

# Uitvoeringsagenda NTF

Actief Werkdocument



**Tour** de  
**Force**

Concept Publicatie  
Versie 28 mei 2026

# Inhoudsopgave

<b>Vooraf</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Aanleiding en context</b> .....	<b>4</b>
1.1 Doelgroep.....	4
1.2 Pijlers NTF.....	5
1.3 Maatschappelijke context en actualisatie.....	5
1.4 Doel en urgentie.....	6
1.5 Meebewegend en flexibel karakter.....	6
<b>2. Strategisch kader met de drie pijlers uit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets</b> .....	<b>7</b>
2.1 Pijler 1 - Versterken van de fietsnetwerken.....	7
2.2 Pijler 2 - Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te stallen .....	8
2.3 Pijler 3 - Stimuleren van het fietsgebruik .....	8
<b>3. Oplossend vermogen van de fiets buiten mobiliteit: Een kansgerichte aanpak</b> .....	<b>10</b>
3.1 Relevante ontwikkelingen die om een actualisatie van de het Nationaal toekomstbeeld fiets vragen. ....	10
3.2 Maatschappelijke opgaven .....	12
<b>4. Uitwerking opgaven en pijlers naar actie</b> .....	<b>14</b>
4.1 Methodische input van projecten .....	14
4.2 Onderscheid in drie categorieën maatregelen.....	14
4.3 Agenderingsstrategie en gebruik kaartenbak.....	14
<b>5. Governance en vervolg</b> .....	<b>16</b>
5.1 Huidige agendering en besluitvorming .....	16
5.2 Effectieve agendering: Inhoud en netwerk op orde .....	16
5.3 Effectieve Agendering .....	17
5.4 Stappenplan voor agenderingsstrategie (buiten fietskolom).....	18
<b>Bijlage 1. Per MIRT regio –</b> .....	<b>20</b>
<b>Relevante cyclische momenten</b> .....	<b>20</b>
Regio Noordwest.....	20
Regio Noord .....	20
Regio Oost.....	20
Regio Zuid.....	21
Regio Zuidwest.....	21

CONCEPT

# 1. Aanleiding en context

Nederland staat wereldwijd bekend als fietsland. De positie van de fiets in Nederland is niet toevallig; het is het resultaat van decennia van gerichte beleidskeuzes, onder andere gestimuleerd door campagnes vanuit de Fietsersbond<sup>1</sup> en de ANWB, opgepakt door gemeenten, provincies en andere overheden.

De fiets is nu klaar voor de volgende stap. Met het [Nationaal Toekomstbeeld Fiets \(NTF\)](#) is een duidelijke koers uitgezet: Een sterker fietsnetwerk, goede parkeerfaciliteiten voor fietsen en stimulering van het gebruik van de fiets. Fietsveiligheid is daarbij een noodzakelijke randvoorwaarde. Nu is het zaak die ambitie te vertalen naar actie zoals in het coalitieakkoord is opgeschreven.

De Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets (UA NTF) brengt focus en richting in de uitvoering en laat zien wat de fiets nodig heeft om haar positie als volwaardige modaliteit te versterken. Tegelijkertijd concretiseert deze agenda de positie van de fiets als slimme en toegankelijke oplossing voor de aanpak van urgente maatschappelijke opgaven. Daarbij geeft de Uitvoeringsagenda richting aan hoe de fiets kan worden ingezet op verschillende beleidsterreinen: Van woningbouw en bereikbaarheid van voorzieningen in het landelijk gebied, tot gezondheid en leefkwaliteit.

Met deze agenda wordt de brug geslagen naar de impact van de fiets op opgaven buiten het mobiliteitsdomein. Het is nadrukkelijk een gemeenschappelijk document, met een gedeelde opgave vanuit overheden en andere stakeholders waarbij de fiets invulling kan geven aan deze opgaven. Daarnaast dient deze agenda als een 'landkaart' die overzicht moet geven van de stand van initiatieven die de positie van de fiets verder verstevigen en uitbreiden (zie bijlage 1).

## 1.1 Doelgroep

De doelgroep van dit rapport is breed. Het is ook voor partijen buiten de fietssector, en niet alleen de overheden, maar ook voor geïnteresseerde betrokkenen die zich beseffen dat zij met en via de fiets hun ambities kunnen realiseren. Dat kan bijvoorbeeld gaan over gebiedsontwikkelaars, over werkgevers of fietsweerbaarheid voor ouderen. Deze doelgroep gaat daarmee ook verder dan het bestaande (overheids-) netwerk van de Tour de Force: Het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), de provincies (IPO), gemeenten (VNG en F10 steden), de twee vervoersregio's MRDH en VRA, en vele bedrijven en maatschappelijke organisaties zoals NS, de ANWB en de fietsersbond.

### Positionering uitvoeringsagenda

De uitvoeringsagenda staat niet alleen maar wordt ondersteund door bestaande stukken zoals de MAUF (Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets)<sup>2</sup> en is een 'gezamenlijk kompas' voor uitvoering van de ambities uit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Geen nieuw beleidskader, maar een verbindende agenda die richting geeft aan de uitvoering van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

## Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets positioneert de fiets als gelijkwaardige modaliteit naast auto en openbaar vervoer in mobiliteits- en ruimtelijke keuzes op alle schaalniveaus. Het NTF dient als onderlegger voor gezamenlijke investeringsbeslissingen binnen integrale, gebiedsgerichte programma's. Daarnaast ondersteunt het document samenwerking tussen bestuurslagen bij de programmering, uitvoering en monitoring van fietsprojecten. Het NTF vormt ook een basis voor structurele samenwerking met belangenorganisaties, vervoerders en andere partners, waardoor kennisdeling en afstemming worden versterkt. Zo biedt het NTF een stevig en verbindend fundament voor het realiseren van de Schaalspromg Fiets.

*Bron: Nationaal Toekomstbeeld Fiets - De kracht van de fiets volop benut! (Tour de Force, 2022)*

<sup>1</sup> Eerste Nederlandse Fietsers Bond (nu Fietsersbond)

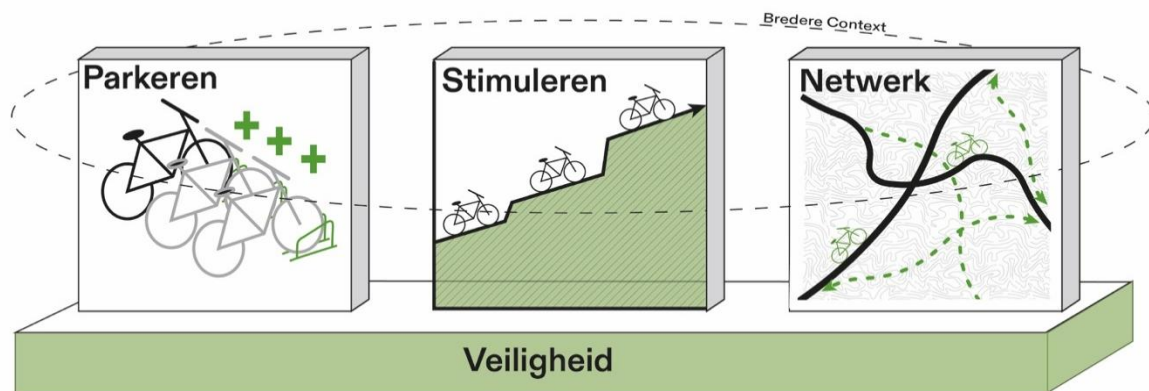
<sup>2</sup> De Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets is een document dat als verdere uitwerking van het NTF zou dienen. Dit document is echter nooit bestuurlijk vastgesteld of gepubliceerd.

Kortom: Het NTF staat een 'schaalsprong fiets' voor, om het aantal gefietste kilometers te vergroten, maar ook om via de fiets andere maatschappelijke uitdagingen het hoofd te bieden, zoals:

- Stedelijke bereikbaarheid en inzetten op nabijheid
- Verduurzaming mobiliteit
- Bewegingsagenda.

## 1.2 Pijlers NTF

De eerste pijler in het NTF is het versterken van de fietsnetwerken. Hiermee wordt bedoeld op initiatieven als doorfietsroutes en andere infrastructurele ingrepen die het gebruik van de fiets aantrekkelijker maken. De tweede pijler richt zich op de ondersteuning van fietsparkeren in Nederland. Een toename in het aantal fietskilometers zoals is gesteld in de doelen van het NTF gaat samen met een toenemende behoefte voor parkeergelegenheden. Als laatste pijler is fietsstimulering opgenomen in het NTF. Deze pijler richt zich op initiatieven die het renderen van fysieke interventies en projecten verbeteren, zoals promotiecampagnes. Deze kunnen doelgroep- situatie- of locatie- specifiek zijn of algemeen van aard. In hoofdstuk 2 zijn deze pijlers verder uitgewerkt.



## 1.3 Maatschappelijke context en actualisatie

De maatschappelijke context is volop in beweging, daarom is een actualisatie maar vooral concretisering nodig. De groeiende druk op de ruimte, verstedelijking en woningbouw waren altijd al prangende thema's, maar de relevantie is alleen maar groter geworden.

Met bijvoorbeeld de bredere focus van [Bereikbaarheid op Peil](#), wordt door samenwerkende overheden ingezet op het behouden en verbeteren van de toegankelijkheid van voorzieningen, woningen en banen in Nederland. Deze aanpak richt zich op het meten en waarborgen van bereikbaarheid via een stappenplan: signaleren, adresseren en acteren, in samenwerking tussen Rijk en regio.

Ook de aandacht voor gezondheid en preventie is toegenomen: actieve mobiliteit is een belangrijke mogelijkheid om de fitheid van de bevolking te vergroten en de zorgkosten te drukken. Daarnaast is ook de fiets zelf doorontwikkeld: Grotere snelheidsverschillen, meer diversiteit in gebruik en intensiever medegebruik van de openbare ruimte roept nieuwe vragen op rond verkeersveiligheid. Deze actualisaties krijgen een plek in deze uitvoeringsagenda. In Hx wordt dit verder uitgewerkt.

## Bereikbaarheid op Peil

In het kabinetsstandpunt en de achtergrondrapportage: Bereikbaarheid op Peil (BoP) wordt een nieuw instrument geïntroduceerd voor mobiliteit in Nederland. In plaats van te kijken naar knelpunten en doorstroming wordt gekeken naar de bereikbaarheid van verschillende voorzieningen met verschillende modaliteiten. Door te signaleren wanneer de bereikbaarheid van voorzieningen problematisch wordt, dit te adresseren via de MIRT landsdelen, en te acteren op de verschillende beleidsdomeinen die de bereikbaarheid te beïnvloeden moet de bereikbaarheid van voorzieningen gewaarborgd worden.

**De fiets als modaliteit speelt een prominente rol in Bereikbaarheid op Peil. Voor bijna alle typen voorzieningen die worden genoemd komt de fiets naar voren als de (op een na) meest preferabele modaliteit. Dit biedt kansen voor concretisering van de bereikbaarheidsdoelen naar interventie op de actielijnen van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.**

*Bron: Bereikbaarheid op peil - Kabinetsstandpunt over bereikbaarheid (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maart 2025)*

## 1.4 Doel en urgentie

Doel van deze uitvoeringsagenda is om de ambities uit het NTF te vertalen naar passende actie, om zo de fiets structureel te verankeren als volwaardige modaliteit met een bredere rol dan alleen als praktisch onderdeel van het mobiliteitssysteem. De urgentie is groot: de druk op bereikbaarheid, ruimte, gezondheid en betaalbaarheid neemt toe, terwijl de fiets als 'alleskunner' bij kan dragen aan oplossingen voor deze opgaven. Zonder gerichte uitvoering en samenwerking dreigt de potentie van de fiets onderbenut te blijven. Onderdeel van dit doel is ook het maken van een omslag van kort-cyclische actie tot een meerjarig perspectief: Veel interventies rondom de fiets lijken een ad hoc karakter te hebben vergeleken andere modaliteiten (zoals eenmalige subsidies of stimuleringsmaatregelen). De programmatische aanpak van de fiets de laatste jaren zou omgezet moeten worden naar een structurele plek op de beleidsagenda's van mobiliteit en gebiedsontwikkeling.

Deze uitvoeringsagenda moet een basis bieden voor een meerjarig uitvoeringsprogramma, zodat een herijking op prioriteiten zicht geeft op voortgang, effectiviteit en resultaat. Op de belangrijkste bestuurlijke overleggen, in eerste instantie op het BO MIRT en later op het BO leefomgeving, moet de fiets als concrete beleidsoplossing geïntegreerd kunnen worden, met maximaal effect per geïnvesteerde euro.

## 1.5 Meebewegend en flexibel karakter

Met het NTF en deze uitvoeringsagenda willen we vooruitkijken. Het verhogen van het aantal fietskilometers is immers geen doel op zich, maar een effectief middel om bredere ambities voor elkaar te krijgen. Dat vraagt om het verbinden van fietsprojecten aan maatschappelijke thema's en om het verkennen van realisatie en financieringsmogelijkheden buiten het traditionele mobiliteitsdomein. Tegelijkertijd vraagt vooruitkijken om flexibiliteit: maatschappelijke prioriteiten en politieke accenten veranderen. Het omgevingsbewuste karakter van deze agenda maakt het mogelijk mee te bewegen met veranderingen en kansen te benutten wanneer deze zich voordoen.

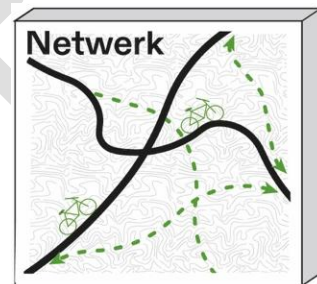
## 2. Strategisch kader met de drie pijlers uit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is een strategisch en verbindend document neergelegd dat de fiets positioneert als volwaardig onderdeel van het Nederlandse mobiliteitssysteem. Het biedt overheden een gezamenlijke basis voor samenwerking rond fietsmaatregelen. Daarnaast schetst het NTF hoe de fiets kan bijdragen aan actuele maatschappelijke opgaven en welke samenwerking nodig is om die rol daadwerkelijk waar te maken. De Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets is geënt op de drie pijlers van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, waarbij er wordt geactualiseerd en verrijkt waar nodig.

### 2.1 Pijler 1 - Versterken van de fietsnetwerken

De fiets heeft, in tegenstelling tot in veel andere landen, een duidelijke plek in de Nederlandse straatinrichting. Op veel plekken is op de weg nadrukkelijk ruimte gereserveerd voor de fiets. Dit betekent echter niet dat er niet nog grote stappen te zetten zijn op het gebied van fietsnetwerken in Nederland.

De fietsnetwerken in Nederland staan voor een aantal uitdagingen: stadsfietspaden zijn vaak overvol, dorpen op het platteland zijn niet goed met elkaar, en hun centrumstad, verbonden en duidelijk aangegeven, comfortabele routes ontbreken nog te vaak. Hier valt dus veel winst te behalen.



In 2040 bestaat de fietsinfrastructuur in Nederland uit een samenhangend en goed functionerend fietsnetwerk met korte, directe en aantrekkelijke routes naar alle belangrijke bestemmingen, waaronder OV-knooppunten. Dit netwerk biedt voldoende capaciteit, is veilig ingericht, zodat fietsers vlot kunnen reizen. De ruggengraat van het netwerk wordt gevormd door hoofdroutes, waarvan sommigen de status van doorfietsroute hebben. Naast deze hoofdroutes bestaat het fietsnetwerk uit onderliggende routes door wijken en het buitengebied, via vrijliggende fietspaden of veilige wegen voor gemengd verkeer. Samen vormen zij een fijnmazig netwerk dat geschikt is voor uiteenlopende typen fietsverkeer. Binnen dit netwerk zijn verschillende typen hoofdroutes te onderscheiden. Regionale fietsroutes verbinden kernen met elkaar en koppelen woongebieden aan werklocaties, scholen en voorzieningen. Binnenstedelijke hoofdroutes ontsluiten wijken en dagelijkse bestemmingen.

Om de fiets een grotere rol te laten spelen, is een forse kwaliteitsverbetering van deze hoofdroutes noodzakelijk, daarom heeft het fietsnetwerk een dusdanig prominente positie in de pijlers van het NTF. Diverse routes kampen met capaciteitsproblemen, conflicten tussen verschillende gebruikers of een gebrek aan comfort en directheid. Ook ontbrekende schakels en fysieke barrières zoals wegen, spoorlijnen en waterwegen zorgen ervoor dat fietsers moeten omrijden, wat het gebruik van de fiets ontmoedigt. Tegelijk vraagt het bestaande netwerk om structureel goed beheer en onderhoud om de kwaliteit op peil te houden.

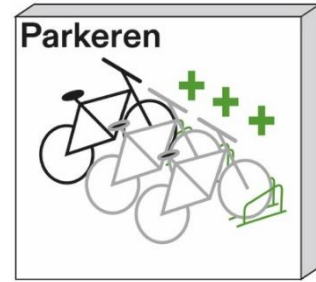
<<(onderbouwing nodig, liefst met kaartjes en cijfers. Anders foto's en krantenartikelen).>>

Bij het versterken van fietsnetwerken zijn drie typen ingrepen te onderscheiden: 1) het verbeteren en opwaarderen van bestaande routes, 2) het toevoegen van nieuwe tracés en 3) het wegnemen van barrières (met bruggen of andere kunstwerken). Verkeersveiligheid is hierbij een randvoorwaarde. Door fietsmaatregelen slim te combineren met aanleg, reconstructie of onderhoud van andere infrastructuur kunnen aanlegkosten worden beperkt<sup>3</sup>. Door goed te kijken naar de vervoervraag voor de fiets, kan het opwaarderen van routes gecombineerd worden met wegnemen van barrières of juist het toevoegen van schakels.

<sup>3</sup> [Raakvlakkenstudie Nationaal Toekomstbeeld Fiets met Rijkswaterstaat](#)

## 2.2 Pijler 2 - Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te stallen

Met het toenemende gebruik van de fiets groeit ook de behoefte aan goede en voldoende fietsstallingen. Deze opgave wordt versterkt door de verdere verdichting van steden, de schaarste aan ruimte, vraag naar facilitering van ketenmobiliteit en duurdere fietsen die gevoeliger zijn voor diefstal. Een goed functionerend fietssysteem vraagt om veilige, toegankelijke en nabijgelegen stallingsmogelijkheden op alle cruciale momenten in de reis: thuis, op de bestemming en bij overstappunten zoals stations, mobiliteitshubs en OV-haltes. Goede fietsparkeervoorzieningen zijn daarmee een randvoorwaarde voor het succes van de fiets als vervoersmiddel.



Het realiseren van voldoende stallingscapaciteit is echter steeds complexer. Op drukke locaties is de beschikbare ruimte beperkt en neemt de druk op de kwaliteit van de openbare ruimte toe. Steeds vaker zijn oplossingen op maaiveld niet wenselijk of mogelijk, waardoor duurdere, ondergrondse of inpandige voorzieningen nodig zijn. Dit leidt tot hogere kosten en vraagt om intensieve samenwerking tussen meerdere overheidslagen en andere betrokken partijen, niet alleen bij de realisatie, maar ook bij beheer, exploitatie en handhaving. Met name bij stationslocaties en in binnensteden is deze samenwerking complex en uitdagend.

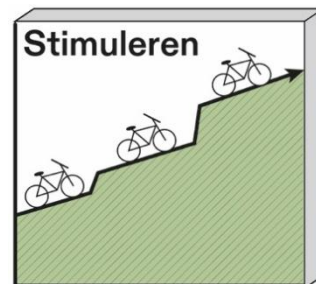
De Schaalsprong Fiets die is uitgewerkt in het NTF vraagt om zowel uitbreiding als optimalisatie van bestaande fietsstallingen, in termen van capaciteit, kwaliteit en benutting. De opgave richt zich op verschillende typen locaties: treinstations, regionale OV-knooppunten en mobiliteitshubs, binnensteden en grote ontwikkellocaties, en toeristische en recreatieve bestemmingen. Daarbij is het belangrijk dat stallingen aansluiten op een diversiteit aan fietsen en gebruikers.

Naast nieuwbouw ligt er een belangrijke kans in het beter benutten van bestaande capaciteit. Dit kan door stallingen geschikt te maken voor verschillende fietsoorten, het sturen op parkeerduur en tarieven met passende handhaving, en door slimme combinaties met deelmobiliteit. Zo kan met gerichte keuzes ruimte en middelen efficiënter worden ingezet.

Handhaving op 'weesfietsen'<sup>4</sup> biedt kansen om bestaande stallingsmogelijkheden beter te benutten, inzet op nieuwe fietsparkeervoorzieningen te vergroten en vooral de stedelijke kwaliteit te verbeteren.

## 2.3 Pijler 3 - Stimuleren van het fietsgebruik

Fietsstimulering speelt een belangrijke rol bij het vergroten van het fietsgebruik. Hoewel goede infrastructuur een belangrijke randvoorwaarde is, blijkt uit ervaring dat aanleg van infrastructuur alleen vaak niet voldoende is om mensen structureel meer te laten fietsen. Het helpen wennen van nieuwe fietsers aan het Nederlandse verkeer vraagt om langdurige en gerichte aandacht.



Fietsstimuleringsmaatregelen helpen om de grote potentie van de fiets aan te boren, waardoor investeringen in infrastructuur meer effect hebben en het draagvlak voor verdere investeringen groeit. Een samenhangend en structureel en langjarig pakket van maatregelen is daarbij effectiever dan losse, incidentele acties.

Er bestaan uiteenlopende belemmeringen die mensen ervan weerhouden om de fiets te gebruiken. Sommige mensen kunnen niet fietsen of beschikken niet over een fiets, dat kan zowel een financiële als culturele achtergrond hebben. Anderen ervaren drempels zoals een ongunstige inschatting van reistijd, zorgen over veiligheid, gebrek aan routekennis of onzekerheid over stallingsmogelijkheden. Ook sociale factoren spelen een rol, zoals het ontbreken van fietsvergoedingen bij werkgevers of beperkte bewustwording van de gezondheidsvoordelen van fietsen bij ouders. Fietsstimulering richt zich op het wegnemen van deze drempels en het vergroten van kennis, vaardigheden en motivatie.

Het stimuleren van fietsgebruik kan kent veel verschillende facetten, die lang niet altijd benut worden. Communicatief kan het gaan over algemene campagnes en publieksacties tot gerichte stimuleringsmaatregelen en

<sup>4</sup> Fietsen die niet meer gebruikt worden, omdat de eigenaar niet meer repareert of een andere fiets heeft. Deze fietsen houden stallingsmogelijkheden bezet in woonwijken, stadscentra en in mindere mate bij stallingen van station.

gedragsinterventies voor doelgroepen, zoals bijvoorbeeld scholieren, werknemers, ouderen, mensen die niet opgegroeid zijn met de fiets.

Daarnaast kan fietsstimulering waardevol zijn om een alternatief te bieden bij tijdelijke (verkeers-)situaties, zoals werken aan de weg of de opening van nieuwe infrastructuur, wegwerkzaamheden of evenementen. Juist op dat moment goede ervaringen opdoen met de fiets, kan helpen reisgedrag structureel te veranderen.

<< *Probeeracties*>>

<< *Smoezenboek om niet te gaan fietsen kennen en weerleggen*>>

<< *Optioneel: Winkeliers koesteren automobilisten als klant; maar fietsers geven per week meer uit dan de automobilist. Dus het toegankelijk maken van de fiets voor winkelstraten minstens zo belangrijk als parkeerplaatsen.*>>

CONCEPT

## 3. Oplossend vermogen van de fiets buiten mobiliteit: Een kansgerichte aanpak

De uitvoeringsagenda werkt vanuit een 'kansgerichte aanpak', waarbij de fiets wordt gepositioneerd en omarmd als slimme en toegankelijke oplossing voor maatschappelijke vraagstukken. Door flexibel in te kunnen spelen op actuele thema's kunnen relevante kansen worden benut en kan de fiets op veel meer plekken worden ingezet. Een fietsmaatregel is best vaak een effectieve maatregel die meerdere boxen van de beleidsambities tikt.

### Waar kan de fiets oplossend vermogen bieden.

In Nederland vindt 28% van alle verplaatsingen plaats met de fiets. In veel binnensteden met goede fietsinfrastructuur groeit dit aandeel tot meer dan 40%. Op dit moment wordt de fiets in bijna de helft van de gevallen gebruikt voor vrijetijdsoeinden (48%), bij de e-bike is dit aandeel nog iets groter (53%). De fiets heeft het meeste oplossend vermogen op kortere afstanden (minder dan 5 km), al wordt het met de popularisatie van (snelle) elektrische fietsen steeds beter praktisch om ook langere afstanden op de fiets af te leggen (10+ km). Het aandeel van de fiets op deze afstanden is dus aanzienlijk, maar er valt ook nog veel te winnen.

Feit blijft dat er in Nederland nog altijd vrij veel op korte afstanden voor de auto wordt gekozen. 66% val alle autoritten is korter dan 15km. Door de fiets aantrekkelijker te maken ten opzichte van de auto door o.a. het gebruiksgemak verder te vergroten kan het aandeel in dit type ritten aanzienlijk groeien.

De fiets geeft vooral oplossend vermogen voor de bereikbaarheid van voorzieningen binnen 10 km. Door stedelijke verdichting en toename van de hoeveelheid e-bikes in Nederland komen steeds meer ritten binnen het bereik van de fiets. Het is zaak aan beleidsmakers optimaal op deze trends in te spelen en het groeiend fietsverkeer te faciliteren, zodat ook de externe baten zoals gezondheidseffecten kunnen worden gevangen.

*Bron: Tour de Force – De fiets houdt stad en land bereikbaar*

### 3.1 Relevante ontwikkelingen die om een actualisatie van de het Nationaal toekomstbeeld fiets vragen.

Hieronder is een aantal relevante ontwikkelingen (niet uitputtend) beschreven:

#### + **Bereikbaarheid op Peil**

Bereikbaarheid op Peil staat voor een andere manier van kijken naar bereikbaarheid, waarbij het gaat om het behouden en verbeteren van de toegankelijkheid van voorzieningen, woningen en banen in Nederland. Bereikbaarheid op Peil richt zich op het meten en waarborgen van bereikbaarheid via een stappenplan: signaleren, adresseren en acteren, in samenwerking tussen Rijk en regio. Behouden en verbeteren van deze toegankelijkheid vraagt om een slimme mix van maatregelen, waarin actieve mobiliteit, openbaar vervoer en ruimtelijke keuzes nadrukkelijk samenkomen. De fiets speelt hierin een sleutelrol: als efficiënt, betaalbaar en flexibel vervoermiddel kan de fiets een groot deel van de korte en middellange verplaatsingen opvangen en zo bijdragen aan robuuste bereikbaarheid, zowel in stedelijke als landelijke gebieden. Ook wordt de combinatieformule van OV en fiets meegenomen in de analyses.

Met dit de analyses die in het kader van Bereikbaarheid op Peil worden gemaakt wordt goed zichtbaar waar de fietsvoorzieningen te licht zijn om een dragend vervoermiddel te zijn. Het is voor het vervolmaken van de uitvoeringsagenda fiets goed om vanuit het perspectief van bereikbaarheid op peil de prioriteiten te bepalen.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Bereikbaarheid op Peil, Kabinetsstandpunt over bereikbaarheid behouden en verbeteren

## + WoMo-middelen

De middelen uit het Programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) zijn bedoeld om mobiliteitsopgaven in samenhang met woningbouw en gebiedsontwikkeling aan te pakken. Het gaat hier om integrale investeringen, die zorgen dat nieuwe en bestaande woongebieden goed bereikbaar zijn of worden, zonder dat dit leidt tot extra druk op het autonetwerk of de leefomgeving. De inzet van deze middelen is geënt op een integrale benadering, waarbij mobiliteit van het begin goed mee wordt genomen in de ruimtelijke planvorming. De fiets, en actieve mobiliteit in de brede zin, spelen hierbij een belangrijke rol, als een ruimte-efficiënte en toegankelijke vervoersvorm die bij draagt aan bereikbare, leefbare en toekomstbestendige woonomgevingen. Een fiets neemt in beweging bijvoorbeeld 96% minder ruimte in dan een auto, en geparkeerd 90% minder<sup>6</sup>. Het afweegkader (Bijlage 6 bij Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit - Afweegkader en criteria voor afspraken € 2,5 miljard Woningbouw en Mobiliteit, I&W 2026) dat gebruikt wordt voor de toekenning van de middelen gaat uit van het bereikbaar maken van woningen. Als tegelijkertijd ook een bijdrage geleverd wordt aan nabijheid of de verduurzaming van mobiliteit (wat de fiets allebei doet), of in de buurt van een OV-knooppunt ligt, krijgt het voorgestelde woningbouwproject goede punten ten behoeve van toekenning middelen.

## + Aandacht voor gezondheid

Gezondheid krijgt een steeds prominentere plek in het mobiliteits- en ruimtelijke domein, met meer aandacht voor preventie, beweging en leefkwaliteit. Actieve mobiliteit heeft een goede invloed op de fitheid van de bevolking en kan daarom in potentie een bijdrage leveren de zorgkosten te beperken. Dit feit wordt ook gespiegeld in het coalitieakkoord: "Om te komen tot de gezondste generatie investeren we in preventie en welzijn. We zorgen dat preventie weer gaat lonen. We focussen op de gezondheid van kinderen en op het stimuleren van bewegen in het dagelijks leven en sport voor mensen met en zonder beperking."<sup>7</sup>

De fiets biedt een laagdrempelige en effectieve manier om dagelijks bewegen te stimuleren en zo gezondheid structureel te verbinden aan bereikbaarheid en leefomgeving<sup>8</sup>. De toenemende aandacht voor het thema gezondheid biedt goede kansen voor positieve positionering van de fiets. Daarnaast kan het realiseren van een goede en aantrekkelijke omgeving de verleidelijkheid van fietsen en wandelen vergroten én tegelijkertijd bijdragen aan verkoeling en leefbaarheid.



<sup>6</sup> [TdF – De fiets, onmisbaar in voor de woningbouwopgave](#)

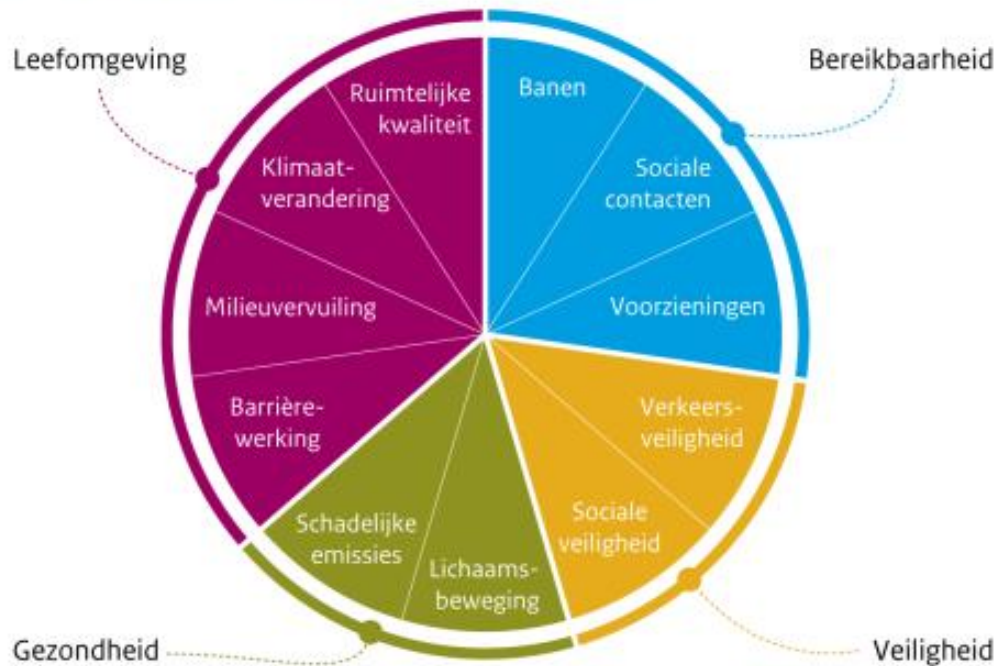
<sup>7</sup> [Coalitieakkoord Jetten I – Aan de slag](#)

<sup>8</sup> [TdF – Zo gezond is onze fietscultuur](#)

## 3.2 Maatschappelijke opgaven

In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets worden maatschappelijke opgaven geformuleerd. Deze blijven actueel en zijn gebaseerd op het Brede Welvaartswiel, zoals ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid. De, voor de fiets relevante, maatschappelijke opgaven worden hieronder kort uitgewerkt.

### Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit



**Figuur X** - Vier dimensies van Brede Welvaart (Planbureau voor de Leefomgeving)

#### + **Bereikbaarheid / Verstedelijking**

De groei van steden, woningbouwopgaven en toenemende druk op het mobiliteitssysteem vragen om andere oplossingen dan het blijven uitbreiden van infrastructuur. De fiets biedt een ruimte-efficiënte en betaalbare manier om wonen, werken en voorzieningen bereikbaar te houden. Door de fiets volwaardig mee te nemen in gebiedsontwikkeling en mobiliteitskeuzes kan groei plaatsvinden zonder dat bereikbaarheid en leefkwaliteit onder druk komen te staan.

#### + **Klimaat en natuur / Duurzaamheid**

De opgave om uitstoot te verminderen en zorgvuldig om te gaan met ruimte en natuur vraagt om schone en energiezuinige vormen van mobiliteit. Fietsen draagt direct bij aan het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot en luchtvervuiling en vraagt relatief weinig ruimte en grondstoffen. Daarmee is de fiets een logisch en effectief onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem. De opgaven die bestaan rond de uitstoot van stikstof zijn hier ook nadrukkelijk onderdeel van.

#### + **Gezondheid / Inclusiviteit**

Meer fietsen betekent meer dagelijkse beweging en draagt bij aan een betere fysieke en mentale gezondheid. Tegelijk vergroot de fiets de toegankelijkheid van werk, onderwijs en voorzieningen, ook voor mensen met beperkte middelen. Door te investeren in fietsen wordt mobiliteit inclusiever en krijgen meer mensen de mogelijkheid om volwaardig mee te doen in de samenleving.

#### + **Veiligheid**

Veiligheid is een essentiële randvoorwaarde. Alleen als fietsen veilig is en veilig voelt, kiezen mensen daadwerkelijk voor de fiets. Dit vraagt om veilige infrastructuur, aandacht voor gedrag en een inrichting van de openbare ruimte die rekening houdt met verschillende gebruikers en snelheden. Deze opgave is afhankelijk van de context waarin de fietser zich bevindt, de opgave ziet er buiten bebouwd gebied anders uit dan in hoogstedelijk gebied.

### Inhoudelijk koppelen

Bovengenoemde onderwerpen (bereikbaarheid/verstedelijking, klimaat/verduurzaming, gezondheid/inclusiviteit en veiligheid) vormen deel van het fundament van de brede welvaart, zoals toegelicht met het PBL Welvaartswiel model, en zijn daarmee voor zowel de Mobiliteitsvisie van het Rijk als het Mobiliteitsfonds onderwerpen die ertoe doen. Het verdient de aandacht om de inhoudelijke aspecten vanuit de brede welvaart te koppelen aan de fiets, wanneer dat logisch is. Door zo met de ambities van de brede welvaart om te gaan, kunnen meekoppelkansen gecreëerd worden voor de fiets.

### Verstedelijking en bereikbaarheid als twee zelfstandige opgaven

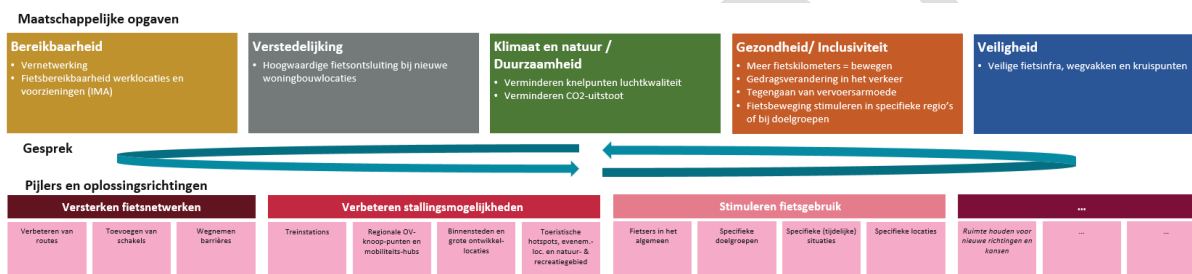
Verstedelijking en bereikbaarheid zijn nauw verweven opgaven: Zonder goede bereikbaarheid ontstaat druk op bestaande netwerken en neemt de leefkwaliteit af. Bereikbaarheid vraagt daarom slimme locatiekeuze en mobiliteitsaanbod, zodat groei niet automatisch leidt tot meer autoverkeer. Hier trekken we de opgaven los, omdat de opgaven op deze thema's ook los van elkaar groot genoeg zijn en er juist ook kansen liggen op de individuele thema's. Immers, de fiets heeft ook volop potentie in gezond verstedelijken, en de fiets kan juist ook een rol spelen in bereikbaarheidsopgaven van bestaand bebouwd gebied waar niet verstedelijkt wordt. Tegelijkertijd behouden we daarbij volle aandacht voor de fiets als oplossingsrichting op het snijvlak van bereikbaarheid en verstedelijking.

## 4. Uitwerking opgaven en pijlers naar actie

De Uitvoeringsagenda is meer dan een overzicht van wat er speelt, het is bedoeld als werkend instrument. Om de ambities en opgaven te vertalen naar concrete actie, introduceren we in dit hoofdstuk de 'kaartenbak' (zie bijlage X): een gestructureerde verzameling van projecten, initiatieven en maatregelen. De kaartenbak brengt in beeld wat er nu al loopt, wat er klaarligt en wat er op langere termijn nodig is. Zo wordt het mogelijk om op het juiste moment de juiste maatregel in te zetten of aansluiting te zoeken bij een bestaande maatregel, of dat nu gaat om een project dat rijp is voor het BO-MIRT van dit najaar, een maatregel die wacht op een financieel of bestuurlijk haakje, of een ambitie die pas na 2030 aan zet is. De kaartenbak is geen statisch document maar kan worden geactualiseerd en vormt daarmee de basis voor de gesprekken aan bijvoorbeeld de Landelijke Fietstafel en het BO-MIRT.

### 4.1 Methodische input van projecten

Onderstaande figuur laat zien hoe we de kansgerichte aanpak in deze uitvoeringsagenda vormgeven. Het gesprek speelt een vrij cruciale rol in de methode, maar de boodschap is: 'van praten naar doen'. Via gesprek en interactie ontstaan maatregelen en projecten die bijdragen aan bovenliggende pijlers en maatschappelijke opgaven. Door de projecten te rubriceren ontstaat de mogelijkheid om de 'satéprikker' door de kaartenbak te halen, al naar gelang er input nodig op een bepaald maatregelpakket of interventie.



### 4.2 Onderscheid in drie categorieën maatregelen

Om richting en focus aan te brengen in de uitvoeringsagenda onderscheiden we drie categorieën maatregelen:

- 1) **Bestaande afspraken** vormen de basis: lopende programma's, projecten en financiële toezeggingen die al bestuurlijk zijn verankerd.
- 2) Voor **nieuwe afspraken** maken we een 'opwerkkader' om kansrijke projecten waar wel richting en idee bij is, maar waar nog geen concrete afspraken over zijn gemaakt verder te brengen op inhoud en uitvoeringskracht;
- 3) Daarnaast voeren we het strategisch gesprek over **breder en krachtiger interventies**: Kansen en mogelijkheden voor positionering van de fiets, juist op plekken die we nu nog niet voorzien. Hier identificeren we ook de haakjes om in toekomstige actuele thema's of ontwikkelingen de fiets goed gepositioneerd te krijgen als 'oplossingsrichting', expliciet ook in ontwikkelingen die we nu nog niet (kunnen) voorzien.

#### Kaartenbak als inspiratie en uitdager

Het schema en de kaartenbak met potentiële maatregelen zijn geen statische overzichten, maar een werkdokument voor gezamenlijke verdieping. Ze dienen als inspiratie én als uitdager richting samenwerkende partijen om hiaten of kansen te signaleren, lopende initiatieven te koppelen en nieuwe voorstellen toe te voegen. Door actief aan te vullen en te actualiseren ontstaat een gedeeld beeld van wat er speelt en wat nodig is. Zo groeit de uitvoeringsagenda uit tot een gezamenlijke agenda, gedragen en gevuld door alle partners.

### 4.3 Agenderingsstrategie en gebruik kaartenbak

De ambitie voor de fiets is groot, maar de bestuurlijke en financiële ruimte is schaars en soms tijdelijk. Juist daarom is het verstandig om gericht te werken aan een duidelijke agenderingsstrategie. Eerste stap is mogelijke maatregelen in kaart brengen, volgende stap is een agenderingsstrategie zodat het juiste project op het juiste moment in kan worden gebracht. We benutten dan niet alleen bestaande regelingen, maar positioneren de fiets ook tijdig bij nieuwe maatschappelijke opgaven en financieringsmogelijkheden.

Belangrijk is om hierbij te denken vanuit de positie van de (ontstane) opgave en financieringsmogelijkheid. Beleidsmakers en andere spelers in het dossier zullen op zoek zijn naar interventies die hun opgave het hoofd kunnen bieden. Door de interventie vorm te geven naar een actuele uitdaging, wordt de kans op implementatie van de voorgestelde maatregel verhoogd.

### Kaartenbak als kapstok concrete input en inspiratie

Doelstelling van de kaartenbak is om relevante input en input te kunnen leveren voor afspraken. Via de rubricering kan een 'satéprikker' door de kaartenbak gehaald worden, al naar gelang er input nodig op een bepaald maatregelpakket of interventie.

### Uitwerking levert concretisering en kracht.

Een uitvoeringsagenda voor de fiets vereist zowel concrete uitwerking als daadkrachtige uitvoering. Het is noodzakelijk dat de voorgestelde maatregelen aansluiten bij de nationale en regionale beleidsambities, zodat de fiets een vanzelfsprekende plek krijgt binnen bijvoorbeeld gebiedsontwikkeling, het preventiebeleid rond gezondheid en de verduurzaming van mobiliteit. Hiervoor is het essentieel om 'door de schalen te springen': de fiets moet niet als geïsoleerd thema worden benaderd, maar juist als verbindende factor die bijdraagt aan samenhang tussen diverse beleidsvelden.

Deze uitvoeringsagenda verschaft gemeenten, regio's, provincies en MIRT-regio's een helder overzicht van de typen fietsmaatregelen die genomen worden en de potentie daarvan. Er is bewust gekozen voor een abstractieniveau dat inspirerend en richtinggevend is, zonder te zeer in te zoomen op specifieke gebieden. Daarmee blijft de uitvoeringsagenda toepasbaar als richtinggevend kader voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

Door structureel te monitoren op voortgang en effectiviteit van de maatregelen, actief kennis uit te wisselen en de meerwaarde van de fiets voor andere beleidsvelden te onderbouwen, kan de positie van de fiets binnen het beleid verder worden versterkt. Dit vormt een solide basis voor de verdere uitwerking van de centrale opgaven en pijlers. Hoofdstuk 5, Governance en vervolg, bouwt verder op deze agenderingsstrategie.

## 5. Governance en vervolg

Na de uitwerking van de opgaven in het vorige hoofdstuk komt logischerwijs de governance en opvolgende gezamenlijke agendering van fietsonderwerpen aan de orde. Hoe dragen we gezamenlijk bij aan het behalen van onze gedeelde ambities? De governance van het fietsbeleid wordt de laatste 10 jaar gevormd door Tour de Force als strategisch samenwerkingsverband waarin verschillende overheden, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en kennisinstellingen de ambitie om het fietsgebruik substantieel te laten groeien. Tour de Force is de geëigende organisatie, als samenwerkingsverband van alle overheden en relevante stakeholders. De (overheids-) partners van Tour de Force zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van projecten, zoals beschreven in de drie tijdsframes en opgenomen in de projectenlijst. Daarbij is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets het beleidskader.

### 5.1 Huidige agendering en besluitvorming

In de huidige praktijk wordt fietsbeleid geagendeerd via governance die door interbestuurlijk via het MIRT georganiseerd wordt. Dat betekent dat Rijk, provincies, gemeenten en vervoerregio's hun investeringsagenda's en uitvoeringsprogramma's afstemmen op de uitgangspunten en ambities die in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets zijn vastgelegd. Daar is een aantal mooie programma's uit voortgekomen, waarmee het fietsbeleid goed op de kaart is gebracht. Met de uitvoeringsagenda van de uitvoeringsagenda toekomstbeeld fiets wordt een tandje bijgezet om de integraliteit die in het toekomstbeeld geambieerd wordt te bereiken. Met een gezamenlijke koers vanuit de TdF-partners en bewust over beleidsdomeinen heen – zoals bereikbaarheid, klimaat, leefkwaliteit, weerbaarheid en gezondheid – integrale afwegingen te maken.

Het overheidsdeel van Tour de Force bestaat uit: het Rijk (I&W fiets), de provincies (IPO), de gemeenten (VNG en de F10-steden, en de twee vervoerregio's MRDH (Den Haag/Rotterdam) en VRA (Amsterdam). Via en met deze partijen wordt de besluitvormingsagenda voorbereid. Op de **Landelijke Fietstafel** wordt twee keer per jaar bestuurlijk overlegd tussen de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), bestuurders uit de Tour de Force en vertegenwoordigers van de vijf MIRT-regio's (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Het zou goed zijn om de Landelijke Fietstafel expliciet te koppelen aan de MIRT-cyclus, zodat de Landelijke Fietstafel fungeert als het vooroverleg voor zoveel mogelijk van het fietsbeleid in Nederland. Nu is dat nog niet het geval.

Op het BO MIRT zijn in het verleden besluiten genomen, bijvoorbeeld vanuit het programma WoMo, die verstreckende impact hebben gehad op de exposure van de fiets. De eigenschappen van de fiets pasten naadloos in de gewenste verduurzaming van de mobiliteit en de inzet op nabijheid als ontwerpprincipe in de hedendaagse gebiedsontwikkeling.

### 5.2 Effectieve agendering: Inhoud en netwerk op orde

Om de ambities uit het Nationaal Toekomstbeeld fiets te effectueren en in uitvoering te krijgen is een effectieve agenderingsstrategie nodig voor fietsbeleid, en de bijbehorende realisatie van fietsambities. Deze agendering is niet georiënteerd op de fiets alleen, maar vooral op de fiets als mogelijkmaker van andere beleidsambities.

#### Hoe dan?

Het gericht opstellen van een onderbouwde redeneerlijn en de opbouw van een netwerk aan collega's en contacten draagt bij aan het vergroten van de kans van bredere agendering van fiets op meerdere beslistafels.

#### a. Inhoudelijke strategie

Een omgevingsbewuste brede benadering levert 'haakjes' en 'aanknopingspunten' op waarbij de fiets kan bijdragen aan een goed resultaat. De verduurzaming van de mobiliteitsvraag en de hogere dichtheden van nieuwe woonwijken, de inzet op groen en leefkwaliteit zijn allemaal dossiers waar de fiets op levert. Door vanuit het perspectief van andere beleidsdomeinen mee te denken en de fiets bij te laten dragen, kan een gezamenlijk beleid of actieplan opgebouwd worden. Het agenderen daarvan wordt onderdeel van de agenderingsstrategie.

Voorbeelden van 'haakjes'

- Gebiedsontwikkelingsplannen
- Groen in en rond de stad
- Weerbaarheid in de stad
- Link defensie
- Vitaliteit ouderen
- Vervoersarmoede

- Economie
- Verduurzaming
- Organiseren ketenmobiliteit
- Sociale veiligheid

## b. Netwerk benutten, uitbouwen en opbouwen

Voor het 'sectorale' fietsbeleid is een geoliede machinerie van samenwerking en overleg opgebouwd door de leden van Tour de Force en binnen en tussen de verschillende overheden (landelijke fietstafel, interprovinciaal overleg fiets, bestuurlijk kernteam F10, algemeen bestuur vervoerregio).

### Benutten

De eerste stap is om de bestaande netwerken binnen provincies, vervoerregio's en gemeenten beter te benutten, zodat het fietsbeleid een ferme positie krijgt binnen de (bestuurlijke) besluitvorming over het bredere dossier van mobiliteit, beheer&onderhoud infrastructuur, verkeersveiligheid en aanleg van nieuwe infra. Uiteraard is daar de laatste jaren al veel progressie op gemaakt.

Het vergt intensievere samenwerking met de collega's die verantwoordelijk zijn voor de interne agenderingsstrategie richting het BO MIRT. Dan kunnen de fietsambities meeliften met de onderhandelingen die gevoerd worden met de rijksoverheid over de agenda van het BO MIRT.

### Uitbouwen

Naast de bestaande mobiliteitsgerelateerde netwerken bij provincies en gemeenten, verdient het de aandacht om omgevingsbewust te kijken naar de bredere activiteitenagenda van de provincies en gemeenten. Scherp zijn op aanstaande gebiedsontwikkelingen of ruimtelijk-economische visies geeft aanknopingspunten om het gesprek aan te gaan met collega's die dergelijke trajecten trekken. Niet vanuit een lobby-houding, maar vanuit de meedenkstand en het oplossend vermogen van de fiets de dossierhouder benaderen.

De regionale sessies van 'bereikbaarheid op peil' geven goed inzicht in waar de fiets toegevoegde waarde kan geven aan de mate van bereikbaarheid van voorzieningen. Het denken vanuit de mobilist in plaats van het netwerk uit 'bereikbaarheid op peil' opent luiken naar verdere constructieve bijdragen van de fiets aan gebruikswaarde van dorpen en steden. Onderwerpen als verduurzaming en woningbouw kunnen hiermee getackeld worden.

### Opbouwen

Voor nieuwe (fietsgerelateerde) onderwerpen als weerbaarheid, gezondheid en inclusie is het lastiger netwerk op te bouwen en haakjes voor samenwerking tot concrete besluitvorming om te turnen. Hier kunnen themabijeenkomsten op regionaal niveau helpen, of het organiseren van een werkbezoek voor collega's vanuit beide domeinen om de raakvlakken te ervaren of te identificeren.

## 5.3 Effectieve Agendering

Voor effectieve agendering is voorbereiding van groot belang. De samenstelling van een besluitvormende agenda is vaak een combinatie van een georganiseerd transparant proces van (ambtelijke) voorportalen, vermengd met toevalligheden vanuit agendasetting, actualiteit of politieke keuzes. Zowel de georganiseerde als de toevallige processen bieden kansen om fietsgerelateerde voorstellen 'in te steken'.

Een degelijk **inhoudelijk** propositie helpt bij een effectieve agendering. Op basis van heldere beleidsambities, kennis, overtuigende data, sterke toekomstperspectieven kan beslismomente content opgebouwd worden. De voorstellen uit de kaartenbak NTF kunnen daarbij de bouwstenen zijn. Zo ontstaat overtuigingskracht en maatschappelijke relevantie die zodanig in de smaak valt dat de voorstellen in aanmerking komen om besproken te worden tijdens de ambtelijke vooroverleggen. Agendapunten die op deze wijze naar boven komen, kunnen meestal rekenen op een breed commitment, waardoor de briefing naar beslissers, bewindspersonen en bestuurders, positief is.

**Feitelijke agendering** van (fietsgerelateerde) onderwerpen is gekoppeld aan beslismomenten waarop (andere) overheden keuzes maken (Bestuurlijke overleggen MIRT, rijksprogramma's als NOVEX of begrotingsrondes bij diverse overheden).

Het identificeren van relevante beleidstafels is de start van een kalender voor effectieve agendering. Door het voorbereidingstraject per beleidstafel zorgvuldig te analyseren en te doorgronden, kan er gericht worden ingespeeld op de specifieke dynamiek en eisen van iedere overlegstructuur. Stap voor stap kan zo een (gebiedsgerichte) kalender of een overzicht worden opgesteld van relevante beslismomenten.

Zowel het BO MIRT als het BOL hebben strak georganiseerde **jaarkalenders**, waarbij elk jaar min of meer dezelfde cyclus doorlopen wordt. Bij het Rijk en bij provincies, bij metropoolregio's en bij sommige grote gemeenten zijn MIRT en BOL-coördinatoren in dienst, die de besluitvormingscyclus in goede banen leiden en zorgen voor de sortering van onderwerpen voor de bestuurlijke agenda. De onderwerpen die hoog op het lijstje staan van de uitvoeringsagenda NTF staan, zouden via een agendastrategie een plek kunnen krijgen op dergelijke agenda's

## 5.4 Stappenplan voor agenderingsstrategie (buiten fietskolom)

Door een stappenplan te volgen, wordt er doelgericht gewerkt aan een effectieve agenderingsstrategie. Daarbij krijgt fietsbeleid een vaste plek in de besluitvorming, wat zorgt voor een samenhangende aanpak van bereikbaarheid, leefkwaliteit en gezondheid.

1. **Activeren netwerk:** in gesprekken en ontmoetingen binnen nieuwe netwerken wordt de fiets onder de aandacht gebracht om optie mee te nemen in de beleidsontwikkeling. Koppelkansen en onderbouwende data paraat hebben helpt bij het zichtbaar maken dat de fiets een maatschappelijke bijdrage te leveren heeft. Zoek samenwerking met andere domeinen ten behoeve van inbreng

2. Stel een **kalender op met relevante bestuurlijke overlegmomenten**, waarin landelijke, regionale en lokale beleidstafels, BO's MIRT, Tour de Force en regionale tafels (zoals bijvoorbeeld NOVEX-gebieden) staan vermeld, inclusief data en locaties van besluitvorming en agendering. Het meest passend lijkt een kalender op het niveau van de MIRT regio's, waarbij de landelijke besluitvorming ook meegenomen wordt.

3. **Inspelen op relevante besluitvormingsprocessen:** Stem de voorbereiding af op de agenda's: Zorg dat het fietsbeleid tijdig en strategisch wordt ingebracht bij de juiste overlegmomenten, bijvoorbeeld door position papers, beleidsnotities of concrete voorstellen aan te leveren.

4. **Monitor en evalueer:** Houd bij welke ambities op welke tafels zijn ingebracht, wat het resultaat is, en pas indien nodig de strategie aan voor volgende cycli.

maand	naam	domein	status
Januari			
Februari			
Maart			
April			
Mei	Gebiedsteams MIRT?		
	BOL	Ruimte en Wonen	Interbestuurlijk, bestuurlijk
Juni	DO's MIRT per MIRTregio	Mobiliteit	Interbestuurlijk, ambtelijk directeuren, voorportaal
Juli	GebiedsteamsMIRT?		
Augustus			
September	GebiedsteamsMIRT?		
Oktober	DO's MIRT per MIRTregio	mobiliteit	Interbestuurlijk, directeuren, beslissen over agenda van BO MIRT
November	Regionale BO's MIRT	mobiliteit	Interbestuurlijk, bestuurlijke besluitvorming
December	BO MIRT	mobiliteit	Tweede Kamer bespreekt besluitvorming BO's MIRT
Januari – besluitvormende ronde (buitengewoon)	Landsdelige OV-tafels (onderdeel BOL?)	mobiliteit	OV-partijen, overheden, concessie-afspraken?
Tussen maart en Mei per regio, medio mei, landelijk	Klimaattafel (sectortafel mobiliteit)	Verduurzaming, CO2 klimaatdoelen	Link met Europese afspraken Parijs
Voorjaar 2026	Regiosessies bereikbaarheid op peil	Mobiliteit en voorzieningen-bereikbaarheid	MinlenW met andere overheden. MlenW werkt voor BoP samen met OCW, VWS, VRO, EZK

2x per jaar, voorjaar (rond publicatie van CBS cijfers, en najaar (ter voorbereiding op BO mIRT	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid heeft een eigen bestuurlijke tafel	MinlenW, veiligheidsorganisaties zoals VVN, Fietsersbond
	Gebiedsprogramma's als SBAB, Move, UNed, Groningen-Assen, Smartwayz, Brainport	Integrale gebiedsontwikkeling	interbestuurlijk
	Structurele overleggen NGO's uit TdF (Fietsersbond, ANWB, VVN, NTFU, Stichting fietsplatform, natuur en milieu, wandelnet)		ANWB, verzekeraars, andere partners TdF
?	EU 2, BUMP en regionale Europese programma's	Integrale gebiedsontwikkeling, verstedelijking, duurzaamheid etc.	Via Dutch Cycling Embassy, internationale contacten Rijk, provincies en gemeenten
Landelijk 21 mei	Fietstafel	Benutten voor voorbereiding BO MIRT en bol	interbestuurlijk
Datum nog uitzoeken	Novextafels	gebiedsontwikkeling	Interbestuurlijk, per NOVEXtafel eigen ritme

# Bijlage 1. Per MIRT regio – Relevante cyclische momenten

## Regio Noordwest

Maand	Datum, titel	Relevantie, aansluiting fiets
Januari	Landsdelige OV tafels (Uitzonderlijk)	
Februari		
Maart		
April		
Mei	Gebiedsteams MIRT, BO Leefomgeving	
Juni	DO MIRT	
Juli	Gebiedsteams MIRT	
Augustus		
September		
Oktober		
November		
December	BO MIRT	

## Regio Noord

Maand	Datum, titel	Relevantie, aansluiting fiets
Januari	Landsdelige OV tafels (Uitzonderlijk)	
Februari		
Maart		
April		
Mei	Gebiedsteams MIRT, BO Leefomgeving	
Juni	DO MIRT	
Juli	Gebiedsteams MIRT	
Augustus		
September		
Oktober		
November		
December	BO MIRT	

## Regio Oost

Maand	Datum, titel	Relevantie, aansluiting fiets
Januari	Landsdelige OV tafels (Uitzonderlijk)	
Februari		
Maart		
April		
Mei	Gebiedsteams MIRT, BO Leefomgeving	
Juni	DO MIRT	
Juli	Gebiedsteams MIRT	
Augustus		
September		
Oktober		
November		
December	BO MIRT	

## Regio Zuid

Maand	Datum, titel	Relevantie, aansluiting fiets
Januari	Landsdelige OV tafels (Uitzonderlijk)	
Februari		
Maart		
April		
Mei	Gebiedsteams MIRT, BO Leefomgeving	
Juni	DO MIRT	
Juli	Gebiedsteams MIRT	
Augustus		
September		
Oktober		
November		
December	BO MIRT	

## Regio Zuidwest

Maand	Datum, titel	Relevantie, aansluiting fiets
Januari	Landsdelige OV tafels (Uitzonderlijk)	
Februari		
Maart		
April		
Mei	Gebiedsteams MIRT, BO Leefomgeving	
Juni	DO MIRT	
Juli	Gebiedsteams MIRT	
Augustus		
September		
Oktober		
November		
December	BO MIRT	