starten niet met een lege bladzijde. Met de benoemde activiteiten geven we invulling aan de acties en speerpunten van de Agenda Fiets en bouwen voort op wat er de afgelopen jaren al (gezamenlijk) gedaan en gemaakt is binnen het Platform Fietsfilevrij en de Regionale Routeploeg, als ook de inventarisatie van routes die gebundeld is in het 'Eindrapport Snelle Fietsroutes' en de uitgangspunten die geland zijn in het 'Inspiratieboek Snelle Fietsroutes'. Tevens heeft de ANWB in samenwerking met de NTFU, Fietsersbond en Stichting Landelijk Fietsplatform in 2016 een groot onderzoek gedaan onder recreatieve fietsers. Fietscomfort kwam als belangrijkste verbeterpunt naar voren.

Verder zijn er gesprekken gevoerd met alle key-stakeholders en uitvoerende organisatie zoals provincies, vervoerregio's en gemeenten om tot invulling van dit uitvoeringsprogramma te komen.

Projecten (Lokaal, regionaal of provinciaal)

Binnen de diverse provincies (en regio's) wordt gewerkt aan snelle, comfortabele fietsroutes: snelfietsroutes of Fietsroutes Plus. Hiermee beperken we ons niet tot snelfietsroutes, maar kijken we ook naar andere hoogwaardige fietsverbindingen die voor woon-werkfietsverkeer en recreatieve fietsers aantrekkelijker zijn of gemaakt worden. De planvorming en uitvoering van deze routes ligt primair bij de provincies, inliggende gemeenten en vervoerregio's. We delen in dit uitvoeringsprogramma welke routes er gedurende de looptijd van de Agenda Fiets (2017-2020) geïnitieerd en gerealiseerd worden, welke successen geboekt worden en welke mijlpalen (en oplevermomenten) gedefinieerd zijn (zie activiteit D-2). Dit tastbare resultaat maakt de inspanningen vanuit de uitvoerende partners direct zichtbaar.

Meerwaarde Tour de Force (Gezamenlijk)

Binnen het thema is daarnaast geïnventariseerd waar we de samenwerking binnen de Tour de Force willen benutten om een inhoudelijke stap voorwaarts te maken: in slagkracht, kennisontwikkeling, kennisdeling en agendering van belangrijke knelpunten.

Activiteiten die we samen oppakken moeten van meerwaarde zijn voor de projecten die lokaal, regionaal of provinciaal uitgevoerd worden. We integreren zoveel als mogelijk lopende activiteiten binnen het thema waarbij we de 'lessons learned' delen en kijken naar schaalbaarheid. Daarnaast initiëren we activiteiten waar meerdere partijen belang bij hebben, en ondernemen we daarvoor gezamenlijk actie.

3. Organisatie

Wegkapitein: Reindert Augustijn

Profielchets en activiteiten

De wegkapitein is enthousiast ambassadeur van het thema 'Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes'. Hij draagt het thema uit binnen en buiten de organisatie van de Tour de Force. De wegkapitein vertegenwoordigt het thema binnen het Tourbureau waarin hij zitting neemt met de andere wegkapiteins, maar is ook het gezicht naar andere betrokkenen en stakeholders: projectleiders, beleidsmedewerkers, directeuren, bestuurders, belangenorganisaties en marktpartijen waarmee een samenwerkingsrelatie bestaat of gewenst is.

De wegkapitein verknoopt alle activiteiten binnen het thema en zit de overleggen van het kernteam voor. Hij is eveneens verantwoordelijk voor de agendering bij de AAC en BAC en het organiseren van ambassadeurs of vertegenwoordigers binnen beide gremia.

De wegkapitein is verantwoordelijk voor het regisseren van alle activiteiten die binnen dit thema worden ondernomen, als ook het verbinden van partijen en het opschaalbaar maken van activiteiten/werkwijzen die voor alle betrokkenen interessant zijn. Hij heeft regelmatig contact met de trekkers van de verschillende kopgroepen over voortgang, activiteiten, (te boeken) resultaten en het doorvertalen van lessen zodat ook andere betrokkenen daar hun voordeel mee kunnen doen.

De wegkapitein trekt het proces rondom kennisdeling en ontwikkeling en zoekt hierover contact met Wegkapitein Rick Lindeman van doel 8 'Versterken kennisinfrastructuur'. Hiervoor brengt hij de projectleiders/beleidsmedewerkers bij elkaar rondom specifieke thema's.

Verbinden doel 3 en doel 4: De wegkapitein zoekt (Q2-Q3 2017) contact met doel 4 'Optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets' Conny Broeyer om te kijken hoe inhoudelijke activiteiten en uitkomsten uit beide doelen samen opgepakt kunnen worden of op basis van

uitkomsten afgestemd kunnen worden. Hierover is vervolgens structureel contact met Conny, zodat daar waar mogelijk gericht de samenwerking gezocht kan worden.

De wegkapitein wordt in zijn activiteiten ondersteund. De rol van procesbegeleider wordt in ieder geval in 2017 opgepakt door Birgit Cannegieter, in navolging van haar rol als kwartiermaker bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma.

Kernteam

Het kernteam bestaat uit betrokken key-stakeholders (IPO, Ministerie van IenM, Rijkswaterstaat, Fietzersbond, ANWB) en projectleiders of beleidsmedewerkers van de provincies en vervoerregio's. Bij voorkeur nemen ook een aantal actieve gemeenten zitting in het kernteam. Het kernteam is een vaste groep, die waar nodig en afhankelijk van het onderwerp versterkt kan worden met betrokkenen uit de kopgroepen. Binnen het kernteam worden de voortgang (proces) en de resultaten (inhoud) binnen de kopgroepen besproken en worden de opschaalbare en elders bruikbare resultaten gedeeld. We streven ernaar om in ieder geval beide vervoerregio's en elke provincie vertegenwoordigd te hebben bij iedere bijeenkomst van het kernteam om ervaringen en voortgang te kunnen delen en in te kunnen zetten. Frequentie bijeenkomsten: 4x per jaar.

Kopgroepen

We formeren kopgroepen, waarbinnen gewerkt wordt aan de gezamenlijk te ondernemen activiteiten. Deze kopgroepen zijn bij voorkeur compact, waardoor de betrokken partijen binnen een kopgroep gemakkelijk en gericht met elkaar kunnen samenwerken. Kopgroepen zijn verantwoordelijk voor de te leveren resultaten. Iedere kopgroep heeft een trekker die als eerste aanspreekpunt fungeert voor de Wegkapitein. De wegkapitein en de trekker van elke kopgroep hebben nauw contact over de voortgang en voor anderen interessante resultaten. Vanuit het thema zal binnen een aantal kopgroepen waarbinnen pilots uitgevoerd worden en/of instrumenten ontwikkeld worden actief contact zijn. De resultaten en instrumenten worden in samenspraak met de trekker van de kopgroep en de wegkapitein voor eenieder inzichtelijk en bruikbaar gepresenteerd.

AAC / BAC

Ten minste 1x per jaar agenderen we het thema 'Regionale Fietsroutes' (en aanverwante onderwerpen) in de AAC (Ambtelijke Adviescommissie) van de provincies, waar directeurs vertegenwoordigd zijn. Ook directeurs van andere betrokken organisaties die vertegenwoordigd zijn binnen het thema 'Regionale Fietsroutes' worden hiervoor uitgenodigd. Naar aanleiding van de discussie/uitkomsten uit de AAC of opbrengsten vanuit het kernteam of de kopgroepen kunnen we het thema 'fiets' ook agenderen bij de BAC. Met de betrokken provinciale projectleiders/beleidsmedewerkers in het kernteam wordt de inbreng voorbereid en wordt een ambassadeur of vertegenwoordiger aangewezen. Denkbaar is ook dat we de AAC (en BAC) op locatie uit kunnen nodigen, passend bij het thema of actuele ontwikkelingen (pilots of instrumentarium).

Proces

Kennisbijeenkomst

We organiseren ten minste 1x per jaar een brede bijeenkomst om kennis te delen met betrokkenen binnen en buiten het thema. Hiermee organiseren we kruisbestuiving met andere thema's en laten we Tour de Force-breed zien waar we aan werken en tot welk resultaat dit geleid heeft.

4. Focus, aanpak en actoren

Focus en activiteiten

Hieronder zijn de activiteiten gecategoriseerd per focusgebied weergegeven. Voor iedere activiteit staat beschreven:

- Wat gaan we doen
- Wat lever het op (resultaat)
- Waarom doen we dit
- Hoe gaan we te werk
- Wie gaan dit doen (kopgroep en trekker per activiteit)
- Planning
- Financiering

De beschrijving van de activiteiten is bewust uitgebreid, zodat voor een ieder op basis van dit uitvoeringsprogramma een duidelijk beeld ontstaat van de insteek en resultaten. In onderstaande tabel staan de activiteiten kort beschreven. Op de pagina's hierna is een uitgebreide toelichting opgenomen. De **roodgekleurde activiteiten** worden binnen bestaande organisaties of werkgroepen uitgevoerd. Met de trekker van de activiteiten wordt vanuit het Kernteam Regionale Fietsroutes nauw contact onderhouden om te kijken naar het delen van de resultaten en mogelijkheden voor opschaalbaarheid.

Nr.	Activiteit	Trekker kopgroep/activiteit	Resultaat
A-1	Vergelijking instrumenten om verkeerskundige effecten van snelfietsroutes te bepalen eventueel ontwikkelen van voorkeursinstrument	Bert Zinn (Ministerie IenM)	Een duidelijk beeld van de verschillende instrumenten die gebruikt worden om de potentie van fietsroutes / fietsmaatregelen te meten: wat kan er mee en wat niet? (1) Een duidelijk beeld van de bruikbaarheid en toepasbaarheid van de output van deze instrumenten en of deze gebruikt kan worden als input voor een MKBA. (2) Een duidelijk beeld van wat nodig is om tot eenduidig instrumentarium te komen dat bijvoorbeeld kan worden gebruikt voor het verdelen van cofinanciering. Hiertoe worden vervolgstappen benoemd en wordt afstemming gezocht met de activiteiten A-2 en A-3 zoals hieronder beschreven. (3)
A-2	Verbeteren MKBA Fiets	Bert Zinn (Ministerie IenM)	Het instrument 'MKBA Fiets' om investeringen in fietsmaatregelen en de maatschappelijke meerwaarde hiervan te onderbouwen.
A-3	Pilot MKBA Fietsroutes: Provincies + (F-10)gemeenten + RWS	Trekker bij voorkeur een F10-stad	Inzicht in de toepasbaarheid van het instrument MKBA Fiets op basis van praktijk casussen en input voor de doorontwikkeling van het instrument. Door een aantal praktijkcasussen door te rekenen met de nieuwe kentallen krijgen we ook een goed beeld van welke maatschappelijke effecten de aanleg van een route oplevert. In de berekeningen die tot nu toe gedaan zijn komt een heel groot deel van het maatschappelijke effecten voort uit

			bereikbaarheidswinst. De praktijkcasussen laten zien of dit beeld (nog steeds) klopt of dat er in bepaalde gevallen andere effecten zwaarder wegen.
A-4	Meta-evaluatie infrastructurele investeringen	Bert Zinn (Ministerie IenM)	Inzicht in de kosteneffectiviteit van aangelegde routes en een beter inzicht in de onderbouwing bij nieuwe investeringen voor fietsinfrastructuur en (snelle) fietsroutes.
A-5	Doorbreken Barrières	Roger Heijltjes	Inzicht in hoe we gericht en beter contact en samenwerking kunnen zoeken met partijen als Rijkswaterstaat, Prorail en waterschappen rondom de aanleg van toekomstige (snelle) fietsroutes, het afstemmen van werkzaamheden vanuit deze organisaties die doorfietsbaarheid (tijdelijk of langdurig) belemmeren. Doel is om inzicht in elkaars belangen en beperkingen, maar ook om concrete afspraken te maken over hoe we elkaar betrekken.
B-1	Pilot F-10 steden: de integrale benadering van de stad: knelpunt-, knooppunt- of themagericht aanliegroute voor investeringen in fiets(routes)	Nedo Oroz / Rina Engelen (Provincie Limburg)	Inzicht in (en hopelijk ook toepassing van) de mogelijkheid om fietsvoorzieningen op een andere manier te financieren door integraal naar een corridor/knelpunt te kijken.
C-1	Werkgeversnetwerken en (snelle) fietsroutes <i>icm stad-in /stad-uit verbindingen</i>	F-10 stad? Gemeente Zwolle?	Door gericht, op basis van 4 locaties, met werkgevers(netwerken) te kijken naar het gebruik van regionale fietsroutes (waarom niet, of waarom wel) leren we over de aantrekkelijkheid van de routes of welke fysieke of zachtere barrières geslecht moeten worden om mensen voor woon-werkverplaatsingen op de fiets te krijgen. Hierbij kijken we in het bijzonder naar de stad-in/stad-uit verbindingen.
C-2	Verkenning van de mogelijkheid van dubbelgebruik van FietsOpstappunten en P+Fiets Locaties (koppeling met doel 4)	Reinder de Jong, Routebureau Zeeland	Ontwerpprincipes en locatiekenmerken voor het realiseren van gecombineerde FietsOp- en Overstappunten waar zowel recreatieve fietsers als utilitaire fietser (overstappers auto-fiets, binnen ketenverplaatsing) gebruik van kunnen maken, maar ook de locatiekenmerken en (toegevoegde) voorzieningen die nodig zijn om recreatieve overstapvoorzieningen voor utilitaire gebruikers geschikt te maken en vice versa.
C-3	Verkenning en pilot rondom bewegwijzering en belijning van (hoogwaardige) snelle fietsroutes	Ewoud Vink, Provincie Noord-Brabant	Ontwerprichtlijnen voor bewegwijzering en belijning van (snelle) fietsroutes die de vindbaarheid van de route en het comfort en de veiligheid van het gebruik vergroten. De gezamenlijk opgestelde ontwerpprincipes zijn door eenieder toepasbaar, waardoor er een uniforme en herkenbare uitstraling ontstaat.
D-1	Start (door)ontwikkeling nationale iconroutes.	Maja van der Voet, IPO	Een pakket aan maatregelen en afspraken over het in standhouden van de uniforme en goede

	Waarborging van uniforme en duidelijke aanduiding van recreatieve fietsroutes door gecoördineerde landelijke aanpak. (koppeling met doel 1)	Erik Tetteroo, Ministerie IenM	aanduiding van recreatieve fietsroutes incl. een werkprogramma en toezeggingen door de landelijke routestichtingen enerzijds en verdeling verantwoordelijkheden in organisatie en middelen vanuit de provincies (IPO) en Rijksoverheid (Ministerie IenM) anderzijds.
D-2	Het inzichtelijk maken van gerealiseerde (snelle) fietsroutes binnen Nederland tijdens de looptijd van de Agenda Fiets (2017-2020)	Reindert Augustijn (Wegkapitein) Birgit Cannegieter (Procesbegeleiding)	Inzicht in de fysieke resultaten binnen dit thema: op welke plekken in Nederland hebben we binnen de periode 2017-2020 fietsers kunnen faciliteren met extra (snelle) fietsroutes. Wat levert dit op voor de doelstelling van 20% meer fietskilometers: wie maken hier gebruik van en is het aantal fietsers door aanleg van de routes toegenomen?
E-1	Fietsrouteteam	Birgit Cannegieter (Procesbegeleiding)	Daar waar lokaal/regionaal/provinciaal knelpunten ervaren worden die de realisatie van een fietsroute in de weg staan, kan gericht hulp geboden worden door het fietsrouteteam. De initiërende partij licht de casus toe, waarna binnen 1 dag naar een passende oplossing, ontwerp of aanpak toegewerkt wordt. Na het consult van het fietsrouteteam kan de projectleider weer verder met zijn project.
E-2	Het organiseren (en documenteren) van kennisontwikkeling en kennisdeling	Reindert Augustijn (Wegkapitein) Birgit Cannegieter (Procesbegeleiding)	In samenwerking met doel 8 'Versterken Kennisinfrastructuur' ontsluiten we kennis die lokaal/regionaal/provinciaal opgedaan is voor iedereen die met dit onderwerp te maken heeft. Ook ontwikkelen we nieuwe kennis, die voor een ieder te gebruiken is rondom innovatieve thema's. We zoeken naar samenhang tussen thema's en thema-overstijgende ervaringen en oplossingen.

A. Gebruik van regionale fietsroutes en onderbouwing van investeringen (incl. agendering)

AFWEEGINSTRUMENTARIUM FIETSRUTES

Er is behoefte aan een goed afweeginstrumentarium voor fietsmaatregelen, in het bijzonder voor snelle fietsroutes. Bij het afweeginstrumentarium onderscheiden we twee onderdelen:

- Het in beeld brengen en ontwikkelen van het instrumentarium dat gebruikt wordt om het potentieel van een maatregel in te schatten, ofwel in absolute termen ofwel relatief ten opzichte van soortgelijke maatregelen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het inschatten van het aantal korte autoritten dat vervangen kan worden door een fietsrit door bijvoorbeeld de aanleg van een snelfietsroute. Of om een ranglijst te kunnen maken van meest kansrijke snelle fietsroutes in een regio. Voor het maken van dit soort inschattingen worden verschillende instrumenten gebruikt: (regionale) verkeersmodellen, de Mobiliteitsscan, de fietspotentiescan, etc.
- De MKBA waarmee de maatschappelijke kosten en baten van een project in beeld gebracht kunnen worden. De instrumenten waarmee het potentieel van een maatregel wordt ingeschat leveren vaak de input voor de MKBA berekening.

In dit spoor wordt zowel gekeken naar de instrumenten die gebruikt worden om een inschatting van de potentie te maken, als naar het verbeteren van het MKBA instrumentarium. De diverse instrumenten die gebruikt worden om de potentie van een maatregel inzichtelijk te maken, leiden in praktijk nu tot verschillende resultaten. Het is belangrijk om te kijken hoe de resultaten gebruikt kunnen worden en hoe dit de MKBA beïnvloedt. We kijken naar de mogelijkheid om een eenduidige systematiek te ontwikkelen, waarmee het gekozen model ook de input voor de MKBA kan leveren. Als gekomen wordt tot een eenduidig model met goed bruikbare (realistische) input voor de MKBA, kan de effectiviteit van investeringen met elkaar vergeleken worden. Met name voor (mogelijke) cofinanciering van snelfietsroutes vanuit de Rijksoverheid is het belangrijk dat de potentie-inschatting van routes op een eenduidige manier gebeurt, zodat voorgestelde routes objectief vergelijkbaar zijn en beschikbaar budget weloverwogen verdeeld kan worden.

A-1 VERGELIJKING INSTRUMENTEN OM VERKEERSKUNDIGE EFFECTEN VAN SNELFIETSRUTES TE BEPALEN, EVT ONTWIKKELEN VOORKEURSINSTRUMENT

Wat gaan we doen?

Op dit moment worden er door de regio's of provincies verschillende instrumenten en modellen gebruikt om een inschatting te maken van de potentie van een route. We willen de meest gebruikte instrumenten met elkaar vergelijken, zodat helder wordt wat wel en niet kan met deze instrumenten en in hoeverre de uitkomsten van de instrumenten een realistisch beeld geven en gebruikt kunnen worden als input voor een MKBA berekening.

Er lopen op dit moment al een aantal activiteiten op dit vlak:

- De provincie Noord-Brabant heeft de afgelopen jaren ingezet op kennisontwikkeling en -innovatie ten aanzien van fietsgebruik in de regio op netwerkniveau. Hiervoor is door NHTV CyclePRINT (BikePrint) ontwikkeld waarmee onder andere inzicht gegeven wordt in de daadwerkelijke reis- en verliestijden voor het fietsverkeer. Om vervolgens op een eenvoudige en snelle manier de effecten van alle mogelijk snelfietsroutes in Brabant inzichtelijk te maken van mogelijke verbeteringen aan het fietsnetwerk is de fietspotentiescan ontwikkeld. Er bestond behoefte om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de vervoerseffecten zoals deze met behulp van CyclePRINT en de Fietspotentiescan berekend zijn, te gebruiken als input bij een MKBA. Meer concreet: hoe kunnen CyclePRINT en MKBA als methodieken zodanig op elkaar worden afgestemd dat zij idealiter 'in elkaars verlengde' kunnen worden toegepast. In opdracht van de provincie Noord-Brabant onderzoeken Decisio en NHTV de mogelijkheden hiertoe. Dit gebeurt o.a. aan de hand van een aantal concrete casussen van een drietal Brabantse snelfietsroutes. Het project valt onder verantwoordelijkheid van Roger Heijltjes en Nathan Hooghof van de provincie Brabant, en wordt uitgevoerd door Willem Goedhart, Kees van Ommeren en Martijn Lelieveld van Decisio en Joost de Kruijff en Dirk Bussche van NHTV. De resultaten zijn medio september bekend.
- Het ministerie van IenM werkt aan een fietsmodule voor de Mobiliteitsscan. De Mobiliteitsscan wordt eigendom van het Rijk en kan dan vrij ter beschikking gesteld worden voor gebruik door de regio's. Gekeken wordt of de Mobiliteitsscan gebruikt kan worden als standaard voor effectinschatting van fietsroutes, bijvoorbeeld voor gebruik bij het verdelen van (mogelijke) Rijksbijdrages voor fietsroutes.
- Hogeschool Windesheim begeleidt een afstudeerder die onderzoekt hoe provincies en gemeenten een afweging maken voor het investeren in fietsroutes.

Wat levert het op (resultaat)/ Waarom doen we dit

- Een duidelijk beeld hoe de verschillende instrumenten die gebruikt worden om de potentie van fietsroutes / fietsmaatregelen te meten: wat kan er mee en wat niet?

- Een duidelijk beeld van de bruikbaarheid en toepasbaarheid van de output van deze instrumenten en of deze gebruikt kan worden als input voor een MKBA.
- Een duidelijk beeld van wat nodig is om tot eenduidig instrumentarium te komen dat bijvoorbeeld kan worden gebruikt voor het verdelen van cofinanciering. Hiertoe worden vervolgstappen benoemd en wordt afstemming gezocht met de activiteiten A-2 en A-3 zoals hieronder beschreven.

Wie gaan dit doen

Zie kopgroep onder activiteit A-2

Planning

Dit najaar (Q3/Q4 2017) kan een inschatting gemaakt worden wat de bovenstaande activiteiten hebben opgeleverd en welke aanvullende acties nog nodig zijn.

Financiering

Beschreven activiteiten zijn lopende acties die vanuit de provincie Noord-Brabant en het ministerie van IenM zijn ingezet en gefinancierd.

A-2 VERBETEREN MKBA FIETS

Wat gaan we doen

Het ministerie van IenM werkt aan het op niveau brengen van de MKBA voor de fiets. Doel is om deze op hetzelfde niveau te brengen als de MKBA voor auto en OV.

Wat levert het op (resultaat)

Het instrument 'MKBA Fiets' om investeringen in fietsmaatregelen en de maatschappelijke meerwaarde hiervan te onderbouwen.

Waarom doen we dit

Met een MKBA is het mogelijk om verder te kijken dan alleen de te boeken winst op het gebied van bereikbaarheid: ook andere maatschappelijke baten worden in beeld gebracht. Dit instrument kan gebruikt worden om:

- Nut, noodzaak en effect van een route te onderbouwen, op het gebied van bereikbaarheid, maar juist ook breder: economisch gewin, CO2-reductie etc.
- Een gedegen (en landelijk onderschreven) toelichting te geven op keuze voor een route, als middel om een knooppunt, knelpunt, doelstelling of behoefte aan te pakken.

Er zijn op dit moment nog geen goede kentallen voor het uitvoeren van een MKBA voor fietsmaatregelen, die worden met experts binnen deze activiteit ingevuld of ontwikkeld.

Hoe gaan we te werk

Eerste stap is om dit najaar (2017) duidelijkheid te hebben over de kentallen die gehanteerd kunnen worden voor de verschillende maatschappelijke effecten van fietsen. De witte vlekken die nog bestaan worden benoemd, waarna een onderzoeksagenda wordt opgesteld om de ontbrekende informatie aan te vullen. De ontwikkelde (concept)MKBA wordt getest aan de hand van een aantal praktijk-casussen in overleg met Rijkswaterstaat en in samenwerking met provincies en (F10)gemeenten. Zie ook activiteit A-3.

Wie gaan dit doen: Kopgroep A-1 + A2

Eerste aanspreekpunt	Bert Zinn (Ministerie IenM)	
<i>Kopgroep</i>		
Organisatie		Naam
F-10 gemeente(n)		
Provincie(s)	Brabant Utrecht	Nathan Hooghof Herbert Tiemens
Andere betrokkenen	KiM RWS Diverse deskundigen van universiteiten, SWOV, TNO, etc	Lucas Harms, Pim Warffemius, Pauline Wortelboer Rick Lindeman, Jan Helmer

Planning

Een grove planning ziet er als volgt uit:

- In beeld brengen van alle activiteiten en ontwikkelingen binnen Rijksoverheid en provincies op het gebied van MKBA/onderbouwning fietsroutes (september-oktober 2017)
- State of the art kentallen voor MKBA fiets (september 2017)
- Onderzoeksagenda voor aanvullend onderzoek (oktober 2017)
- Toets MKBA in praktijkcase (vanaf medio 2018, zie ook activiteit A-2)
- Uitkomsten toets praktijkcasussen MKBA (Q3 2018)
- Fiets opnemen in RWS kenniskader MKBA (2018)
- Opleveren instrument MKBA Fiets (begin 2019)

In 2018 start het KiM met een onderzoek naar de voor het maken van een MKBA belangrijke 'value of time'. Daarin wordt ook de fiets meegenomen. Dit onderzoek zal in 2020 worden afgerond. Hiermee kan het instrument verder worden verrijkt.

Financiering

Vanuit het ministerie van IenM is inmiddels een traject gestart om tot een state of the art te komen van de kentallen voor het maken van een MKBA voor fietsmaatregelen. Hiervoor is een opdracht verstrekt aan Decisio. Financiering en capaciteit is daarmee voorzien. Dekking voor de overige werkzaamheden is ook voorzien vanuit de betrokken partijen (o.a. IenM, RWS, KiM). Met de betrokken provincies wordt gekeken naar inzetbaarheid van het instrument, zie ook actie A-3. Ontwikkelingen worden actief afgestemd binnen de kopgroep, afstemming en voortgang wordt gedeeld met de wegkapitein en het kernteam. Vanuit dit thema is een klein projectbudget beschikbaar om het instrument voor alle partners bruikbaar en beschikbaar te maken.

A-3 PILOT MKBA FIETSRUTES: PROVINCIES + (F-10-)GEMEENTEN + RWS

Wat gaan we doen

Vanuit het ministerie van IenM wordt eraan gewerkt om de MKBA voor de fiets op hetzelfde niveau te brengen als voor auto en OV. Zie activiteit A-1 en A-2. Om dit instrument te testen en te vervolmaken is een aantal pilotprojecten benodigd. We vragen provincies, gemeenten, vervoersregio's en Rijkswaterstaat om dit instrument voor hun routes in te zetten en te helpen vervolmaken tot een gedegen en breed gedragen instrument dat overal gebruikt kan worden.

Wat levert het op (resultaat)

Inzicht in de toepasbaarheid van het instrument MKBA Fiets op basis van praktijkcasussen input voor de doorontwikkeling van het instrument. Door een aantal praktijkcasussen door te rekenen met de nieuwe kentallen krijgen we ook een goed beeld welke maatschappelijke effecten de aanleg van een route oplevert. In de berekeningen die tot nu toe gedaan zijn komt een heel groot deel van het maatschappelijke effecten voort uit bereikbaarheidswinst. De praktijkcasussen laten zien of dit beeld (nog steeds) klopt of dat er in bepaalde gevallen andere effecten zwaarder wegen.

Waarom doen we dit

Vragen waar we met deze pilot een antwoord op willen geven zijn: Is de MKBA goed toepasbaar in praktijk? Waar lopen we tegenaan? Welke kentallen vereisen verdere aanscherping? Hoe kunnen we de MKBA op basis van de uitkomsten uit deze pilots optimaliseren om breder toe te passen bij de afweging voor mobiliteitsmaatregelen waarbij fiets een van de alternatieven is of wanneer een onderbouwing van fiets-investeringen gewenst is? Praktijkcasussen zijn ook goed om beter te laten zien wat een MKBA kan brengen. Door praktijkcasussen gaat het instrument meer leven voor overheden, waardoor de meerwaarde inzichtelijk wordt.

Hoe gaan we te werk

Eerste stap is om de juiste kentallen scherp te krijgen en witte vlekken te benoemen, zie actie A-1 en A-2. We zijn voor deze pilot op zoek naar provincies, gemeenten, vervoerregio's en Rijkswaterstaat die de MKBA Fiets in praktijkcasussen kunnen testen, waarbij we op basis van een concrete situatie de maatschappelijke baten van groei-doelstelling fiets willen berekenen. Als we deze praktijkcasussen in diverse steden/provincies kunnen uitvoeren, is het mogelijk om uitkomsten te vergelijken. Dat geeft een goed beeld van de maatschappelijke effecten die de aanleg van een route in bepaalde situaties kan opleveren. Denkbaar is dat de casussen ook input leveren om het instrument te verfijnen/door te ontwikkelen.

Wie gaan dit doen: Kopgroep A-3 (ism kopgroep A1-A2)

Eerste aanspreekpunt	Trekker bij voorkeur een F10-stad	
<i>Kopgroep</i>		
Organisatie	Naam	
<i>F-10 gemeente(n)</i>	<i>NTB</i>	<i>NTB</i>
Provincie(s)	Brabant Utrecht Gelderland	Roger Heijltjes Herbert Tiemens Anita Stienstra
Andere betrokkenen	Ministerie IenM Rijkswaterstaat WVL	Bert Zinn Rick Lindeman

Planning

Met betrokken (F10-)gemeenten en provincies nader in te vullen. Denkbare mijlpalen:

- Startmoment (F10-)gemeenten/provincies (Q4 2017)
- Selecteren routes (bestaand of toekomstig) (Q1 2018)
- Uitvoeren MKBA-fiets bij geselecteerde routes (Q2 2018)
- Kennisuitwisseling tijdens uitvoeren MKBA met kopgroep A-3 (Q2 2018)
- Uitkomsten MKBA-fiets presenteren binnen Kopgroep A-3 (Q3 2018)
- Doorontwikkelen instrument op basis van bevindingen (Q3 2018)
- Delen van ervaringen en instrument met betrokken partners (Kernteam, AAC, BAC) (Q3-Q4-2018)

Financiering

Het voorbereiden van het instrument wordt voorzien binnen actie A-1 en A-2. Aan betrokken provincies, vervoerregio's, gemeenten en Rijkswaterstaat wordt inzet (in uren en budget) gevraagd om de MKBA uit te voeren en ervaringen en uitkomsten terug te koppelen. Vanuit het thema wordt deze pilot begeleid. Hiervoor zijn een aantal uren (zie projectbudget) en inzet van de wegkapitein en procesbegeleiding voorzien.

A-4 META-EVALUATIE INFRASTRUCTURELE INVESTERINGEN

Wat gaan we doen

De afgelopen jaren zijn er diverse investeringen gedaan in (snelle) fietsroutes: hardware, infrastructuur voor de utilitaire fietser. Met een meta-evaluatie wordt in beeld gebracht wat de (kosten)-effectiviteit van de routes is en hoe deze overeen komt met het vooraf ingeschatte effect en gebruik van de aanleg van de route.

Wat levert het op (resultaat)

Inzicht in de kosteneffectiviteit van aangelegde routes en een beter inzicht in de onderbouwing bij nieuwe investeringen voor fietsinfrastructuur en (snelle) fietsroutes.

Waarom doen we dit

Er is nog maar weinig zicht op de (kosten)-effectiviteit van investeringen in snelle fietsroutes. Aanleg van de routes duurt langer dan verwacht, soms wel 8 jaar. Vanuit het ministerie van IenM is voor FietsFilevrij en het programma Beter Benutten de afgelopen jaren aan diverse regio's of provincies cofinanciering gegeven voor de aanleg van (snelle) fietsroutes. Doel is om vanuit deze investeringen geredeneerd te kijken naar de kosteneffectiviteit en de aannames die aan de voorkant gedaan zijn, om zodoende te leren voor nieuwe co-financieringsbeslissingen en/of programma's. Tegelijk kunnen regionale initiatiefnemers van routes hier hun voordeel mee doen in de keuze of onderbouwing voor een nieuwe route. Met een meta-evaluatie waarin verschillende routes beken worden, wordt het volgende in beeld gebracht:

- Ingeschat gebruik vs. werkelijk gebruik (antwoord: is de aanname/berekening aan de voorkant realistisch?)
- Wie zijn de fietsers die gebruik maken van de route? (antwoord: zijn dit nieuwe fietsers of bestaande fietsers die anders zijn gaan fietsen? Heeft de aanleg geleid tot meer fietskilometers?)
- Kosten vs. baten (gebruik, maatschappelijk effect) → hoe kosteneffectief is de aanleg van (snelle) fietsroutes?
- Welke lessen nemen we mee bij de onderbouwing, planning en aanleg van nieuwe (snelle) fietsroutes (incl. aanvullen van parameters voor MKBA)
- Wat kunnen ze zeggen over beleving van de fietser op een route? En wat kunnen we hiervan leren voor de aanleg van nieuwe routes?

Hoe gaan we te werk

Vanuit het ministerie van IenM / programma Beter Benutten wordt een meta-evaluatie geïnitieerd en uitgevraagd aan een marktpartij die dit uit zal voeren. Daarbij worden bestaande evaluaties benut en bestaande kennis ingebracht. Er wordt contact gezocht met partners uit FietsFilevrij en Beter Benutten over de routes die in de meta-evaluatie meegenomen worden.

Wie gaan dit doen: Kopgroep A-4

Eerste aanspreekpunt	Bert Zinn (Ministerie IenM)	
Kopgroep		
Organisatie	Naam	
F-10 gemeente(n)		
Provincie(s)	Partners FietsFilevrij	
Andere betrokkenen	Beter Benutten Regio's	

Planning

De oplevering van diverse routes (die met cofinanciering vanuit het Rijk gerealiseerd zijn, oa. binnen FietsFilevrij (en Beter Benutten)) laat langer op zich wachten dan gepland. De uitvraag aan de uitvoerend marktpartij wordt voor medio 2018 gepland, de routes die meegenomen worden, zullen dit najaar (2017) worden bepaald, waarna een bureau wordt aangetrokken om de meta-evaluatie uit te voeren. Resultaten worden uiterlijk in de zomer van 2019 verwacht.

Financiering

De meta-evaluatie (snelle) fietsroutes is een initiatief van het Ministerie van IenM en het programma Beter Benutten. De meta-evaluatie wordt bekostigd vanuit het Ministerie.

A-5 DOORBREKEN VAN BARRIÈRES

Wat gaan we doen

Het organiseren van overleg met Rijkswaterstaat, Prorail en Waterschappen over hun rol bij de realisatie van hoogwaardige regionale fietsroutes en het samenwerken bij het wegnemen van barrières in (snelle) fietsroutes, bijvoorbeeld door uitvoering van werkzaamheden aan spoor- of waterwegen waarbij fietsers (tijdelijk) hinder ondervinden.

Wat levert het op (resultaat)

Inzicht in hoe we gericht en beter contact en samenwerking kunnen zoeken met partijen als Rijkswaterstaat, Prorail en waterschappen rondom de aanleg van toekomstige (snelle) fietsroutes, het afstemmen van werkzaamheden vanuit deze organisaties die doorfietsbaarheid (tijdelijk of langdurig) belemmeren. Doel is om inzicht in elkaars belangen en beperkingen, maar ook om concrete afspraken te maken over hoe we elkaar betrekken.

Waarom doen we dit

Bij de planning en aanleg van snelle fietsroutes stuiten we op diverse plekken op fysieke barrières. Een aantal barrières kan in samenspraak met bijvoorbeeld gemeenten of grondeigenaren geslecht worden. Voor andere – vaak grotere barrières – leidt dat tot problemen, vertraging in de aanleg of vertraging gedurende de fietsrit. Dit vraagt dan extra aandacht. Grote partijen als Rijkswaterstaat, Prorail en Waterschappen beheren (water)wegen, keringen en spoor (-wegen en -overgangen). Rondom deze barrières gelden bijvoorbeeld specifieke veiligheidseisen en bestaan conflicten met wat vanuit een fietsroute of -netwerk gedacht wenselijk zou zijn. Tweede moment waarop barrièrewerking ontstaat is bij tijdelijke of langdurige werkzaamheden of aanpassingen door bovengenoemde partijen. Dit staat het comfort en de doorfietsbaarheid dikwijls in de weg. Doel van deze actie is om gericht met elkaar het gesprek aan te gaan over hoe we - de primaire activiteiten van bovengenoemde organisaties respecterend - met elkaar barrières in snelle/hogwaardige fietsroutes kunnen beperken of wegnemen. Ook komen we graag eerder in een proces met elkaar om tafel te kijken naar win-win's bij de aanleg van een route of bij werkzaamheden aan een dijk, water- of spoorweg.

Hoe gaan we te werk

Het proces is opgebouwd uit twee stappen:

- (1) Roger Heijltjes initieert een kennisuitwisseling waarbij leden vanuit het kernteam of hun organisaties ervaringen of rapporten in kunnen brengen, met concrete casussen waaruit blijkt dat:
 - o Samenwerking rondom barrières van spoor-, hoofd- of waterwegen en fietsroutes moeizaam verloopt;
 - o Met partijen samen concrete oplossingen zijn gevonden (hoe, met wie en welke) om barrières te slechten.

Roger vraagt de kernteamleden naar goede (of minder goede) voorbeelden en roept de leden van de kopgroep bijeen. Binnen deze stap wordt ook contact gezocht via Rick Lindeman of Wim Bot met het barrière-overleg dat al bestaat. Vraag daarbij is: hoe kunnen we dit overleg (en wat hier al is afgesproken) combineren of benutten?

Na deze kennisuitwisseling wordt stap 2 ingezet:

- (2) We gaan in gesprek met Rijkswaterstaat, Rijkswaterstaat Regio's, Prorail (ook Regio's) en betreffende contactpersonen bij het Ministerie. Verzoek aan de Tourleiding is om de contacten bij deze organisaties (met name Prorail en IenM) te delen, zodat we op het juiste niveau het gesprek kunnen voeren. Roger pakt hierin samen met de wegkapitein/procesbegeleider de voortrekkersrol.

Wie gaan dit doen: Kopgroep A-5

Eerste aanspreekpunt	Roger Heijltjes	
Kopgroep		
Organisatie		Naam
F-10 gemeente(n)		
Provincie(s)	Utrecht	Herbert Tiemens (aanleveren voorbeelden)
Andere betrokkenen	Rijkswaterstaat WVL Ministerie IenM Fietzersbond IPO Wegkapitein/Procesbegeleider	Rick Lindeman Bert Zinn Wim Bot Maja van der Voet Reindert Augustijn, Birgit Cannegieter

Planning

- Contact vormgeven kopgroep (Q3 2017)
- Gesprekstafel 1, ervaringen delen (Oktober - November 2017)
- Contact met Barrière-overleg via Rick Lindeman of Wim Bot (November 2017)
- Inventariseren genodigden en initiëren gesprek met Prorail, RWS (en regio's) en Ministerie IenM + Kopgroep (Q1 2018)

Financiering

Inzet in tijd en uren is afkomstig bij de betrokken organisaties. Roger initieert de eerste gesprekstafel en koppelt de uitkomsten van de eerste stap terug met de wegkapitein (en procesbegeleider) Op basis van de uitkomsten van stap 1 wordt stap 2 verder ingevuld in samenspraak met de wegkapitein en de tourleiding.

B. Innovatief aanspreken en benutten van budgetten

We zoeken naar een nieuwe aanlegroute voor (investeringen in) fiets. Daarbij kijken we integraal, waarbij we de fiets als middel beschouwen. Hoe kan inzet op fiets (- infra, -voorzieningen etc.) een oplossing bieden voor mobiliteitsknelpunten(of knooppunten). Of hoe kunnen we een vraagstuk breder bijvoorbeeld vanuit duurzaamheid, gezondheid, innovatie en gebiedsontwikkeling aanpakken? Centraal staat de menselijke maat (human-sized cities).

B-1 PILOT F-10 STEDEN: DE INTEGRALE BENADERING VAN DE STAD: KNELPUNT-, KNOOPPUNT OF THEMAGERICHTE AANLEGROUTE VOOR INVESTERINGEN IN FIETS(ROUTES)

Wat gaan we doen

We initiëren pilots binnen steden en provincies om huidige aanlegroutes en financieringsconstructies in beeld te brengen en werken mogelijkheden voor nieuwe – integrale – manieren van werken uit. Als ook: waar loop je tegenaan als je de 'schotten' tussen afdelingen en budgetten wilt weghalen?

Wat levert het op (resultaat)

Inzicht in (en hopelijk ook toepassing van) de mogelijkheid om fietsvoorzieningen op een andere manier te financieren door integraal naar een corridor/knelpunt te kijken.

Waarom doen we dit

De vraag luidt: kunnen we een integrale aanpak en beleid ontwikkelen, gericht op knelpunten, knooppunten of stedelijke thema's waarbij de fiets als middel/oplossing naar voren gebracht kan worden? Doel is om te kijken of we budgetten kunnen ontschotten en aanwenden voor fietsmaatregelen of -routes, die een oplossing kunnen bieden voor de geformuleerde knelpunten of ambities. We zijn op zoek naar (ten minste) 2 provincies en 2 gemeenten (waarvan ten minste 1 F10-gemeente) die breder vanuit mobiliteitsknelpunten en/of stedelijke ambities/thema's wil kijken naar financiering van oplossingen. Daarbij willen we kijken of we tot een (her)verdeling van budgetten kunnen komen, door deze te koppelen aan een knelpunt of opgaven. Het gaat dan om budgetten die nu bijvoorbeeld gelabeld zijn voor auto-infrastructuur en/of OV, duurzaamheid, gezondheid, innovatie, gebiedsontwikkeling / stedelijke planning, etc. Dit biedt ruimte voor de financiering van een (snelle) fietsroute, een ontbrekende schakel op de corridor van het knelpunt, of het fiets als middel om invulling te geven aan andere ambities.

Vragen waar we met deze pilot een antwoord op willen geven zijn: (Hoe) werkt dat op lokaal/regionaal/provinciaal niveau? Wat moet daarvoor georganiseerd worden? Hoe is hier de link met ketenvoorzieningen (en het thema 'Fiets in de Keten')? En kan hierop de ontwikkelde MKBA toegepast worden?

Hoe gaan we te werk

Deze pilot is in de oproep voorgelegd aan de F-10 steden, maar ook provincies en vervoerregio's die met dit onderwerp spelen kunnen hier een rol in pakken. We trappen het proces af met een bijeenkomst voor de leden van de kopgroep. We starten met een inspiratie-ronde door provincies/steden waar al thema- of modaliteit-overstijgend gewerkt wordt (bv. Provincie Overijssel), daarna bepalen we gezamenlijk de werkwijze en ieders rol hierin. Na de startbijeenkomst gaan we bij voorkeur aan het werk op basis van 4 pilots: binnen 2 gemeenten en 2 vervoerregio's/provincies. Daar brengen we het volgende in beeld:

- Hoe worden fiets(infra)projecten gefinancierd? Wordt daarbij een integrale afweging gemaakt? (bijvoorbeeld tussen fiets, auto en OV, en op basis van bereikbaarheid, duurzaamheid, luchtkwaliteit, economie, recreatie etc.)
- Wie werken (welke organisatieonderdelen) er daar nu in samen?

- Wat is er nodig om integraal naar een vraagstuk te kijken: inhoud, proces, organisatie
- Welke veranderingen moet er doorgevoerd worden?
- Hoe komen we tot regionale routes? Welke rol spelen de subsidieregels hierin? Mag er voor de financiering (en cofinanciering) bijvoorbeeld ook een combinatie gemaakt worden met onderhoudsbudgetten?
- Op welke (kleinschalig) vraagstuk/probleem kan een nieuwe voorgestelde werkwijze op korte termijn (tot 2018-2019) als pilot toegepast worden? En kan de MKBA Fiets hierin een rol spelen?

Wie gaan dit doen: Kopgroep B-1

Eerste aanspreekpunt	Rina Engelen (Provincie Limburg)	
Kopgroep		
Organisatie	Naam	
F-10 gemeente(n)		
Provincie(s)	Overijssel	Ronald van Witzenburg (inspiratie)
Andere betrokkenen		

Planning

- Inventarisatie Pilot-gemeenten en -provincies (september 2017)
- Startbijeenkomst activiteit B-1 (oktober 2017)
- Inventarisatie binnen eigen organisatie (november 2017 – februari 2018)
- Terugkoppeling bevindingen (februari 2018)
- Definiëren vervolgstappen en aanbevelingen (en ambities) (maart 2018)

Financiering

Betrokken partijen leveren zelf inzet (in uren en financiën) om de pilot vorm te geven. Er is een procesbudget beschikbaar van €10.000,- vanuit het thema voor de doorontwikkeling, het aanjagen, opschalen en beschikbaar stellen van de resultaten uit deze activiteit. Hiermee kunnen we vanuit het thema deze belangrijke verkenning wat extra kracht bijzetten. De wegkapitein/procesbegeleider kan een rol spelen bij het in gang zetten van het gezamenlijk proces en startpunt.

C. Recreatief en Utilitair fietsverkeer

In praktijk zien we dat de werelden van het recreatief en utilitair fietsen elkaar maar beperkt weten te vinden. Doorgaans zijn verschillende beleidsafdelingen verantwoordelijk. Recreatief fietsen is vaak belegd bij een afdeling economische zaken of toerisme, en utilitair is meestal ondergebracht bij afdeling mobiliteit of verkeer en vervoer. Binnen de ene provincie wordt al samengewerkt bij beleidsontwikkeling of implementatie van projecten, maar elders komt dit nog niet of nauwelijks van de grond. We stellen ons als doel om te verkennen hoe we werkwijzen, fysieke ingrepen en ook budgetten rondom beide beter kunnen verbinden, om beide doelgroepen te bedienen.

C-1 WERKGEVERSNETWERK EN GEBRUIK (SNELLE) FIETSROUTES ICM STAD-IN/STAD-UIT VERBINDINGEN

Wat gaan we doen

Binnen het programma Beter Benutten is veel ervaring opgedaan met de werkgeversaanpak. In veel regio's is een werkgeversnetwerk gevormd. Deelnemende werkgevers werken samen met de lokale/regionale overheden bij het aanpakken van mobiliteitsvraagstukken in de regio. We willen de

werkgeversnetwerken inzetten om het gebruik van bestaande routes te vergroten en/of inzicht te krijgen in de aantrekkelijkheid hiervan voor werknemers/forenzen. We leggen hier waar mogelijk de combinatie met stad-in/stad-uit verbindingen: logische routes, aantrekkelijke overgang van stad-land etc. waarbij we naast utilitair verkeer ook denken aan de recreatieve fietser (en dus dubbelgebruik).

Wat levert het op (resultaat)

Door gericht, op basis van 4 locaties, met werkgevers(netwerken) te kijken naar het gebruik van regionale fietsroutes (waarom niet, of waarom wel) leren we over de aantrekkelijkheid van de routes of welke fysieke of zachtere barrières geslecht moeten worden om mensen voor woon-werkverplaatsingen op de fiets te krijgen.

Waarom doen we dit

Vragen waar we met deze pilots een antwoord op willen geven zijn:

- Hoeveel wordt er door werknemers van aangesloten werkgevers gefietst? Wat weten we over het gebruik van fysieke routes?
- Welke fietsroutes worden door werknemers van aansloten werkgevers gebruikt?
- Welke routes niet?
- Waarom deze routes? Wat zegt dat over de aantrekkelijkheid? En aansluiting op herkomst-/bestemmingslocaties van utilitair fietsverkeer?
- Wat kan er gedaan worden om het gebruik van de fiets en fietsroutes onder werknemers (van betrokken werkgevers) te vergroten?

Hoe gaan we te werk

Met de vier betrokken steden/provincies leggen we contact met de Beter Benutten Regio's. We initiëren een startoverleg waarbij we inzoomen op de werkgeversaanpak in iedere regio: betrokken bedrijven, aanvliegroute, (snel)fietsnetwerk etc. Vervolgens bepalen we gezamenlijk de werkwijze, waarmee ieder in eigen regio in gesprek gaat met de werkgeversnetwerken over de aanvliegroute waarmee meer inzicht verkregen wordt in het gebruik van regionale (snel)fietsroutes en hoe dit mogelijk vergroot kan worden. Hiermee borduren we voort op zowel de werkwijze als ook het opgebouwde netwerk in de stedelijke regio's binnen het programma Beter Benutten.

Wie gaan dit doen: Kopgroep C-1

Eerste aanspreekpunt	Gemeente Zwolle? Willem Bosch? Syb Tjepkema?	
Kopgroep		
Organisatie		Naam
F-10 gemeente(n)	Zwolle, ism Regio Zwolle-Kampen	Willem Bosch, Syb Tjepkema
Provincie(s)	Limburg ism Maastricht Bereikbaar	Nedo Oroz, Rina Engelen
	Brabant, werkgeversaanpak	Roger Heijltjes, Nathan Hooghof
	Groningen ism Groningen Bereikbaar	Rolf Dijkstra
Andere betrokkenen	Ministerie IenM/Programma Beter Benutten	Team Fiets (via Klaartje Arntzen) Thema Werkgeversaanpak (via Martje Wedman)

Planning

- Startoverleg 4 regio's/provincies (oktober 2017)
- Bepalen werkwijze en opzetten benadering werkgeversnetwerken (oktober – november 2017)
- Uitwerking per regio/provincie (november 2017 – maart 2018)
- Terugkoppeling resultaten en bepalen vervolgstappen (april 2018)

Financiering

Betrokken partijen leveren zelf inzet (in uren en financiën) om het proces vorm te geven en de inventarisatie te doen. De wegkapitein/procesbegeleider kan een rol spelen bij het in gang zetten van het gezamenlijk proces en startpunt in samenspraak met de trekker van de kopgroep. Er is € 5000,- vanuit het thema beschikbaar om uitkomsten inzichtelijk en opschaalbaar te maken of in te zetten voor vervolgstappen.

C-2 VERKENNING VAN DE MOGELIJKHEID VAN DUBBELGEBRUIK VAN FIETSOPTAPPUNTEN EN P+FIETS-LOCATIES

Wat gaan we doen

Bij een FietsOpstappunt (ook wel Toeristisch Overstappunt of TOP) parkeren mensen hun auto en starten ze hun route/reis op de fiets. Een FietsOpstappunt wordt geplaatst op een centrale plek in een gebied, met voldoende uitvalsmogelijkheden, ruime parkeergelegenheid en in de nabijheid van ontsluitingswegen. FietsOpstappunten zijn primair gericht op de combinatie auto-fiets vanuit recreatief gebruik. Echter, veel kenmerken en voorzieningen zijn ook interessant voor reizigers die auto en fiets (kunnen) combineren voor een utilitaire (woon-werk)reis. Anderzijds kennen we vanuit de Utilitaire hoek de P+Fiets (ook wel Park+Bike) voorzieningen of transferia. Deze zijn gesitueerd aan de randen van de stad, om forenzen in de ochtend- en avondspits 'af te vangen' en ze te faciliteren in hun ketenverplaatsing auto-fiets. Zie ook de publicatie van het CROW/Fietsberaad over P+Fiets.

Door TOP's/Fietsopstappunten/P+Fiets-voorzieningen zo te situeren of uit te rusten dat ze zowel voor utilitair als recreatief verkeer aantrekkelijk zijn, kunnen we met dit dubbelgebruik ook geldstromen vanuit de recreatieve (economie) en utilitaire kant combineren. Het gaat dan zowel om:

- TOP's/FietsOpstappunten ook aantrekkelijk maken voor de utilitaire gebruiker
- P+Fiets-locaties ook aantrekkelijk maken voor de recreatieve gebruiker
- Initiëren/ontwerpen van nieuwe locaties voor gecombineerde FietsOp- en Overstappunten voor recreatief en utilitair gebruik

Wat levert het op (resultaat)

Ontwerpprincipes en locatiekenmerken voor het realiseren van gecombineerde FietsOp- en Overstappunten waar zowel recreatieve fietsers als utilitaire fietsers (overstappers auto-fiets, binnen ketenverplaatsing) gebruik van kunnen maken, maar ook de locatiekenmerken en (toegevoegde) voorzieningen die nodig zijn om recreatieve overstapvoorzieningen voor utilitaire gebruikers geschikt te maken en vice versa.

Waarom doen we dit

We verkennen aan welke ontwerp- en locatiekenmerken FietsOp- en Overstappunten moeten voldoen om zowel de recreatieve als utilitaire fietser te bedienen. Door deze FietsOp- en Overstappunten op een plek te positioneren die voor beide interessant is, faciliteren we niet alleen de recreatieve rit, maar maken we de combinatie van auto en fiets ook voor utilitaire ketenverplaatsingen aantrekkelijk. Zo is het mogelijk om doelen en ook budgetten met elkaar te

verknopen. We kijken naar bestaande recreatieve (TOP's en FietsOpstappunten) en utilitaire (P+Fiets-locaties) voorzieningen en nieuwe potentiële locaties.

Hoe gaan we te werk

We inventariseren de benodigde faciliteren en ook locatie-kenmerken voor zowel de recreatieve als utilitaire gebruiker van een FietsOp- en Overstappunt. Daarbij kijken we welke bestaande locaties zich lenen voor dubbelgebruik en waar er mogelijk nieuwe locaties geïnitieerd kunnen worden. We doorlopen de volgende stappen:

- Inventariseren TOP's en FietsOpstappunten
- Inventariseren P+Fiets-locaties en transferia voor overstap auto-fiets
- Verkennen van locatie-kenmerken en voorzieningen voor:
 - o Recreatieve Doeleinden (huidig)
 - o Utilitaire Doeleinden (huidig)
- Opstellen van ontwerpprincipes en locatiemarkers voor dubbelgebruik (oa bereikbaarheid stad en buitengebied vanaf locatie, ook stad-in, stad-uit)
- Voorstellen 3 Pilot-locaties:
 - o Van TOP/FietsOpstappunt naar FietsOp- en Overstappunt
 - o Van P+Fiets/Transferium naar FietsOp- en Overstappunt
 - o Nieuw FietsOp- of Overstappunten

Bij de start van het proces leggen we contact met Conny Broeyer, Wegkapitein van het doel 'Optimaliseren overstap Fiets-OV-Fiets en Auto-Fiets' over de samenhang tussen deze actie en de acties binnen doel 4.

Wie gaan dit doen: Kopgroep C-2

Eerste aanspreekpunt		Reinder de Jong (Routebureau Zeeland)
Kopgroep		
Organisatie		Naam
F-10 gemeente(n)		
Provincie(s)	Zeeland Flevoland Zuid-Holland Groningen	Reinder de Jong Bart Wijnands, Arnoud Turkstra Wil de Moor Rolf Dijkstra
Andere betrokkenen	ANWB Procesbegeleider	Jeanette van 't Zelfde Birgit Cannegieter

Planning

- Inventariseren van betrokkenen en gemeenten/provincies (september-oktober 2017)
- Contact leggen met Conny Broeyer vanuit Doel 4 TdF (september-oktober 2017)
- Per betrokken partij: in kaart brengen van TOP's/FietsOpstappunten en P+Fiets locaties/Transferia (November – December 2017)
- Gezamenlijk met de kopgroep opstellen van locatiemarkers voor recreatief en utilitair gebruik, huidig (Januari 2018 – Februari 2018)
- Opstellen van ontwerpprincipes en locatiemarkers voor dubbelgebruik, toekomst (Maart 2018)
- Voorstellen 3 Pilot-locaties (April 2018)

Financiering

Betrokken partijen leveren zelf inzet (in uren en financiën) om de pilot vorm te geven. Er is € 11.000,- voor de periode 2017-2018 beschikbaar voor het vormgeven van de ontwerpprincipes en de

ontwikkeling van instrumentarium/opschaalbaar ontwerp. De procesbegeleider kan een rol spelen bij het in gang zetten van het gezamenlijk proces en startpunt.

C-3 VERKENNING EN PILOT RONDOM BEWEGWIJZERING EN BELIJNING VAN (HOOGWAARDIGE) SNELLE FIETSRUTES

Wat gaan we doen

Wens is om een eenduidige lijn in aanduiding – zowel bewegwijzering en belijning – van snelle fietsroutes te ontwikkelen. Om de totstandkoming hiervan te stroomlijnen en in gezamenlijkheid te ontwikkelen, wordt de ontwikkeling binnen de Tour de Force bijgehouden en wordt in overleg met de betrokken provincies/steden gekeken hoe de betrokken partijen bij dit thema hun voordeel kunnen doen met de resultaten. Voor de uitvoering van deze actie kijken we naar de bestaande samenwerking waar onder andere de provincie Utrecht en de Provincie Brabant (aangejaagd door de gemeente Tilburg) al mee bezig zijn. In het kader van het CHIPS-project (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning) wordt onder andere met collega's uit Vlaanderen samengewerkt aan een standaard voor bewegwijzering en markering van snelle fietsroutes.

Wat levert het op (resultaat)

Ontwerprichtlijnen voor bewegwijzering en belijning van (snelle) fietsroutes die de vindbaarheid van de route en het comfort en de veiligheid van het gebruik vergroten. De gezamenlijk opgestelde ontwerpprincipes zijn door eenieder toepasbaar, waardoor er een uniforme en herkenbare uitstraling ontstaat.

Waarom doen we dit

De wens bestaat vanuit diverse provincies om met een eenduidige aanduiding van snelle fietsroutes te komen, zodat de fietser weet op elke route hij zich begeeft. Ook is een duidelijker markering noodzakelijk, zodat – met name ook snel fietsverkeer – op een veilige manier gebruik kan maken van de aanwezige infrastructuur. Door dit gezamenlijk op te pakken en het huidige proces te integreren in de werkwijze binnen dit doel, kunnen we ieders kennis en behoefte meenemen en vervolgens komen tot een eenduidige richtlijn.

Hoe gaan we te werk

Op dit moment wordt vanuit een aantal provincies en steden al de samenwerking gezocht rondom bewegwijzering. Dit is voortgekomen uit eigen behoefte, maar wordt verder geprofessionaliseerd. Een kleine werkgroep, onder leiding van Ronald Soemers (ingehuurd door de gemeente Tilburg voor het aanleggen van de Snelfietsroute Tilburg-Waalwijk), zoekt elkaar al regelmatig op voor het ontwikkelen van een eenduidige markering en bebording. Hiervoor vormt het CHIPS-project de context en het handboek Snelle Fietsroutes (CROW) een mooi vertrekpunt.

Wie gaan dit doen: Kopgroep C-3

Eerste aanspreekpunt	Trekker proces vanuit gemeenten Tilburg: Ronald Soemers Aanspreekpunt Tour de Force Ewoud Vink	
Kopgroep		
Organisatie	Naam	
F-10 gemeente(n)	Tilburg	
Provincie(s)	Utrecht Noord-Brabant	Eric van Dijk Ewoud Vink
Andere betrokkenen	ANWB NBD CROW	Jeanette van 't Zelfde

	Rijkswaterstaat	
--	-----------------	--

Planning

Acties binnen samenwerking

- Het CHIPS-project loopt al en wordt getrokken door de gemeente Tilburg
- In het najaar van 2017 vindt een pilot plaats rondom belijning op fietsroutes binnen de provincie Utrecht (Q3-Q4 2017)

Aanvullende actie vanuit de Tour de Force

- In samenwerking met Eric van Dijk wordt gekeken naar de uitkomsten uit de pilot over belijning en de opschaalbaarheid van resultaten/bevindingen voor andere regio's (Q4 2017 – Q1 2018)

Financiering

Financiering van de proces- en pilotkosten wordt verzorgd door de betrokken provincies en gemeenten. Ontwikkelingen worden actief afgestemd binnen de kopgroep, afstemming en voortgang wordt gedeeld met de wegkapitein en het kernteam. Er is een klein budget beschikbaar (€5000,- voor periode 2017-2018) voor het inzichtelijk, bruikbaar en opschaalbaar maken van de uitkomsten uit de pilots/ontwerprichtlijnen voor andere partijen.

D. OPLEVEREN EN IN STAND HOUDEN VAN KWALITATIEVE FIETSRUTES

D-1 START (DOOR)ONTWIKKELING NATIONALE ICOONROUTES. WAARBORGING VAN UNIFORME EN DUIDELIJKE AANDUIDING VAN RECREATIEVE FIETSRUTES DOOR GECOÖRDINEERDE LANDELIJKE AANPAK. (KOPPELING MET DOEL 1)

Wat gaan we doen

De provincies willen zich, in samenwerking met het Rijk en de landelijke routestichtingen, ook na 2017 (blijven) inzetten voor behoud en (door)ontwikkeling van de nationale recreatieve routenetwerken. Er dienen afspraken gemaakt te worden over het pakket aan maatregelen om te komen tot uniforme en duidelijke aanduiding van routes en financiering hiervan.

Wat levert het op (resultaat)

Een pakket aan maatregelen en afspraken over het in standhouden van de uniforme en duidelijke aanduiding van recreatieve fietsroutes incl. een werkprogramma en toezeggingen door de landelijke routestichtingen enerzijds en verdeling verantwoordelijkheden in organisatie en middelen vanuit de provincies (IPO) en Rijksoverheid (Ministerie IenM) anderzijds.

Waarom doen we dit

De provincies zien het als hun taak om de kwaliteit en continuïteit van regionale routes hoog te houden. Zij verwachten hierin ook een rol van het Rijk vanwege het Nationale karakter van de routes die ook bijdragen aan Nederland Fietsland en ervoor zorgen Nederland ook internationaal op de kaart blijft staan rondom (intern)nationaal toeristisch fietsen.

Hoe gaan we te werk

Maja van der Voet (IPO) en Erik Tetteroo (Ministerie IenM) voeren namens de provincies en het Rijk het gesprek met de Routestichtingen over afspraken rondom het in standhouden van de Regionale Routes. Op basis van deze gesprekken worden ook afspraken gemaakt over de bijdrage en beleidsmatige afstemming vanuit de provincies (en het Rijk) aan de Routestichtingen, voor de uitvoering van de overeengekomen activiteiten en werkzaamheden rondom aanduiding en bewegwijzering.

Wie gaan dit doen: Kopgroep D-1

Eerste aanspreekpunt	Maja van der Voet (IPO), Erik Tetteroo (Ministerie van IenM)	
Kopgroep		
Organisatie	Naam	
F-10 gemeente(n)		
Provincie(s)		
Andere betrokkenen	Stichting Landelijk Fietsplatform en Wandelnet	

Planning

- Gesprek landelijke routestichting en IPO/Ministerie van IenM (Q2 2017)
- Inventarisatie van werkzaamheden en takenpakket Landelijke Routestichtingen, formuleren van voorstel voor IPO/Rijk (Q2 2017)
- Afspraken over werkzaamheden, takenpakket en kostenverdeling voor de instandhouding van recreatieve fietsroutes (Q3 2017)
- Communiceren van afspraken met betrokken partijen/stakeholders, waaronder provincies en gemeenten (Q3 2017)

Financiering

Het IPO en het ministerie van IenM komen de verdeling van kosten voor de instandhouding voor recreatieve fietsroutes en de financiering van het pakket aan werkzaamheden door de landelijke routestichting overeen. Er worden afspraken gemaakt over de financiering voor de periode t/m eind 2020.

D-2 HET INZICHTELIJK MAKEN VAN DE GEREALISEERDE (SNELLE) FIETSRUTES BINNEN NEDERLAND TIJDENS DE LOOPTIJD VAN DE AGENDA FIETS (2017-2020)

Wat gaan we doen

We brengen in kaart welke (snelle) fietsroutes er in de periode 2017-2020 worden gerealiseerd. Als vertrekpunt hiervoor nemen we de inventarisatie van het eindrapport Snelle Fietsroutes (november 2016).

Wat levert het op (resultaat)

Inzicht in de fysieke resultaten binnen dit thema: op welke plekken in Nederland hebben we binnen de periode 2017-2020 fietsers kunnen faciliteren met extra (snelle) fietsroutes. Wat levert dit op voor de doelstelling van 20% meer fietskilometers: wie maken hier gebruik van en is het aantal fietsers door aanleg van de routes toegenomen?

Waarom doen we dit

We brengen in beeld welke fysieke resultaten er op dit thema geboekt worden en hoe we bijdragen aan de doelstelling van de Tour de Force van 20% meer fietskilometers.

Hoe gaan we te werk

Als vertrekpunt hiervoor nemen we de inventarisatie van het eindrapport Snelle Fietsroutes (november 2016). In de zomer van 2017 is alle provinciale projectleiders/beleidsmedewerkers gevraagd de inventarisatie te voorzien van een planning waarin per route de fase, bestuurlijke besluitvorming, rondkomen van financiering, start/looptijd uitvoering en oplevering is weergegeven. Deze inventarisatie wordt compleet gemaakt in Q3 van 2017 en dient als vertrekpunt. Vanuit het

thema wordt (door de wegkapitein geïnitieerd) de inventarisatie in Q1 van 2019 geactualiseerd. Hiermee brengen we de voortgang in beeld en maken we inzichtelijk welke resultaten al geboekt zijn. Ook kunnen we op basis hiervan benoemen waar extra hulp, actie of kennisdeling (bijvoorbeeld met het Fietsrouteteam of in een Kennisbijeenkomst) gewenst is. Tot slot overleggen we bij de start met het Monitoring & Evaluatie-team van Beter Benutten over hoe we een 0-meting/vertrekpunt (najaar 2017) kunnen markeren en met een 1-meting (begin 2019) en evaluatie (eind 2019/begin 2020) inzicht kunnen krijgen in niet alleen wat het kwantitatief heeft opgeleverd (extra of meer hoogwaardige) fietsroutes, maar ook wie de (extra) gebruikers zijn die de fietspaden zijn gaan gebruiken.

Wie gaan dit doen: Kopgroep D-2

De wegkapitein en procesbegeleider trekken het proces. De voorgenomen ontwikkelingen binnen de vervoerregio's en provincies worden samengebracht. De projectleiders/beleidsmedewerkers van de vervoerregio's en provincies die zitting nemen in het kernteam wordt gevraagd om voor de eigen provincie zowel in Q3 van 2017 als Q1 van 2019 de planning aan te leveren bij de wegkapitein. In samenwerking met het Monitorings- en Evaluatieteam van Beter Benutten / het ministerie van IenM kijken we naar het uitvoeren van een 0-meting, 1-meting en evaluatie. Daarin nemen we ook graag de beleving van fietsers op een route mee: hoe wordt een route ervaren en wat maakt een route wel of niet aantrekkelijk.

Eerste aanspreekpunt	Wegkapitein / Birgit Cannegieter	
Kopgroep		
Organisatie	Naam	
F-10 gemeente(n)		
Provincie(s)	Kernteamleden vanuit provincies	
Andere betrokkenen		

Planning

- Basis: Eindrapport Snelle Fietsroutes (november 2016)
- Opvragen actualisatie en planning op basis van inventarisatie (Q2 – Q3 2017, deadline 15 september)
- Samenbrengen plannings in een overzicht (Q3 2017)
- Gesprek met M&E-team Beter Benutten/IenM over kwantitatieve en kwalitatieve analyse op basis van overzicht (0-meting, 1-meting en evaluatie)
- Actualisatie van overzicht met planning fietsroutes (Q1 2019)
- Analyse (mijlpalen, opbrengsten, vier-momenten) en benoemen activiteiten (hulp, actie, kennisdeling) op basis van actualisatie (Q1 2019)
- Tonen resultaat: wat hebben we gezamenlijk NL-breed gerealiseerd in de periode 2017-2020 kwantitatief, kwalitatief(Q1 2020).

Financiering

We hebben in de periode 2017-2018 een budget van €10.000,- beschikbaar voor het uitvoeren van een 0-meting of het samenbrengen van metingen van diverse provincies/vervoerregio's/projecten. Budget-vraag na 2018 → organiseren kwantitatieve en kwalitatieve 1- en nameting op aangelegde routes om extra fietsers/fietskilometers aan te kunnen tonen (Q3-Q4 2019)

E. KENNIS ONTWIKKELEN EN DELEN

E-1 FIETSROUTETEAM

Wat gaan we doen

Iedere provincie/initiatiefnemer krijgt de mogelijkheid 1x per jaar een 'consult' door het Fietsrouteteam te laten verzorgen. Hierin kunnen beleidsmedewerkers/projectleiders van overheden (Rijk, provincies of gemeenten) vertegenwoordigd zijn, maar ook is er budget beschikbaar om gericht experts (marktpartijen) rondom een thema in te buren.

Wat levert het op (resultaat)

Daar waar lokaal/regionaal/provinciaal knelpunten ervaren worden die de realisatie van een fietsroute in de weg staan, kan gericht hulp geboden worden door het fietsrouteteam. De initiërende partij licht de casus toe, waarna binnen 1 dag naar een passende oplossing, ontwerp of aanpak toegewerkt wordt. Na het consult van het fietsrouteteam kan de projectleider weer verder met zijn project.

Waarom doen we dit

Door inzet van het fietsrouteteam helpen we projectleiders 'on the job' verder met een knelpunt in zijn/haar werkzaamheden. Door daar gericht (en dus niet generiek als in een kennissessie) over door te denken, kan hier direct actie op ondernomen worden waardoor de route sneller of soepeler geïmplementeerd kan worden.

Hoe gaan we te werk

Het Fietsrouteteam wordt ingevlogen om de organiserende initiatiefnemer casus-gericht verder te helpen. Oplossingen worden breder gedeeld en waar mogelijk opschaalbaar gepresenteerd. Iedere provincie heeft de mogelijkheid om (in overleg met inliggende gemeenten en/of vervoerregio) 1x in de jaren 2017-2018 een consult te organiseren. Daartoe neemt de projectleider het initiatief en organiseert in overleg met de wegkapitein de juiste mensen om de casus aan te vliegen.

Wie gaan dit doen: Kopgroep E-1

Wegkapitein Reindert Augustijn/Procesbegeleider Birgit Cannegieter in samenwerking met de initiërende provincie/gemeente.

Financiering

Inzet Fietsrouteteam: 1 consult per provincie in de periode 2017-2018, waarbij naast projectleiders van provincies/gemeenten ook 2 externe (betaalde) adviseurs kunnen worden ingehuurd a €1000,- pp/pd. (€2000,- per consult). 12 provincies = totaal t/m 2018: €24.000,-

E-2 HET ORGANISEREN (EN DOCUMENTEREN) VAN KENNISONTWIKKELING EN KENNISDELING

Wat gaan we doen

We organiseren gerichte kennisontwikkeling en kennisdeling om individuele projecten verder te helpen. Zo stellen we projectleiders/beleidsmedewerkers in de gelegenheid om hun eigen ervaringen en oplossingsrichtingen te delen of met hun collega's uit andere provincies/gemeenten na te denken over innovatie rondom (snelle) fietsroutes. We zoeken hiervoor contact met Wegkapitein Rick Lindeman van doel 8 'Versterken Kennisinfrastructuur' omdat we graag zien dat dit doel leidend is en blijft bij het ontsluiten van kennis. We leveren daar onze input (en wensen) vanuit dit doel en benutten ook de kennis die al aanwezig is bij bijvoorbeeld het CROW/Fietsberaad.

Wat levert het op (resultaat)

In samenwerking met doel 8 'Versterken Kennisinfrastructuur' ontsluiten we kennis die lokaal/regionaal/provinciaal opgedaan is voor iedereen die met dit onderwerp te maken heeft. Ook

ontwikkelen we nieuwe kennis, die voor een ieder te gebruiken is rondom innovatieve thema's. We zoeken naar samenhang tussen thema's en thema-overstijgende ervaringen en oplossingen.

Hoe gaan we te werk

Eerste stap is om in oktober een afspraak in te plannen met Wegkapitein Rick Lindeman van doel 8 om af te spreken hoe we kennis delen, borgen en ontwikkelen Tour de Force-breed. Bij voorkeur sluit hier ook programmamanager Koos Louwerse bij aan. Op basis van dit gesprek maken we afspraken over welke kennis we binnen ons doel verzamelen.

We organiseren in de periode 2017 – 2018 zelf tenminste 1 gerichte kennisdeel-sessies vanuit het thema. Onderwerpen die de revue kunnen passeren (meerder onderwerpen per sessie mogelijk) zijn onder andere:

- Bestuurlijke besluitvorming
- Nieuwe manier van samenwerken/financieren (Ronald van Witzenburg, Overijssel)
- Ruimtelijk inpassen (snelle) fietsroutes
- Bewonersverzet en hoe hiermee om te gaan (Anita Stienstra, Gelderland)
- Provincie- of gemeentegrens overstijgende routes aanleggen (Vervoerregio's)
- Gedeelde financiering van aanleg, beheer en onderhoud van routes

Daarnaast kijken we hoe we nieuwe innovaties een plek kunnen geven in het ontwerp, de aanleg en het gebruik van Fietsroutes. Ook kijken we of we daarmee investeringen en budgetten (bijvoorbeeld vanuit duurzaamheid) kunnen koppelen aan fysieke fietsmaatregelen. Denk aan onderwerpen als:

- ITS (via Gerton Pieters, Noord-Holland)
- Solar Road (via Gerton Pieters, Noord-Holland)
- Verwarmde fietspaden met restwarmte (verzoek Anita Stienstra, Gelderland)
- Accommoderen van verschillende snelheden op (snelle) fietsroutes

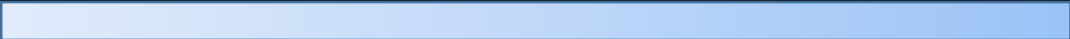
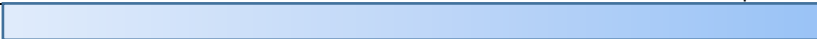
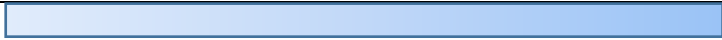
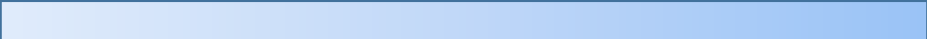
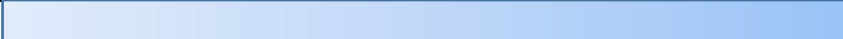
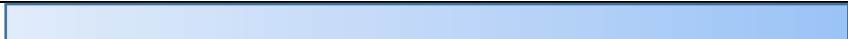
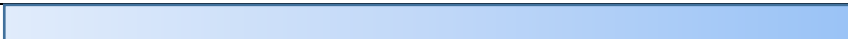
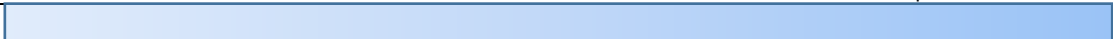
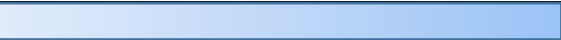
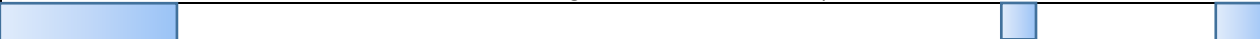


Deze lijst is niet uitputtend, er zijn uiteraard meer innovatieve onderwerpen die we kunnen verkennen. Deze worden bij de start (of gaandeweg) geïnventariseerd en meegenomen. Door op een innovatieve manier te kijken naar Regionale Fietsroutes kunnen we slagen maken in het karakter van de routes, de aantrekkelijkheid, maar ook het verknopen van thema's en het slimmer combineren en benutten van budgetten.

5. Resultaten, planning en budget

Resultaat

- Lokaal/provinciaal: inzicht in gerealiseerde projecten (routes en bijbehorende voorzieningen) voor utilitaire en recreatieve fietsers die bijdragen aan 20% meer fietskilometers. Wat levert dit kwalitatief (aangelegde routes, aantal fietsers op een route) en kwalitatief (extra fietsers, nieuwe fietsers etc.) op.
- Een door ieder hanteerbaar instrumentarium waarmee een duidelijke onderbouwing gegeven kan worden van de meerwaarde van een nieuwe kwalitatieve route of opwaardering van een bestaande route, waarbij verder gekeken wordt dan de infrastructuur, maar ook het gebruik meegenomen wordt. Dit instrument brengt maatschappelijke kosten in beeld om baten te onderbouwen (voor bestuurlijke besluitvorming) en vergroot inzicht in het gebruik van nieuwe en bestaande routes, zodat we kwantitatief (aantal fietsers) als kwalitatief (herkomst/motieven) aan kunnen geven hoe we bijdragen aan het doel van 20% meer fietskilometers.
- Inzicht in nieuwe vormen van financieren en thema-overstijgende aanpak rondom fietsvoorzieningen: Knoop-/Knelpuntgericht (en ook aansluiting bij MIRT), Thema-overstijgend, fiets als middel voor het behalen van ambities/doelen tav bijvoorbeeld luchtkwaliteit, leefbaarheid, ruimtelijke ordening, Verbinden van middelen voor recreatief en utilitair fietsverkeer.
- Zicht op de organisatie en kansrijke implementatie van een gecombineerde aanpak voor recreatieve en utilitaire fietsverbindingen, op basis van een aantal concrete voorbeelden (pilots en verkenningen)
- Concrete kennisdeling en -ontwikkeling rondom thema's, casussen en innovatie. De gedeelde en ontwikkelde kennis wordt in samenspraak met het doel 'Versterken Kennisinfrastructuur' ontsloten.

Planning

	September	Oktober	November	December	2018	2019
A-1 +						
A-2						
	-State of the art kentallen MKBA (Q3 2017) -Onderzoeksagenda voor aanvullend onderzoek -Pilot MKBA Fiets -Opleveren MKBA					
A-3						
	-Start werven partijen en routes voor Pilot MKBA - Uitvoeren Pilot MKBA - Resultaten inzichtelijk					
A-4						
	-Inventarisatie routes - Uitvoeren Meta-evaluatie -Resultaten					
A-5						
	-Start stap 1 / inventarisatie en gesprek -Start stap 2					
B-1						
	-Startbijeenkomst - Inventarisatie eigen organisatie - Terugkoppeling bevindingen - Benoemen vervolgstappen					
C-1						
	-Startbijeenkomst -Bepalen werkwijze en benaderen werkgevers - Uitwerking per regio/provincie - Resultaten en vervolgstappen					
C-2						
	-inventariseren betrokken partijen -TOP's/FOP/P+Fiets in kaart - Locatiekenmerken benoemen (recreatief/utilitair) - Ontwerpprincipes en locatiekenmerken dubbelgebruik -Voorstellen 3 pilotlocaties					
C-3						
	-start pilot provincie Utrecht - Verkennen opschaalbaarheid pilot Utrecht					
C-4						
D-1						
	-bevestigen en communiceren afspraken routenetwerken					
D-2						
	- Inventarisatie 0-meting - actualisatie 1-meting evaluatie					
E-1						
	Doorlopend, 12 consulten in periode 2017-2018					
E-2						
	-Startgesprek Wegkapitein doel 8 - Organisatie kennisbijeenkomst					

Budget 2017 – 2018

Type budget	Toelichting	Bedrag
Aanjaaggeld	Inzet Wegkapitein (en ondersteuning) 2 dg/week	financiering vanuit IPO
Projectbudget	Financiering van de Pilotproject A-3 (toepassing MKBA Fiets) gebeurt via de betrokken partijen. Voor deze pilot is € 5000,- beschikbaar als procesinzet/aanjaagbudget vanuit het thema.	€ 5000,-
	Doorontwikkeling en procesbegeleiding activiteit B-1: innovatief aanspreken en benutten van budgetten.	€ 10.000,-
	Financiering van de inzet op actie C-2 (Verkenning mogelijkheden dubbelgebruik FietsOpstappunten of P+Fiets locaties) is beschikbaar vanuit betrokken partijen. Voor het vormgeven van de ontwerpprincipes en de ontwikkeling van instrumentarium/opschaalbaar ontwerp is een budget van €11.000,- budget beschikbaar.	€ 11.000,-
	Activiteit D-2: 0-metingen uitvoeren/samenbrengen voor aan te leggen (snelle) fietsroutes	€ 10.000,-
	Ontwikkeling instrumentarium dat voor ieder hanteerbaar is op basis van uitkomsten activiteiten: <ul style="list-style-type: none"> - Onderbouwing gebruik / MKBA (A-1, A-2, A-3) - Werkgeversaanpak en gebruik (snelle)fietsroutes (C-1) - Bewegwijzering en Belijning (C-3) 	(3x €5000,- =) € 15.000,-
	Kennisbijeenkomst en ontsluiten kennis (o.a. E-2) via factsheets/website TdF of CROW	€ 5.000,-
	Inzet Fietsrouteteam 1 consult per provincie in de periode 2017-2018, waarbij naast projectleiders van provincies/gemeenten ook 2 externe (betaalde) adviseurs kunnen worden ingehuurd a €1000,- pp/pd. (€2000,- per consult). 12 provincies = totaal t/m 2018: €24.000,-	€ 24.000,-
TOTAAL		€ 80.000,-