

Uitvoeringsprogramma **Tour de Force** 2020 / 2021



Foto: Dutch Cycling Embassy



LET OP

Bij het samenstellen van dit document is
nog geen rekening gehouden met de
veranderde situatie rond het
COVID-19 virus.

tourdeforce.nl





Foto: Dutch Cycling Embassy

Voorwoord



In 2019 hebben de partners binnen de Tour de Force hun krachten gebundeld om concrete invulling te geven aan de ambities voor ‘de fiets’ in Nederland fietsland. Met het Uitvoeringsprogramma worden de eerste stappen gezet op weg naar het realiseren van het uiteindelijke doel: meer ruimte maken voor ‘de fiets’!

De fiets is een vanzelfsprekende, gezonde en veilige manier van verplaatsen, sporten en recreëren. Tijdens de huidige Coronacrisis blijkt eens te meer dat de fiets een vitaal en onmisbaar onderdeel is van onze mobiliteit en maatschappij. We denken na hoe er voor de fiets meer veilige ruimte kan worden gecreëerd in de 1,5 meter samenleving.

In het Ambitiedocument zijn de ambities van de betrokken organisaties samengebracht en vertaald naar vijf thema’s waar de Tour de Force de komende jaren prioriteit aan wil geven. In dit Uitvoeringsprogramma zijn per thema activiteiten en resultaten gedefinieerd voor de periode 2020-2021. Dit is vormgegeven in nauw overleg met de enthousiaste en betrokken medewerkers van de verschillende organisaties onder leiding van de ploegleider van elk thema.

Het Uitvoeringsprogramma is een dynamisch document, waarvan de meest actuele versie altijd op de website van de Tour de Force te vinden is. Voor de periode 2022 - 2023 zal er een nieuw Uitvoeringsprogramma worden opgezet. Mocht er op basis van nieuwe inzichten en ontwikkelingen aanleiding zijn om acties toe te voegen of te wijzigen, dan pakken we dat op en verwerken we dit in de jaarlijkse rapportage.

Met dit Uitvoeringsprogramma geven we inzicht in de acties die de Tour de Force samen met haar partners uitvoert om onze fietsambities waar te maken. Daarnaast brengen we als netwerkorganisatie de partners binnen de Tour de Force bij elkaar en zorgen we als agendasetter dat ‘de fiets’ op de juiste tafels besproken wordt. Zo zorgen we samen met jullie ervoor dat we de Schaalsprong Fiets ook daadwerkelijk realiseren en ‘de fiets’ in Nederland de ruimte krijgt die zij verdient!

Henk Brink, voorzitter Tourleiding Tour de Force

Met het Uitvoeringsprogramma worden de eerste stappen gezet op weg naar het realiseren van het uiteindelijke doel: meer ruimte maken voor ‘de fiets’!

Indeling

pagina

Voorwoord	3
Introductie uitvoeringsprogramma	4 - 5
Ambitiedocument Schaalsprong Fiets	6 - 7
1. Thema A fiets in de stad	8
2. Thema B fiets in de keten	12
3. Thema C Een hoogwaardig fietsnetwerk	16
4. Thema D Stimuleren van fietsgebruik en fietsinitiatieven	20
5. Thema E Versterken kennis- en data-infrastructuur	24
Overzicht activiteiten, resultaten en uitvoeringsprogramma 2020-2021	28

Introductie uitvoeringsprogramma



Op 20 juni 2019 hebben de 23 partners van Tour de Force, het 'Ambitiedocument Schaalsprong Fiets 2e etappe Tour de Force' gepresenteerd. Dit ambitiedocument zet een stevige ambitie voor 'de fiets' in Nederland neer en is tot stand gekomen met input van alle partners. In het voorliggende Uitvoeringsprogramma zijn de ambities vertaald in concrete activiteiten en resultaten voor de periode 2020-2021. De activiteiten zijn gericht op innovatie, vernieuwing en samenwerking en gebundeld in de vijf thema's waaraan Tour de Force prioriteit geeft de komende jaren.

De uitvoering van activiteiten uit het Uitvoeringsprogramma gebeurt onder aanvoering van de 'ploegleiders' en in nauwe samenwerking met de partners in de 'themaploegen'. Bij elke activiteit wordt gekeken welke partners een belangrijke rol kunnen spelen in het behalen van de resultaten en op welke manier deze het best kunnen worden uitgevoerd. In ploegen, werkgroepen en andere verbanden zetten partners van Tour de Force onder aanmoediging van de ploegleiders in om energie te zetten op de activiteiten en zo de gezamenlijke ambities waar te maken. Het Uitvoeringsprogramma wordt gecoördineerd vanuit het programmamanagement van Tour de Force. Het programma wordt voor 50% gefinancierd door provincies en vervoerregio's (via het budget van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer) en voor 50% door

het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Alle partnerorganisaties werken elk op hun eigen terrein aan een goed fietsklimaat. Samenwerking in Tour de Force biedt meerwaarde. We hebben vijf hoofdthema's gedefinieerd die de partners het meest helpen om gezamenlijk een sterke groei van het aantal fietskilometers te bewerkstelligen. In de komende periode zetten we de activiteiten, tijd en geld vooral in op deze thema's. In de volgende hoofdstukken van dit Uitvoeringsprogramma staan de activiteiten voor de 2020 en 2021 uitgewerkt voor deze vijf thema's.

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

Organisatie Tour de Force

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

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



Ambitiedocument Schaalsprong Fiets

2e Etappe Tour de Force



Fotografie: Rob Gieling i.o.v. programma Doortrappen. www.robgieling.nl



8 km
+20%
2027

In 2017 is er een concrete ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027. In de 1e Etappe van Tour de Force is al veel bereikt en nu geven we deze lijn een stevig vervolg.

In het Ambitiedocument 2e Etappe is voor en door Tour de Force mede op basis van hun eigen ambities van de partners een forse ambitie geformuleerd: een Schaalsprong voor de Fiets is noodzakelijk! Ook is duidelijk gemaakt dat de maatschappelijke waarde van 'de fiets' groot is én flink vergroot kan worden door meer gericht de samenwerking op te zoeken.

De Schaalsprong Fiets vraagt om heldere keuzes, die richting geven aan een **KOERSWIJZIGING** voor 'meer fiets'. Dit vraagt een verandering in ons denken, in de wijze van financieren en bovendien in ruimte!



Anders denken

Voor fietsafstanden tot 15 kilometer zetten we in op een fiets-inclusieve, integrale benadering waarbij de fiets centraal staat in de ketenreis. Naast prioritering bij en investeringen in infrastructuur vraagt dit in de praktijk ook om voldoende fietsvoorzieningen en -condities.



Anders financieren

Daar waar we nu projecten koppelen aan het beschikbare fietsbudget, is het de kunst om dit om te draaien. Aanvullend is binnen (ambtelijke) organisaties voldoende capaciteit nodig om fietsprojecten te realiseren.



Anders ruimte verdelen

Dit 'nieuwe denken' is van grote invloed op de verdeling van de ruimte, met name in binnensteden. 'De fiets' is niet langer een 'sluitpost', de voetganger en fietser krijgen juist letterlijk de ruimte om zich prettig en veilig te verplaatsen. Dit vraagt om een andere prioritering bij infrastructuurkeuzes.

Fietsgebruik is geen doel op zich, maar 'de fiets' kan het verschil maken in vijf actuele

MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN:



1. Fietsen houdt de stad bereikbaar



2. Fietsen voor een vitaal landelijk gebied



3. Fietsen voor een beter klimaat



4. Fietsen voor een betere gezondheid van mensen



5. Fietsen biedt mensen kansen

De partners van Tour de Force vertegenwoordigen verschillende typen fietsers in het brede palet fietsmotieven. We onderscheiden zes typen fietsers.

We onderscheiden zes typen fietsers:

	Fietsforensen
	Logistieke fietsers
	Kinderen, scholieren en studenten
	Recreatieve fietsers
	Sportieve fietsers
	Opstappers, overstappers en doortrappers

Alle 'typen' fietsers hebben andere behoeften. Voor forensen, schoolkinderen en recreatieve fietsers bijvoorbeeld zijn er naast gedeelde behoeften ook accentverschillen. Deze gedeelde en verschillende behoeften hebben een rol gespeeld in de keuzes en ambities van Tour de Force.

De volledige versie van het Ambitiedocument is online beschikbaar op www.fietsberaad.nl/Tour-de-Force/2e-etappe



Foto: Dutch Cycling Embassy

THEMA A

Fiets in de stad



Door de groei van het fietsgebruik is een andere inrichting van de openbare ruimte in de stad nodig: meer ruimte voor de fiets en actieve schone mobiliteit. Grote en middelgrote steden zoeken naar manieren om de hele 'fietsfamilie', met alle soorten fietsen en typen fietsers, een veilige plek te bieden. Daarvoor zijn aantrekkelijke en veilige fietsvoorzieningen nodig, inclusief mogelijkheden om de fiets goed en veilig te stallen. Fietsparkeernormen (kwantitatief en kwalitatief) voor ruimtelijke plannen zijn een instrument daarvoor. Door een directe koppeling te leggen tussen ruimtelijke (verstedelijkings)opgaven en mobiliteit krijgt de fiets meer kansen. We stimuleren actieve en dus gezonde mobiliteit door de fiets een prominente plek te geven in de inrichting van de openbare ruimte.

Focus Tour de Force:

- Vormgeven van het fietspad van de toekomst en de plek voor de fietsfamilie.
- Gemeenten ondersteunen bij het moderniseren van de fietsparkeernormen, stimuleren van het gebruik in hun omgevingsplannen en bij afspraken met private ontwikkelaars.
- Expliciete koppelingen formuleren zodat fietsgebruik een volwaardige plek in de omgevingsvisies krijgt.

Thematrekker: [Vervoerregio's](#)
Birgit Cannegieter
E-mail: cannegieter@appm.nlPartners: [ANWB](#) [CROW-Fietsberaad](#) [F10-steden](#)[Fietsersbond](#) [Ministerie van IenW](#)[Vervoerregio's](#)

A.1 Meer ruimte voor de fiets: wat betekent dat voor steden?

A.1.1

Praktijkvoorbeelden Ruimte voor de Fiets

Veel steden maken ruimte voor het groeiende fietsgebruik en streven naar het terugdringen van de rol van de auto in het stedelijk verkeer. Bij deze mobiliteitstransitie is een herverdeling van de verkeersruimte van auto naar fiets onvermijdelijk, maar dat is geen eenvoudige zaak.



Foto: Dutch Cycling Embassy

De verkeerskundige aspecten (de inrichting van de openbare ruimte) zijn gecompliceerd, maar misschien nog wel ingewikkelder is het verkrijgen van bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak voor deze ingrijpende transformatie. Steden als Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Eindhoven hebben inmiddels interessante projecten uitgevoerd die we in deze activiteit als voorbeeld beschrijven. Daarbij gaat het zowel over de inhoud als over het verwerven van draagvlak. Wie aan de slag wil met de herverdeling van verkeersruimte kan de lessen van deze steden gebruiken. Casuïstiek, maar ook leermomenten en (goede) voorbeelden worden in een tweetal kennissessies gedeeld met andere gemeenten. De leerervaringen en bruikbare voorbeelden worden vastgelegd in een publicatie als naslagwerk.

★ **Resultaat:** publicatie over praktijkvoorbeelden (Q1 2021).

A.1.2

Vernieuwende (weg) ontwerpen voor de fiets

In de verkeerskunde lag de nadruk lange tijd op gemotoriseerd verkeer. De fiets bevond zich zowel letterlijk als figuurlijk in de marge van het dwarsprofiel en de kruispuntoplossingen. In de stedelijke omgeving van de toekomst is dat anders. In de ontmoetingen met het gemotoriseerd verkeer zal de fiets niet alleen een veiliger plek moeten krijgen, maar ook meer prioriteit in de afwikkeling. We gaan daarom op zoek naar nieuwe oplossingen voor kruispunten in drukke hoofdfietsroutes waarbij fietsers zowel vlot als veilig kunnen als passeren. We organiseren een tweetal ontwerp ateliers waarbij gemeenten concrete situaties aan kunnen leveren. Met experts (verkeerskundig ontwerpers) werken we aan (een voorzet voor) een passende oplossing. Denk aan een solitair fietspad-gebiedsontsluitingsweg, VRI-detectie voor fietsers, zijwegen op hoofdfietsroutes, enzovoort. In een publicatie presenteren we de uitkomsten/oplossingen van de ontwerp ateliers.

★ **Resultaat:** publicatie ontwerp oplossingen voor de fiets (Q1 en Q2 2021)

A.1.3

Fiets in de gemeentelijke omgevingsvisie

Voor de zomer van 2020 levert Tour de Force het White Paper Fiets in de Omgevingsvisie op. Daarin zijn de mogelijkheden in beeld gebracht om fietsbeleid te verankeren in omgevingsvisies en plannen. Het fietsbeleid kan zo nadrukkelijker worden verbonden met het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid en de verstedelijking. Inmiddels hebben enkele provincies de handschoen al opgepakt en fietsambities in hun visie vastgelegd. In de stad liggen er vooral kansen om met eigentijdse fietsparkeernormen (denk aan voldoende ruim en een goede toegankelijkheid) voor de fiets genoeg ruimte van voldoende kwaliteit te organiseren. Om de aanpak onder de aandacht van gemeenten te brengen, organiseren we een kenniscafé over 'Fiets in de omgevingsvisie'. Het White Paper en een goed voorbeeld vanuit het perspectief van een provincie en / of gemeente staan hierin centraal. Vervolg hierop is het organiseren van een inspiratiebijeenkomst over fiets-inclusief ontwerpen bij grootschalige stedelijke en woningbouwontwikkeling. Alle inzichten worden vastgelegd in een inspiratiebundel.

★ **Resultaten:** White Paper Fiets in de Omgevingsvisie (Q2 2020), inspiratiebundel fiets-inclusief ontwerpen (Q1 2021).



A.2 Plek voor de fietsfamilie

A.2.1

Reikwijdte en diversiteit van de fietsfamilie

De ‘fietsfamilie’ is de afgelopen jaren flink uitgebreid. De klassieke fiets, de kinderfiets en de sportfiets hebben gezelschap gekregen van de bakfiets, de e-fiets, de speed pedelec, cargobikes en groepsfietsen. Het is daardoor drukker geworden op het fietspad en bovendien zijn er meer verschillen in maatvoering en snelheid op deze beperkte ruimte. Bovendien melden zich ook weggebruikers van buiten de fietsfamilie: elektrisch aangedreven bolderkarren, stepjes, skateboards en allerlei andere vormen van micromobiliteit eisen hun plek op. Die nieuwe vervoersvormen belanden tot dusverre allemaal op het fietspad, maar daar is veel discussie over. Maatvoering en inrichting van het fietspad zijn hier niet op berekend. We onderzoeken voor wie het fietspad (in de toekomst) bestemd is en welke gedragscodes, verkeersregels en (aanpassingen in) wet- en regelgeving met betrekking tot voertuigen nodig zijn om verplaatsen in de stad prettig en veilig te laten verlopen. Het uiteindelijke doel is het opstellen van algemene en gedragen gedragsregels voor alle gebruikers op het fietspad.

★ **Resultaten:** opleveren gedragsregels voor het fietspad (in relatie tot het fietspad voor de toekomst) (Q2 2021).

A.2.2

Verkeersmilieus versie 2.0 en de fiets

De alliantie ‘Verkeer in de Stad’ heeft de concepten ‘voertuigfamilies’ en ‘verkeersmilieus’ ontwikkeld om tot een passende (andere) inrichting van verkeersruimte te komen. Verkeersdeelnemers worden op basis van gewicht en breedte ingedeeld in voertuigfamilies. Snelheidslimieten worden niet langer gekoppeld aan het type voertuig, maar vastgesteld op basis van de gewenste ruimtelijke kwaliteit

van een gebied. Voor de stedelijke omgeving geldt dat met deze aanpak beter invulling te geven is aan de gemengde verkeersfuncties en activiteiten dan met de conventionele categorisering.

Na een aantal voorbeeldstudies over de toepassing van deze concepten werkt de alliantie aan een 2.0-versie. In samenwerking met de partners in Tour de Force leveren we input voor de positie van de fietsfamilie in deze actualisering van de verkeersmilieus. Vervolgstap is om de uitkomsten hiervan toe te passen op voorbeeldlocaties in betrokken steden. De resultaten hiervan worden als ‘best practices’ vastgelegd.

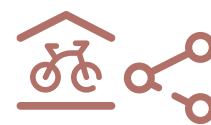
★ **Resultaten:** input voor Verkeer in de stad 2.0 (‘voertuigfamilies’ en ‘verkeersmilieus’) (Q2 2020), ‘best practices’ toepassing 2.0 (Q4 2020).

A 2.3

Plek voor de speed pedelec

Sinds 2017 wordt de speed pedelec aangemerkt als een bromfiets. Dat betekent dat deze fietsen aan een aantal bromfiets-eisen moeten voldoen (kenteken, spiegel, claxon, wa-verzekering) en de berijder een helm moet dragen. Het betekent ook dat de speed pedelec niet meer op het fietspad mag rijden. Veel speed pedelec-gebruikers blijken met een gemiddelde snelheid van 30-35 kilometer per uur te rijden, zijn fragiel in hun positie op de rijbaan en worden door automobilisten niet als bromfiets herkend. Wegbeheerders worstelen met de vraag welke plek ze de speed pedelec als lid van de fietsfamilie kunnen geven. Hoe kan de speed pedelec toch op het fietspad worden toegelaten, zonder dat dit andere fietsers in gevaar brengt? Tour de Force pleit voor een vanzelfsprekende, veilige plek met afspraken over gedrag voor de speed pedelec binnen én buiten de bebouwde kom. In navolging van een inventarisatie van het CROW hierover begin 2019, is een proces gestart met het ministerie van IenW. Afspraken en (best/worst) praktijkcases van wegbeheerders die ervaring hebben opgedaan met een ontheffingsregeling worden meegenomen. Resultaat is een publicatie van afwegingen en mogelijkheden voor gemeenten, die een bijdrage levert aan het opstellen van een eenduidige, passende lijn door het Rijk.

★ **Resultaten:** analyse praktijkcases wegbeheerders (Q3 2020), inspiratiedocument ‘inpassing speed pedelec’ voor gemeenten (Q2 2021).



A.3 Fietsparkeren in de stad

A.3.1

Parkeren in de buitenruimte

Het gebruik van de fiets in en naar de stad is inmiddels zo’n succes dat we ons met ‘prettige zorgen’ moeten bezighouden. Al die fietsers zoeken in de stad naar een plek om hun fiets te stallen. De leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het stedelijk woonmilieu komt in het geding als grote hoeveelheden fietsen en de bijbehorende ‘rekkenrommel’ het straatbeeld domineren. Dat moeten we voorkomen. De fietsers in de stad hebben verschillende profielen, verblijfsduren en bijbehorende stallingsbehoeften. Gemeenten willen hiervoor adequate voorzieningen te kunnen maken, partijen hierop aan te spreken (bijvoorbeeld door stallen op eigen terrein voor bewoners en forensen mogelijk maken) en beheer & handhaving ondersteunen (bijvoorbeeld bij parkeerduurbepanking). Hiervoor is meer inzicht in de patronen van fietsparkeergebruik nodig. We ontwikkelen een snelle en betrouwbare methodiek om fietsparkeren in de openbare ruimte in beeld te brengen. Daardoor is het mogelijk om beleid voor, en beheer en handhaving van parkeren in de buitenruimte verder te ontwikkelen. De aanpak bestaat uit drie delen: een onderzoek naar een snelle, betrouwbare en kosteneffectieve methodiek voor het in beeld brengen van fietsparkeergebruik, een praktijktest op locatie en een publicatie over uitkomsten en toepassingsmogelijkheden.



★ **Resultaten:** oplevering methodiek fietsparkeergebruik (Q4 2020), publicatie toepassing meten fietsparkeergebruik (Q3 2021).

A.3.2

Inspiratieboek binnenstedelijk fietsparkeren

Gemeenten ervaren grote druk op de openbare ruimte in Nederlandse steden. Die druk wordt met binnenstedelijke ontwikkelingen en de groei van steden alleen maar groter. Geparkeerde fietsen zijn grote ruimtevragers in stedelijk gebied. We kennen veel interessante en goede voorbeelden van binnenstedelijk fietsparkeren, van tijdelijke of definitieve aard, in pandig of in de openbare ruimte. Iedere vorm kent zijn eigen randvoorwaarden: denk aan eigendomssituaties, beheer en exploitatie, regulering en handhaving. Goede voorbeelden doen goed volgen, daarom stelt Tour de Force een inspiratieboek ‘Binnenstedelijk fietsparkeren’ op waar gemeenten uit kunnen putten voor eigen voorzieningen, of voor eisen voor nieuwe ontwikkelingen.

★ **Resultaten:** inspiratieboek binnenstedelijk fietsparkeren (Q4 2020).

A.3.3

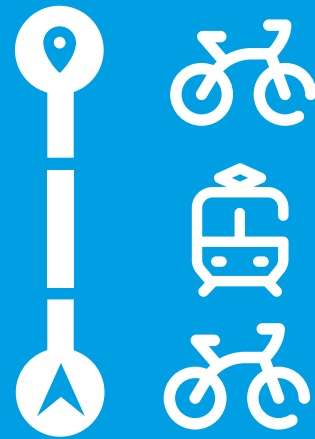
Gemeentelijk deelfietsbeleid

Een brede introductie en aanvaarding van deelfietsen in stedelijk gebied kan bijdragen aan verlichting van de fietsparkeerdruk in de openbare ruimte en een verandering in stedelijke mobiliteit. De deelfiets wordt na gebruik immers weer snel door een andere fietser gebruikt, zodat het totale aantal geparkeerde fietsen kan dalen, ook bij toenemend fietsgebruik. Een stadsdekkend deelfietsstelsel kan bovendien een belangrijke bijdrage leveren aan de modal shift in stedelijk gebied: als first of last mile optie in combinatie met OV, of bij invoering van parkeren op afstand. Bovendien sluit het aan bij de actuele maatschappelijke trend ‘van bezit naar gebruik’. Deelfietsen kunnen ook voor overlast zorgen, zo heeft onder meer Amsterdam in 2017 ervaren. Een aantal gemeenten heeft daarom inmiddels een beleid voor deelfietsen ontwikkeld, sommige bezien de deelfiets in de breedte van het aanbod deelmobiliteit (en MaaS). We evalueren de pilot gemeentelijk deelfietsenbeleid, actualiseren de Leidraad Gemeentelijk Deelfietsbeleid en plaatsen die in de context van deelmobiliteit in de breedte (en MaaS) anno 2020.

★ **Resultaten:** evaluatie gemeentelijk deelfietsbeleid (Q3 2020), actualisatie Leidraad Gemeentelijk Deelfietsbeleid (Q4 2020).

THEMA B

Fiets in de keten



De fiets is reistijdkampioen op de korte afstand, maar trein, metro, tram en (snel)bus zijn dat op langere afstanden naar de stadscentra. Fiets en OV vormen een gouden combinatie voor afstanden boven de tien kilometer, maar dan moeten er wel goede fietsparkeervoorzieningen bij overstaplocaties ('hubs') zijn. De combinatie van fiets en OV en in bijzonder fiets-trein voor de langere afstanden, wordt steeds belangrijker in het licht van CO2-reductie en bereikbaarheid. De combinatie auto-fiets draagt bij aan het verbeteren van bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnensteden. Gezamenlijke overheden zoeken daarom samen met werkgevers, vervoerders, ProRail, NS Stations en RWS naar manieren om de schaa sprong van de combinatie fiets-OV en auto-fiets te stimuleren en faciliteren. Daarbij hoort ook aandacht voor innovaties en om gebruik van de fiets in de keten van deur tot deur aantrekkelijker te maken meer voorzieningen bij OV-knooppunten en transferia.

Focus Tour de Force:

- Potentie van de fiets als voor- en natransport beter verkennen, breder dan faciliteiten bij (NS-) stations. Denk aan 'mobiliteitshubs', Park+Bike, fiets en (H)OV, deelaanbod in dichtbebouwde gebieden.
- Grootchalig en opschaalbaar experimenteren met het beter benutten van bestaande stallingsruimte.
- Versterken en uitbreiden van fietsparkeren bij stations (en OV-knooppunten) doorzetten en (op korte termijn) komen tot een meer structurele, evenredige en redelijke rolverdeling en financiering van fietsparkeren bij stations.
- Aanreiken van kennis en kunde om dienstenaanbod bij OV-knooppunten en transferia te versterken.

Thematrekker: [Ministerie van IenW](#)

Conny Broeyer

E-mail: conny.broeyer@minienw.nl

Partners: [CROW-Fietsberaad](#) [ProRail](#) [NS Stations](#) [Provincies](#)

[Gemeenten](#) [Fietsersbond](#) [CRa](#) [Platform 31](#) [ANWB](#) [Fipavo](#)

[KiM](#) [Ministerie van IenW](#)



Foto: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

B.1 Innovatief je fiets parkeren



Prognoses wijzen uit dat het gebruik van de combinatie fiets-OV de komende decennia blijft groeien. Met bijbouwen van stallingen gaan we op een zeker moment grenzen bereiken. Daarom kiezen we voor een combinatie van bijbouwen en beter benutten. Daarnaast is er vooral behoefte aan innovaties om de beschikbare stallingscapaciteit ook slimmer te benutten. Dat kan door ervoor te zorgen dat mensen open plekken kunnen vinden, door lang parkeren van fietsen te ontmoedigen en door met deel- of wisselfietsen alternatieven voor de eigen fiets te bieden, zodat meer mensen de combinatie fiets-OV kunnen kiezen.

B.1.1

Toepassen innovatie voor benutting fietsenstallingen

Om de capaciteit van fietsenstallingen beter te kunnen benutten is het van belang meer zicht te krijgen op het daadwerkelijke gebruik ervan. Dat kan door toepassing van een vernieuwd Handhaven en Benutten Fietsenstallingen (HBF 2.0, het elektronische systeem voor het registreren van de stallingsduur en de verwijzing naar vrije plekken) bij het stallingsmanagement. Door het langparkeren te verminderen kunnen meer fietsers gebruik maken van de stallingen. We onderzoeken daarom of de HBF-data kunnen worden gebruikt voor handhavingsbeleid op (te) lang parkeren. Ook komt er een onderzoek naar beprijzing van stallingen en de gevolgen die dat heeft op het gedrag van fietsers. We doen dit door de resultaten van de evaluatie HBF te delen, de resultaten te monitoren en een manier te ontwikkelen om op betere benutting en handhaving te sturen en de effecten daarvan te volgen. Het doel is te komen tot generieke afspraken over toepassing van HBF en handhaving en beprijzing.

★ **Resultaten:** evaluatie pilot HBF (Q2 2020), uitrollen HBF 2.0 naar een deel van de bewaakte stallingen (Q3 2020), afspraken over de toepassing van HBF in handhaving en beprijzing (Q3 2021).

B.1.2

Ruimte voor deelfietsen in stallingen

In de fietsenstallingen op (stations)locaties komt meer ruimte als mensen niet langer een tweede fiets aanschaffen maar gebruik maken van een deelfiets. Dat vermindert het langparkeren, zodat meer fietsers de stallingen kunnen gebruiken. Daarvoor is inzicht nodig in de praktische consequenties van (meer) deelfietsen in en rond stations. Om dit tot een succes te maken krijgen ook andere deelfietsleveranciers dan OV-fiets de ruimte te experimenteren in stallingen. In 2020 worden een aantal pilots opgestart met deelfietsaanbieders, om aan het licht brengen hoe lang de deelfietsen in de stationsstallingen blijven staan, of dat korter is dan de tweede fietsen, en wat de praktische consequenties van deelfietsen in stallingen zijn. Deze inzichten zijn mogelijk ook bruikbaar voor transferia aan de randen van de stad: door een beter aanbod en betere faciliteiten wordt ook de combinatie auto-fiets aantrekkelijker.

Daarnaast hebben verschillende deelfietsaanbieders vanuit de Tour de Force in 2017 een proces gestart om te komen tot een open, technische informatiestandaard waardoor reizigers met gebruik van één account gebruik kunnen maken van verschillende deelfietssystemen. Vanaf het tweede kwartaal van 2020 heeft Nederland een wereldprimeur: reizigers cq gebruikers van MaaS-diensten kunnen dan met één app gebruik maken van verschillende deelfietssystemen en verschillende andere (deel)modaliteiten.

★ **Resultaten:** evaluatie pilots (Q1 2021) standpunt-bepaling over voorwaarden gebruik stationsstallingen voor deelfietsen (Q2 2021) en afhankelijk daarvan een opschaling in de tweede helft van 2021.



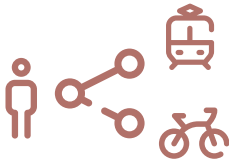
Foto: NS

B.1.3

Nieuwe innovaties voor fietsparkeren

De wereld verandert snel. Daarmee moet bij de bouw van de stallingen rekening worden gehouden. De stallingen moeten toekomstvast zijn en zo nodig aangepast kunnen worden aan de behoeften. We besteden extra aandacht aan nieuwe kansrijke innovaties op het gebied van fietsparkeren om ze verder te ontwikkelen of in te voeren en we onderzoeken welke voorwaarden daarvoor nodig zijn. Daarvoor bepreken we op basis van een inventarisatie met stakeholders kansrijke innovaties we verder kunnen ontwikkelen en wat daarvoor nodig is. Bij die innovaties ligt de focus op bewegwijzering naar stallingen en vrije plekken, elektronische toegangssystemen en parkeerduur. Het belangrijkste doel van die innovaties is in de eerste plaats een betere benutting van stallingen. In de eerste fase presenteren we de resultaten van het Innovatieprogramma Fietsparkeren en kijken we naar de follow up van de conclusies over de opschaling daarvan. In de tweede fase komt er een vervolg op het Innovatieprogramma voor 2021 met nieuwe projecten.

★ **Resultaten:** oplevering resultaten innovatieprogramma (Q2 2020), definitie vervolginnovatieprogramma (Q4 2020).



B.2 De positie van de fiets op hubs/knooppunten

B.2.1

De fiets op OV-knooppunten

Gezien de verwachte groei van het ketenreizen met de fiets is het belangrijk om een beeld te krijgen van de huidige positie van de fiets op OV-knooppunten en de opgaven die er zijn voor 2040. Bij het uitbreiden van het aantal stallingsplekken, wordt de inpassing in de inrichting van het knooppunt vanuit het perspectief van de ketenreiziger en de bereikbaarheid en toegankelijkheid steeds belangrijker. Daarbij is aandacht nodig voor:

- de kenmerken van een goede stalling;
- het gebruik voor zowel eigen fietsen (gewone fietsen, buitenmodel- en e-fietsen) als deelfietsen, scooters/ motoren, etc.;
- de looproutes tussen de stallingen en de perrons van trein en bus;
- de rollen en verantwoordelijkheden voor de fiets-trein/ ov-combinatie op het knooppunt;

In het kader van het Toekomstbeeld OV 2040 worden in de eerste helft van 2020 verdiepingsstudies uitgevoerd naar de benodigde ontwikkeling van verschillende categorieën OV-knooppunten, met en zonder station. Daarbij worden de ervaringen met de huidige situatie, sterke en zwakke punten, meegenomen. Als Tour de Force verbinden we daaraan een overkoepelend onderzoek naar aanknopingspunten voor de verbetering van het functioneren van de knooppunten als overstappunt voor de combinatie fiets-trein/OV.

★ **Resultaten:** rapportage verdiepingsstudies en advies ‘verbetering knooppunt als overstappunt van/ naar fiets’ (Q4 2020). Toepassen inzichten op enkele voorbeeldknooppunten in 2021.



B.3 Kennis over ketenbewegingen

B.3.1

Maatschappelijke kosten en baten van ketenreizen met de fiets

Wat weten we over ketenverplaatsingen met de fiets? Welke factoren zijn van belang om mensen de overstap te laten maken van een reis alleen met de auto naar een ketenreis met de fiets? Wat zijn eigenlijk de maatschappelijke kosten en baten van de ketenreis met de fiets (met de gewone fiets of de e-bike in combinatie met lopen en openbaar vervoer of auto, in vergelijking met de verplaatsing met alleen de auto)? Hoe kunnen we die berekenen om ze goed mee te kunnen nemen in de MKBA's en in verkeersmodellen? Voor het goed beantwoorden van deze vragen is meer informatie nodig over ketenverplaatsingen met de fiets, plus een betere kwaliteit van die data.

Bij de maatschappelijke baten zijn in ieder geval vermindering van de CO2-uitstoot, de gezondheidswinst en effecten op bereikbaarheid relevant en bij kosten de aanleg en exploitatie van de benodigde voorzieningen en de ontsluiting van knooppunten. Door deze aspecten beter in kaart te brengen, is in MKBA's een betere onderbouwing mogelijk van de investeringen in routes met de fiets en ketenvoorzieningen zoals stallingen. Eind 2020 komt er een rapportage beschikbaar over het effect van uitbreiding fietsparkeercapaciteit bij stations op het gebruik ervan en een rapportage over factoren die voor fietsers van belang zijn om de overstap van de auto naar de combinatie fiets-trein te maken. Er is dus reeds veel kennis en informatie beschikbaar maar wij verzorgen een goede bundeling en aanvullend onderzoek op missende elementen.

★ **Resultaten:** rapportage over het effect van uitbreiding fietsparkeercapaciteit bij stations (Q4 2020) Rapportage over factoren die voor fietsers van belang zijn om de overstap van de auto naar de combinatie fiets-trein te maken (Q4 2020).

THEMA C

Een hoogwaardig fietsnetwerk



Een hoogwaardig fietsnetwerk maakt 'de fiets' een voor de hand liggende keuze voor forensen, kinderen, scholieren en studenten om dagelijks naar werk of school te gaan. Fietsen in de vrije tijd, zowel recreatief als sportief, is leuk en gezond en het heeft bovendien een positief effect op het imago van fietsen. De uitdaging is om het fietsen aantrekkelijk en veilig te houden voor alle fietsers, zodat mensen worden gestimuleerd om de fiets te pakken en met plezier blijven fietsen. Veilige en comfortabele fietsinfrastructuur is niet alleen voor fietsers een belangrijke randvoorwaarde, maar ook voor alle wegbeheerders een speerpunt. Binnen Tour de Force sturen we op innovatie en activiteiten die meerwaarde bieden voor de werkzaamheden van onze partners. Er is veel behoefte aan het uitwisselen van ervaringen en innovaties bij het aanleggen van hoogwaardige fietsroutenetwerken. De betrokken organisaties hebben veel kennis die we delen in kenniscafés en expertsessies over gezamenlijke projecten of van partners afzonderlijk. Van elke bijeenkomst maken we factsheets en verslagen (met specifiek aandacht voor opschaalbaarheid) die we breed delen.

Focus Tour de Force:

- Uitbreiding en opwaardering van het fietsnetwerk, plus het stimuleren en inzichtelijk maken van het gebruik.
- Inzet op een duurzame aanleg van hoogwaardige fietsinfrastructuur die vele jaren voldoet aan de wensen en dus toekomstbestendig is.
- Benadrukken van het belang van 100% veilige en vergevingsgezinde fietsinfrastructuur en deze ook bij de juiste partijen beleggen.
- Samenwerking tussen toerverenigingen en wegbeheerders ondersteunen om vergunningverlening voor toertochten eenvoudiger te maken.
- Versterken van recreatieve fietsroutes om een impuls te geven aan regionale economische ontwikkelingen en aan Nederland als fietsvakantieland.

Thematrekker: Provincies

Anita Stienstra

E-mail: a.stienstra@gelderland.nl

Partners: CROW-Fietsberaad ANWB Fietsersbond Vervoerregio's

Ministerie van IenW Fietsplatform NTFU

Radboud Universiteit Nijmegen BUAS Provincies NOC*NSF



Foto: Provincie Gelderland

C.1 Het volwassen worden van het hoogwaardig fietsnetwerk



C 1.1

Gebruikersonderzoek fietsroutes en tellingen

Het monitoren en evalueren van aantallen en ervaringen van (nieuwe) gebruikers van het hoogwaardig fietsnetwerk is essentieel om de effectiviteit van investeringen te kunnen onderbouwen. Het is wenselijk om voor het hele land dezelfde methode te ontwikkelen en te hanteren. Beter gezegd: de huidige methode(n) voor kwalitatief en kwantitatief onderzoek te vervolmaken. Het streven is om te komen tot een nationale standaard voor het uitvoeren van kwalitatief onderzoek onder gebruikers van hoogwaardige fietsroutes door middel van een vragenlijst. Voor kwantitatief onderzoek ontwikkelen we een systematiek voor een eenduidig meetplan dat iedere wegbeheerder kan gebruiken als basis voor het meten van het aantal fietsers op snelle fietsroutes en andere, nabij gelegen routes. Het resultaat is eenduidigheid in alle metingen door een basisvragenlijst (enquête) en een meetplan, zodat resultaten en analyses voor heel Nederland vergelijkbaar zijn.

★ **Resultaten:** oplevering vragenlijst en meetplan (Q3 2020), evaluatie inzet methodiek (Q3 2021).

C 1.2

Communicatie en Wayfinding hoogwaardig fietsnetwerk

Nu ons hoogwaardig fietsnetwerk 'volwassen' wordt, is het belangrijk dat er eenduidigheid is in de terminologie, benadering, uitstraling en communicatie over dergelijke routes. Daarmee ontstaat er binnen Nederland een zekere standaardisatie, waarmee provincies/regio's en gemeenten hun hoogwaardige fietsroutes sneller en beter kunnen ontwikkelen en positioneren. We zorgen voor eenduidigheid in terminologie en toelichting op het 'topsegment' in onze fietsroutes en de indeling van het hoogwaardige fietsnetwerk met de landelijke F-nummering. Samen met partners ontwikkelen we een toolkit voor communicatie en bewonersparticipatie die provincies/regio's en gemeenten kunnen gebruiken bij de aanleg en stimulering van het gebruik van (snelle) fietsroutes.

★ **Resultaten:** publicatie 'eenduidige terminologie topsegment fietsroutes' (Q2 2020), kaartbeeld met F-nummering (en inkleuring) netwerk topsegment fietsroutes (Q2 2020), opleveren communicatietoolkit 'hoogwaardig fietsnetwerk' (Q1 2021).

C 1.3

Inspiratiegids voor circulaire fietspaden

Uiterlijk in 2050 en liefst eerder is de gebouwde omgeving circulair, aldus de ambitie van de rijksoverheid. Om dit bereiken zal de overheid vanaf 2023 alle opdrachten 100% circulair uitvragen. Dat geldt ook voor de aanleg van (fiets)infrastructuur. Om te voorkomen dat elke overheid zelf het wiel uit moet vinden, werken we aan een inspiratiegids met ideeën, tips, voorbeelden, kaders en afwegingen voor het aanleggen van circulaire fietsinfrastructuur. Voor het opstellen van deze gids inventariseren we wat er nu al is op het gebied van (pilots voor) de aanleg van circulaire fietspaden en consulteren we (markt) partijen en sectoren – bijvoorbeeld Duurzaam GWW (grond-, weg- en waterbouw) – om te horen waar ze al mee bezig zijn. Het streven is een gezamenlijke definitie voor circulaire fietspaden, een inventarisatie van goede voorbeelden en een voorzet voor gezamenlijke documenten, bijvoorbeeld voor aanbesteding.

★ **Resultaat:** inspiratiegids circulaire fietspaden (Q1 2021).



Foto: Dutch Cycling Embassy

C 1.4

Markering van (snelle) fietsroutes

In het ideale geval zijn er overal comfortabele, vergevingsgezinde en dus veilige (snelle) fietsroutes. Dit vraagt de nodige ruimte en als die niet beschikbaar is een veilig alternatief, bijvoorbeeld duidelijke markering. Begin 2020 wordt een Kennisagenda Markering Fietsroutes gepresenteerd met lessen uit eerdere pilots en inzicht in de kennislacunes op dit gebied. CROW-Fietsberaad gaat in samenwerking met overheden pilots uitvoeren om de openstaande vragen te beantwoorden. Zo wordt gewerkt aan richtlijnen voor de toepassing van goede markering. Tour de Force steunt en begeleidt dit initiatief, leden van het kernteam werken bovendien actief mee in pilots.

★ **Resultaten:** kennisagenda markering fietsroutes (Q1 2020), richtlijnen markering fietsroutes (Q1 2021).

C.2 Investerings in de fiets beter onderbouwen



C 2.1

Inzet MKBA-fiets

Op basis van resultaten uit de eerste etappe van Tour de Force, is de behoefte ontstaan om meer duidelijkheid te krijgen over de inzet en input van de MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) -fiets. Wanneer zet je een MKBA in (in de voorverkenningfase, de verkenningfase, de planfase)? Welke informatie heb je daarvoor nodig en is deze voorhanden? Moeten of willen we aparte basisdata genereren voor de e-bike, speed pedelec en de (fiets in de) keten om deze op een goede manier in het verkeersmodel mee te kunnen nemen? Zo ja, hoe dan? De antwoorden hierop leveren twee factsheets (proces + data) en een kennisvideo (in samenwerking met de Breda University of Applied Science, BUas) op met inzicht in de inzetbaarheid van de MKBA ter onderbouwing van de keuzes in diverse fases.

★ **Resultaten:** factsheet proces MKBA(-fiets) (Q3 2020), factsheet data MKBA(-fiets) (Q4 2020), kennisvideo MKBA(-fiets) (Q1 2021).

C 2.2

Voortgang uitvoering snelfietsroutes

In 2019 hebben we vanuit Tour de Force een kaartbeeld gepubliceerd met een overzicht van (snelle) fietsroutes in Nederland: gerealiseerd, in uitvoering, ambitie. Voor de bestaande routes en de routes in uitvoering is er bovendien een GIS-database in ontwikkeling. Dit totaalbeeld van het topsegment van het fietsnetwerk in Nederland wordt ieder jaar geactualiseerd en gebruikt voor verschillende doeleinden: communicatie en lobby, indeling/nummering van het hoogwaardig fietsnetwerk, inzichtelijk maken van het rendement van routes en in beeld brengen van de fietspotentie per route. Dit laatste doen we met de in CHIPS ontwikkelde Cycle Highway Potential map. Om de 'fietspotentie' van bedrijven in beeld te brengen, leggen we hiermee een link tussen arbeidsplaatsen, woonlocaties en de (beoogde) fietsroutes. We komen met regelmatige updates over de voortgang van de uitvoering en maken daar jaarlijks een informatieve publicatie over.

★ **Resultaten:** kaartbeeld snelfietsroutes 2020 (Q1 2020 en 2021), nieuwsbericht/artikel kaartbeeld 'Hoogwaardig Fietsnetwerk' (Q3 2020 en 2021).

C 2.3

Effectiviteit van hoogwaardige fietsroutes

Hoe effectief zijn de investeringen in hoogwaardige fietsroutes eigenlijk? Leiden ze tot een groei in het aantal fietsers en tot het overstappen van automobilisten op de fiets? De Radboud Universiteit en BUas gebruiken de beschikbare data over het gebruik van deze fietsroutes om het gemiddelde effect van investeringen in hoogwaardige fietsroutes inzichtelijk te maken. Het onderzoek dat in diverse regio's is gedaan (nul- en 1-metingen) maakt wetenschappelijk onderzoek naar het effect van hoogwaardige fietsroutes mogelijk. We willen dit verder uitwerken en onderbouwen (met kwalitatieve en kwantitatieve data) om gegronde uitspraken te kunnen doen over de groei van het aantal fietsers en het effect daarvan in relatie tot de investeringen in hoogwaardige fietsroutes. In een publicatie beschrijven we hoe de beschikbare en mogelijke fietsdata bij kunnen dragen aan het analyseren van de mobiliteitseffecten van fietsmaatregelen en -investeringen.

★ **Resultaten:** analyse meetgegevens (en wensen) vanuit provincies/regio's (Q2 2020), publicatie 'mobiliteitseffecten van fietsmaatregelen en -investeringen' (Q4 2020).

C.3 Het stimuleren van het gebruik van routes



C 3.1

Bicycle Oriented Development

De combinatie fiets – openbaar vervoer wordt steeds populairder. Met Bicycle Oriented Development (BOD) koppelen we de ruimtelijke opgaven die we in Nederland hebben aan het stimuleren van duurzaam en gezond vervoer. Er wordt gewerkt aan een BOD-tool waarmee we de fietsbereikbaarheid van en reistijd naar (OV)-knooppunten vanuit (nieuwe) woon- en werklocaties in beeld brengen. (Hoogwaardige) fietsroutes maken onderdeel uit van deze tool. Dit levert interessante informatie op voor het stimuleren en faciliteren van fietsgebruik en voor het optimaliseren van routes om de fiets aantrekkelijker te maken. In twaalf werksessies (een per provincie, met inliggende gemeenten) werken we aan het vullen van de BOD-tool. Na oplevering kunnen gemeenten, vervoerregio's en provincies in heel Nederland dit instrument gebruiken om de fietsbereikbaarheid en -aantrekkelijkheid van woon- en werklocaties en OV-knooppunten te verbeteren. [Resultaat >](#)

★ **Resultaat:** oplevering BOD-tool (Q2 2021).

C 3.2

Eenvoudig vergunning aanvragen

Het aantal toertochten neemt af omdat het organiseren van zo'n tocht veel tijd kost. Dat komt mede doordat onduidelijk is wie de eigenaar is van fietspaden, N-wegen of stukken bos en bij wie dus een aanvraag ingediend moet worden. Bovendien moeten steeds weer opnieuw formulieren worden ingevuld die ook nog eens niet zijn toegespitst op toertochten. Om dit soepeler te laten verlopen is het project 'EVA' van de NTFU gestart: Eenvoudig Vergunning Aanvragen. Dat is niet alleen voor de deelnemers van belang, maar ook voor overheden/wegbeheerders. Door alle rompslomp worden toertochten nu namelijk wel eens 'onder de radar' georganiseerd. We verkennen met de NTFU en een pilot-gemeente/overheid of en hoe we het aanvragen en verstrekken van een vergunning kunnen vereenvoudigen. We komen met een infographic met toelichting op 'het waarom' en de te ondernemen stappen als informatie voor overheden.

★ **Resultaten:** pilot aanvraag toertocht 'EVA' met gemeente(n) (Q3 2020), infographic met toelichting en stappenplan 'simpeler organiseren van toertochten' (Q1 2021).

C 3.3

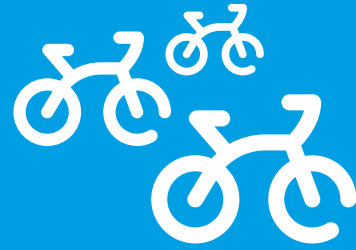
Dimensionering van recreatieve routes

Recreatieve fietsroutes worden steeds drukker, terwijl de kwaliteit niet altijd aan de wensen voldoet. We willen de grootste knelpunten op recreatieve routes zo vormgeven dat ze voldoen aan de huidige wensen en criteria, niet alleen voor recreatief maar ook voor utilitair gebruik. We organiseren hiervoor een werksessie met partijen uit het recreatieve fietsdomein (routebureaus, provincies, gemeenten) en betrokken overheden met als centrale vraag: wat kan een fietspad aan? Op deze manier krijgen we inzicht in het gebruik en de (ondermaatse) kwaliteit van fietspaden en zien we wat recreatief en utilitair gebruik van elkaar kunnen leren.

★ **Resultaten:** factsheet 'dimensionering recreatieve fietsroutes' (Q4 2020 + 2021).

THEMA D

Stimuleren van fietsgebruik en fietsinitiatieven



We willen graag dat meer mensen (veilig) op de fiets naar school en werk gaan. Voor de gezondheid is het goed als mensen langer blijven fietsen. Het is alleen niet vanzelfsprekend dat fietsen toeneemt. Samen met verschillende partners werken we aan een groot aantal stimuleringsacties om het fietsgebruik te vergroten. We richten ons daarbij op drie focuspunten en -groepen: veilig op de fiets (en lopend) naar school (scholieren), woon-werkverkeer op de fiets (werkgevers en werknemers) en ouderen zo lang mogelijk veilig op de fiets (senioren).

Focus Tour de Force:

- Uitbreiding van het netwerk van Tour de Force met koepelorganisaties en/of allianties van werkgevers en bedrijfsleven, waaronder ook het MKB.
- Tour de Force maakt zich sterk voor de verdere ontwikkeling van goede programma's gericht op fietsstimulering en het delen van beschikbare kennis met alle partijen.

Thematrekker: [Ministerie van VWS](#) [Ministerie van IenW](#)

Hugo van der Steenhoven

E-mail: hugo@hugocycling.nl

Partners: [CROW-Fietsberaad](#) [Fietsersbond](#) [ANWB](#) [VVN](#)

[Bovag](#) [N&M](#) [RAI Vereniging](#) [VNG](#) [Ministerie van VWS](#)

[Ministerie van IenW](#) [Gemeenten](#) [Provincies](#)



D.1

Iedereen op de fiets!



D 1.1

Fietsen is (niet) altijd vanzelfsprekend

Waarom zet Tour de Force in op het stimuleren van fietsgebruik, iedereen fietst toch al in Nederland? Toch is fietsen niet altijd en niet voor iedereen vanzelfsprekend. Een korte film van ongeveer twee minuten met portretten van fietsers maakt duidelijk waarom fietsen (niet) altijd vanzelfsprekend is. De film is bedoeld om op een positieve manier duidelijk te maken hoe belangrijk het is om te investeren in fiets(stimulering). Denk aan de aanleg van meer fietsinfra en activiteiten om de veiligheid te verbeteren. De film vertolkt de centrale boodschap van Tour de Force: een schaa sprong Fiets is nodig!

★ **Resultaat:** film 'Fietsen is (niet) altijd vanzelfsprekend' (Q2 2020).

D 1.2

Enkelvoudige fietsongevallen beter op het netvlies

Het verbeteren van de veiligheid kan bijdragen aan het verminderen van enkelvoudige fietsongevallen. Die krijgen weinig aandacht, hoewel ze het leeuwendeel van alle fietsongevallen vormen: vooral ouderen zijn er vaak het slachtoffer van. Dergelijke ongevallen lijken vooral te worden gezien als 'domme pech' waar je niet veel aan kunt doen, terwijl er wel degelijk maatregelen mogelijk zijn die ze helpen voorkomen. Door het uitzetten van een 'battle of concepts' (een soort prijsvraag) halen we ideeën op om dit soort ongevallen beter op het netvlies te krijgen. Het doel is om meer bewustzijn hierover te creëren bij fietsers, wegbeheerders én de media.

★ **Resultaat:** uitslag van de battle of concepts enkelvoudige fietsongevallen (Q3 2020).

D 1.3

Gezonde wijkbewoners door lopen en fietsen

Beweging door lopen of fietsen draagt bij aan het tegengaan van veel aandoeningen, van diabetes tot depressies. Niet voor niets adviseert de WHO om minstens dertig minuten per dag te bewegen. Fietsen heeft bovendien een belangrijk sociaal aspect: mensen die geen auto hebben of voor wie het openbaar vervoer te duur is (onderzoek in Rotterdam Zuid heeft dit aangetoond), kunnen met de fiets hun sociale contacten onderhouden en belangrijke bestemmingen bereiken. Ze komen op de fiets ook elders in stad of regio, wat hun sociale en maatschappelijke ontplooiingskansen aanzienlijk vergroot. Fietsen (en lopen) zijn makkelijk in het dagelijkse patroon in te passen, maar de vraag is hoe je mensen ertoe krijgt om het daadwerkelijk te doen. In Rotterdam Overschie beginnen huisartsen, fysiotherapeuten, welzijnswerk, sportstimulering en de Fietsersbond daarom een pilot met een groep wijkbewoners om gezonder te gaan leven. De pilot moet duidelijk maken wat voor ondersteuning nodig is en wat succesvolle praktijken zijn om deelnemers te stimuleren om meer te fietsen en te lopen. Hoe kunnen wijkpartners samenwerken om de bewoners zover te krijgen? Hoe bereik je dat ze na afloop van de pilot blijven fietsen en lopen? Kun je ze door vrijwilligers daarbij laten ondersteunen? De leerervaringen uit de pilot worden gepubliceerd in een rapportage en door Tour de Force gebruikt voor het uitwerken van vervolgacties in 2021.

★ **Resultaat:** rapportage 'Pilot stimulering actieve levensstijl in de wijk' (Q4 2020). Uitwerking vervolgacties stimulering actieve mobiliteit (Q2 2021).



D.2

Veilig op de fiets (en lopend) naar school

D 2.1

Veiliger en gezonder naar school

Precieze cijfers zijn moeilijk te achterhalen, maar naar schatting wordt zo'n 30% van de kinderen met de auto naar de basisschool gebracht (met grote lokale verschillen). Uit de beweegcijfers onder 12-18 jarigen blijkt bovendien dat maar iets meer dan een derde van deze groep één uur per dag beweegt en drie keer per week bot- en spierversterkende oefeningen doet.

De partners van Tour de Force vinden het belangrijk dat alle kinderen leren fietsen en de keuze hebben om de fiets te pakken, mede met het oog op hun gezondheid. De ANWB vindt dat ieder kind recht heeft op een fiets en heeft daarvoor het ANWB Kinderfietsplan opgezet. VVN zet zich in voor het verkeersexamen op 95% van de basisscholen in Nederland. De focusgroep 'scholieren' past ook binnen de ambitie van zowel de Fietsersbond, die streeft naar ten minste 50% van alle verplaatsingen op de fiets in de bebouwde kom in 2040, als die van VNG, die zich inzet voor de verkeersveiligheid van de fietser.

De zeventien gemeenten die zijn aangesloten bij de F10 zetten in 2020 en 2021 pilots op om meer kinderen (veilig) naar school te laten fietsen. Een stijging van 10% in de komende twee jaar moet haalbaar zijn. De ervaringen met de pilots zullen op een mini-symposium breed worden gedeeld: het is de bedoeling om ze op te schalen naar 25 andere gemeenten.

De pilots bestaan uit:

1.	Fietsbezit: alle kinderen een fiets
2.	Schoolstraten: veilig halen en brengen van schoolkinderen
3.	Verkeersexamen: alle scholen doen mee
4.	Veilige schoolroutes opzetten
5.	Veilig op de fiets van groep 8 naar de brugklas
6.	Social Deal jongeren en afleiding

★ **Resultaten:** minisymposium eerste resultaten 'Veiliger en gezonder naar school' (Q4 2020), eindevaluatie en vervolgaanpak pilots (Q2 2021).

D.3

Woon-/werk-verkeer op de fiets

D 3.1

Op de fiets naar het werk – de Fietsmissie

Ongeveer een kwart van de werknemers fietst nu naar het werk, terwijl circa de helft binnen 7,5 kilometer van het werk woont. Meer (woon-)werkkilometers op de fiets zijn goed voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid én de gezondheid. De partners van Tour de Force zetten zich in om deze potentie te verzilveren en meer forensen op de fiets te krijgen. Het doel is dat zoveel mogelijk bedrijven zich aansluiten bij de Fietsmissie van minister Van Veldhoven: 10% meer medewerkers op de fiets te krijgen. Samen met 17 fietsambassadeurs, werkgeversnetwerken en strategische partners daagt de minister met de communicatie-aanpak 'Kies de Fiets' werkgevers uit zich hiervoor in te spannen. Via het de website www.kiesdefiets.nl wordt informatie gegeven over mogelijkheden van fietsstimulering door werkgevers op het gebied van regelingen, voorzieningen en communicatie. Begin 2021 wordt een Fietsmissie-award uitgereikt aan de de werkgever met het beste resultaat.



Om bedrijven te stimuleren hun werknemers naar het werk te laten fietsen, brengen we in beeld hoe groot de gezondheidswinst van fietsen (en lopen) naar het werk is. Het RIVM, het KiM en Decisio doen hier, in opdracht van de Alliantie Werken in Beweging, onderzoek naar (deskresearch) en komen eind 2020 met de eerste resultaten. Die resultaten worden in een Tour de Force workshop besproken en leiden tot een factsheet ter ondersteuning van de Fietsmissie. Tour de Force zal de resultaten hierin vertalen naar concrete handvatten en deze verspreiden.

De verwachting is dat de nieuwe leasefietsregeling van 1 januari 2020 ook sterk bijdraagt aan 10% meer werknemers op de fiets. BOVAG, Natuur&Milieu en RAI Vereniging brengen deze regeling onder de aandacht, ook in Tour de Force verband. Via peilingen, workshops en factsheets halen we kennis op en wisselen die uit over deze en andere fiscale regelingen ter promotie van het fietsgebruik in relatie tot het werk. Daarnaast organiseren we in samenwerking met RAI Vereniging en het landelijk programmabureau van Doortrappen, een expertsessie naar de specifieke kansen om fietsen op maat te maken en daarmee doelgroepen als werknemers en senioren langer, vaker en veiliger gebruik te laten maken van de fiets.

★ **Resultaten:** diverse communicatie acties in het kader van 'Kies de Fiets' (Q2 tot Q4 2020), uitreiking Fietsmissie-award (Q1 2021), factsheet 'Gezondheidswinst fietsen naar je werk' (Q1 2021), publicatie 'Succesvoorbeelden toepassing nieuwe leasefietsregeling' (Q2 2021).

D.4

Senioren op de fiets

D 4.1

Meer senioren veiliger op de fiets

Voor al onder 50-plussers is het fietsgebruik de laatste jaren gestegen: er komen steeds meer ouderen maar ze fietsen ook meer en verder. Dit is goed voor de gezondheid, maatschappelijke betrokkenheid en zelfredzaamheid van senioren, maar de keerzijde is een toename van het aantal (dodelijke en enkelvoudige) fietsongevallen onder oudere fietsers. Het bevorderen van de fietsveiligheid bij deze kwetsbare leeftijdsgroep verdient daarom extra aandacht en is een van de prioriteiten in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Het Ministerie van IenW heeft daarvoor samen met partners het programma Doortrappen opgezet (www.doortrappen.nl). Door dit programma krijgen oudere fietsers via hun eigen, vertrouwde netwerk en op logische momenten tips, informatie en interventies om hun fietsveiligheid te verbeteren.

Als een van de maatregelen uit het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid is Doortrappen al door een groot aantal provincies en gemeenten omarmd. Om te zorgen dat er nog meer provincies en gemeenten mee (kunnen) doen aan dit programma, organiseert Tour de Force vier bijeenkomsten in het land om de ervaringen van overheden die al meedoen

te delen en startende provincies en gemeenten 'in te werken'. Initiatieven van landelijke partners worden op een landelijke bijeenkomst voor een breed publiek over het voetlicht gebracht. Met een ludieke actie, zoals de uitreiking van de Gouden Trapper aan de oudste fietser van Nederland, krijgt het thema maatschappelijk draagvlak. Het doel is dat in 2020 zeven provincies en honderd gemeenten meedoen aan Doortrappen en in 2021 alle twaalf provincies en 50% van alle gemeenten. Het Mulier Instituut monitort en evalueert het programma, eind 2020 wordt toegewerkt naar een duurzame organisatiestructuur.

★ **Resultaat:** alle resultaten staan op doortrappen.nl en eind 2020 verschijnt een artikel op de website van Tour de Force over groei, netwerk en resultaten van het programma Doortrappen. Voorstel duurzame organisatie van programma Doortrappen (Q1 2021).

D 4.2

Innovaties en Interventies

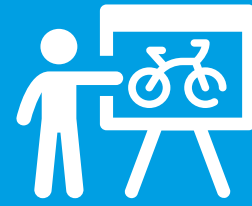
Door verschillende innovaties lijken de huidige driewiel- en andere balansfietsen niet meer op de eerste generatie driewiel-fietsen. Op initiatief en onder leiding van de Fietsersbond wordt gewerkt aan een beter imago beginnend met het opstellen van een plan van aanpak om een campagne te definiëren die de doelgroep weet te bereiken en een samenwerking op te zetten met meerdere partijen die het project met kennis en (financiële) middelen ondersteunen. Partners zijn KBO-PCOB (ouderen belangenorganisatie), HUKA (driewiel-fiets fabrikant), Nationaal Ouderenfonds.

De uitkomsten van de expertsessie beschreven onder D2.3 en de driewiel-fietsactiviteiten benutten we voor de ontwikkeling van een nieuwe doortrappeninterventie. Door deze innovatieve interventie komen de driewiel-fiets en andere onderbelichte fietsinnovaties beter op het netvlies van o.a. de fietsbranche, senioren, overheden en mantelzorgers.

Daarnaast zetten we in op de ontwikkeling van een andere breed gedragen doortrappeninterventie. Naar verwachting resulteren de bijeenkomsten in het land in concrete ideeën voor nieuwe interventies. In 2020 wordt één van deze ideeën uitgewerkt.

★ **Resultaat:** plan van aanpak 'Impuls 3wiel-fiets' (Q2 2020), twee nieuwe doortrappeninterventies, (Q4 2020).

THEMA E



Versterken kennis- en data-infrastructuur

Kennis en data helpen om de doelen uit Tour de Force te bereiken. Het netwerk van Tour de Force heeft al veel kennis over 'de fiets'. Met de acties in dit thema willen we bereiken dat de fietsprofessionals in de praktijk ook kunnen profiteren van al deze kennis. Op het gebied van fietsdata is nog een wereld te winnen. Het structureel vergaren van informatie over fiets en fietsgebruik staat in de kinderschoenen, terwijl onderzoeksdata veel kunnen bijdragen aan de onderbouwing van projecten en activiteiten. Ontwikkelingen zoals Fiets-ITS en intelligente verkeerssystemen voor de fiets kunnen helpen bij het verzamelen en benutten van fietsdata. Met behulp daarvan kunnen fietsers voorrang krijgen en kunnen we door efficiënte afstemming van verkeersstromen de veiligheid tussen weggebruikers bevorderen. Maar fietskennis gaat verder: we hebben in Nederland unieke kennis over fietsbeleid, fietsontwerpen en uiteraard het aanbod aan fietsen en voorzieningen voor bijvoorbeeld fietsparkeren. Kennis over 'de fiets' is ook een belangrijk exportproduct. De twee Kernteams Kennis en Data zorgen voor de coördinatie en aansturing van thema E.

Focus Tour de Force:

- Tour de Force zet zich in om fietskennis te bundelen en toe te passen. Data over fietsgebruik of behoeften van fietsers ontsluiten we, maken we inzichtelijk of standaardiseren we.
- Samen met de Dutch Cycling Embassy zet Tour de Force zich in om van Nederland Fietsland een topsector te maken.

Thematrekker: **CROW**

Otto van Boggelen

E-mail: otto.vanboggelen@crow.nl

Partners: **CROW-Fietsberaad** **Platform 31** **SWOV**

Ministerie van IenW **Fietsersbond** **ProRail**

Dutch Cycling Embassy **BUAS** **NDW**

Foto: Provincie Gelderland



E.1 Ontwikkeling en uitwisseling van kennis over de fiets

E 1.1

Impuls voor kennisontwikkeling en -uitwisseling

We willen een flinke impuls geven aan de kennisontwikkeling en de verspreiding van die kennis, zodat een grote(re) groep fietsprofessionals profijt heeft van de inspanningen van ploegleiders en partners. Dit draagt bovendien bij aan de zichtbaarheid van Tour de Force.

Voor een snel resultaat gebruiken we de bestaande kennisinfrastructuur (websites, nieuwsbrieven, social media) om kennis te verspreiden en te borgen. We doen dit onder meer door de volgende activiteiten:

- Faciliteren en coördineren van (minimaal) tien of meer TdF kenniscafés
- Benutten bestaande media-kanalen (websites, nieuwsbrieven, sociale media) van Tour de Force en partners
- Eventueel uitbreiding webinfrastructuur voor ploegen met intranetten, etc.
- Faciliteren Fietscommunity Platform 31

★ **Resultaten:** kennisuitwisseling en inspiratie voor partners en fietsprofessionals (heel 2020 en 2021), evaluatie en activiteiten overzicht (Q4 2020 en 2021).

E 1.2

Optimaliseren kennisinfrastructuur voor fietsprofessionals

Door de kennisinfrastructuur in Nederland te optimaliseren kunnen we verschillende doelen bereiken. Er komt meer focus in de kennisontwikkeling, zodat die beter aansluit bij de beleidsagenda en de behoeften van de werkvloer. Door verbeterde webbased ontsluiting van kennis – zowel bestaand als nieuw – kunnen fietsprofessionals die kennis beter toepassen in de praktijk. Versterking van de Nederlandse community van fietsprofessionals leidt ertoe dat mensen elkaar makkelijker kunnen vinden en effectieve samenwerkingsverbanden ontstaan. Kennisoverdracht aan nieuwe generaties voorkomt dat vergrijzing en pensionering tot verlies van kennis en deskundigheid leiden.



Foto: NS

We willen eerst het bestaande 'ecosysteem' voor kennisontwikkeling en kennisverspreiding in beeld brengen, samen met relevante kenniscentra, opleidingsinstituten en wetenschappers, zodat de verschillende factoren elkaar beter leren kennen. Het streven is om in april het plan van aanpak voor deze inventarisatiefase gereed te hebben. Medio september verschijnt een compacte notitie met concrete voorstellen voor optimalisering van de kennisinfrastructuur.



Foto: Dutch Cycling Embassy

De inventarisatie kan de volgende elementen bevatten:

- **Kennisagenda:** opstellen en actualiseren van de belangrijkste kennisvragen uit het werkveld
- **Kenniscentra:** in kaart brengen van de infrastructuur van relevante kenniscentra
- **De werkvloer:** samen met relevante kennis- en opleidingsinstituten een aanpak verkennen voor bijscholing/opleiding van het werkveld vanwege onder meer vergrijzing
- **Wetenschap:** in kaart brengen van relevant wetenschappelijk onderzoek
- **Advieswereld:** adviesbureaus zijn de belangrijkste bron van praktisch toepasbare kennis. Hoe kunnen we die kennis (nog) beter borgen en ontsluiten?
- **Financiers:** in kaart brengen van potentiële financiers van (wetenschappelijk) onderzoek

★ **Resultaten:** rapportage inventarisatiefase met concrete voorstellen (Q4 2020), uitvoering van voorstellen (geheel 2021).

E.2 Internationale samenwerking (Dutch Cycling Embassy)

E 2.1

Nederland Fietsland: een internationale topsector

Dit is een cluster van activiteiten met een tweeledig doel. Enerzijds gaat het om export van de Nederlandse fietskennis, zodat de hele wereld kan profiteren van de kennis en ervaring die we hier hebben opgedaan. Anderzijds kan de internationale belangstelling ook binnenlands inspirerend werken en kunnen we leren van het buitenland.

We ontwikkelen een internationale strategie rond de fiets. We verkennen mogelijkheden om de fiets meer status te geven in het internationale beleid. Als de fiets bijvoorbeeld erkend wordt als topsector, kan dit een enorme impuls betekenen voor de kennisontwikkeling op fietsgebied in Nederland. Maar is dit ook realistisch? We leveren een discussienotitie op voor besluitvorming.

De Fietsersbond neemt het initiatief om de fiets als immaterieel erfgoed op de Unesco Werelderfgoedlijst te krijgen. We maken een voorbeeldenboek met een overzicht van succesvolle en minder succesvolle fietsprojecten. Het bundelen van Nederlandse succes- en faalvoorbeelden is bedoeld om zowel nationaal als internationaal van elkaar te leren. Het alternatief is een Wiki met de Nederlandse Fietscanon. De Breda University of Applied Science (BUas) ontwikkelt in samenwerking met de

Dutch Cycling Embassy een webbased community-tool om de internationale kennisuitwisseling te stroomlijnen. En last but not least: we gaan Tour de Force in het buitenland promoten. De verschillende activiteiten worden gemonitord en de resultaten jaarlijks teruggekoppeld in de voortgangsrapportage 'Kennis- en kansen van Nederland Fietsland in internationaal perspectief'.

★ **Resultaten:** discussienotitie 'Fiets als topsector!?' (Q4 2020), voortgangsrapportage 'Kennis- en kansen van Nederland Fietsland in internationaal perspectief' (Q4 2020 en 2021)

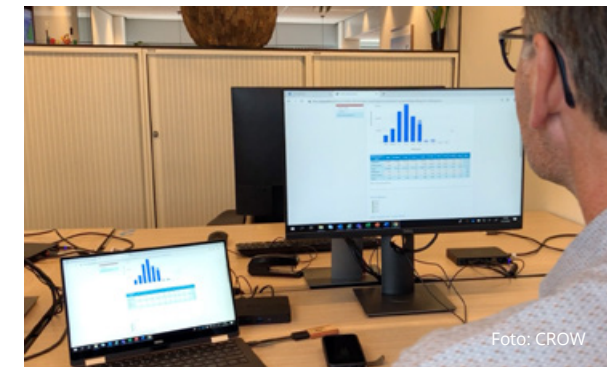


Foto: CROW

E.3 Genereren en ontsluiten van data over de fiets

E 3.1

Een ecosysteem voor fietsdata

We geven het 'ecosysteem' van fietsdata een impuls, zodat er meer online fietsdata beschikbaar komen voor beleidsmakers, consumenten en bedrijven. Denk aan monitoringsinstrumenten voor beleidsmakers, het MaaS-waardig maken van fietsenstallingen en deelfietsen en het ontwikkelen van fietsapps.

De relatief schaarse fietsdata worden nog nauwelijks benut om fietsers te faciliteren en beleid te monitoren. Een aantal kennis- en data-instellingen heeft daarom in 2018 de intentieverklaring Fietsdata ondertekend en spant zich in om relevante datasets te ontsluiten.

Zes werkgroepen/kopgroepen gaan aan de slag met de volgende data:

1. **Fietstellingen/puntdata.** Toepassen en onderhouden van de standaard die in 2019 beschikbaar is gekomen. Feestelijke ingebruikname van dataplatform NDW. Zie ook thema C.
2. **Fietsplaatsingsdata/trace.** Het ministerie heeft een aanbesteding gedaan voor inkoop van fietstraces die na oplevering ontsloten en geanalyseerd kunnen worden. De ontwikkeling van een privacy-proof standaard is wenselijk.
3. **Digitale systemen voor stallingen,** zoals HBF, in- en uitcheck. Een werkgroep met overheden en marktpartijen ontwikkelt een standaard, zodat deze data online beschikbaar komen voor overheden, consumenten en exploitanten. Zie ook thema B.
4. **Fietsparkeertellingen.** Ontwikkeling van een standaard voor data uit handmatige tellingen, zodat deze geschikt worden voor online ontsluiting en analysetools. Zie ook thema A.
5. **Deelfietsen.** Verschillende gemeenten doen momenteel ervaring op met het deelfietsdashboard. Op basis hiervan willen we beproeven of de gebruikte internationale standaard (GBFS) toereikend is. Zie ook de thema's A en B.
6. **Gestolen en verwijderde fietsen.** In samenwerking met SWAP-fiets en het Fietsdepot Utrecht loopt er sinds 2019 een kleinschalige pilot waarbij SWAP-abonnees bericht krijgen als hun fiets verwijderd is. In 2020 willen we dit verder opschalen. Zie ook thema A.
7. **Verbeteren ongevallendata fiets.** Verkenning in samenwerking met het ministerie van IenW voor mogelijke vervolgstappen. Zie ook thema D. Daarnaast is er aandacht voor de governance-kant (8). Hoe zorgen we voor structurele financiering voor fietsdata? En is centrale regie wenselijk of noodzakelijk?

★ **Resultaten:** verschillende momenten verspreid over 2020 en 2021

Overzicht

activiteiten, resultaten en uitvoeringsprogramma 2020-2021



Activiteiten	Resultaten	2020	2021
--------------	------------	------	------

Thema A Fiets in de Stad

Q1 Q2 Q3 Q4 Q1 Q2 Q3 Q4

A1.1	Praktijkvoorbeelden ruimte voor de fiets	Publicatie over praktijkvoorbeelden											
A1.2	Vernieuwende (weg)ontwerpen voor de fiets	Publicatie ontwerp oplossingen voor de fiets											
A1.3	Fiets in gemeentelijke omgevingsvisie	White Paper Fiets in de Omgevingsvisie											
		Inspiratiebundel fiets-inclusief ontwerpen											
A2.1	Reikwijdte en diversiteit van de fietsfamilie	Opleveren gedragsregels voor het fietspad (in relatie tot het fietspad voor de toekomst)											
A2.2	Verkeersmilieus versie 2.0 en de fiets	Input voor Verkeer in de stad 2.0 ('voertuigfamilies' en 'verkeersmilieus')											
		'best practices' toepassing 2.0											
A2.3	Plek voor de speed pedelec	Analyse praktijkcases wegbeheerders											
		Inspiratiedocument 'inpassing speed pedelec' voor gemeenten											
A3.1	Parkeren in de buitenruimte	Oplevering methodiek fietsparkeergebruik											
		Publicatie toepassing meten fietsparkeergebruik											
		Publicatie over onderzoek en toepassingsmogelijkheden methodiek fietsparkeergebruik											
A3.2	Inspiratieboek binnenstedelijk fietsparkeren	Inspiratieboek binnenstedelijk fietsparkeren											
A3.3	Gemeentelijk deelfietsbeleid	Evaluatie gemeentelijk deelfietsbeleid											
		Actualisatie Leidraad Gemeentelijk Deelfietsbeleid											

Activiteiten	Resultaten	2020	2021
--------------	------------	------	------

Thema B Fiets in de keten

Q1 Q2 Q3 Q4 Q1 Q2 Q3 Q4

B1.1	Toepassen innovatie voor benutting fietsenstallingen	Evaluatie pilot HBF											
		Uitrollen HBF 2.0 naar alle bewaakte stallingen											
		Afspraken over de toepassing van HBF in handhaving en beprijzing											
B1.2	Ruimte voor deelfietsen in stallingen	Evaluatie pilots ruimte voor deelfietsen											
		Standpuntbepaling over voorwaarden gebruik stationsstallingen voor deelfietsen											
B1.3	Nieuwe innovaties voor fietsparkeren	Oplevering resultaten innovatieprogramma											
		Definitie vervolginnovatieprogramma											
B2.1	De fiets op OV-knooppunten	Rapportage over huidige positie fiets op OV-knooppunten opgaven voor 2040											
		Toepassen inzichten op enkele voorbeeldknooppunten											
B3.1	Maatschappelijke kosten en baten van ketenreizen met de fiets	rapportage over het effect van uitbreiding fietsparkeercapaciteit bij stations											
		Rapportage over factoren die voor fietsers van belang zijn om de overstap van de auto naar de combinatie fiets-trein te maken											

* afhankelijk van de evaluatie en standpuntbepaling een opschaling in de tweede helft van 2021.

Activiteiten	Resultaten	2020	2021
--------------	------------	------	------

Thema C Een Hoogwaardig fietsnetwerk

Q1 Q2 Q3 Q4 Q1 Q2 Q3 Q4

C1.1	Gebruikersonderzoek fietsroutes en tellingen	Meetplan voor wegbeheerders voor het meten van aantal fietsers											
		evaluatie inzet methodiek											
C1.2	Communicatie en Wayfinding hoogwaardig fietsnetwerk	Publicatie 'eenduidige terminologie topsegment fietsroutes'											
		Kaartbeeld met F-nummering (en inkleuring) netwerk topsegment fietsroute											
		Opleveren communicatietoolkit 'hoogwaardig fietsnetwerk'											
C1.3	Inspiratiegids voor circulaire fietspaden	Inspiratiegids circulaire fietspaden											
C1.4	Markering van (snelle) fietsroutes	Kennisagenda markering fietsroutes											
		Richtlijnen markering fietsroutes											
C2.1	Inzet MKBA Fiets	Factsheet proces MKBA (-Fiets)											
		Factsheet data MKBA (-Fiets)											
		Kennisvideo MKBA(-fiets)											
C2.2	Voortgang uitvoering snelfietsroutes	kaartbeeld snelfietsroutes 2020											
		nieuwsbericht/artikel kaartbeeld 'Hoogwaardig Fietsnetwerk'											
C2.3	Effectiviteit van hoogwaardige fietsroutes	Analyse meetgegevens (en wensen) vanuit provincies/regio's											
		Publicatie 'mobiliteitseffecten van fietsmaatregelen en -investeringen'											
C3.1	Bicycle Oriented Development	Oplevering BOD-tool											
C3.2	Eenvoudig vergunning aanvragen	Pilot aanvraag toertocht 'EVA' met gemeente(n)											
		Infographic met toelichting en stappenplan 'simpeler organiseren van toertochten'											
C3.3	Dimensionering van recreatieve routes	Factsheet 'dimensionering recreatieve fietsroutes'											



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

Activiteiten	Resultaten	2020	2021
--------------	------------	------	------

Thema D Stimuleren van Fietsgebruik en Fietsinitiatieven

Q1 Q2 Q3 Q4 Q1 Q2 Q3 Q4

D1.1	Fietsen is (niet) altijd vanzelfsprekend	Film 'Fietsen is (niet) altijd vanzelfsprekend'											
D1.2	Enkelvoudige fietsongevallen beter op het netvlies	Uitslag van de battle of concepts enkelvoudige fietsongevallen											
D1.3	Gezonde wijkbewoners door lopen en fietsen	Rapportage 'Pilot stimulering actieve levensstijl in de wijk'											
		Uitwerking vervolgacties stimulering actieve mobiliteit											
D2.1	Veiliger en gezonder naar school	Minisymposium eerste resultaten 'Veiliger en gezonder naar school'											
		Eindevaluatie en vervolgaanpak pilots											
D3.1	Op de fiets naar het werk – de Fietsmissie	Diverse communicatie acties in het kader van 'Kies de Fiets'											
		Uitreiking Fietsmissie-award											
		Factsheet 'Gezondheidswinst fietsen naar je werk'											
		Publicatie 'Succesvoorbeelden toepassing nieuwe leasefietsregeling'											
D4.1	Meer senioren veiliger op de fiets	Alle resultaten staan op doortrappen.nl . Artikel op de website van Tour de Force over groei, netwerk en resultaten van het programma Doortrappen. Voorstel duurzame organisatie van programma Doortrappen.											
D4.2	Innovaties en Interventies	Plan van aanpak 'Impuls 3wiel fiets'											
		Twee nieuwe doortrappeninterventies,											

Activiteiten	Resultaten	2020	2021
--------------	------------	------	------

Thema E Versterken kennis- en data-infrastructuur

Q1 Q2 Q3 Q4 Q1 Q2 Q3 Q4

E1.1	Impuls voor kennisontwikkeling en -uitwisseling	kennisuitwisseling en inspiratie voor partners en fietsprofessionals											
		Evaluatie en activiteiten overzicht											
E1.2	Optimaliseren kennisinfrastructuur voor fietsprofessionals	Rapportage inventarisatiefase met concrete voorstellen											
		Uitvoering van voorstellen											
E2.1	Nederland Fietsland: een internationale topsector	Discussienotitie 'Fiets als topsector!?'											
		voortgangsrapportage 'Kennis- en kansen van Nederland Fietsland in internationaal perspectief'											
E3.1	Een ecosysteem voor fietsdata	Oplevering dataplatform NDW											

* afhankelijk van de evaluatie en standpuntbepaling een opschaling in de tweede helft van 2021.



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

Partners:



Colofon

Vormgeving: AlphaPlus B.V. Hilversum

Tekst: Maurits van den Toorn, Birgit Cannegieter, Willy Sweers, Conny Broeyer, Anita Stienstra, Hugo van der Steenhoven, Kate de Jager, Otto van Boggelen, Ronald de Haas, Lea Hümb
In samenwerking met: ANWB, BOVAG, CROW-Fietsberaad, College van Rijksadviseurs, Dutch Cycling Embassy, F10, Fietzersbond, Fipavo, IPO, Landelijk Fietsplatform, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, MRDH, Natuur & Milieu, NOC*NSF, NS, NTFU, Platform31, ProRail, RAIvereniging, S.a.f.e., SWOV, Unie van Waterschappen, VNG, VRA, VVN

Info: www.tourdeforce.nl

Foto: Dutch Cycling Embassy

