

## UITVOERINGSPROGRAMMA TOUR DE FORCE 2017-2018

*De Tour de Force biedt een gezamenlijke netwerkstructuur en een gezamenlijke toekomstagenda om kansen te benutten en belemmeringen weg te nemen en zo een schaa sprong in fietsgebruik mogelijk te maken. De kracht en daarmee de meerwaarde van de Tour de Force ligt in (a) het aanjagen en verbinden van partijen, (b) het verrijken en versnellen van processen, (c) het aanreiken van nieuwe kennis en uitvoeren van living labs, en (d) het afstemmen over en zorgen voor nieuwe beleidsinstrumenten (afspraken, regels, standaarden, aanpakken, programma's, innovaties). Deze activiteiten moeten bijdragen aan het gezamenlijke doel: de groei van het aantal fietskilometers met 20% in de komende 10 jaar (tot 2027).*

Op 8 december 2016 hebben we tijdens de Fietstafel van de Tour de Force de Agenda Fiets 2017-2020 gepresenteerd. Deze toekomstagenda is tot stand gekomen met input van alle 23 organisaties die deel uitmaken van de Tour de Force: overheden, ngo's, marktpartijen, belangenorganisaties en kennisinstituten. We hebben deze agenda nu uitgewerkt tot **een concreet uitvoeringsprogramma**, opnieuw met input van alle organisaties. Het geeft aan welke activiteiten er gedurende het najaar van 2017 en het gehele jaar 2018 uitgevoerd gaan worden. Het is een dynamisch uitvoeringsprogramma: er is ruimte om tussentijds bij te sturen en in te spelen op kansen die zich aandienen. In het najaar van 2018 maken we een jaarprogramma voor 2019.

Het Uitvoeringsprogramma wordt voor 50% gefinancierd door provincies en vervoerregio's (via het budget van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer, c.q. uit de rijksmiddelen die voorheen via de BDU werden verdeeld) en voor 50% door het ministerie van IenM. De Stuurgroep KpVV en het ministerie van IenM beslissen over de hoogte van het totaalbudget dat beschikbaar wordt gesteld voor het Uitvoeringsprogramma van de Tour de Force. De Tourleiding beslist over de verdeling van het budget over de programmadoelen en algemene activiteiten. Het Tourbureau beslist over de afzonderlijke projectuitgaven. Voor 2017 is per 1 oktober nog een budget beschikbaar van 200.000 euro. Voor 2018 wordt uitgegaan van een jaarbudget van 600.000 euro. **In totaal is er voor het Uitvoeringsprogramma 2017-2018 gerekend met een budget van 800.000 euro.** Hiervan is een klein deel nodig voor algemene ondersteuning: programmamanager, bijeenkomsten, website, e.d. In principe is er tot eind 2018 voor elk van de 8 deelprogramma's (voor de 8 doelen) en voor het extra thema Omgevingswet vanuit de Tour de Force gemiddeld **een kleine 80.000 euro** beschikbaar. Dit budget is vooral bedoeld om processen om aan te jagen, pilots op te starten en nieuwe kennis en instrumenten te ontwikkelen. Daarnaast is het de bedoeling dat belanghebbende partijen op projectbasis d.m.v. co-financiering financieel bijdragen aan onderzoek, pilots, campagnes e.d. (multiplier-effect). De Tour de Force beoogt daarmee te bereiken dat er goede randvoorwaarden komen en er meer prioriteit komt en meer geld wordt vrijgemaakt voor reguliere infrastructurele investeringen in fietsvoorzieningen, om zo de beoogde groei van het fietsgebruik met 20% in 2027 te bereiken.

### De meerwaarde van de Tour de Force

Sinds de presentatie van de Agenda Fiets 2017-2027 op 8 december 2016 is de meerwaarde van de Tour de Force, zoals die hierboven is geschetst, opnieuw gebleken:

- **de 23 partner-organisaties** hebben veel baat bij de Tour de Force als platform om samen te werken; de 8 doelen bieden daarvoor een duidelijk kader en gezamenlijke opgaven; met de aanstelling van wegkapiteins zijn er bovendien duidelijke aanspreekpunten en nemen partijen verantwoordelijkheid voor het formuleren en uitvoering van concrete acties; ook biedt de Tour de Force kansen voor het leggen van verbindingen met andere beleidsterreinen en sectoren, zoals economie, energie, gezondheid, onderwijs en de sociale sector.

- op het ministerie van **IenM** heeft de Tour de Force geholpen om de fiets hoger op de departementale agenda te krijgen: inmiddels is er een netwerk actief van 25 medewerkers die regelmatig bijeenkomen om af te stemmen over de onderdelen van fietsbeleid; bovendien levert het ministerie 3 wegkapiteins;
- de minister van IenM heeft de Agenda Fiets naar de **Tweede Kamer** gestuurd; de landelijke politieke partijen gebruiken de Agenda om meer prioriteit en geld te claimen voor de fiets;
- het ministerie van **VWS** is benaderd om een actieve rol te nemen en een wegkapitein te leveren voor doel 5 Stimulering van fietsgebruik; dit biedt mogelijkheden voor nieuwe koppelingen met bewegings- en financieringsprogramma's van overheden en zorgverzekeraars op verschillende niveaus binnen de gezondheidssector;
- ook met **andere ministeries** worden contacten gelegd: Buitenlandse Zaken (Nederland Fietsland), Binnenlandse Zaken (Bouwbesluit), Economische Zaken (Energieakkoord), Financiën (fiscale regelingen), OCenW (fietseducatie), Sociale Zaken en Werkgelegenheid (vervoerarmoede), Veiligheid en Justitie (fietsdiefstal);
- onder impuls van de Tour de Force hebben al meer dan 10 **ambitieuze fietssteden** (Amsterdam, Apeldoorn, Den Haag, Eindhoven, Enschede, Goes, Groningen, 's-Hertogenbosch, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht en Zwolle) zich verenigd in de **F10**; zij maken zich sterk voor meer investeringen in fietsvoorzieningen en onderling kennis uitwisselen en fungeren als living labs voor pilots in het kader van de Tour de Force;
- op het internationale Velo-City congres dat in juni plaats vond in Arnhem en Nijmegen is de Tour de Force ook **internationaal** gepresenteerd als een voorbeeld van nationale samenwerking van een brede coalitie van organisaties aan meer fietsgebruik.

## Van ploegen met ploegleiders naar doelen met wegkapiteins

In de Agenda Fiets staan niet langer de zes ploegen centraal waarmee de Tour de Force startte, maar ligt de focus op de acht doelen die in de Agenda zijn opgenomen. Om deze doelen te bereiken is ervoor gekozen om per doel een trekker aan te stellen: in Tourtermen, **een wegkapitein**. (*N.B. De wegkapitein is de aanvoerder van de wielerploeg die tijdens de koers de lijnen uitzet en zorgt dat iedereen zich houdt aan de gemaakte afspraken.*) Deze wegkapitein moet het liefst zelf werkzaam zijn bij een organisatie die nu al een cruciale rol vervult in het werkveld en in het nastreven van het te bereiken doel. Hij/zij moet daardoor het speelveld goed kennen en door alle betrokken organisaties (zie de actoren-overzichten in de Agenda) worden beschouwd als de logische aanvoerder. De wegkapitein is dan degene die namens de Tour de Force de contacten onderhoudt, het overzicht houdt, activiteiten volgt en waar nodig organisaties aanjaagt en (in goed overleg) aanvullende acties entameert. Kortom, de wegkapitein is er op gespist om te signaleren waar de Tour de Force het verschil kan maken door organisaties aan te jagen en te verbinden, zaken te agenderen of taken zelfstandig op te pakken. Hij/zij moet daar wel de nodige tijd voor hebben: in principe minstens twee dagen per week kunnen besteden aan deze taak, c.q. deze taak moet al voor minstens twee dagen per week onderdeel zijn van zijn/haar huidige functie.

Op dit moment zijn er zes wegkapiteins bekend (voor de doelen 3 en 5 zoeken we er nog een):

1. Nederland toonaangevend Fietsland: **Mirjam Borsboom**, *Dutch Cycling Embassy*.
2. Meer ruimte voor de fiets in steden: **Otto van Boggelen**, *CROW-Fietsberaad*.
3. Kwaliteitsimpuls op regionale fietsroutes: **Reindert Augustijn**, *IPO*.
4. Optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets: **Conny Broeyer**, *Ministerie IenM*.
5. Gerichte stimulering van fietsen: **Hugo van der Steenhoven (a.i.)**, *Ministerie VWS*.
6. Minder fietsslachtoffers: **Kate de Jager**, *Ministerie IenM*.
7. Minder gestolen fietsen: **Mojgan Yavari**, *Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit*.
8. Versterken kennisinfrastructuur: **Rick Lindeman**, *Ministerie IenM*.

Een apart project betreft een verkenning van de mogelijkheden die de Omgevingswet / Omgevingsvisie biedt om gunstige voorwaarden te scheppen voor meer fietsgebruik in steden. **Syb Tjepkema** (gemeente Zwolle, lid van het Tourbureau namens de VNG) fungeert hiervoor als trekker.

De werkzaamheden van de meeste ploegen zijn netjes afgerond met afsluitende bijeenkomsten. Voor enkele ploegen geldt dat ze nog korter of langer actief blijven. Dit alles is meegenomen bij het opstellen van de deelprogramma's. Voor de ploegleiders geldt dat hun werkzaamheden worden overgenomen door de wegkapiteins. Drie ploegleiders hebben een rol als **bestuurlijk ambassadeur** voor hun thema geaccepteerd: **Paul de Rook (doel 2)**, **Conny Bieze (doel 3)**, **Floor Vermeulen (doel 4) en Jeroen Snijders Blok (doel 8)**. Deze bestuurlijk ambassadeurs kunnen zaken agenderen in relevante bestuurlijke circuits, collega-bestuurders enthousiasmeren om zaken op te pakken of een stap verder te brengen, makkelijk bovenlangs contacten leggen, mensen polsen, deuren openen etc. Per doel en per persoon kan die rol uiteraard anders worden ingericht.

## De focus van de Tour de Force

De focus van het Uitvoeringsprogramma ligt op waar de Tour de Force het verschil kan maken, door verbindingen te leggen tussen de 23 organisaties die verantwoordelijk en betrokken zijn bij fietsbeleid in Nederland, met elkaar samenwerkend aan de Agenda Fiets 2017-2020. De Tour de Force wil **meerwaarde creëren**, door:

- a. het aanjagen en verbinden van partijen
- b. het verrijken en versnellen van processen
- c. het aanreiken van nieuwe kennis en uitvoeren van living labs en concrete projecten
- d. het afstemmen over en zorgen voor nieuwe beleidsinstrumenten

De Tour de Force wil dus waar mogelijk en wenselijk waarde toevoegen aan lopende processen of programma's. Daartoe is een goed overzicht nodig over wat er al loopt. Dat is de taak van de wegkapiteins: inventariseren en volgen wat er al aan zinvolle acties, projecten, programma's loopt. Het is dus absoluut **niet** de intentie van de Tour de Force om die over te willen nemen, of aan te willen sturen of te willen coördineren. De Tour de Force wil **wel** een soort paraplu bieden, een structuur, waar ook lopende acties, projecten, programma's een plek krijgen en gevolgd worden. En de Tour de Force wil en kan dus waar mogelijk en wenselijk in goede samenwerking waarde toevoegen, door partijen aan te jagen of te verbinden, processen te verrijken of versnellen, nieuwe kennis aan te reiken en living labs uit te voeren en/of te zorgen voor nieuwe beleidsinstrumenten (afspraken, regels, standaarden, aanpakken, programma's, innovaties).

## Waarborgen van samenhang tussen de doelen

De acht doelen kennen een onderlinge samenhang. Zo kan de gerichte stimulering van doelgroepen (doel 5) zowel betrekking hebben op het bevorderen van veilig fietsen (doel 6) en veilig stallen (doel 7) als ook op het stimuleren van het gebruik van regionale routes (doel 3) of ketenvoorzieningen (doel 4). En feitelijk staat de versterking van de infrastructuur voor kennis en data ten dienst van alle doelen. Tegelijkertijd kunnen en willen we niet alles: we focussen op meerwaarde. Bijvoorbeeld bij het gericht stimuleren van doelgroepen (doel 5) hebben we de focus gelegd op kinderen en vrouwen met een migratieachtergrond in wijken van grote steden en op werknemers.

Soms past een actie in zowel het ene doel als het andere. Dan is een keuze gemaakt uit programmatische overwegingen: zo heeft de campagne "Doortrappen" (een fietsstimulerende aanpak die senioren wil triggeren om zelf maatregelen te nemen om veiliger te fietsen) een plek gekregen onder doel 6 (veilig fietsen) en niet onder doel 5 (stimuleren fietsen).

Belangrijk is vooral dat we waarborgen dat alle wegkapiteins zich bewust zijn van de samenhang tussen de verschillende doelen en dat acties die bijdragen aan het ene doel niet ten koste gaan van

een ander doel, maar daar zo mogelijk zelfs juist aan bijdragen. Dit wordt gewaarborgd via regelmatig overleg tussen de wegkapiteins (zie hoofdstuk 10).

## **Monitoring**

Het hoofddoel van de organisaties die deel uitmaken van de Tour de Force is samenwerken aan een groei van het aantal fietskilometers met 20% in de periode 2017-2027. Dit hoofddoel gaan we monitoren. Daarnaast zullen we ook monitoren op de subdoelen. Voor het ene doel is dit makkelijker dan voor het andere. Voor elk subdoel zullen we een passende indicatoren kiezen. Tenslotte zullen we ook op programmaniveau zoveel mogelijk de voortgang en behaalde resultaten in kaart brengen. Het ministerie van I&M heeft inmiddels het voortouw genomen om een Monitoringprogramma op te stellen. Dit moet eind 2017 klaar zijn, met het doel om z.s.m. nulmetingen te verrichten en te starten met andere noodzakelijk geachte monitoringsactiviteiten.

## **Leeswijzer**

Het Uitvoeringsprogramma heeft een simpele en ook eenduidige structuur. Per doel is een deelprogramma gemaakt. Aan ieder deelprogramma is een hoofdstuk gewijd, dat bestaat uit vier paragrafen:

1. context en uitdagingen
2. lopende activiteiten en meerwaarde Tour de Force
3. focus, aanpak en actoren
4. resultaten en planning

Het Uitvoeringsprogramma eindigt met een beschrijving van de algemene werkzaamheden voor de Tour de Force.

# Doel 1. Nederland Fietsland

*Wegkapitein: Mirjam Borsboom, Dutch Cycling Embassy*

## 1.1 Context en uitdagingen

### **Context**

Door de groeiende verstedelijking (zowel in Nederland als wereldwijd) en toenemende verkeersdruk staat onze bereikbaarheid in brede zin onder druk. In steden zijn fietsers sneller, gezonder, productiever en goedkoper. Fietsers dragen bij aan onze economie en het functioneren van onze maatschappij. Dit levert een aanzienlijke bijdrage aan de maatschappij, ook financieel!

Uit bovenstaande komt een duidelijke business case naar voren. De vraag is, hoeveel internationale business is er mee gemoeid voor het Nederlandse bedrijfsleven? Gedacht kan worden aan:

- Nederland kan een wezenlijke bijdrage leveren aan “schone en leefbare steden”.
- Consultancy, fysieke infra, IT-systemen (hard- en software).
- Beheer en onderhoud (assetmanagement), leveranciers fietsssystemen.
- Opgedane kennis in het buitenland weer terugbrengen naar de eigen thuismarkt Nederland.
- Toeristische promotie van Nederland als fietsland (fietsen als unique selling point voor inkomend toerisme)

Hieruit zouden de Nederlandse bedrijven op termijn een significante omzet moeten kunnen halen.

Fietsen levert niet alleen iets op voor de maatschappij en het bedrijfsleven, maar ook voor de fietser zelf. Fietsers voelen zich over het algemeen veiliger, meer ‘connected’ en vrijer dan gebruikers van andere modaliteiten.

Het laatste jaar zijn er veel onderzoeken gepubliceerd over bovenstaande aspecten van fietsen. Wanneer we de maatschappelijke, economische en gezondheidsaspecten bij elkaar optellen, blijkt de fiets nog veel onbenut potentieel te hebben. Nederland moet deze kansen veel meer gaan benutten.

We nemen ook recreatieve routes mee in dit stuk over Nederland Fietsland; de Nationale Icoonroutes zijn hierbij belangrijk om te noemen. En ook de nationale routedatabank<sup>1</sup> willen we meenemen in de nationale en internationale profilering.

### **Uitdagingen**

De belangrijkste uitdaging is om een herkenbaar en uniform bruikbaar pakket te ontwikkelen wat door diverse Nederlandse partijen onder de arm meegenomen kan worden wanneer men in het buitenland actief is op het gebied van de fiets. Er worden veel presentaties in het buitenland gegeven zonder coördinatie, onderlinge afstemming of sturing. O.a. de Dutch Cycling Embassy heeft een grote ontwikkeling doorgemaakt. Inmiddels is een groot aantal organisaties en mensen regelmatig actief op het gebied van fiets in het buitenland. Dit wordt steeds beter onderling afgestemd en er wordt steeds meer samen opgetrokken. Nu is het moment om een marketingaanpak met een gezamenlijke boodschap te ontwikkelen om mee te nemen wanneer men de grens over gaat. Tevens is het van belang dat Nederland Fietsland ook een groeiende bekendheid zal en blijft krijgen voor (buitenlandse) toeristen.

---

<sup>1</sup> Actueel overzicht 32.000 km recreatief routenetwerk in Geoportaal.

## 1.2 Lopende activiteiten en meerwaarde Tour de Force

### **Lopende activiteiten**

Velo-City 2017 is net achter de rug, tijd om de handen echt ineen te slaan wanneer we het in het buitenland over Nederland Fietsland hebben. Er is ondertussen een compleet vernieuwde website [www.dutchcycling.nl](http://www.dutchcycling.nl), met nieuwe filmpjes en een compleet nieuwe online community, nieuw promotiemateriaal, nieuwe proposities, nieuwe administratie (voor het bijhouden van hoeveelheid en details verzoeken voor inzicht) en de Dutch Cycling Embassy wordt gerund door een compleet nieuw team. Ook in andere organisaties worden diverse ontwikkelingen tot een hoger niveau gebracht, om zo nog professioneler naar buiten te kunnen treden. De Dutch Cycling Embassy kan deze organisaties begeleiden en trainen om goed voorbereid op pad te gaan naar het buitenland en het Nederlandse fietsbeleid daar juist uit te dragen.

Voor de actie “*Samen investeren in icoonroutes*” verwijzen we graag naar de visie van de Stichting Landelijk Fietsplatform<sup>2</sup>. Wij zien daarin niet alleen een verbetering van het Nederlandse toeristische fietsaanbod voor inkomende toeristen, maar ook een verbetering van het aanbod voor recreatieve fietsers en binnenlandse toeristen. Met name op het gebied van comfort, rustplaatsen en bewegwijzering is verbetering gewenst, zo blijkt uit onderzoek onder recreatieve fietsers<sup>3</sup>. Voor de recreatieve fietsroutestructuur en de nationale LF-icoonroutes is een uitvoeringsprogramma 2018-2022 in voorbereiding. De uitwerking van dit actiepoint kan in samenwerking met het Landelijk Fietsplatform nog verder worden beschreven, waarbij aansluiting wordt gezocht bij Doel 3: “*Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes.*” DCE en Landelijk Fietsplatform zetten in op versterking van de samenwerking op het vlak van kennisoverdracht op het thema fietsrecreatie.

### **Meerwaarde Tour de Force**

De Tour de Force is de Nationale Fietsagenda, oftewel de nationale fietsstrategie. Op de bekende infographic wordt duidelijk gemaakt dat Nederland Fietsland een hoog maatschappelijk rendement haalt uit het hoge fietsaandeel. Maar met een goede inhoud, heb je nog geen internationaal aansprekend verhaal. Dat laatste is waar we de komende jaren in gaan investeren. Hoe gaan we Nederland Fietsland internationaal positioneren? Hoe zetten we onze innovaties en kennis op de kaart? Hoe kunnen we ons in de kijker spelen bij de beslissers op het gebied van mobiliteitsbeleid in het buitenland? Het is immers zaak om onze koppositie in de wereld vast te houden en onze fietskennis verder te versterken, aldus ook de nieuwe Agenda Fiets. De Tour de Force biedt een mooie aanleiding en een uitstekend netwerk om een krachtige promotie van Nederland Fietsland te ontwikkelen.

## 1.3 Focus, aanpak en actoren

### **Focus**

We willen bereiken dat er nog meer en beter samen opgetrokken wordt wanneer we naar het buitenland gaan. Onderlinge afstemming gebeurt nu via de Dutch Cycling Embassy, maar vanwege de vele vragen wordt dit onderling nog niet altijd goed afgestemd en gecoördineerd. Het “juiste persoon op de juiste plek”-principe kan geoptimaliseerd worden. Het belangrijkste speerpunt is de opbouw van een **professionele marketing- en communicatietraject** t.b.v. “Nederland Fietsland”.

---

<sup>2</sup> Zie <http://www.fietsplatform.nl/lf-icoonroutes>

<sup>3</sup> ANWB, 2016. Zie <https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/vrije-tijd-en-vakantie/fietsdromen>

## Aanpak

Er is grote ambitie om “Nederland Fietsland” naar een hoger plan te tillen. Hiervoor zal een professionele marketing- en communicatiestrategie ontwikkeld worden, waarin met name gebruik wordt gemaakt van video’s en diverse social media. Input hiervoor biedt de gehouden brainstorm over “Nederland Fietsland” met het gehele netwerk met een internationale fietsambitie. De strategie zal zich richten op enkele markten. Per markt willen we kopgroepen vormen. Elke kopgroep zal met ondersteuning van een professioneel bureau dat gespecialiseerd is in internationale marketing en communicatie een deelstrategie gaan uitdenken. Het geheel aan deelstrategieën moet passen in een overall strategie met een overkoepelend marketingconcept.

## Actoren

Gedacht kan worden aan de volgende markten/kopgroepen en organisaties:

- Fietsstoerisme: NBTC/RVO, Stichting Landelijk Fietsplatform, ANWB, Fietsersbond, Nederlandse Tour Fiets Unie
- Fietsindustrie: RAI Vereniging, BOVAG
- Fiets in de keten: Deelfietsaanbieders, FIPAVO
- Fiets en innovatie, ITS/Data: TUD, TNO
- Fietskennis en consultancy: Fiets community, SWOV, adviesbureaus, Fietsersbond
- Fietsbeleid: VNG, IPO, vervoerregio’s, Ministeries IenM, VWS, RWS en Fietsersbond

Het kernteam zal bestaan uit een deelnemer uit elke kopgroep. Het kernteam gaat over de overall marketing- en communicatiestrategie. Tour de Force kan helpen om meer overheden en organisaties actief betrokken te krijgen bij de Dutch Cycling Embassy en ook internationaal actief te krijgen.

## 1.4 Resultaten en planning

Deelprogramma Nederland Fietsland levert een goede start op van een herkenbare, breed gedragen en ambitieuze marketingstrategie voor Nederland Fietsland. Het programma van de Tour de Force geeft een belangrijke impuls aan de opstart en ontwikkeling van deze strategie. De Tour de Force helpt om meer overheden en organisaties internationaal actief te krijgen. Door middel van een maximale reactietijd van twee weken op elk binnenkomende verzoek, kunnen we aan de groeiende vragen uit het buitenland blijven voldoen.

### Planning

Globale planning	Q3 2017	Q4 2017	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2019	Q2 2019
Consultatie diverse NL partijen	X	X						
Opstart Nederland Fietsland		X	X	X				
Uitbouw Nederland Fietsland (t/m 2022)					X	X	X	X

Marketing en communicatietraject t.b.v. “Nederland Fietsland”.	Q3 2017	Q4 2017	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2019	Q2 2019
Ontwikkeling traject		X	X	X				
Pakket ontwikkelen voor buitenland			X	X	X	X		
Promotiemateriaal doorontwikkelen			X	X	X	X	X	X
Professionele social media strategie					X	X	X	X

## Doel 2 ‘Meer Ruimte voor de fiets in de steden’

*Wegkapitein: Otto van Boggelen, CROW-Fietsberaad*

*Ambassadeur: Paul de Rook, gemeente Groningen*

### 2.1 Context en uitdagingen

Meer ruimte voor de fiets is natuurlijk geen doel op zichzelf. Meer ruimte is nodig om de vele kansen die de fiets biedt ook daadwerkelijk te kunnen benutten. Het gaat om de kansen voor het vergroten van de (subjectieve) verkeersveiligheid, de kwaliteit van de openbare ruimte, de leefbaarheid, vitaliteit en bereikbaarheid van steden.

De afgelopen decennia hebben veel Nederlandse steden een gericht beleid gevoerd om deze kansen te benutten. Met succes. Het fietsgebruik in stedelijke gebieden is flink gegroeid. Op verschillende plekken is de groei zo groot, dat de beschikbare ruimte voor fietsen en fietsers de beperkende factor wordt. De fiets dreigt hier het slachtoffer te worden van het eigen succes. Op steeds meer stedelijke fietspaden is het zo druk, dat het comfort en de veiligheid in het gedrang komt. En door de chaos van geparkeerde fietsen gaan stemmen op om het fietsparkeren te verbieden. Hoe voorkomen we dat met het badwater ook het kind weggegooid wordt?

De uitdaging voor deze doelstelling is hoe we op korte termijn meer ruimte kunnen creëren voor rijdende en geparkeerde fietsen. Biedt intensivering van de huidige aanpak voldoende soelaas? Of is het laaghangend fruit inmiddels geplukt en moeten we het geheel anders aanpakken?

### 2.2 Lopende activiteiten en meerwaarde Tour de Force

Een greep uit de lopende relevante projecten en activiteiten:

- F10-pilots:
  - Den Haag: Via gedragsbeïnvloeding meer gebruikers van gratis & bewaakte fietsstallingen in Den Haag;
  - Eindhoven: Groepsdetectie op kruispunten
  - Groningen: Flitsteam fietsparkeren, gericht op het verbeteren van het fietsparkeren
  - Rotterdam: Innovaties bij verkeerslichten
  - Zwolle: Meer ruimte
- Drukke op fietspaden, ministerie IenM en CROW-Fietsberaad (zie doel 6);
- Pilot Snorfietser op de rijbaan in Amsterdam;
- Project “Fietsparkeren in centrumgebieden” van CROW-Fietsberaad ;
- Innovatieteam fietsparkeren (uit Bestuursakkoord Fietsparkeren bij Stations, zie doel 4);
- Kopgroep Dataplatform Fiets (m.n. om inzicht te krijgen in fietsstromen, zie doel 8);
- Kopgroep io Buurtstallingen;
- Kopgroep io gemeentelijk deelfietsenbeleid;
- ANWB-project Robuuste Stedelijke Routestructuren;
- Fietsstadverkiezingen Fietsersbond
- SURF-onderzoek Smart Cycling Futures;
- Tal van grote en kleine initiatieven in steden.
- Onderzoek ruimtelijke ploeg naar RO-instrumentarium;
- Project College van Rijksadviseurs samen met G4;
- Project ‘Georganiseerd Ongemak’ van Silvr/Maculavereniging over toegankelijkheid openbare ruimte



In de volgende paragraaf wordt beschreven hoe we willen aanhaken bij deze bestaande initiatieven en hoe daarbij de meerwaarde van de Tour de Force willen benutten.

### 2.3 Focus, aanpak en actoren

Om op korte termijn resultaat te kunnen boeken is zowel een inhoudelijke als een strategische focus noodzakelijk. De doelstelling geeft de inhoudelijke focus: *meer ruimte in steden*. Grofweg kunnen we daarbinnen weer een tweedeling maken: meer ruimte voor de *rijdende* fietsen en meer ruimte voor *geparkeerde* fietsen. Voor de rijdende fiets is er veel raakvlak met doel 6 (Minder Fietsslachtoffers). Bij de geparkeerde fietsen met doel 4 (Optimaliseren fietsketens) en doel 7 (Minder fietsdiefstal). De strategische focus is eveneens meegegeven door de Tourleiding: ontwikkelen van nieuwe instrumenten die belemmeringen wegnemen, variërend van nieuwe wetgeving, nieuwe financieringsvormen tot nieuwe kennis. We moeten echter ook reëel blijven: veel instrumenten liggen niet direct binnen het bereik van (ambtelijke) uitvoerders van dit deelprogramma.

Het instrument “*Nieuwe kennis, vaardigheden en data aanreiken*” lijkt het eenvoudigst te realiseren. Het ligt sterk in het verlengde van de huidige werkzaamheden van kennisinstituten. Zie ook de lopende activiteiten in de vorige paragraaf. Voor andere instrumenten, zoals wetgeving en bestuurlijke afspraken, ligt het ingewikkelder. Daarvoor moeten besluiten worden genomen aan politiek/bestuurlijke tafels. Wij kunnen daarvoor wel kennis aanreiken, voorstellen ontwikkelen, (ambtelijk) draagvlak in beeld brengen en oplossingsrichtingen in de praktijk uitproberen, maar uiteindelijk moeten de voorstellen geadopteerd worden door bestuurders, politici en belangenorganisaties. We zoeken daarom een goede afstemming met wethouders met ruimteproblemen, om te beginnen met ruimte-ambassadeur Paul de Rook (Groningen). Verder willen we elk half jaar een bestuurlijke scrumsessie organiseren met een aantal wethouders uit gemeenten met de grootste ruimtenood. Wat zijn de meest nijpende ruimteproblemen voor fietsen en fietsers? Aan welke oplossingsrichtingen en maatregelen geven de wethouders de voorkeur geven (zie tabel 2)? Welke beleidsinstrumenten zijn nodig om de maatregelen effectief uit te voeren (zie tabel 3)? Welke bijdrage willen de wethouders zelf leveren aan de realisatie van de beleidsinstrumenten (ontwikkeling, uittesten, draagvlakontwikkeling, politieke lobby etc).

Deze bestuurlijke scrumsessies vormen het eerste spoor en geven richting aan de concrete acties in het tweede en derde spoor:

- In het tweede spoor willen we aanhaken bij bestaande ruimte-relevante initiatieven (zie paragraaf 2). Wat zijn de raakvlakken met de ruimtedoelstelling van de Tour de Force? Welke belemmeringen ervaart men? Welke beleidsinstrumenten kunnen deze belemmeringen wegnemen? Wat werkt wel en wat werkt niet? Mogelijk kunnen we prioriteiten uit de bestuurlijke scrumsessie nog onderbrengen bij bestaande initiatieven. In het najaar van 2017 willen we deze initiatieven en raakvlakken verder in beeld brengen.
- In het derde spoor initiëren we nieuwe onderzoeken, kopgroepen en living labs, die aansluiten bij de conclusies uit de bestuurlijke scrumsessies (spoor1) en de geluiden uit het tweede spoor. Daarbij willen we inspelen op de energie in het veld.

Uiteindelijk moeten de drie sporen resulteren in (voorstellen voor) nieuwe beleidsinstrumenten. De beleidsinstrumenten worden ontwikkeld en beproefd in co-creatie met bestaande en nieuwe initiatieven in het veld (spoor 2 en 3) en teruggekoppeld in scrumsessies met wethouders.

Voor de aansturing van het uitvoeringsprogramma is een kernteam gevormd beleidsmedewerkers van de gemeenten Amsterdam, Groningen en Utrecht en wegkapitein Otto van Boggelen (CROW-

Fietsberaad). Afhankelijk van de uitkomsten uit de scrumsessie zullen dit najaar kopgroepen gevormd worden, die waarschijnlijk zo goed mogelijk aansluiten bij de bestaande initiatieven uit paragraaf 2.

## 2.4 Resultaten en planning

Spoor	2017												2018						2		
	juni	juli	aug	sept	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	juni	juli	aug	sept	okt	nov	dec		jan	feb
1) bestuurlijke prioritering		voor-bereiding scrumsessie		scrum				voor-bereiding scrumsessie	scrum				voor-bereiding scrumsessie	scrum				voor-bereiding scrumsessie	scrum		
2) aanhaken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilot snorfietser op de rijbaan in A'dam</li> <li>• Onderzoek RO-instrumentarium</li> <li>• Fietsparkeren in centrumgebieden</li> <li>• Innovatieteam fietsparkeren</li> <li>• Kopgroep Dataplatform Fiets</li> <li>• Robuuste Stedelijke Routestructuren</li> </ul>								↑				↑				↑	* ?	* ?	* ?	* ?
3) initiëren				* living lab internet technologie?					* ?	* ?				* ?	* ?	* ?					

## Bijlage oplossingsstrategieën en beleidsinstrumenten

In grote lijnen zijn er drie oplossingsstrategieën die ervoor kunnen zorgen dat er in 2020 daadwerkelijk meer vierkante meters beschikbaar zijn voor rijdende en geparkeerde fietsen in de Nederlandse steden.

- De totale ruimte vergroten met civieltechnische maatregelen, zoals de bouw van ondergrondse fietsenstallingen.
- De beschikbare (openbare) ruimte herverdelen ten koste van andere functies, bijvoorbeeld autorijbanen versmallen ten gunste van bredere fietspaden.
- Prioriteren wie de huidige ruimte voor fietsers (mag) gebruiken, bijvoorbeeld door een maximum fietsparkeerduur in te stellen.

**Tabel 2: voorbeelden van maatregelen per oplossingsstrategie**

Oplossingsstrategie	meer ruimte voor:	
	rijdende fietsen	geparkeerde fietsen
Meer ruimte maken met civieltechnische maatregelen	* auto of OV-tunnel aanleggen en de vrijkomende ruimte toewijzen aan fietsers	* fietsflat of ondergrondse stalling bouwen * bij nieuwe winkels en kantoren personeelstalling verplichten
Herverdelen openbare ruimte ten koste van andere functies	* rijbanen voor autoverkeer versmallen ten gunste van fietspaden * verlagen snelheid zodat meer menging mogelijk is (30 km/uur, fietsstraten) * meer groen voor fietsers bij verkeerslichten ten koste van groen voor het OV * knips voor doorgaand autoverkeer	* auto-parkeerplaatsen omzetten in fietsparkeervoorzieningen * pop-up-stallingen op piekmomenten * dubbelgebruik laad- en loszones
Prioriteren beschikbare ruimte voor fietsers	* snorfietzen, speedpedelacs en racefietsers mogen/moeten van de hoofdrijbaan gebruik maken ipv het fietspad	* maximum fietsparkeerduur in de openbare ruime instellen * deelfietsssystemen promoten (of juist reguleren)

**Tabel 3: voorbeelden van beleidsinstrumenten per oplossingsstrategie**

Oplossingsstrategie	meer ruimte voor:	
	rijdende fietsen	geparkeerde fietsen
Meer ruimte maken met civieltechnische maatregelen	* stedelijke infrastructuur in het MIRT	* fietsparkeernormen voor nieuwbouw en/of huidig gebruik * fietsparkeerbonds en/of -opslag in OZB
Herverdelen openbare ruimte ten koste van andere functies	* bestpractices bestuurlijke besluitvorming * verbeterde detectie van fietsers bij verkeerslichten	* bestpractices draagvlak voor opheffen autoparkeerplaatsen
Prioriteren beschikbare ruimte voor fietsers	* aanpassing WegenVerkeerWet om gebruik fietspaden beter te kunnen reguleren	* benutten internet- en detectietechnologie voor service, belonen en handhaven * regelgeving mbt handhaving geparkeerde fietsen * regelgeving deelfietsen in openbare ruimte * open standaard huur en deelfietsen

## Doel 3 Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes

*Wegkapitein: Reindert Augustijn, provincie Gelderland*

*Ambassadeur: Conny Bieze, gedeputeerde provincie Gelderland*

### 3.1 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/provinciaal) en tegelijk aan een betere, heldere onderbouwing van investeringen en inzicht in de baten en gebruik van fietsnetwerken (gezamenlijk). Doel is om gezamenlijk binnen de looptijd van de Agenda Fiets tot gerichte realisatie te komen van snelle fietsroutes en barrières, onduidelijkheden en onzekerheden die implementatie in de weg staan te slechten. We benutten activiteiten die al ondernomen worden en vullen die aan met activiteiten die we vanuit het thema zelf initiëren. Zodoende dat regionale/lokale partijen (nog) beter of gericht invulling kunnen geven aan hun projecten en ambities.

Uitdagingen liggen daarbij in:

- *Het onderbouwen van investeringen in regionale fietsroutes: 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.*
- *Het gericht investeren in regionale bereikbaarheid: het innovatief benutten van budgetten door slimme verbindingen te leggen (knelpunt, knooppunt of thema-gewijs) of slim aan te besteden.*
- *Implementatie: het inpassen van snelle fietsroutes in de omgeving.*
- *Ontwerp en bewegwijzering: Het accommoderen van verschillende fietsers/snelheden.*
- *Het – daar waar mogelijk – koppelen van voorzieningen of projecten voor recreatieve en utilitaire fietsers.*

### 3.2 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 en gemeenten om tot invulling van dit werkprogramma te komen.

### **Projecten (Lokaal, Regionaal, Provinciaal)**

Binnen de diverse provincies (en regio's en gemeenten) wordt gewerkt aan snelfietsroutes of een kwalitatief hoogwaardig fietsroute netwerk voor recreatief en utilitair fietsverkeer. De planvorming en uitvoering van deze routes ligt primair bij de provincies, inliggende gemeenten en vervoersregio's. We brengen vanuit het thema in kaart welke routes er gedurende de looptijd van de Agenda Fiets (2017-2020) geïnitieerd en gerealiseerd worden, welke succes er geboekt worden en welke mijlpalen (en oplevermomenten) gedefinieerd zijn (bijlage met planning wordt later toegevoegd). Door tussentijds te monitoren en aan het einde van de looptijd van de Agenda Fiets te evalueren, maken we op basis van tastbare resultaat 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. Hiertoe integreren we zoveel als mogelijk bestaande acties en projecten van partners, daarnaast initiëren we zelf ook een aantal activiteiten.

## **3.3 Focus, aanpak en actoren**

**Focus** *(De blauwgekleurde activiteiten worden binnen bestaande organisaties of werkgroepen uitgevoerd)*

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

A-1 Vergelijking van instrumenten om verkeerskundige effecten van (snel)fietsroutes te bepalen en eventueel ontwikkelen van een voorkeursinstrument

A-2 Verbeteren MKBA Fiets

A-3 Pilot MKBA Fietsroutes: Provincies + (F-10)gemeenten + RWS

A-4 Meta-evaluatie infrastructurele investeringen

A-5 Doorbreken Barrières

### **B. Innovatief aanspreken en benutten van budgetten**

B-1 Pilot F-10 steden: de integrale benadering van de stad: knelpunt-, knooppunt- of themagericht aanvliegroure voor investeringen in fiets(routes)

### **C. Recreatief en Utilitair fietsverkeer**

C-1 Werkgeversnetwerken en (snelle) fietsroutes

C-2 Verkenning van de mogelijkheid van dubbelgebruik van FietsOpstappunten en P+Fiets Locaties (koppeling met doel 4)

C-3 Verkenning en pilot rondom bewegwijzering en belijning van (hoogwaardige) snelle fietsroutes

C-4 Pilot Stadt-Landverbindingen Menukaart "Stad-in, Stad-uit"

### **D. Opleveren en in stand houden van kwalitatieve fietsroutes**

D-1 Start (door)ontwikkeling nationale iconroutes. Waarborging van uniforme en duidelijke aanduiding van recreatieve fietsroutes door gecoördineerde landelijke aanpak. (koppeling met doel 1)

D-2 Het inzichtelijk maken van gerealiseerde (snelle) fietsroutes binnen Nederland tijdens de looptijd van de Agenda Fiets (2017-2020)

### **E. Kennis ontwikkelen en delen**

E-1 Inzet Fietsrouteteam

E-2 Het organiseren (en documenteren) van kennisontwikkeling en kennisdeling ism doel 8

## Aanpak en actoren

### Organisatie

Kernteam: 4x per jaar komt het kernteam met vertegenwoordigers (projectleiders/ beleidsmedewerkers) van de betrokken organisaties bijeen om ervaringen te delen en de voortgang binnen het thema te bespreken (vertegenwoordigers van Key-players en projectleiders provincies, vervoerregio's en gemeenten).

Kopgroepen: We formeren kopgroepen die werken aan de genoemde activiteiten/producten.

AAC/BAC: 1x per jaar agenderen we het thema 'Fietsroutes' (en aanverwante onderwerpen) in de AAC (Ambtelijke Adviescommissie) en BAC van de provincies, waar directeuren en bestuurders vertegenwoordigd zijn. Ook directeuren van andere betrokken organisaties die vertegenwoordigd zijn binnen het thema 'Regionale Routes' worden hiervoor uitgenodigd.

### Proces

Kennisbijeenkomst: We organiseren ten minste 1x per jaar een brede bijeenkomst om kennis te delen met betrokkenen binnen en buiten het thema.

De wegkapitein is verantwoordelijk voor het regisseren van alle activiteiten die binnen dit thema worden ondernomen, als ook het verbinden van partijen, relatie zoeken met andere doelen binnen de Tour de Force en het opschaalbaar maken van activiteiten/werkwijzen die ontwikkeld worden.

## 3.4 Resultaten en planning

### Resultaten

- Lokaal/provinciaal: gerealiseerde projecten (routes en bijbehorende voorzieningen) voor utilitaire en recreatieve fietsers die bijdragen aan 20% meer fietskilometers.
- Een door ieder hanteerbaar instrumentarium waarmee een duidelijke onderbouwing gegeven kan worden van de meerwaarde van een (snelle) fietsroute, waarbij verder gekeken wordt dan de infrastructuur, maar ook het gebruik meegenomen wordt. Dit instrument brengt kosten en baten in beeld om te gebruiken voor bestuurlijke besluitvorming. Het vergroot inzicht in het gebruik van nieuwe en bestaande routes, zodat we kwantitatief (aantal fietsers) als kwalitatief (herkomst/motieven) aan kunnen geven hoe bijgedragen wordt aan 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. Het verbinden van middelen voor recreatief en utilitair fietsverkeer.
- Zicht op de organisatie en implementatie van een gecombineerde aanpak voor recreatieve en utilitaire fietsverbindingen, obv concrete voorbeelden (pilots en verkenningen).
- Het op een structurele manier ontwikkelen en delen van voorbeelden, werkwijzen en lessen.
- *Afspraken over behoud en (door)ontwikkeling van de nationale recreatieve routenetwerken.*

### Planning – mijlpalen 2017-2018

2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>- State of the art kentallen voor input MKBA (A-1)</li> <li>- Start: Innovatief aanspreken en benutten van budgetten (B-1), Werkgeversnetwerken en (snelle) fietsroutes (C-1), dubbelgebruik van FietsOpstappunten en P+Fiets Locaties (C-2)</li> <li>- Uitvoeren eerste pilot belijning en bewegwijzering (provincie Utrecht) (C-3)</li> <li>- Concrete afspraken over uniforme en goede aanduiding van recreatieve fietsroutes en landelijke continuïteit. Afspraken over uitvoering (door)ontwikkeling nationale iconroutes (D-1)</li> <li>- Overzicht geplande routes en uitvoeren 0-meting (D-2)</li> <li>- Inzet eerste 'consults' fietsrouteteam (E-1)</li> <li>- Afspraken over kennisontwikkeling en -deling met wegkapitein doel 8 (E-2)</li> </ul>
2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oplevering Concept MKBA, Start Pilot MKBA (A-2, A-3)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Resultaten en zicht op vervolg: Innovatief aanspreken en benutten van budgetten (B-1), Werkgeversnetwerken en (snelle) fietsroutes (C-1), dubbelgebruik van FietsOpstappunten en P+Fiets Locaties (C-2)</li><li>- Overige 'consults' fietsrouteteam</li></ul>
--	---

## Doel 4. Optimaliseren overstap fiets-OV-fiets en auto-fiets

*Wegkapitein: Conny Broeyer, Ministerie Infrastructuur en Milieu*

*Ambassadeur: Floor Vermeulen, Provincie Zuid-Holland*

### 4.1 Context en uitdagingen

#### **Context**

Het gebruik van de fiets in het voor- en natransport van de trein en ander OV wordt steeds populairder. Nu al komt meer dan 40% van de treinreizigers met de fiets naar het station. En op de weg naar de bushalte pakt 11% de fiets. De verwachting is dat deze percentages de komende jaren verder oplopen. Ook de combinatie auto-fiets, waarbij de auto aan de rand van de stad wordt geparkeerd en voor het laatste stukje de stad in, de fiets wordt gebruikt, kan een kansrijke oplossing zijn. Verbetering van de voorwaarden voor de overstap is urgent, omdat fietsgebruik voor de first en de last mile bijdraagt aan de bereikbaarheid van steden, het gebruik van het OV (ook in dunbevolkte gebieden) en CO2-reductie.

#### **Uitdagingen**

Om de fiets in de keten goed te kunnen gebruiken is er een aantal voorwaarden en belemmeringen.

- De overstapvoorzieningen op stations en OV-knooppunten moeten voldoen aan de vraag, zowel kwalitatief als kwantitatief. Op teveel plekken is er nog een tekort aan stallingplaatsen en/of zijn deze nog niet van de gewenste kwaliteit.
- Er is behoefte aan flexibele deel- en huurfietsmogelijkheden in de keten. Het ontbreekt nog aan interoperabiliteit, uniformiteit, gemak voor de klant. Het is bijvoorbeeld vaak niet zeker of een huurfiets beschikbaar is, fietsen zijn niet te reserveren en je kunt de huurfiets nog moeilijk op een andere plek terugbrengen.
- Voor duurdere fietsen moet er beveiliging tegen diefstal mogelijk zijn.
- De reistijd moet concurrerend zijn met alternatieven. Vaak gaat veel tijd verloren aan het vinden van een stallingsplek en/of een fiets of door afstand van stallingsplek naar perron.
- Routes en informatievoorziening op knooppunten moeten goed aansluiten. Looproutes van stallingen naar spoor zijn op veel plekken voor verbetering vatbaar.
- OV en fiets worden nog teveel gescheiden benaderd, wat zorgt voor valse prikkels. Zo geeft de OV studentenkaart wel recht op gratis OV, maar niet op een gratis OV fiets.
- Aan de randen van steden is behoefte aan meer fietsparkeervoorzieningen bij transferia voor auto's voor de 'first en last mile'.

### 4.2 Lopende activiteiten en meerwaarde Tour de Force

#### **Lopende activiteiten**

Kopgroepen van de Ketenploeg van de Tour de Force hebben afgelopen jaar veel werk verzet:

1. Kopgroep Inspirerende ketenplannen: in twee regio's zijn inspirerende ketenplannen ontwikkeld, gericht op verbetering van de randvoorwaarden voor de combinatie van fiets en OV, waarbij de fiets wordt gebruikt bij voor- en natransport.
2. Kopgroep P+Fiets: met fietsvoorzieningen langs invalswegen van (middelgrote) steden voor de last mile is congestie in de stad te voorkomen. In pilots zijn met werkgevers afspraken gemaakt over gebruik door werknemers. Dit blijkt goed te werken. Het is nu de vraag hoe deze aanpak elders ook kan worden opgepakt en wie daarbij de regie moet voeren. Uitbreiding van het gebruik van deze lokaties is ook mogelijk door dagjesmensen, die op een drukke zaterdagmiddag de stad in willen.
3. Kopgroep Huur- en deelfietsinitiatieven: er zijn veel initiatieven vanuit de markt, maar tot nu toe weinig of geen afstemming en regie. Overheden moeten afwegen welke rol ze willen spelen om



ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan en zouden een gezamenlijk kader kunnen vaststellen voor interoperabiliteit en samenwerking tussen marktpartijen.

4. Kopgroep Open standaard deelfietsen: om te realiseren dat mensen overal een fiets kunnen krijgen met één account, is het nodig dat fietsverhuurders elkaars klanten accepteren, zichtbaar maken waar vrije fietsen te krijgen zijn en dat de verrekening van kosten onderling wordt geregeld. Dit zou het makkelijker maken een fiets te pakken op verschillende plekken en bevorderen dat fietsen vaker op een dag worden gebruikt, waardoor de stallingen efficiënter kunnen worden benut.

5. Kopgroep Standaard PvE E-kluizen: met fiets kluizen die elektronisch geopend kunnen worden, is het mogelijk zowel abonneementhouders als incidentele reizigers te bedienen voor hun dure fietsen. Voor overheden is een standaard programma van eisen (PvE) ontwikkeld om bij de aanbesteding te kunnen gebruiken. Drie elementen zijn hierbij onderscheiden: hardware, software en exploitatie en koppelvlakken daartussen. Dit PvE gaat uit van open data en zorgt voor standaardisatie om de kluizen goedkoper te maken en afhankelijkheid van één leverancier te verminderen.

6. Bestuursakkoord en Innovatieoverleg: naast deze kopgroepen wordt de komende jaren door verschillende partijen samengewerkt in het kader van de verdere ontwikkeling en uitvoering van de Bestuursovereenkomst Fietsparkeren bij Stations. Onderdeel daarvan is het opstellen van een samenhangend Innovatieprogramma voor onderzoek naar en experimenten met het efficiënter benutten van stallingen.

### **Meerwaarde Tour de Force**

De toegevoegde waarde van de samenwerking in Tour de Force in dit deelprogramma is dat overheden en marktpartijen gezamenlijk kansen hebben gezocht om het doel van optimaliseren van de keten te bereiken en die samen verder willen oppakken in diverse kopgroepen.

## **4.3 Focus, aanpak en actoren**

### **Focus**

Doel van dit deelprogramma is gebruik van de fiets in de keten stimuleren en faciliteren in aansluiting bij de wensen van de reizigers. Het deelprogramma is gericht op het realiseren van meer en betere ketenvoorzieningen op knooppunten als onderdeel van een systeem dat de reiziger voorziet van maatwerk op het gebied van mobiliteit en andere aanvullende diensten: Mobility as a Service (MaaS). Daarmee wordt het gemakkelijker te schakelen tussen verschillende modaliteiten in de reis van deur tot deur. Overheden nemen gezamenlijk drempels weg om initiatieven uit de samenleving en markt te faciliteren.

### **Aanpak en actoren**

Dit deelprogramma zal worden getrokken vanuit het ministerie van IenM. De focus ligt op het bij elkaar brengen van partijen om afspraken te maken over open standaarden, ordenings- en sturingsvragen. De kopgroepen en samenwerkingsverbanden die bij de Ketenploeg zijn gevormd, zullen ook voor het vervolg worden benut.

De kerngroep bestaat uit vertegenwoordigers van overheden, omdat governance een centraal onderdeel van dit deelprogramma is. Bij de kopgroepen zijn ook reizigersorganisaties, marktpartijen en vervoerbedrijven vertegenwoordigd.

Programma-onderdelen voor de tweede helft van 2017 en 2018:

- In vervolg op de kopgroep Inspirerende ketenplannen en de kopgroep P+Fiets maken overheden onderling afspraken over ketenregie, rolverdeling en sturing op samenhang via aanbesteding en concessies. Dit wordt voorbereid door een werkgroep governance. Er zal daarnaast een roadshow worden georganiseerd langs provincies. Daarbij zal per provincie naar kansen en dilemma's voor de versterking van de rol van de fiets als onderdeel van het

mobilitateitsnetwerk worden gekeken met betrokkenen uit de regio, zowel fietsdeskundigen als betrokkenen uit de werkvelden van OV en beter benutten.

- De voorwaarden voor opschaling P+Fiets aan de rand van steden en een transitiepad voor strategische overstaplocaties zal aan de orde komen in een bijeenkomst met vertegenwoordigers van provincies en gemeenten betrokken bij de pilots van de afgelopen periode en regio's die hier nu mee aan de slag gaan. Nijmegen, één van de F10-steden, die start een proef met fietsen als onderdeel van een proef met MaaS bij Heyendaal.
- Nieuw: Analyse en aanbevelingen vanuit reizigersperspectief voor inrichting van toegankelijke en aantrekkelijke OV-knooppunten en P+R hubs en ketenvoorzieningen voor de overstap van en op fietsen voor de first en last mile. De Fietsersbond en reizigersorganisaties hebben daarbij een belangrijke rol. In samenwerking met producenten van ketenvoorzieningen, medewerkers van de rijksbouwmeester en stadsarchitecten komen zij tot voorstellen voor verbeteringen en ruimtelijke inpassing.
- In vervolg op de kopgroep Huur- en Deelfietsen en de kopgroep Open Standaard Deelfietsen verkennen gezamenlijke overheden de voorwaarden voor invoering van open standaarden voor deelfietsystemen en E-kluizen. F10 gemeente Amsterdam is trekker voor dit thema en voert een haalbaarheidsstudie uit. Een aantal andere gemeenten, waaronder de G4, haken hierbij aan. Nijmegen start een pilot voor deelfietsen op P&R Nijmegen Noord in 2018. Daarnaast bereidt Eindhoven een pilot deelfietsen voor voor het natransport van forensen.
- Daarnaast verkennen vervoerders en aanbieders van fietsen voorwaarden voor interoperabiliteit van voorzieningen en gedeeld ruimtegebruik in stationsstallingen, OV haltes en transferia door verschillende aanbieders van huurfietsen. Om snel aan de slag te kunnen worden verkenningen op enkele concrete locaties gedaan, waaronder een stationslocatie waar NS en een regionale vervoerder gebruik van maken. Vervolgens zullen op basis daarvan pilots starten en afspraken worden gemaakt tussen overheden, vervoerders en exploitanten over de invoering daarvan voor reizigersgemak en betere benutting van voorzieningen.
- Voorstel voor uitbreiding beschikbaarheid van open data over keten en ketenvoorzieningen op basis waarvan appbouwers betere apps met reisinformatie kunnen ontwikkelen (in samenwerking met deelprogramma data en kennis).
- Zorgen voor afstemming met Innovatieprogramma (met Innovatieteam, dat is opgericht voor de uitvoering van de Bestuursovereenkomst Fietsparkeren bij Stations).
- Last but not least: het actief volgen en desgewenst ondersteunen van het vervolgoverleg in het kader van het Bestuursakkoord fietsparkeren bij stations.

## 4.4 Resultaten en planning

### **Resultaten**

- Afspraken tussen overheden over governance, ketenregie, rolverdeling en sturing op samenhang via aanbesteding en concessies.
- Voorwaarden voor invoering van open standaarden voor deelfietsystemen en E-kluizen.
- Voorwaarden voor interoperabiliteit van voorzieningen en gedeeld ruimtegebruik door verschillende aanbieders van huurfietsen.
- Aanbevelingen voor betere toegankelijkheid en inrichting OV-knooppunten en P+Fiets hubs als onderdeel van de regionale mobiliteitsnetwerken.
- Voorstel voor uitbreiding beschikbaarheid van open data over keten en ketenvoorzieningen.

### **Planning**

Afronding in Q4 in 2018.

## Doel 5. Het gericht stimuleren van fietsen

*Wegkapitein: VWS (nog niet bekend)*

*Kwartiermaker: Hugo van der Steenhoven*

### 5.1 Context en uitdagingen

#### **Context**

Iedereen fietst toch in Nederland?! Je zou het wel denken als je weet dat de 17 miljoen mensen in Nederland samen 22 miljoen fietsen bezitten. En toch klopt het niet. Helaas zijn er ook veel inwoners die niet kunnen fietsen en geen fiets hebben. Wat opvalt is dat er een duidelijk verschil is in fietsbezit tussen rijk en arm. Nederlanders met een hoog inkomen hebben een fietsbezit van 90%. Bij Nederlanders met een laag inkomen is dat 79%. In sommige wijken in Amsterdam is het fietsbezit 72%, onder lage inkomens in Den Haag 62% en in Rotterdam-Zuid 58%. Toeval of niet: in wijken waar weinig gefietst wordt, zijn mensen minder gezond en is bewegingsarmoede groter. Kunnen fietsen, kinderen die zelfstandig naar school of vriendjes of sport kunnen, ouders die hun kinderen op de fiets begeleiden, levert gezondheidswinst op! En komt de leefkwaliteit en de bereikbaarheid ten goede.

#### **Uitdagingen**

De uitdaging is om kinderen en (migranten) vrouwen in de grotere steden (G35) veilig te leren fietsen en blijvend op de fiets te krijgen. Dat geeft hen kansen op een gezondere leefstijl, onafhankelijkheid, een grotere leefomgeving en meer kansen op een baan. Veel steden hebben weinig zicht op het fietsbezit en fietsgebruik van deze groepen. Beleidsmatig ontbreekt er vaak een visie of doelstelling of financiering om deze groepen op de fiets te krijgen. Het doel van de Tour de Force is dan ook om er voor te zorgen dat dit wel beleid en praktijk gaat worden in deze steden.

Een tweede uitdaging is om meer werknemers op de fiets naar het werk te krijgen. Ongeveer een kwart van de werknemers fietst naar het werk, terwijl circa 50% binnen 7,5 kilometer van het werk woont en meer dan 70% binnen 15 kilometer (met een elektrische fiets goed te doen).

### 5.2 Lopende activiteiten en meerwaarde Tour de Force

#### **Lopende activiteiten**

Er zijn verschillende organisaties die fietsles geven en/of actief zijn met verkeersveiligheid met name voor kinderen: VVN, Fietsersbond en ANWB, maar ook de provincies al dan niet via een ROV. Het beeld is dat zij vooral buiten de steden actief zijn, zo geeft de Fietsersbond veel fietsles aan kinderen in de noordelijke en oostelijke provincies en zijn VVN en FB actief met ouderen informatiedagen. In de provincie ZH is het programma 'Op Seef' heel succesvol vooral buiten de steden. Ook BOVAG en RAI hebben laten weten fietsstimuleren te willen ondersteunen. In augustus worden met beide gesprekken gevoerd om te overleggen wat hun rol zou kunnen zijn. In de aanpak fietsstimuleren van de Tour de Force zullen alle genoemde organisaties een belangrijke rol spelen.

#### **Meerwaarde Tour de Force**

De meerwaarde van de Tour de Force is dat er verbindingen worden gelegd tussen verschillende ministeries en er doelgroepen worden geactiveerd die nu niet bereikt worden, waarbij maximaal gebruik gemaakt wordt van lopende stedelijke, provinciale en landelijke programma's en initiatieven.

### 5.3 Focus, aanpak en actoren

**A)** Voor 2020 hebben alle 35 grote steden een werkend fietsstimuleringsbeleid voor kinderen en vrouwen met een migratieachtergrond in hun stad in met name in de achterstandswijken.

- In 2017 zijn er 7 steden die hiermee starten, in 2018 nog 10 en in 2019 de andere 18. Daarbij wordt gebruikt gemaakt van het uitventen van goede voorbeelden uit verschillende gemeenten en van de bestaande fietslessen van organisaties zoals VVN en Fietsersbond.
- In 2017 wordt een onderzoek gedaan naar het fietsgebruik onder kinderen in grotere gemeenten en de aanpak van gemeenten om hier iets aan te doen.
- Alle kinderen vanaf 6 jaar in de G35 beschikken in 2020 over een fiets. Hierin wordt samengewerkt met het fietsenplan van de ANWB. Ondersteuning komt van de Ministeries van VWS en IenM en van ANWB, VVN en Fietsersbond. Samen vormen zij het kernteam.
- Er komt een goede samenwerking met de verkeersveiligheidsprogramma's van ROV's, VVN, ANWB en de aanpak van het ministerie van IenM en het werk van de hierboven genoemde maatschappelijke organisaties omdat veilig fietsen en leren fietsen nauw met elkaar verbonden is. In 2017 zetten we een pilot op om deze gecombineerde aanpak te testen.
- In 2017 zal het kernteam een voorstel maken hoe dit gefinancierd kan worden.
- Met twee steden (Rotterdam, Den Haag en/of Utrecht) die een fietsstimuleringsprogramma hebben of gaan uitvoeren, wordt geëvalueerd wat werkt wel en wat werkt niet, zodat resultaten van een aanpak eind 2018 ook beschikbaar komen voor andere steden. In oktober 2017 wordt een conferentie georganiseerd voor de G35 waarin succesvolle aanpakken worden gepresenteerd.

**B)** In 2017 wordt met de Ministeries van IenM en OCenW (en de Onderwijsinspectie) en de SWOV een goed fietslespakket ontwikkeld voor kinderen in de leeftijd van de laatste klassen van het basisonderwijs. .

- De Onderwijsinspectie wordt gevraagd om een overzicht te geven van de stand van zaken met de fietseducatie in het basisonderwijs.
- Samen met de maatschappelijke organisaties, de ministeries van OCenW en IenM en de SWOV wordt onderzocht op welke momenten en op welke manier kinderen het best fietslessen aangeboden kunnen krijgen (ook op basisscholen), met als doel dat zoveel mogelijk kinderen hier aan deel zullen nemen.

**C)** In 2017 worden twee pilots gestart met zgn. preventiecoalities te weten in Rotterdam en Zwolle waarbij de stad / GGD / dienst publieke gezondheid, de zorgverzekeraar en een maatschappelijke organisatie een project opzetten om d.m.v. fietsstimulering preventief de gezondheid te bevorderen en zo zorgkosten te besparen. Bij gebleken succes wordt in 2018 dit als leefstijlinterventie in het basispakket opgenomen en wordt de aanpak breder toegepast in andere steden.

**D)** In een aantal steden is de GGD actief om fietsen te stimuleren in het kader van preventie en gezondheidsbeleid. Samen met die GGD's wordt gewerkt aan een aanpak die voor alle GGD's eind 2018 beschikbaar kan komen.

**E)** De Tour de Force wil in het najaar van 2017 - in lijn met de afspraken van het Energieakkoord - samen met de ministeries van IenM en VWS, het bedrijfsleven (VNO/NCW), de gezondheidssector en de Stichting Natuur en Milieu het gesprek aangaan over de wijze waarop fietsen naar het werk sterker gestimuleerd kan worden. Een van de mogelijke ideeën die daarbij aan de orde kunnen komen, is een landelijke fiets-naar-het-werk campagne die in het teken staat van de gezondheidswinst voor werknemers en de kostenbesparing hiervan voor werkgevers.

- Samen met ArboNed is een vragenlijst voor bedrijven ontwikkeld, die naar koploperbedrijven zal gaan. Deze enquête levert veel informatie op over de gezondheidswinst van fietsen. Trekker is de stichting Natuur en Milieu. Aangesloten wordt bij de Beter Benutten aanpak.

F) Het ministerie van IenM zal dit najaar met het ministerie van Financiën nut en noodzaak van het fiscaal stimuleren van fietsen onderzoeken. Daarbij wordt ook gekeken naar de wijze waarop de leasefiets fiscaal wordt behandeld. Daarnaast wil de Tour de Force met het ministerie van Financiën en het ministerie van IenM in gesprek hoe werkgevers beter geïnformeerd kunnen worden over alle fiscale mogelijkheden die er nu al zijn om fietsen naar het werk aantrekkelijker te maken.

## 5.4 Resultaten en planning

- In 2020 hebben de 35 grote steden een werkend fietsstimuleringsbeleid voor kinderen en vrouwen met een migratieachtergrond in hun stad in met name in de achterstandswijken.
- In 2017 zijn er 7 gemeenten die hiermee starten, in 2018 nog 10 en in 2019 de andere 18.
- In Q4 2017 heeft er een symposium plaatsgevonden met en voor de G35 waarin goede lokale voorbeelden worden uitgewisseld en stimuleringsmogelijkheden worden besproken.
- In 2020 heeft 80% van de kinderen in de G35 de beschikking over een fiets. In Q1 2018 heeft de Tour de Force samen met de ANWB hiervoor een plan van aanpak opgesteld.
- In Q1 2018 ligt er een plan voor een pilot in de provincie Utrecht waarin alle partijen die zich bezig houden met fietsveiligheid en fietsstimulering samenwerken.
- In Q1 2018 is het onderzoek gereed naar het fietsgebruik en de mate van fietsles van kinderen in de G35. We weten dan de actuele situatie.
- In Q 4 2018 is er een goed fietslespakket ontwikkeld en is duidelijk hoe dit effectief kan worden ingezet.
- In Q4 zijn er twee pilots gestart met een preventiecoalitie in Zwolle en Rotterdam.
- In Q4 2018 heeft de helft van alle GGD's in Nederland een fietsstimuleringsbeleid.
- In Q4 2017 zal in samenwerking met ArboNed er een enquête worden gehouden onder bedrijven naar de gezondheidswinst van fietsen naar het werk.
- In Q4 2017 is een plan gereed om fietsen naar het werk sterker te stimuleren.
- In Q4 2017 wordt duidelijk of de leasefiets fiscaal aantrekkelijker gemaakt zal worden.
- In Q2 2018 ligt er samen met de ministeries van IenM en Financiën een plan om werkgevers te informeren over de fiscale mogelijkheden om fietsen naar het werk te stimuleren.

## Doel 6. Minder fietsslachtoffers

*Wegkapitein: Kate de Jager, Ministerie Infrastructuur en Milieu*

### 6.1 Context en uitdagingen

In Nederland fietsen wij steeds meer. Het aantal fietskilometers onder 50+ is sinds 1993 verdubbeld. Een keerzijde van het fietsen zijn de ongelukken. Het aantal fietsslachtoffers daalt niet. De afgelopen jaren zijn jaarlijks 190 fietsers omgekomen, inmiddels 32% van het totaal aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Binnen deze groep is een verschuiving aan de gang. Het aandeel enkelvoudige fietsongevallen met een dodelijke afloop neemt toe, terwijl het aantal dodelijke fietsongevallen waarbij een motorvoertuig betrokken was daalt. Onder de verongelukte fietsers is 74% 50 jaar of ouder<sup>4</sup>. Onder de ernstig gewonden blijft het aandeel fietsers stijgen. In 2015 was 63% fietser van het totaal van 21.300 ernstig gewonden: 52% bij fietsongevallen zonder motorvoertuig en 11% bij fietsongevallen met motorvoertuig. Ook onder de ernstig gewonde fietsers blijken de senioren de grootste groep, 63% van alle ernstig gewonde fietsers is 50 jaar of ouder.

### 6.2 Lopende activiteiten en meerwaarde Tour de Force

Op de zes prioritaire fietsveiligheidsthema's wordt nu al ingezet door verschillende partijen: 1) drukte op het fietspad, 2) senior op de fiets, 3) afleiding, 4) risicogestuurde aanpak Fiets, 5) kennisontwikkeling en 6) kennisdeling.

#### 1. Drukke op het fietspad (CROW-Fietsberaad)

Het wordt drukker op de Nederlandse fietspaden. We zien een gewenste toename van het fietsgebruik. Ook zien we verschuivingen in het gebruik van de fietsinfrastructuur in zowel het type tweewieler als de doelgroep die gebruik maakt van de fietsinfrastructuur. Dit levert knelpunten op met betrekking tot de verkeersveiligheid, comfort en doorstroming. In november 2016 is het project 'Drukke op het fietspad' gestart op initiatief van IenM. CROW-Fietsberaad is trekker van dit project. In 2017 wordt opgeleverd: een inventarisatie van de kennisbehoefte, maatregelen, ideeën, knelpunten, bestaande initiatieven en een belevingsonderzoek. In 2017 en 2018 doen we pilots op verschillende thema's zoals ruimtelijke ordening, kruispunten, gedrag en communicatie. En 'we' is in dit geval CROW-Fietsberaad in samenwerking met wegbeheerders en met ondersteuning van partners vanuit de Tour de Force. De kennis die de pilots oplevert wordt geborgd en gedeeld met de vakwereld. De meerwaarde van Tour-de-Force is bestuurlijke urgentie creëren, zodat gemeenten harder aan de slag gaan. (Nieuwe) Kennis gaat CROW ontsluiten via een kennisportal. Samenwerking vindt plaats met deelprogramma 2.

#### 2. Senior op de fiets (IenM)

Gedragsinterventies (van tips bij de aanschaf van een fiets tot deelname aan een fietsles) helpen ouderen om veiliger te fietsen. Maar niet iedere senior vindt het vanzelfsprekend om zich op te geven voor een fietsles of advies te vragen over veilig fietsen bij een fietswinkel om verschillende redenen: niet bewust van risico, vervelend om beperkingen te bespreken, etc. Daarom is IenM gestart met het initiatief 'Doortrappen' dat als doel heeft de senior van onbewust van de risico's tijdens het fietsen te ontwikkelen naar een soort van ambassadeur veilig fietsen (dus andere senioren stimuleren zelf hun fietsveiligheid te vergroten).

---

<sup>4</sup> SWOV monitor beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2015

In de eerste fase van 'Doortrappen' is uitvoerig onderzocht hoe senioren tegen hun eigen fietsveiligheid aankijken en wanneer zij open staan om daar over na te denken en actie willen ondernemen om die te verbeteren. Dit heeft geresulteerd in een aanpak die meer senioren weet te triggeren om zelf maatregelen te nemen: gedragsverandering



bewerkstelligen/initiëren vanuit bestaande sociale netwerken. Inmiddels is scherp welke succesfactoren een oudere fietser verleiden aandacht te besteden aan veilig fietsen. Ter illustratie: spreek mensen aan binnen hun eigen sociale context zoals een bridgemiddag of een gymles. Een service design bureau heeft dit uitgewerkt en in de eerste helft van 2017 getest in vier gemeenten: Alphen aan den Rijn, Amersfoort, Amsterdam, Ouder-Amstel.

Tot aan het voorjaar van 2018 wordt gewerkt aan het bewaken en doorontwikkelen van het initiatief en het merk 'doortrappen.nl'. Doel is de online infrastructuur gereed te maken, bestaande uit een online toolbox doortrappen-interventies, een online omgeving voor professionals met campagnemateriaal en een online omgeving (doortrappen.nl) voor de senior en lokale ondernemers/verenigingen die een bijdrage willen leveren. Verder dienen in het voorjaar van 2018 (markt-)partijen door gemeenten ingezet te kunnen worden om doortrappen in de eigen gemeente op poten te zetten. In het voorjaar 2018 wordt doortrappen verder uitgerold in een aantal regio's/provincies. En in het voorjaar van 2019 is sprake van verdere opschaling. Deze nieuwe aanpak vereist dat wethouders en gedeputeerden van zowel het sociale domein als verkeer en vervoer achter dit initiatief staan. De meerwaarde van Tour-de-Force is ten eerste het geven van een impuls aan dit initiatief door bestuurlijke urgentie te organiseren. Ten tweede geeft Tour-de-Force een impuls aan de praktische uitvoering van 'Doortrappen' door het opzetten van een aanjaagteam om gemeenten te ondersteunen bij het opzetten en uitvoeren van deze aanpak.

### 3. Afleiding

IenM is bezig met een wetsvoorstel voor een verbod op het vasthouden en/of bedienen van een smartphone tijdens het fietsen. 'En/of bedienen' moet voorkomen dat mensen legaal en veilig denken te appen als ze een stuurhouder monteren. Daarnaast organiseren VVN, Team Alert, ANWB en Stichting Butterfly tal van acties op scholen. IenM, maatschappelijke organisaties en marktpartijen werken aan een nieuwe norm voor smartphonegebruik in het verkeer om in september 2017 te lanceren. O.a. Samsung en Apple ontwikkelen tools die automatisch een bericht verzenden dat je aan het verkeer deelneemt en even niet kan reageren.

Gelet op alle activiteiten is nu geen impuls van Tour-de-Force nodig. De ontwikkelingen worden gedeeld via een op te richten platform Veilig Fietsen (zie prioriteit 6).

### 4. Risicogestuurde aanpak (IenM, VNG, IPO, Vervoerregio's, Unie van Waterschappen)

IenM, VNG, IPO, Vervoerregio's en Unie van Waterschappen werken in samenspraak met de stakeholders aan een nieuwe strategie Verkeersveiligheid met IenM als regievoerder. In 2018 dient het plan gereed te zijn. Belangrijk onderdeel van dit plan wordt de risicogestuurde aanpak. De kern van deze aanpak is dat wegbeheerders de risico's in kaart brengen op hun wegennet en op basis daarvan – pro actief – maatregelen nemen. In de nieuwe strategie verkeersveiligheid krijgt fietsveiligheid een prominente plek o.a. door ook voor fiets een risicogestuurde aanpak te maken. En hier zijn wij al aan begonnen. Een voorloper van de risicogestuurde aanpak is de aanpak voor het verwijderen van paaltjes en gladheidsbestrijding in de winter. Op initiatief van ANWB is CycleRAP

opgericht, een pro-actieve methode waarbij de fietsinfrastructuur in beeld wordt gebracht en een weging aan toegekend wordt. Zo wordt in beeld gebracht waar knelpunten zitten. Pilotgebieden zijn Amsterdam, Den Haag, Groningen, Leeuwarden en Drenthe. Er is een werkgroep risicogestuurde aanpak Fiets actief met daarin ANWB, CROW-Fietsberaad, Fietsersbond en wegbeheerders. Extra Tour-de-Force aandacht is niet nodig. De ontwikkelingen worden gedeeld via een op te richten platform Veilig Fietsen (zie prioriteit 6).

#### 5. Kennisontwikkeling (Tour-de-Force programma 8)

Naast bestaand ongevalsonderzoek is een impuls mogelijk door de ontwikkeling van goede simulatoren en modellen van fietsers, zodat onderzoek naar bijvoorbeeld het luisteren naar muziek tijdens fietsen, de interactie tussen auto en fietsers en innovaties aan de fiets zelf eenvoudiger worden. Kennisontwikkeling is een aparte prioriteit van de Tour-de-Force agenda.

#### 6. Kennisdeling (CROW-Fietsberaad)

Jaarlijks, telkens in een ander land, is er de International Cycling Safety Conference ICSC: een groot tweedaags congres over fietsveiligheid. In Nederland is CROW-Fietsberaad toonaangevend in het actief delen van fiets(veiligheids)kennis- en ervaringen via website, publicaties en bijeenkomsten. Op dit moment bestaat er nog geen online platform waar de kennis en ontwikkelingen over de fietsveiligheidsprioriteiten gedeeld worden. De meerwaarde van Tour-de-Force zit in het mogelijk maken van het ontwikkelen, actief houden en onderhouden van het online platform Veilig Fietsen.

### 6.3 Focus, aanpak en actoren

#### 1. Platform Veilig Fietsen (priotheema Kennisdeling)

In 2017 werkt CROW-Fietsberaad aan een online Platform Veilig Fietsen waar o.a. de actuele ontwikkelingen op de zes prioritaire fietsveiligheidsthema's te vinden zijn met als doel professionals te bedienen met kennis en kennis. Het platform komt tot stand met inzet vanuit de kopgroep: lenM, RWS en CROW-Fietsberaad. Deze partijen hebben een goed netwerk en betrekken de mensen die zich bezighouden met de zes prioritaire fietsveiligheidsthema's.

#### 2. Aanjaagteam Doortrappen (priotheema Senior op de fiets)

Doortrappen in een gemeente betekent verbinden van mensen binnen de ambtelijke organisatie (verkeer&vervoer met sociale domein), verbinden van mensen die actief zijn binnen het seniorennetwerk van een gemeente/regio en verbinden van het MKB aan activiteiten van Doortrappen. Om Doortrappen in de gemeenten op te starten en een centraal aanspreekpunt te hebben die het merk en de werkwijze van Doortrappen actueel houden is een aanjaagteam nodig. Dit aanjaagteam wordt opgezet door lenM (beleid en communicatie). Na de zomer van 2017 start lenM met het opzetten van het aanjaagteam. De kopgroep is in het najaar van 2017 bekend.

#### 3. Bestuurlijk agenderen van drukte op het fietspad (priotheema Drukke op het fietspad)

Door via Tour-de-Force aandacht te vragen voor knelpunten en oplossingen rondom het thema 'Drukke op het fietspad' is de verwachting dat doorbraken op dit thema mogelijk zijn en budgetten vrijgemaakt worden om te experimenteren met nieuwe aanpakken zoals o.a. Verkeer in de stad dat ontwikkeld is op initiatief van ANWB. Ambitieuze fietssteden kunnen de koplopers/aanjagers zijn om een impuls te geven aan dit thema. Dit zal nader verkend worden door de kopgroep: lenM, CROW-Fietsberaad en de wegkapitein van deelprogramma 2 'Meer ruimte voor de fiets in de steden'.



## 6.4 Resultaten en planning

Eind 2017 is een Platform Veilig Fietsen gereed en wordt onderhouden. Een aanjaagteam Doortrappen is eind 2017 vormgegeven en gaat in 2018 aan de slag. Voor het project 'Drukke op het fietspad' wordt door ambitieuze fietssteden actieve bestuurlijke urgentie gevraagd bij andere gemeenten.

## Doel 7 Minder gestolen fietsen

*Wegkapitein: Mojgan Yavari, Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc)*

### 7.1 Context en uitdagingen

Fietsdiefstal is een van de meest voorkomende vormen van criminaliteit waarmee burgers in Nederland in aanraking komen. Omdat jaarlijks enkele honderdduizenden fietsen worden gestolen, vormt het een forse schadepost voor fietsbezitters en verzekeraars. Het risico dat een fiets gestolen wordt, weegt mee bij beslissingen omtrent het gebruik van de fiets (mee naar de stad of niet) en de aanschaf van fietsen (nieuw of toch maar niet). Fietsdiefstal heeft ontegenzeggelijk een negatieve invloed op het imago van de fiets.

Veel burgers hebben zich neergelegd bij het gegeven dat gestolen fietsen weinig worden teruggevonden en hebben het gevoel dat de overheid op dit vlak weinig voor hen doet. De motivatie om aangifte van diefstal te doen is mede hierdoor laag; gestolen fietsen kunnen daardoor vrijwel ongehinderd verhandeld worden.

Uitdaging is, de vicieuze cirkel –weinig aangiften > weinig terugvinden > etc.) te doorbreken en hierbij alle stakeholders te betrekken. Naast aandacht voor preventie, fietsbezitters motiveren tot het doen van aangifte, fabrikanten en importeurs motiveren tot het aanbrengen van een unieke identiteit in elke fiets en het inrichten van controle op grote schaal of fietsen als gestolen geregistreerd staan. Nieuw is dat voor fietsen ook track- & trace toepassingen binnen bereik komen; bij de ontwikkeling van de e-bikes heeft positiebepaling een plek gekregen. Een effectieve organisatie moet worden opgebouwd voor het terughalen van de gestolen fietsen waarvan de plaats bekend is. Grootste uitdaging is hierbij, de benodigde publieke inzet (BOA, politie) te realiseren in een publiek-private keten.

Naast Tour de Force bestaat het in AVc verband functionerende Platform Fietsdiefstal. De ontwikkeling van strategie door het Platform wordt vanaf nu geborgd in het bredere verband van TdF. Op tactisch niveau worden activiteiten aangestuurd die plaatsvinden in gemeenten en in de tweewielersector. Operationeel is het Platform verantwoordelijk voor het delen van kennis via nieuwsbrieven, de eigen website, e.d.. Bij de uitvoering van de activiteiten voor Doel 7 zal het Platform functioneren als 'kernteam'.

De uitdagingen in Doel 7 van TdF liggen niet op het terrein van preventie; dit heeft alle aandacht bij de andere activiteiten van het Platform.

### 7.2 Lopende activiteiten en meerwaarde Tour de Force

In het AVc Platform Fietsdiefstal werken publieke en private partijen samen aan de bestrijding van fietsdiefstal. Een promotieteam is inzetbaar in gemeenten, o.a. om landelijk een eenduidige boodschap over te brengen, hoe fietsdiefstal te voorkomen, er zijn landelijke afspraken over de afhandeling van weesfietsen, 'weggeknipte-' en teruggevonden fietsen. Als gestolen aangegeven fietsen waarvan merk en framenummer bekend zijn, worden in het voor opsporingsdoeleinden opgezette centraal register fietsdiefstal opgenomen.

De genoemde lopende activiteiten kenmerken zich door een grote mate van vrijheid om er al dan niet gebruik van te maken. Met uitzondering van het fietsdiefstalregister bestaat er geen wet- of regelgeving, geen dwang om zich aan landelijke afspraken te houden. Tour de Force vormt het breedst mogelijke overleg- en samenwerkingsverband, zowel op uitvoerend als strategisch niveau. Dit draagt ertoe bij dat partijen een extra steentje bijdragen, ook op terreinen die geen verplichting inhouden en niet hoog op het eigen verlanglijstje staan

De breedte van het werkterrein van Tour de Force is van belang omdat er samenhang is tussen allerhande omstandigheden en activiteiten rond de fiets. Zo hebben bijvoorbeeld promotie activiteiten voor het gebruik van de fiets, stallingsmogelijkheden en diefstalrisico invloed op elkaar. Het is daarom goed dat Tour de Force de te nemen maatregelen en uit te voeren activiteiten op de verschillende deelgebieden met elkaar in verband brengt en waar nodig zorgt voor onderlinge afstemming. Bij de uitvoering van het plan voor Doel 7 zal blijken welke zaken of activiteiten een steuntje in de rug nodig hebben door ze op niveau Tour de Force te agenderen. Twee onderwerpen zijn nu al aan te geven, te weten het opsporen van 'connected' fietsen en de inrichting van een fiets-database.

Voor het terughalen van connected fietsen zal e.e.a. geregeld moeten worden rond bevoegdheden, organisatorische inbedding en aansturing van BOA's. Dit vraagt een breed gedragen commitment. De inrichting van een database met relevante data over alle in Nederland verkochte fietsen is binnen de strekking van Doel 7 onhaalbaar, ook al zou dit voordelen bieden bij de aanpak van diefstallen. Enkele verzekeraars en enkele fabrikanten hebben wel wensen geuit om het door de RDW beheerde fietsdiefstalregister te voorzien van productie- en verzekeringsgegevens, om daarmee de effectiviteit van de diefstalregistratie te ondersteunen. De wensen en mogelijkheden worden nader onderzocht en waar mogelijk gerealiseerd. Tour de Force kan het daarnaast mogelijk maken dat een fiets-database wordt opgezet die ten dienste staat van alle 8 doelen.

### 7.3 Focus, aanpak en actoren

De belangrijkste trigger om verdere ontwikkelingen te stimuleren wordt gevormd door het opsporen van gestolen fietsen. Successen met de opsporing worden vervolgens actief ingezet om de motivatie van slachtoffers voor het doen van aangifte te verhogen; parallel wordt ingezet op de verbetering van het aangiftetraject en het verder vergroten van het aandeel fietsen dat is voorzien van een unieke identificatie. Uitbreiding van het aantal gegevens in het fietsdiefstalregister is van belang om de kwaliteit en bruikbaarheid van de informatie te verhogen. Resultaat van e.e.a. is het beschikbaar komen van meer opsporingsinformatie en daarmee een verdere groei van het aantal teruggevonden fietsen. Dit vergroot de pakkans voor stelers en voor helers, waardoor deze vorm van criminaliteit minder aantrekkelijk wordt.

Het opsporen van gestolen fietsen zal in dit plan langs twee wegen worden gerealiseerd, voor 'gewone' fietsen en voor 'connected' fietsen.

Eigenaren van een connected fiets beschikken over een app waarmee ze o.a. kunnen melden dat de fiets gestolen is. De melding gaat naar een centrale. Deze stelt vast waar de fiets zich bevindt en geeft dit door aan de lokale BOA, die de fiets zeker kan stellen. Fietsverzekeraars nemen hierover het nodige op in hun polisvoorwaarden en dragen bij aan de financiering. Lokale overheden en politie wordt (veelal via de Veiligheidsregio's) gevraagd mee te werken aan logische en werkbare oplossingen m.b.t. de formele inbedding van de voor dit werk op te leiden en in te zetten BOA's. Mogelijk moet (op termijn) regelgeving rond BOA's worden aangepast; overleg zal dan nodig zijn met de betrokken ministeries.

De overige gestolen fietsen kunnen worden teruggevonden op basis van informatie in het fietsdiefstalregister dat gevuld wordt met voor opsporing bruikbare aangiftes. Scanners zijn ontwikkeld om framenummers te lezen en te verifiëren in het fietsdiefstalregister. In twee gemeenten wordt een pilot ingericht om met de scanners op grote schaal controles uit te voeren, bijv. in fietsenstallingen en op fiets-parkeerplaatsen. Lokale overheid en politie zijn betrokken. Extra

capaciteit voor het opsporen wordt hiermee gecreëerd in de vorm van efficiënt werkende scanners, niet in de eerste plaats in de vorm van menskracht.

Bij het toenemen van het aantal teruggevonden fietsen zullen bestaande procedures en afspraken moeten worden aangepast voor het terugbezorgen aan de rechthebbende (consument of verzekeraar). Bij dit onderdeel zijn ook verzekeraars, lokale en regionale fietsdepots en de RDW (beheerder van het fietsdiefstalregister) betrokken.

Via diverse kanalen die de partners ter beschikking staan, zullen successen van de opsporing worden gecommuniceerd om daarmee een aanzet te geven voor intensivering van de aanpak.

Meer slachtoffers van fietsdiefstal zullen gemotiveerd worden om aangifte te doen. Met de politie is overleg gaande om de aangifte via politie.nl te vereenvoudigen en te versnellen. Opzet is, het aantal in te vullen velden sterk te verkleinen en te beperken tot voor de huidige wijze van opsporing relevante gegevens. Verder lijkt het zinvol de handmatige toetsing door politiepersoneel van de ingevulde aangiften achterwege te laten, waardoor de registratie onmiddellijk effectief is, terwijl er nu gemiddeld een week verstrikt tussen aangifte en registratie. De vereenvoudiging van het aangifteproces moet leiden tot meer en kwalitatief betere aangiften. De versnelling is van belang omdat gestolen fietsen veelal snel worden verkocht.

Het unieke framenummer (barcodesticker) dat de basis vormt voor een voor opsporing bruikbare aangifte wordt nog niet op alle fietsen van Nederlands fabricaat aangebracht. Op vragen in het Parlement heeft de minister van I&M enkele jaren geleden laten weten de invoering van een verplicht framenummer niet te overwegen. Successen met de opsporing zal fabrikanten moeten aanmoedigen, unieke framenummers op al hun fietsen aan te (blijven) brengen.

Er zal een proces worden ontwikkeld waardoor eigenaren van fietsen zonder uniek framenummer dit laagdrempelig kunnen laten aanbrengen. Zo mogelijk worden ook importeurs betrokken van fietsen die via bijvoorbeeld de grootwinkelbedrijven worden verkocht.

Binnen het werkterrein van doel 7 wordt gezien of aanvulling van het fietsdiefstalregister met productie- en verzekeringsgegevens technisch en juridisch haalbaar is en de effectiviteit van de diefstalregistratie bevordert (zuiverheid aangiften, vaststellen rechthebbende).

Daarnaast wordt medewerking verleend aan het mogelijk binnen het geheel van Tour de Force tot stand komen van een breed toepasbare fiets-databank. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat voorkomen moet worden dat er een extra administratieve last ontstaat. In tegendeel: de data in het bestaande fietsdiefstalregister dienen de enige bron te zijn voor informatie over gestolen uniek geïdentificeerde fietsen.

De laatste jaren ontstaat in toenemende mate overlast van het feit dat alle gestolen goederen –dus ook fietsen- in het Stopheling bestand van de politie worden opgenomen. Bij terugvinden wordt het diefstalsignaal niet uit Stopheling verwijderd. Handelaren en particulieren ondervinden daar veel last van. Dit oplossing van dit probleem vraagt het nodige overleg. Het gaat hier om de uitvoering van regelingen die niet alleen betrekking hebben op fietsen; het overleg over de oplossing van het probleem vindt dan ook buiten het kader van Tour de Force plaats.

De aansturing van alle genoemde activiteiten gebeurt door of vanuit het door AVc voorgezeten Platform Fietsdiefstal, dat bestaat uit vertegenwoordigers van de politie, de ministeries van V&J en I&M, de ANWB, de RDW, het CCV, de gemeente Utrecht, de RAI, de BOVAG, de Fietsersbond, het OM en een vijftal verzekeraars.

## 7.4 Resultaten en planning

pilot opsporing met barcodescanners	Q4, 2017 / Q1, 2018
voorbereiding opsporing connected fietsen	Q3, Q4 2017
implementatie opsporing connected fietsen	2018
voorbereiding aanpassingen internetaangifte	Q4 2017
verbeterde aangifte gereed	2018
overleg uitbreiding toepassing framenummers	Q2 2018
uitbreiding toepassing NI fabrikanten	Q3 2018 doorlopend
procedure after sales en parallel import framenummer aanbrengen gereed	Q4 2018
onderzoek uitbreiding fietsdiefstalregister	Q1 2018
realisatie uitbreiding fietsdiefstalregister	2018

## Doel 8. Kennisinfrastructuur en data

*Wegkapitein: Rick Lindeman, Ministerie Infrastructuur en Milieu - RWS WVL*

*Ambassadeur: Jeroen Snijders Blok, Accell Groep*

### 8.1 Context en uitdagingen

#### Data

Data en technologie worden steeds vaker in één adem genoemd, omdat dataverzameling steeds minder op de ouderwetse manier gaat maar steeds vaker gebruik wordt gemaakt van moderne ICT technieken. De opkomst van nieuwe technologie en praktische toepassingen als smartphones leiden tot een gigantische toename van de hoeveelheid data die ter beschikking komt. Dit genereert informatie die erg nuttig is voor het bijstellen of ontwikkelen van beleid. Maar het heeft ook een wildgroei in de hand gewerkt van zeer verschillende bronnen en standaards. Dat heeft nadelige effecten voor beleidsmakers, maar ook voor gebruikers en consumenten. De aandacht vanuit de Tour de Force moet er op gericht zijn dat de stroom aan dataverzameling beter en slimmer wordt benut en ontsloten, dat er een betere samenwerking tot stand komt en dat meer open standaards worden ontwikkeld voor praktische toepassingen.

#### Kennis

Ook aan de kant van kennisontwikkeling is er sprake van een toenemende aandacht en intensiteit. Waar tot enkele jaren geleden de blik vaak naar het buitenland werd gericht voor onderzoek naar fietsgebruik, is er nu in Nederland een veel groter speelveld actief. Enkele onderzoekers aan verschillende universiteiten en hogescholen hebben zich verenigd in de Dutch Cycling Academy. Een forse impuls vormt het onderzoeksprogramma SURF, met het meerjarenproject *Smart Cycling Futures (SCF)*, waarbinnen meerdere promotieonderzoeken plaatsvinden, praktijkexperimenten in *living labs* worden uitgevoerd in 4 regio's en samenhang wordt gezocht in onderwerpen.

Toch lijkt de beschikbare kennis nog vaak onvoldoende inzicht op te leveren, ook omdat we niet weten wat we niet weten. Waar bestaan nog witte vlekken in het onderzoeksgebied? En bestaat er nog een verschil tussen vraag (beleidsmakers) en aanbod (onderzoekers)? Hoe verhouden al deze initiatieven tot elkaar.

Niet alles is even goed vindbaar of beschikbaar voor 'fietsprofessionals', waardoor de afstemming tussen theorie en praktijk onvoldoende lijkt, en er onzekerheid is of alle beleidsvelden voldoende in beeld zijn.

### 8.2 Lopende activiteiten en meerwaarde Tour de Force

#### Data

##### *Lopende activiteiten*

- De fietstelweek (betaald door regionale overheden en beter benutten)
- De Fietsstadverkiezingen van de Fietsersbond
- ITS en fiets Beter Benutten
- Technische ontwikkelingen Tags/Slotenfabrikanten
- IenM plan Data
- Platform Fietsdata

##### *Meerwaarde Tour de Force*

- Organiseren vraagarticulatie
- Ondersteunen aanbesteding samen met NDW
- Schetsen data landschap (positioneren) , organiseren toekomstvisie
- Koppelen stakeholders binnen en buiten fietswereld

## Kennis

### Lopende activiteiten

- Vernieuwing Website fietsberaad
- Ontwikkeling Fietscommunity 2.0 (Met onder meer de Matrix)
- Academische programma's o.a. SCF, TUE en TUD.
- Kennisinitiatieven Rond Beter Benutten

### Meerwaarde Tour de Force

- Het positioneren en mogelijk herstructureren kennislandschap
- Verbinden tussen wetenschap en praktijk
- Borgen van de kennis / imbedding community uit tijdelijke initiatieven
- 'Fietsprofessionals' centraal stellen

## 8.3 Focus, aanpak en actoren

### Data

#### Focus

We willen bereiken data de data beter toegankelijk is (waar zo mogelijk open), en de inwinning/beheer ervan op langere termijn is gegarandeerd.

#### Aanpak

- Verkenning samenwerking NDW / fietsplatform voor de langere termijn borging van het fietsdataplatform
- Stakeholdersessie toekomstsessie data (LEF) om een beeld te krijgen van de toekomst. Aan de hand hiervan wordt ook een convenant over de organisatie van data in de toekomst opgesteld.
- Verkenning inkoop data in de toekomst en condities stellen voor de toekomstige data ordening en rol overheid daarbij, als opvolger van de huidige (ad-hoc) fietstelweek. (is NDW)
- Ondersteunen IenM bij data activiteiten rond versnippering en verbinding leggen met ITS trajecten beter benutten.
- Ondersteunen ontwikkeling centrale fietsen database (ism met doelen TdF rond fietsendiefstal)
- Verkenning inhoudelijke vragen rond deelfietsen, trackingdata en fietsongevallen. (onderzoek)
- Werken richting open data voor ontwikkeling tools als bikeprint, mobiliteitscan etc., om een gezonde marktcondities van de toekomst te ontwikkelen)
- Datapilots faciliteren in steden om de toepassing van data te stimuleren.
- Kennis rond data te verbinden

#### Actoren

Kernteam: Fietsberaad, NDW, IenM. Vervoersregio, Extern: Consortium Fietstelweek, Beter Benutten, Leveranciers,

Kopgroepen : Kopgroep Toekomst databehoeft, en Kopgroep Organisatie . (te starten als 1 kopgroep)

### Kennis

#### Focus

Uitgangspunt is de 'fietsprofessional centraal': ontsluit kennis aansluitend bij de behoefte van de lokale partijen.

#### Aanpak

- Schetsen kennislandschap om te ontdekken waar de witte vlekken liggen/ de kennisbehoefte van de fietsambtenaar in kaart brengen

- Platform 31 / Fietscommunity 2.0 is gestart met de bouw van een matrix (kennisdatabank) waarin diverse onderzoeken worden samengebracht. Dit moet leiden tot betere vindbaarheid en tot inzicht waar witte vlekken zijn. Financiering voor deze kennisbank is tijdelijk geregeld. Taak is eindig, dus vullen zal beperkt blijven. Continuïteit is wenselijk, bijvoorbeeld door extra budget of door leveren van capaciteit vanuit de partners vanuit het netwerk van de TdF
- De confrontatie aangaan: waar kunnen we het huidige aanbod - c.q. de huidige kennisinfrastructuur - herordenen of versterken:
  - > afspraken met de huidige kennisorganisaties over betere taakverdeling, afstemming en samenwerking, gericht op betere beschikbaarheid, vindbaarheid en verspreiding van kennis en data
  - > afspraken met de huidige kennisorganisaties over ontwikkeling, vastlegging en verspreiding van nog ontbrekende (a) kennis, (b) praktijkvoorbeelden (best practices) en (c) data
- Versterken van de infrastructuur; technische kant verbeteren. De vindbaarheid van kennis vergroten door bijvoorbeeld een betere koppeling te leggen tussen databases en websites; de Tour de Force site insteken als een portal naar alle kennis en data-instellingen. Hiervoor kan ook de nieuwe Fietsberaad site als startpunt dienen. De TdF gaat hiervoor in de klankbordgroep zitten.
- TdF kan optreden als een typische verbinder van belangen, en partijen zoals NDW, Fietsplatform, Fietscommunity 2.0 etc. meer open laten stellen naar elkaar. En stimuleren dat andere partijen ook actief deelnemen aan het vullen van de kennisbank (Matrix/Beraadsite/ etc) zodat gevalideerde informatie wordt aangeleverd. Hiervoor wordt een bijeenkomst Kennis en Praktijk georganiseerd
- Rol spelen in ontsluiting andere thema's, zoals Platform Veilig Fietsen
- Inventariseren kennisvragen uit andere thema's en deze verbinden met het onderzoek.
- Uitwerking verzorgen op kleinere onderdelen; bijvoorbeeld bewegwijzering: waarom gaat een partij dat overdragen? Welk belang kan je vinden om dat wel te gaan doen? Lukt het om centrale sturing aan te brengen?
- De TdF kan actief op pad gaan, om kennis en data meer onder de aandacht te brengen op lokaal niveau en om gemeenten te helpen bij de ontsluiting van systemen. Hiervoor kan een 'F-Team' worden ingezet, in het kader van de TdF on Tour, of een MOOC worden opgezet.

#### Actoren

Kernteam : SURF-project, Fietsberaad, Fietscommunity 2.0

Kopgroepen : Kopgroep Fiets en Data (Deel technisch, deel strategisch), en Kopgroep Wetenschappelijk onderzoeken

## 8.4 Resultaten en planning

Resultaat	Planning
Toekomstvisie data en organisatie	Q2 2018
Toekomstvisie databehoefte / opendata	Q3 2018
Verkenning inhoudelijke datavragen	
Centrale fietsendatabase (icm diefstal)	Q4 2018
Kennissite (ism fietsberaad)	Q2 2018
Schets kennislandschap: Verbeterde matrix/interface naar Kennis/Vulling Kennisdatabank), Steun MOOC (evt)	Q2 2018
Faciliteren kennis andere wegkapiteins	Q2 2018



## 9. Extra thema: Naar een sterke positie van de fiets in de omgevingsvisie van vitale steden

*Wegkapitein: Syb Tjepkema VNG/gemeente Zwolle*

### 9.1 Context en uitdagingen

De Omgevingswet en de omgevingsvisies die nationaal, regionaal en gemeentelijk opgesteld worden geven concrete kansen om de leefbaarheid en vitaliteit van steden en dorpen te verbeteren. Het stimuleren van fietsen en lopen kan hiervoor het fundament vormen. Dit zal geborgd moeten worden in de ruimtelijke ordening. Een stad of dorp, ingericht om deze doelgroepen meer en veilig te laten bewegen in een leefbare en aantrekkelijke omgeving, is immers maximaal vitaal en toekomstvast. Fietsen en lopen vormen daarmee een belangrijke basis voor de vitale stad, dorp en regio van de toekomst, zowel om de bereikbaarheid te borgen als om de volksgezondheid te verbeteren.



De fietsagenda geeft in de aanpak met de 8 thema's concrete handvatten aan zowel Rijk, Provincies, regio's en gemeenten hoe de komende jaren in de omgevingsvisies de positie van de fiets te versterken. Daarom is besloten om het thema "fiets en omgevingsvisie" tijdelijk als een extra project aan de agenda toe te voegen.

### 9.2 Ambitie en doel

De ambitie is om de positieve rol die actieve vervoerswijzen kunnen spelen om tot vitale steden, dorpen en regio's te komen zoveel mogelijk te stimuleren en daarvoor concrete handvatten aan te reiken

Het doel is om binnen 1 jaar:

1. In en tussen deze steden een actief netwerk van professionals (verkeer, ruimte en gezondheid) te hebben.
2. In de omgevingsplannen van de samenwerkende ambitieuze fietssteden (F10) een herkenbaar onderdeel over het stimuleren van active modes zoals fietsen en lopen te hebben.
3. In deze steden bij de uitwerking van de omgevingsvisie gericht uitvoering te geven aan projecten voor fietser en voetganger.

	<b>Kennisnetwerk professionals</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ervaringen delen</li> <li>• Kennisagenda</li> </ul>
	<b>Actieve vervoerswijzen in omgevingsvisies</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gezondheid</li> <li>• Leefbaarheid</li> <li>• Bereikbaarheid</li> <li>• Economie</li> </ul>
	<b>Projecten uitvoeren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Invloed omgevingsvisie</li> <li>• Onderzoek</li> <li>• Ervaringen delen</li> </ul>

### 9.3 Focus, aanpak en actoren

De omgevingswet en de daaronder geschaarde ontwikkelingen vormen een complex geheel waar veel actoren actief in zijn. De dynamiek hieromheen vraagt een kleinschalig en sterk gefocust proces, waarbij wij twee sporen onderscheiden:

1. *inhoud*: welke kennis is nodig om aspecten van lopen en fietsen goed te integreren in processen en producten die volgen uit de omgevingswet?
2. *proces*: op welke wijze kan deze kennis bij de stakeholders en vakgebieden worden verspreid, verbeterd en effectief toegepast en hoe kan dit een rol spelen bij het verbeteren van participatieprocessen (een procesvereiste in de omgevingswet).

Als eindresultaat van inhoud wordt gedacht aan een soort ‘toolkit’ met gereedschappen en gebruiksklare elementen die gemeenten en stakeholders kunnen toepassen bij het maken en uitvoeren van een omgevingsvisie. Daarbij wordt ook gekeken naar procesvaardigheden, onder andere gericht op effectieve participatieprocessen van stakeholders. Dit wordt bevorderd door coaches aan te stellen en een (regionaal) netwerk van gebruikers in te stellen om de toepassing van de toolkit te bevorderen, kennis uit te wisselen en daarmee samen te leren.

#### Inhoud

Vanwege het multidisciplinaire karakter van dit onderwerp is de kans groot dat al veel informatie beschikbaar is. Daarom wordt gekozen voor een ontwikkelproces in twee fasen.

##### 1. De voorverkenning

Om scherp te krijgen wat de kansen en bedreigingen van de nieuwe Omgevingswet voor de positie van de fiets en voetganger zijn wordt een voorverkenning uitgevoerd. Het gaat hierbij zowel om de inhoud van de omgevingswet en –visie als het proces en de rol en taakverdeling van organisaties. De voorverkenning zal worden uitgevoerd door CROW, waarbij inhoudelijke betrokkenheid van Platform31 en andere kennisinstituten op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit essentieel zijn.

## 2. Toolkit

Voorgesteld wordt om samen met de wegkapiteins en betrokken kennisinstellingen een dynamische toolkit samen te stellen. Deze toolkit geeft concrete bouwstenen voor de omgevingsvisies en -plannen van gemeenten, provincies en regio's. Hierin worden de laatste inzichten op het gebied van een fiets- en voetgangersvriendelijke ruimtelijke inrichting meegenomen. Verder wordt aangegeven hoe de positie van de fiets en de voetganger versterkt kan worden. Verkeersveiligheid en volksgezondheid zijn daarbij de logische startpunten.

De opstelling van de toolkit wordt in samenwerking met CROW en Platform31 ter hand genomen. Daarbij is het de bedoeling dat de 'tools' goed aansluiten op de dagelijkse praktijk van professionals op het gebied van verkeer, vervoer, openbare ruimte en ruimtelijke ordening. Enerzijds gaat het om het verbeteren van de input vanuit het vakgebied verkeer en vervoer om de integrale beleidsontwikkeling te voeden, anderzijds gaat het om handreikingen om te laten zien hoe de uitgangspunten van een omgevingsvisie kunnen worden vertaald in goed ruimtelijk ontwerp en beheer.



### Proces

Om de toepassing van elementen uit de toolkit in de praktijk te bevorderen en kennis en inzicht bij zowel bestuurders, adviseurs (ruimtelijk en verkeerskundig) als organisaties als GGD, e.d. te vergroten, wordt een aantal activiteiten uitgevoerd:

- A. Er worden gesprekken gevoerd met organisaties zoals I&M, VWS, RIVM, IPO, VNG, GGD en anderen, die zich actief bezighouden met de omgevingswet en omgevingsvisies. Er wordt gekeken naar rollen en taken, planning en activiteiten en menskracht en middelen. De resultaten worden besproken op een gemeenschappelijke bijeenkomst met een aantal steden. Op basis daarvan wordt een samenwerkingsvoorstel opgesteld.

De logische startpunten hiervoor zijn leerkringen van Platform31 in het kader van de programma's 'op dezelfde leest' en 'nu al eenvoudig beter'. Gegeven het onderwerp is de leerkring 'gezondheid en ruimte' de meest voor de hand liggende.

- B. Er wordt een team van aanjagers en coaches samengesteld en opgeleid die provincies, regio's en steden kunnen gaan begeleiden.

- C. Steden, regio's en provincies worden zoveel mogelijk begeleid op basis van lokale en regionale vragen en opgaven. Zij fungeren daarmee als living labs en voorbeelden voor andere steden en provincies in Nederland. De resultaten hiervan kunnen worden gedeeld via de platforms van CROW en de staalkaarten die door Platform31 worden ontwikkeld.
- D. Aan de hand van de netwerken die ontstaan bij processtap A. kan worden doorontwikkeld naar een levendige community die het thema 'actieve mobiliteit' binnen de ontwikkeling van de omgevingswet van inhoud voorziet en promoot.

## 9.4 Resultaten en planning

### Inhoud

*Resultaat 1. Whitepaper: 'kansen en bedreigingen van de omgevingswet voor actieve vervoerswijzen in ruimtelijk beleid'*

In dit document worden de resultaten van gesprekken met diverse experts en ervaringsdeskundigen verzameld en vertaald in concrete onderzoeks- en ontwikkelvragen voor de toolkit

Wanneer: Q4 2017

Wie: CROW/Platform 31

*Resultaat 2. Toolkit*

Dynamische verzameling van instrumenten

**Procesmanagement: handreikingen**

- agenderen van belang fiets en voetganger binnen een omgevingsvisie
- het betrekken van stakeholders op het gebied van actieve vervoerswijzen
- van verkeerskundige naar sparring partner voor professionals in de openbare ruimte

**Munitie voor de professional**

- Facts & Figures over fietsen en lopen
- Juridisch instrumentarium, zoals Europees verdrag van de rechten van de mens
- Overwegingen en ontwerpprincipes voor een actieve openbare ruimte

Wanneer: Q4 2017

Wie: CROW/KpVV en Platform 31

### Proces

*Resultaat: A. Een samenwerkingsvoorstel*

Wanneer: Q1 2018

Wie: VNG/wegkapitein

*Resultaat: B. Opleiding coaches en aanstellen aanjagers*

Wanneer: Q1 2018

Wie: VNG/wegkapitein

*Resultaat: C. Begeleiding en ondersteuning van steden, regio's en provincies*

Wanneer: vanaf Q2 2018

Wie: VNG/wegkapitein

*Resultaat: D. Vastleggen, uitdragen en delen van kennis en ervaringen*

Wanneer: vanaf Q2 2018

Wie: VNG/wegkapitein

Bij resultaat D. zal een nader uitwerking moeten plaatsvinden over de inzet van online middelen, zoals het opbouwen van kennismodules binnen het domein van CROW, de ontwikkeling van cursussen. Het voorstel is om de business case hiervoor te integreren in het samenwerkingsvoorstel (resultaat A).

Deliverable	Q4 2017	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2019
<b>Resultaat 1</b>						
Whitepaper						
<b>Resultaat 2</b>						
Toolkit first beta						
Update toolkit						
<b>Resultaat A</b>						
Samenwerkingsvoorstel						
<b>Resultaat B</b>						
Opleiden coaches						
Aanstellen aanjagers						
<b>Resultaat C</b>						
Begeleiden gemeenten en regio's						
<b>Resultaat D</b>						
Vastleggen en verspreiden kennis						

## Organisatie

Bovengenoemde producten en processtappen zijn gebaat bij een hoog ontwikkeltempo. Hierdoor blijft de energie in het proces en dit komt de kwaliteit en het draagvlak ten goede. Ook verwachten wij dat hierdoor de eerste tussenresultaten al snel kunnen worden gedeeld, zodat het enthousiasme voor doorontwikkeling kan worden aangewakkerd. Voorgesteld om een compact projectteam samen te stellen met de meest betrokken stakeholders als CROW, VNG, Platform 31, I&M en IPO om de eerste fase te begeleiden. In de loop van het project kan de samenstelling van deze groep waar nodig worden bijgesteld. Er is daarbij interesse getoond vanuit College Rijksadviseurs (Daan Zandbelt), onderwijsinstellingen (NHTV), BOVAG, SILVUR en Fietscommunity 2.0 om betrokken te zijn bij dit project. De precieze invulling van rollen zal nader met deze partijen worden ingevuld.

Voor de uitvoering wordt voorgesteld gebruik te maken van een extern adviesbureau dat met name sterk is in het begeleiden van dit soort ontwikkelprocessen met meerdere stakeholders.

## 10. Algemene werkzaamheden

*Programmamanager: Koos Louwerse*

### Tourleiding

De Tour de Force staat onder leiding van een Tourleiding die bestaat uit bestuurlijk vertegenwoordigers namens gemeenten (VNG), vervoerregio's (VA en MRDH), provincies (IPO) en Rijk (I&M). De kracht van de Tourleiding is de bestuurlijke verankering: er is een rechtstreekse link met bestuurlijke gremia waarin overheden besluiten kunnen nemen om gunstige randvoorwaarden te scheppen voor een verdere groei van het fietsgebruik. De taak van de Tourleiding is:

- leiding geven aan de Tour de Force
- via de eigen netwerken en kanalen fietsbeleid hoger op de bestuurlijke agenda's krijgen van de betrokken overheden: gemeenten, vervoerregio's, provincies, waterschappen en Rijk
- zorgen voor besluitvorming in de eigen bestuurlijke gremia
- zo nodig opschalen en bovenlangs deuren openen, verbindingen leggen (ook buiten de mobiliteitswereld) of vastzittende kwesties verder helpen
- wegen zoeken om extra budgetten vrij te maken voor fietsbeleid, door verschuivingen binnen bestaande budgetten of door het aanboren van nieuwe bronnen, ook op andere beleidsterreinen dan mobiliteit
- fungeren als ambassadeurs van de Tour de Force in externe contacten en op externe bijeenkomsten

### Tourbureau

De wegkapiteins (zie inleidende hoofdstuk) vormen de kern van het Tourbureau. Het Tourbureau bestaat verder uit ambtelijk vertegenwoordigers namens VNG, IPO, Vervoerregio's en I&M. Zij vormen de verbinding met de Tourleiding en met hun achterbannen. Het Tourbureau komt 8 keer per jaar bij elkaar om de koers en voortgang in activiteiten met elkaar te bespreken en waar nodig zaken af te stemmen. Immers: diverse doelen overlappen elkaar deels; goede afstemming van activiteiten en het bereiken van synergie zijn daarom erg belangrijk. De programmamanager bespreekt in het Tourbureau ook de voortgang van allerlei algemene zaken rond bijv. communicatie en financiën. Nieuwe ontwikkelingen worden er doorgenomen. En ook worden de vergaderingen van de Tourleiding voorbereid in het Tourbureau.

### Programmamanager

De programmamanager:

- organiseert de vergaderingen van de Tourleiding en informeert de Tourleiding regelmatig over de voortgang
- organiseert en leidt de vergaderingen van het Tourbureau
- organiseert de Fietstafel en de Inspiratie(mid)dag
- is verantwoordelijk voor de website en de nieuwsbrief
- is verantwoordelijk voor het tot stand komen van het werkprogramma
- is verantwoordelijk voor het tot stand komen van een het monitoringprogramma
- is verantwoordelijk voor een heldere verantwoording van de uitgevoerde activiteiten en bestede budgetten
- stuurt de wegkapiteins aan en ondersteunt hen bij de organisatie van hun programma's en bijeenkomsten
- vertegenwoordigt de Tour de Force in externe contacten en op externe bijeenkomsten

## Fietstafel

De maatschappelijke Fietstafel is een jaarlijks overleg van de Tourleiding met bestuurlijk vertegenwoordigers namens alle 23 organisaties die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland. Het streven is om maatschappelijke organisaties een grotere rol te geven bij volgende Fietstafels.

## Inspiratie(mid)dag

Jaarlijks organiseert de Tour de Force een Inspiratiemiddag, waarvoor deelnemers op naam worden uitgenodigd, passend bij de thema's die dan centraal staan. Het streven is om meer nadruk te leggen op het bieden van inspiratie door bijdragen uit onverwachte hoek.

## Website

De website bevat de belangrijkste informatie over de Tour de Force en legt de resultaten van de uitgevoerde activiteiten vast.

## Nieuwsbrief

Vier keer per jaar verschijnt er een nieuwsbrief met actuele informatie over de uitgevoerde activiteiten en bereikte resultaten.

## Contactgegevens

1	Mirjam Borsboom	mirjam.borsboom@dutchcycling.nl	015-2516561
2	Otto van Boggelen	otto.vanboggelen@crow.nl	0318-699893
3	Reindert Augustijn	m.augustijn@gelderland.nl	06-52802449
4	Conny Broeyer	conny.broeyer@minienm.nl	070-4561425
5	Hugo van der Steenhoven	hugo@hugocycling.nl	06-51074257
6	Kate de Jager	kate.de.jager@minienm.nl	06-15879150
7	Mojgan Yavari	yavari@stavc.nl	088-5543200
8	Rick Lindeman	rick.lindeman@rws.nl	06-53926589
9	Syb Tjepkema	s.tjepkema@zwolle.nl	038-4982133
10	Koos Louwerse	koos.louwerse@tourdeforce2020.nl	06-54777329