

# Dealtekst City Deal Fietsen voor Iedereen

9 oktober 2023

## Inhoudsopgave

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Deel 1: City Deal op hoofdlijnen .....</b>  | <b>3</b>  |
| 1.1 Context City Deal Fietsen voor Iedereen.....  | 3         |
| 1.2 Algemene context City Deal.....   | 4         |
| 1.3 Doel, scope en doelgroep City Deal Fietsen voor Iedereen.....                           | 5         |
| 1.4 Verhouding tot andere fietstrajecten en City Deals.....                                 | 8         |
| 1.5 Opbouw City Deal Fietsen voor Iedereen .....  | 9         |
| Themalijnen.....  | 9         |
| Knelpunten .....  | 10        |
| <b>2. Deel 2: Partijen en hun gezamenlijke ambitie.....</b>                                 | <b>12</b> |
| 2.1 City Deal Partijen .....  | 12        |
| 2.2 Partijen spreken samen de ambitie uit om de krachten te bundelen en komen overeen:..... | 13        |
| 2.3 Toetreden nieuwe Partijen.....  | 14        |
| <b>3. Deel 3: Afspraken .....</b>   | <b>15</b> |
| 3.1 Inhoudelijke themalijnen.....   | 15        |
| Themalijn a: Opstarten, opschalen en bestendigen van Lokale projecten.....                  | 15        |
| Themalijn b: Landsbrede projecten.....  | 15        |
| Themalijn c: Praktisch instrumentarium: de digitale fietstas .....                          | 16        |
| Themalijn d: Kennis .....   | 18        |
| 3.2 Inzet en acties Partijen.....   | 19        |
| <b>4. Deel 4: Proces en organisatie .....</b>   | <b>25</b> |
| 4.1 Inwerkingtreding & looptijd.....  | 25        |
| 4.2 Monitoring & evaluatie.....   | 25        |
| 4.3 Organisatiemodel.....   | 25        |
| 4.4 Financiering .....  | 28        |
| 4.5 Communicatie.....   | 29        |
| 4.6 Borging van de resultaten van de City Deal.....   | 29        |
| 4.7 Slotbepalingen.....   | 29        |
| <b>Bijlage 1            Voorbeelden van Projecten.....</b>                                  | <b>32</b> |

## 1. Deel 1: City Deal op hoofdlijnen

### 1.1 Context City Deal Fietsen voor Iedereen

In Nederland zijn meer fietsen dan mensen; met elkaar hebben we 23 miljoen fietsen. Tegelijkertijd heeft van alle Nederlanders vanaf 6 jaar 12% geen fiets. En ca. 20% van de mensen fietst nooit of bijna nooit. Deze verhoudingen zijn niet gelijk verdeeld over de gehele bevolking. Mensen met een praktisch opleidingsniveau, een laag inkomen, en/of een niet-Westerse migratieachtergrond fietsen gemiddeld minder dan andere bevolkingsgroepen. Deze groepen concentreren zich met name – maar zeker niet alleen – in kwetsbare wijken in steden. In sterk stedelijk gebied zitten in elke klas gemiddeld 2 kinderen die geen fiets hebben, en fietst 1 op de 11 kinderen nooit of nauwelijks.<sup>1</sup>

#### De doelgroep aan het woord

*"Ik heb geen geld om een dure fiets te kopen. Er ligt hier regelmatig veel afval, ook veel glas. Dus heb regelmatig een lekke band en die heb ik niet 1-2-3 gefikst."*

*"Mijn fiets was vier keer gestolen, dus nu ben ik klaar met fietsen. Ik mis soms dat ik kan fietsen in plaats van lopen."*

Dat een grote groep mensen in Nederland niet fietst, is zonde. Want fietsen levert een grote bijdrage aan zowel maatschappelijke opgaven als individuele leefkwaliteit.

Fietsen levert een bijdrage aan bredere maatschappelijke opgaven zoals de **leefbaarheid, duurzaamheid en de verstedelijkingsopgave**. Fietsen is een ruimte-efficiënte en schone manier van verplaatsen. Daar waar fietsen autogebruik vervangt, is er meer ruimte voor woningbouw en groen, en minder schadelijke uitstoot en geluidshinder.

Op individueel niveau draagt fietsen bij aan **gezondheid, kansengelijkheid en vrijheid**. Mensen kunnen met de fiets beter **deelnemen aan de samenleving**. Zo krijgen mensen breder toegang tot bijvoorbeeld **werk**, passend **onderwijs**, zorg of sociale activiteiten. Deze zijn per fiets soms beter en/of **betalbaarder** bereikbaar dan met het openbaar vervoer (OV), de auto of lopend. Die bredere toegang tot voorzieningen kan vervolgens weer een rol spelen in het verminderen van armoede. Want mobiliteit is voor mensen die in armoede leven een groot probleem: geen toegang hebben tot mobiliteit maakt de wereld klein. Wél toegang hebben zorgt voor meer autonomie. Deze City Deal draagt daarmee bij aan het tegengaan van vervoersongelijkheid.

**Met deze City Deal willen Partijen bereiken dat zoveel mogelijk mensen gaan fietsen, die nu om uiteenlopende redenen niet kunnen fietsen. Om ervoor te zorgen dat mensen gaan fietsen, moeten zij een fiets hebben en kunnen fietsen. Deze City Deal concentreert zich op deze twee punten: toegang tot een veilige fiets hebben en de vaardigheid om te kunnen fietsen.** Daarbij helpt de City Deal voorwaarden te creëren, zodat aangesloten Partijen deze twee onderdelen kunnen realiseren. Met 'fietsen' worden in deze dealtekst 'gewone' fietsen, e-bikes en niet-reguliere fietsen zoals driewielers bedoeld.

---

<sup>1</sup> Mobycon (2022). Onderzoek feiten en cijfers 'Fietsen voor Iedereen'.

### **De doelgroep aan het woord**

*"Ik wil zelf dingen kunnen doen, ik wil niet alleen afhankelijk zijn van mijn man om mij rond te rijden."*

*"Ik wil leren fietsen, omdat het gezonder is voor mij. Het is een goede manier om te sporten en rond te reizen. Als ik leer fietsen, zal het makkelijker worden voor mij om de stad te doorkruisen."*

Er wordt in verschillende gemeenten en provincies al actie ondernomen op het hebben van een fiets en het kunnen fietsen. Wanneer organisaties meer samenwerken en hun krachten bundelen, is er meer mogelijk dan wat er nu al gebeurt. Bijvoorbeeld doordat ze projecten samen oppakken en van elkaar kunnen leren wat wel/niet werkt, zowel binnen bestaande projecten, als binnen nieuwe. Daarom starten Partijen deze City Deal Fietsen voor Iedereen, zodat uiteindelijk meer mensen een fiets hebben, kunnen fietsen en daadwerkelijk gaan fietsen.

Ook is er kennis nodig. Dat begint met goede data. Er is een redelijk overzicht van het probleem op nationale schaal. En in een enkel geval zijn er ook lokale cijfers beschikbaar, zoals in Rotterdam. Veel gemeenten hebben echter nog geen inzicht in de aard en omvang van de opgave: wie er geen fiets hebben of niet kunnen of durven te fietsen, en waarom, hoe groot die groep is, etc.

### **Begrippen**

'Agenda Stad': interbestuurlijk programma van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Met dit programma worden City Deals opgezet om innovatie en kennisdeling tussen overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen te stimuleren.

'Projecten': de combinatie van Lokale en Landsbrede projecten die in de City Deal worden opgepakt. Zie bijlage 1 ter illustratie van Projecten.

'Lokale projecten': (tenzij anders aangegeven) projecten of regelingen die zich primair afspelen binnen één gemeente en die een bijdrage leveren aan het hebben van een fiets en/of het kunnen fietsen.

'Landsbrede projecten': projecten of regelingen met een landelijk of regionaal karakter die een bijdrage leveren aan het hebben van een fiets en/of het kunnen fietsen.

'Partijen': de organisaties die deze City Deal Fietsen voor Iedereen ondertekenen en er samen uitvoering aan geven. Voor een overzicht van Partijen zie Deel 2.

## **1.2 Algemene context City Deal**

Gemeenten, de rijksoverheid, provincies, private partners, kennisinstellingen, maatschappelijke partners en andere actoren werken aan de totstandkoming van City Deals binnen het programma [Agenda Stad](#). Agenda Stad versterkt de groei, innovatie en leefbaarheid van steden in samenhang om daarmee het concurrentievermogen en groeipotentieel van het Nederlandse stedennetwerk te vergroten.

Met het sluiten van City Deals rond concrete, stedelijke transitieopgaven werken ambitieuze publieke en private partners in gemeenten aan nieuwe oplossingen. Daarbij kijken Partijen ook of bestaande

praktijken en financieringsmodellen veranderd kunnen en/of moeten worden. Samenwerking tussen stedelijke regio's is daarbij cruciaal.

Partijen beogen hier onder andere invulling aan te geven door middel van het sluiten van 'City Deals'. City Deals onderscheiden zich in het feit dat ze:

- Een aansprekende ambitie formuleren rond één of meerdere grote maatschappelijke opgaven;
- Agglomeratiekracht organiseren (massa/schaalvoordeel door samenwerking tussen gemeenten);
- Betrokkenheid kennen van uiteenlopende publieke en private organisaties (waaronder het Rijk);
- Innovatief en gericht zijn op doorbraken, door bijvoorbeeld bestaande systemen anders vorm te geven;
- (Inter)nationaal aansprekend en opschaalbaar zijn;
- Een concreet resultaat opleveren voor de inwoners van gemeenten; en
- Tot stand komen na een gezamenlijke verkenning en analyse van een inhoudelijk thematisch vraagstuk.

### 1.3 Doel, scope en doelgroep City Deal Fietsen voor Iedereen

#### Doel

Met deze City Deal willen Partijen bereiken dat meer mensen gaan fietsen. Daarbij richt deze City Deal zich erop dat mensen die dat zelf niet kunnen organiseren, worden geholpen met:

- Toegang tot een goed functionerende, veilige en passende **fiets hebben** (in de verdere tekst ingekort tot: een fiets hebben). Toegang hebben tot een fiets gaat over zelf een fiets hebben of altijd over een (deel)fiets kunnen beschikken. Maar het gaat ook over je fiets kunnen betalen, (laten) onderhouden en weten hoe je diefstal kan voorkomen.
- De vaardigheden hebben om te **kunnen fietsen** (in de verdere tekst ingekort tot: kunnen fietsen). Kunnen fietsen gaat over de fysieke vaardigheid om te fietsen en het verkeersinzicht om dat veilig te kunnen doen.

Uiteindelijk draagt de City Deal zo bij aan de eerdergenoemde opgaven: **leefbaarheid, duurzaamheid, gezondheid, woningbouw, kansengelijkheid en toegang tot werk en onderwijs.**

De Partijen genoemd onder 2.1 werken samen om dit doel te helpen bereiken. Hiernaast zet City Deal in op het breder verspreiden van goede aanpakken in heel Nederland.

#### Inhoudelijke scope

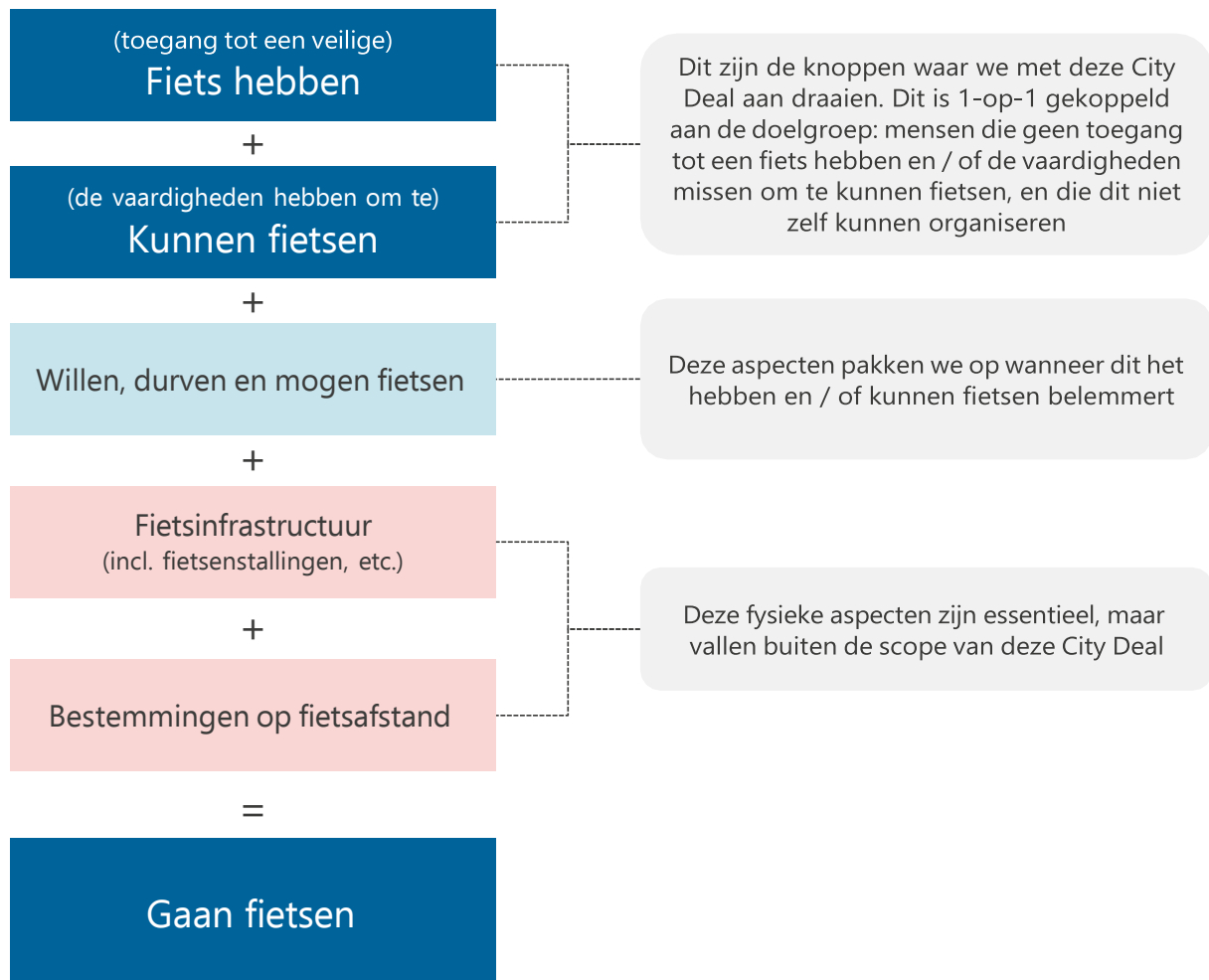
De scope van deze City Deal is een fiets hebben en kunnen fietsen. De City Deal richt zich op fietsstimulering door het opstarten, opschalen en bestendigen van Projecten voor mensen, waaronder zeker kinderen, die nu om uiteenlopende redenen geen fiets hebben en/of niet kunnen fietsen. Zie bijlage 1 voor voorbeelden van Projecten.

Natuurlijk zijn er ook andere zaken randvoorwaardelijk om ervoor te zorgen dat mensen gaan fietsen.

Ten eerste houding en beleving: mensen moeten wel willen, durven en mogen fietsen. Willen en durven spreken voor zich. Denk bij 'mogen' bijvoorbeeld aan kinderen die van hun ouders niet mogen

fietsen, of vrouwen die vanwege religieuze of culturele redenen niet mogen fietsen. Daar waar dit het hebben en kunnen fietsen belemmert, is dat onderdeel van deze City Deal. Denk bijvoorbeeld aan of iemand wel een fiets *wil* hebben, *wil* leren fietsen, het *durft* om te leren fietsen, en überhaupt *mag* leren om te fietsen. Aandachtspunt (en kans) is dat er een grote latente vraag zit. Er is naar verwachting een flinke groep mensen die geen fiets wil hebben en/of niet wil leren fietsen, omdat ze er bijvoorbeeld geen ervaring mee hebben, geen geld voor hebben of het cultureel (nog) niet ingebakken zit. Mogelijk wil deze groep wel fietsen als ze de juiste kennis, vaardigheden en mogelijkheden hebben. Hoe groot deze groep is, is niet bekend.

Daarnaast is ook fietsinfrastructuur belangrijk: veilige fietspaden, goede fietsnetwerken, voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen, etc. Hier is op verschillende plekken al aandacht voor. Zo investeren Rijk, provincies en gemeenten de komende 20 jaar samen ruim 1,1 miljard euro in de fietsontsluiting van woningbouwlocaties. Ook wordt er geïnvesteerd in fietsveiligheid en is er aandacht voor de nabijheid van voorzieningen zoals onderwijs, zorg en sport. Deze fysieke aspecten vallen buiten de scope van deze City Deal.



Figuur 1 Scope van deze City Deal i.r.t. randvoorwaarden om te gaan fietsen. *Dit figuur vat de tekst hiervoor nog eens grafisch samen.*

## Doelgroep

Deze City Deal richt zich op mensen die om uiteenlopende redenen niet zelf voor (toegang tot) een fiets kunnen zorgen, en/of niet zelf kunnen zorgen dat ze leren fietsen. Een 'one size fits all' benadering past niet bij deze opgave. Binnen deze doelgroep zijn er namelijk allerhande subdoelgroepen, die ook deels overlappen. Voorbeelden van doelgroepen zijn (niet uitputtend):

- bewoners van kwetsbare wijken<sup>2</sup>
- mensen met lage inkomens
- praktisch opgeleiden
- bewoners met een fysieke beperking die zijn aangewezen op een speciale fiets
- mensen met een migratie-achtergrond<sup>3</sup>
- vluchtelingen/statushouders
- arbeidsmigranten
- internationale studenten
- expats
- kinderen

Op voorhand sluit deze City Deal geen doelgroepen uit. Deelnemende gemeenten en andere Partijen bepalen zelf op welke subdoelgroepen zij zich richten. Daarbij zij wel opgemerkt dat de City Deal zich richt op mensen die een fiets *willen* hebben en/of *willen* leren fietsen, of bij wie een latente vraag vermoed wordt. Als mensen niet willen, houdt het op.

### De doelgroep aan het woord

*"In mijn cultuur kom je niet met lege handen op bezoek. Zie je het al voor je, met een bakplaat op de fiets stappen?"*

*"Nederlandse kinderen worden bij wijze van spreken op de loopfiets geboren. Mijn ouders hebben mij wel leren fietsen, maar pas toen ik zeven jaar oud was. Niemand bij mij op de basisschool kwam op de fiets. Dan zit het er gewoon niet in als gewoonte."*

*"Wij hadden als kind nooit een PlayStation, en het is niet per se het materiële van een PlayStation dat ik miste ofzo, het is niet van ja, ik moest per se een PlayStation hebben. Maar wat ik merkte op school is dat er heel veel over gesproken werd, maar ik kon het helemaal niet volgen. Tja al die poppetjes en levels enzo; je staat er maar een beetje bij. Je voelt je buitengesloten, dus dat kan ook meespelen wanneer het gaat over fietsen."*

*"Als je overgewicht hebt, dan kan het al heel snel pijn doen om te fietsen. Neem bijvoorbeeld zadelpijn; misschien weet ook niet iedereen dat er van die bredere zadels bestaan."*

---

<sup>2</sup> Voor bewoners van kwetsbare wijken sluit deze City Deal waar mogelijk aan bij het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV). Het NPLV is een programma voor een langjarige inzet van het Rijk om samen met gemeenten en andere lokale partners de leefbaarheid en veiligheid in 20 focusgebieden in 19 steden weer op orde te krijgen en de bewoners weer perspectief te bieden.

<sup>3</sup> Bron: KiM (2023). [Multiculturele diversiteit in mobiliteit](#).

*“Ik woon al meer dan dertig jaar in Nederland. Ik heb mijn rijbewijs al heel lang, net als veel anderen in mijn omgeving. Het is een beetje gênant om als volwassen man met een auto iedereen om je heen te vertellen dat je net leert fietsen. Waarom zou je leren fietsen als je al kunt autorijden?”*

## 1.4 Verhouding tot andere fietstrajecten en City Deals

Partijen zijn zich ervan bewust dat er op het gebied van fietsen en fietsstimulering landelijk en regionaal al goede netwerken actief zijn. Partijen gebruiken deze netwerken om de boodschap van deze City Deal over het voetlicht te brengen. Uitgangspunt is dat deze City Deal geen zaken (projecten, netwerken, instrumenten, onderzoeken, etc.) opzet die elders al gebeuren, maar vooral een ‘plus’ zet op wat er al gebeurt om de impact verder te vergroten.

### Tour de Force

Tour de Force is een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. Gezien de rol van Tour de Force in het Nederlandse fietsecosysteem, is het in het bijzonder van belang de samenwerking tussen deze City Deal en Tour de Force te duiden. De Tour de Force is een brede resultaatgerichte samenwerking van alle organisaties die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is een product van de Tour de Force. Het beschrijft op welke manier de fiets kan bijdragen aan de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven, schetst een gezamenlijk toekomstbeeld tot 2040 en brengt in kaart welke investeringen nodig zijn om het fietsgebruik de noodzakelijke krachtige impuls te geven.

De Tour de Force, met daarbinnen het netwerk van de ambitieuze F10 fietsgemeenten<sup>4</sup>, heeft een belangrijke aanjagende rol op fietsgebied. Zo ook voor deze City Deal, waarin een flink aantal F10 gemeenten als koplopers hebben aangegeven deel te nemen.

Tour de Force heeft als doelstelling 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Daarmee is de scope van Tour de Force breder dan die van deze City Deal. In deze City Deal is de scope immers afgebakend tot fietsstimulering voor mensen die geen toegang hebben tot een fiets en/of niet kunnen fietsen. Door met focus en actiegericht dit onderwerp op te pakken, draagt deze City Deal bij aan Tour de Force’ de doelstelling van 20% meer fietskilometers. Tour de Force steunt deze City Deal, maar is geen rechtspersoon en kan dus niet als Partner deelnemen.

### Andere City Deals

Daarnaast heeft deze City Deal ook raakvlakken met verschillende andere City Deals. Met name met de City Deal Ruimte voor Lopen (beiden gaan over actieve mobiliteit) en Dynamische Binnensteden (fietsen draagt bij aan het bereikbaar houden van de binnenstad). Waar relevant wisselt deze City Deal kennis met deze en andere City Deals uit.

---

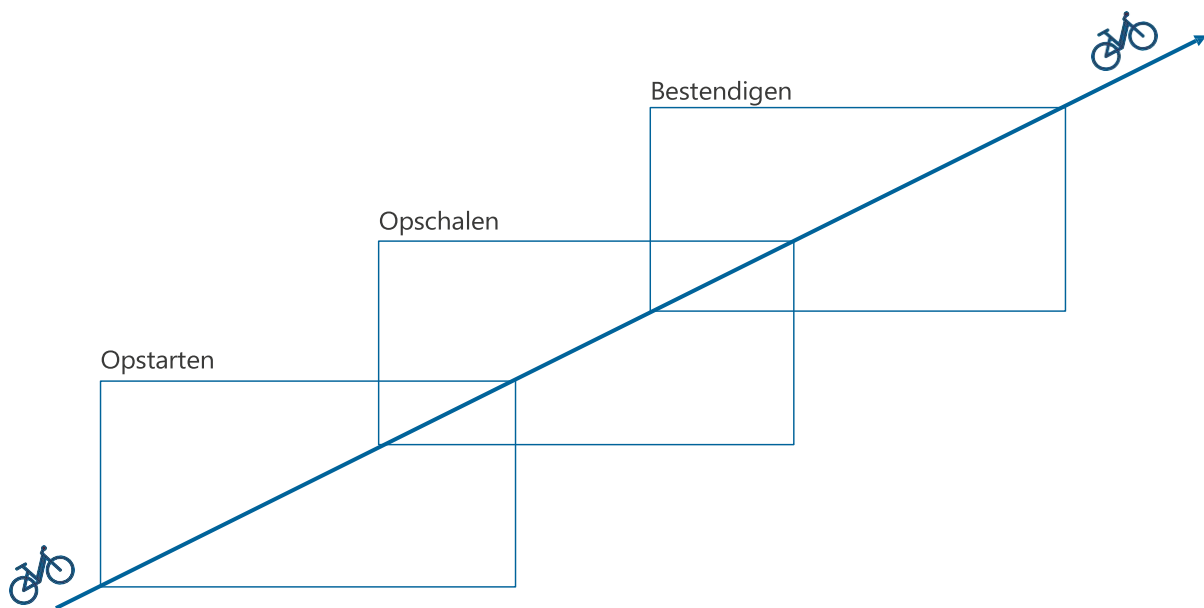
<sup>4</sup> De F10 is een netwerk van wethouders en ambtenaren van ambitieuze fietssteden. Zij werken samen met het Rijk, vervoerregio’s en provincies aan een verdere groei van het fietsgebruik in Nederland. Het cijfer 10 drukt uit dat de steden een ambitieus fietsbeleid voeren: ze gaan voor een rapportcijfer 10. Ze doen dit onder de vlag van de Tour de Force.



## 1.5 Opbouw City Deal Fietsen voor Iedereen

De focus van deze City Deal ligt op impact maken met Projecten die ervoor zorgen dat mensen een fiets hebben en kunnen fietsen. Met impact bedoelen we: dat mensen toegang tot een fiets hebben en kunnen fietsen, zodat ze ook daadwerkelijk gaan fietsen.

Deze City Deal maakt onderscheid in het opstarten, opschalen en bestendigen van deze Projecten. Opstarten spreekt voor zich. Onder opschalen verstaan we: het groter maken van een Project binnen een gemeente en/of een Project uitbreiden naar meer locaties/gemeenten. Onder bestendigen verstaan we: zorgen dat Projecten kunnen blijven bestaan en dat het sociaal en fysiek domein voldoende samenwerken. In het kader van deze City Deal gaat het bij het bestendigen om het aandacht hebben voor en het agenderen van wat nodig is om te kunnen bestendigen.



Figuur 2 Focus van de City Deal Fietsen voor Iedereen. Dit figuur toont de drie stappen in de ontwikkeling van Projecten: opstarten, opschalen en bestendigen. In gemeenten die nog aan de start staan, ligt de focus op het opstarten van Projecten. In gemeenten die al wat verder zijn, ligt de focus op opschalen. Datzelfde geldt voor Landsbrede projecten. Voor alle Projecten geldt dat de City Deal aandacht heeft voor wat er nodig is voor het bestendigen in het vervolg.

Tegelijkertijd is er op lokaal niveau nog weinig bekend over zowel de opgave (wie heeft er geen fiets of kan niet fietsen, waarom niet, hoe groot is het probleem, etc.) als over de oplossing (welke initiatieven zijn het meest effectief, wat past bij welke doelgroep, hoe zorg je voor een blijvende gedragsverandering, etc.). Ook ontbreekt een goed toepasbaar instrumentarium grotendeels nog.

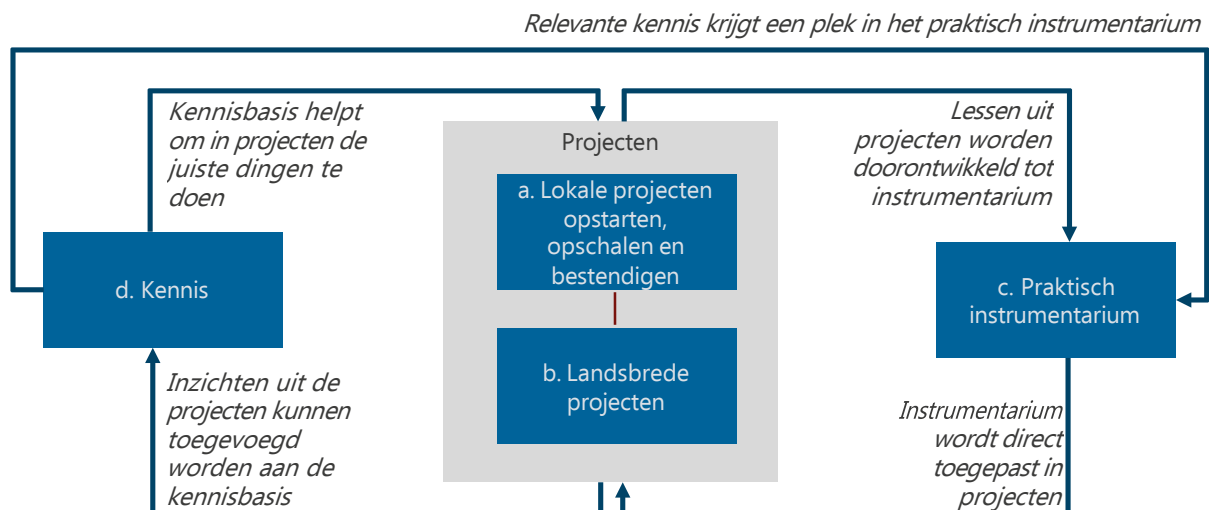
### Themalijnen

Bovenstaande resulteert in vier samenhangende themalijnen:

- a. Opstarten, opschalen en bestendigen van Lokale projecten
- b. Landsbrede projecten
- c. Praktisch instrumentarium: de fietstas
- d. Kennis

Iedere Partij richt zich op de themalijn(en) die voor die Partij relevant zijn. Deel 3 (Afspraken) licht de themalijnen nader toe. Samen vormen deze de kern van het programma voor de periode van deze City Deal (10 oktober 2023 – 9 oktober 2027). De exacte invulling werken Partijen gezamenlijk nader uit in een werkplan.

Onderstaand figuur laat de samenhang tussen de themalijnen (de rode blokken) zien. In ieder themalijn is zowel aandacht voor het hebben van een fiets als het kunnen fietsen.



Figuur 3 Themalijnen van de City Deal Fietsen voor Iedereen en hun onderlinge samenhang. *Centraal staan de Projecten: Lokale projecten (themalijn a) en Landsbrede projecten (themalijn b). De lessen uit deze Projecten worden doorontwikkeld tot een instrumentarium (themalijn c), dat ook direct weer toegepast kan worden in de Projecten. Daarnaast is er behoefte aan kennis (themalijn d), die kan helpen om in de Projecten de juiste dingen te doen. De Projecten leveren op hun beurt weer inzichten die in de kennisbasis gebruikt kunnen worden. Ten slotte krijgt relevante kennis een plek in het instrumentarium.*

## Knelpunten

De behoeften die Partijen hebben bij het opstarten, opschalen en bestendigen van Projecten, zijn startpunt voor het vullen van de themalijnen. Partijen geven op voorhand al aan dat zij bij het opstarten, opschalen en bestendigen onder andere tegen de volgende knelpunten aanlopen:

- Onvoldoende capaciteit. Vooral bij kleinere stedelijke gemeenten, maar evengoed bij sommige grote gemeenten. Er is bijvoorbeeld een gebrek aan projectleiders en vrijwilligers voor fietslessen en fietsexamens (op scholen, bij AZC's of fietshubs in de wijk). Maar er is vaak ook een gebrek aan fietsmakers en ruimte voor reparatie en onderhoud van fietsen. Vaak mist ook een coördinator die een overkoepelende rol heeft en het geheel in een gemeente overziet. Als de capaciteit er wel is, is continuïteit soms een aandachtspunt.
- Onvoldoende budget. Er is te weinig geld. Mede omdat fietsstimulering in sommige gemeenten laag op de bestuurlijke agenda staat. Op het moment dat er extra inzet wordt gevraagd maar hier geen extra budget voor wordt vrijgemaakt, kunnen organisaties deze inzet niet dragen.
- Onvoldoende samenwerking. Fietsstimulering als thema hoort binnen de gemeente bij meerdere domeinen: sociaal en fysiek. Maar het sociale en fysieke domein werkt hier niet binnen alle gemeentes op samen. Daardoor blijft fietsstimulering soms liggen en is er soms versnipperd beleid. Verder ervaren sommige gemeenten dat lokale partners zoals welzijnsorganisaties en scholen maar kort meewerken aan projecten, in plaats van blijvend.

- Onduidelijke rolopvatting over fietsstimulering. Wie zorgt dat mensen beschikken over een fiets en kunnen en leren fietsen? Wat is daarin de rol van het individu, gemeente, ontwikkelaar, etc.? Ook ontwikkelaars ervaren dat er geen duidelijkheid is over de rol van fietsstimulering bij de (her)inrichting van wijken, terwijl voor de leefbaarheid van de wijk fietsstimulering van belang is.
- Onvoldoende kennis. In veel gemeenten is er behoefte aan meer kennis over hoe groot de opgave is en om welke doelgroepen het gaat.
- Ontbrekende schakels in het fiets-ecosysteem. Naast bovenstaande punten, ontbreken er schakels in het bredere fietsecosysteem. Bijvoorbeeld:
  - Verkeers- en fietseducatie is steeds minder vaak onderdeel van het curriculum op school (doordat er geen verplichting is vanuit het landelijke onderwijscurriculum).
  - Een fijnmazig netwerk voor het inleveren, repareren, opslaan, vervoeren en uitgeven van fietsen ontbreekt.
  - Er worden veel weesfietsen ingezameld, maar deze worden niet of nauwelijks benut voor de doelgroep van deze City Deal.

## 2. Deel 2: Partijen en hun gezamenlijke ambitie

### 2.1 City Deal Partijen

1. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, meneer H. de Jonge, hierna te noemen: BZK;
2. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw V. Heijnen, hierna te noemen: IenW;
3. De minister voor Langdurige Zorg en Sport (MLZS), mevrouw C. Helder, hierna te noemen: VWS;

Partijen genoemd onder 1 tot en met 3 ieder handelend in hun hoedanigheid van bestuursorgaan en hierna samen te noemen: het Rijk;

4. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam, namens deze Iris van Scheppingen, Directeur Verkeer & Openbare Ruimte, hierna te noemen: gemeente Amsterdam;
5. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Apeldoorn, namens deze Marco Wenzkowski, wethouder, hierna te noemen: gemeente Apeldoorn;
6. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem, namens deze Nermina Kundić, wethouder Onderwijs en Jeugdbeleid, Duurzame Mobiliteit en Economie, hierna te noemen: gemeente Arnhem;
7. Gemeente Den Haag, met zetel te 2511 BT Den Haag aan het Spui 70, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R. van Asten, wethouder Mobiliteit, daartoe aangewezen door de burgemeester van Den Haag volgens artikel 171 Gemeentewet, hierna te noemen: 'de Gemeente Den Haag';
8. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Eindhoven, namens deze Monique Esselbrugge, wethouder Hoger- en beroepsonderwijs, Mobiliteit, Binnenstad en Design District, hierna te noemen: gemeente Eindhoven;
9. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Enschede, namens deze Marc Teutelink, wethouder Financiën, Bereikbaarheid, Leefomgeving en Dienstverlening, hierna te noemen: gemeente Enschede;
10. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem, namens deze Bas van Leeuwen, wethouder, hierna te noemen: gemeente Haarlem;
11. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Heerlen, namens deze Marco Peters, wethouder Beheer en Onderhoud, Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening en Ouderenbeleid, hierna te noemen: gemeente Heerlen;
12. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leeuwarden, namens deze de heer ir. S. Terpstra MPA, Sectormanager Inrichting en Beheer Buitenruimte, hierna te noemen: gemeente Leeuwarden;
13. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden, namens deze Ashley North, wethouder Klimaat, Mobiliteit en Financiën, hierna te noemen: gemeente Leiden;
14. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maastricht, namens deze John Aarts, wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Duurzaamheid en Hospitality, hierna te noemen: gemeente Maastricht;

15. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, namens deze Vincent Karremans, wethouder Handhaving, Buitenruimte en Mobiliteit, hierna te noemen: gemeente Rotterdam;
16. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, namens deze Lot van Hooijdonk, Wethouder Mobiliteit, Klimaat en Energie, hierna te noemen: gemeente Utrecht;
17. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zwolle, namens deze Gerdien Rots, Wethouder Duurzame Stadsontwikkeling, hierna te noemen: Gemeente Zwolle;

Partijen genoemd onder 4 tot en met 17 ieder handelend in hun hoedanigheid van bestuursorgaan en hierna samen te noemen: de Gemeenten;

18. Decathlon, te dezen vertegenwoordigd door Niels Vanweddingen, CFO Nederland, hierna te noemen: Decathlon;
19. Heijmans, te dezen vertegenwoordigd door Harwil de Jonge, Directeur Duurzaamheid, hierna te noemen: Heijmans;

Partijen genoemd onder 18 tot en met 19 hierna samen te noemen: de Private organisaties;

20. ANWB, te dezen vertegenwoordigd door Marjon Kaper, directeur People en Community, hierna te noemen: ANWB;
21. BOVAG, te dezen vertegenwoordigd door Peter Niesink, Algemeen directeur, hierna te noemen: BOVAG;
22. De Bewegalliantie, te dezen vertegenwoordigd door Erik Lenselink, directeur, hierna te noemen: Bewegalliantie;
23. Fietsersbond, te dezen vertegenwoordigd door Esther van Garderen, directeur, hierna te noemen: Fietsersbond;
24. Platform31, te dezen vertegenwoordigd door de heer V. Everhardt, algemeen directeur, hierna te noemen: Platform31;
25. Vereniging van stichtingen Leergeld in Nederland, te dezen vertegenwoordigd door Gaby van den Biggelaar, directeur – bestuurder, hierna te noemen: Leergeld Nederland;

Partijen genoemd onder 20 tot en met 25 hierna samen te noemen: de Maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen;

Hierna allen tezamen genoemd: Partijen.

## **2.2 Partijen spreken samen de ambitie uit om de krachten te bundelen en komen overeen:**

- Een City Deal te sluiten zodat meer mensen gaan fietsen. Daarbij richten Partijen zich erop dat mensen die dat zelf niet kunnen organiseren worden geholpen met:
  - toegang tot een goed functionerende, veilige en passende fiets hebben, en
  - de vaardigheden om veilig te kunnen fietsen.
- Zich te committeren aan een 4-jarig traject van samenwerking, waarin zij verantwoordelijk zijn voor de afspraken zoals hierna beschreven in Deel 3, en elkaar kunnen aanspreken op voortgang en kwaliteit van de resultaten in relatie tot de doelstelling van deze City Deal.

- De invulling van de City Deal nader uit te werken in een gezamenlijk jaarlijks werkplan.
- Actief deel te nemen aan de City Deal en bij te dragen aan activiteiten door Projecten en kennisvragen in te brengen en uit te voeren (zoals beschreven in: Deel 3 afspraken).

### **2.3 Toetreden nieuwe Partijen**

De Partijen van deze City Deal zijn koplopers maar beslist niet de enige ambitieuze organisaties op dit terrein. De Partijen hebben het voortouw genomen voor het maken van afspraken waarvan alle andere spelers in Nederland profijt kunnen hebben. Daarmee is dit ook geen 'closed deal': in overeenstemming met alle Partijen kunnen anderen tijdens de looptijd van deze City Deal als nieuwe partijen toetreden tot deze deal. De criteria hiervoor zijn het onderschrijven van de doelstellingen van de City Deal en de bereidheid om mee te investeren met mensen en middelen in hetgeen benoemd is onder de vier themalijnen. De City Deal is immers een ondernemend netwerk. Het proces om te toe te treden is als volgt:

1. Het schriftelijke verzoek tot toetreding met daarbij de concrete bijdrage aan de City Deal Fietsen voor Iedereen wordt gericht aan de programmamanager en de secretaris. De programmamanager informeert Partijen op werkvloer-/ambtelijk niveau en vraagt hen om instemming.
2. Zodra alle Partijen aan de programmamanager kenbaar hebben gemaakt in te stemmen met het verzoek tot toetreding, ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de City Deal Fietsen voor Iedereen en gelden voor die partij de voor haar uit de deal voortvloeiende rechten en verplichtingen.
3. Het verzoek tot toetreding en de verklaringen tot instemming worden als bijlagen aan de City Deal Fietsen voor Iedereen gehecht.

Voor meer informatie over opzeggen, zie onder 4.7.

### **3. Deel 3: Afspraken**

#### **3.1 Inhoudelijke themalijnen**

Partijen spreken af dat zij een bijdrage leveren aan de hierna beschreven themalijnen. Partijen bepalen zelf aan welke themalijnen ze een bijdrage leveren.

Alle Partijen brengen bij de start (minimaal) 1 Project of kennisvraag in de City Deal in. Gedurende de looptijd van de City Deal kunnen gemeenten meerdere Projecten inbrengen.

De toelichting op de themalijnen hieronder is geen blauwdruk, maar schetst een mogelijke invulling van de themalijnen. Partijen stellen kort na ondertekening van de City Deal een werkplan op en herijken dat vervolgens jaarlijks.

#### **Themalijn a: Opstarten, opschalen en bestendigen van Lokale projecten**

Deze themalijn gaat over het concreet werken aan Lokale projecten: nieuwe Projecten opstarten (in gemeenten waar er nog geen projecten zijn) en Projecten die er al zijn opschalen (binnen de gemeente groter maken of in andere gemeenten ook starten) en bestendigen (zorgen dat ze kunnen blijven draaien).

Capaciteit en budget worden door Partijen veelvuldig genoemd als reden dat het niet lukt om projecten op te starten, op te schalen en te bestendigen. Vanuit de City Deal wordt een voorziening getroffen om in een deel van deze behoefte aan capaciteit en budget te voorzien. Deze voorziening wordt bekostigd vanuit de City Deal-begroting, die bestaat uit jaarlijkse contributie van de Partijen, aangevuld met extra budget vanuit het Rijk. De voorziening bestaat uit twee onderdelen, waar aan de City Deal deelnemende gemeenten en provincies aanspraak op kunnen maken:

- Een flexpool van mensen - bijv. (uitvoerende) projectleiders, 'handjes' - die kunnen helpen bij het opstarten van nieuwe of het opschalen van bestaande Projecten.
- Projectbudget om Projecten passend bij de doelstellingen van deze City Deal op te starten, op te schalen of te bestendigen.

De inrichting van de voorziening werken Partijen gezamenlijk uit.

Overigens is de insteek ook dat deze City Deal ervoor zorgt dat de thema's "fiets hebben" en "kunnen fietsen" binnen de gemeenten, provinciaal en nationaal meer herkend en erkend worden.

#### **Themalijn b: Landsbrede projecten**

Deze themalijn richt zich op de Landsbrede projecten. Deze themalijn zet in op:

- Zichtbaar maken. De City Deal zet Landsbrede projecten in de etalage en brengt ze zo onder de aandacht. Ook succesvolle Lokale projecten maakt de City Deal landelijk bekend.
- Samenwerken. Onder de Partijen bevinden zich zowel aanbieders van Landsbrede projecten (zoals ANWB, Fietsersbond en BOVAG) als organisaties die zij nodig hebben om van de Projecten een succes te maken (gemeenten). Via de City Deal kunnen deze organisaties elkaar leren kennen.

Vanuit de City Deal bekijkt men daarnaast wat er nodig is om Landsbrede projecten lokaal 'aan de man' te brengen. En of er voor Landsbrede projecten structureel behoefte is aan landelijke regie, en hoe dat dan geborgd zou kunnen worden.

Ten slotte legt deze City Deal de verbinding met landelijke programma's die niet direct binnen de scope van deze City Deal vallen, maar er wel aan raken. Naast de eerdergenoemde Tour de Force en City Deals betreft het bijvoorbeeld het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV), het Gezond en Actief Level Akkoord (GALA), het Preventieakkoord, Doortrappen, de Green Deal Fiets en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit. Deze bredere koppeling is belangrijk, want fietsstimulering past in meerdere opgaven, waaronder gezondheid, mobiliteit, urban sport, beweegvriendelijke schoolomgevingen, etc.

- Vervolgafspraken maken. Zoals het sluiten van akkoorden die knelpunten wegnemen, het bestendigen van City Deal-afspraken in bestaande programma's (i.p.v. alleen in projecten), en/of het meenemen van fietsstimulering in bestaande samenwerkingen, zoals stedelijke focusgebieden en Regio Deals.
- Agenderen. Om het belang van het onderwerp steviger neer te zetten in landelijk, regionaal en lokaal beleid en programmeringen, bundelen de Partijen hun krachten, in samenwerking met de Tour de Force en de F10 gemeenten. Bijvoorbeeld – wederom ter illustratie – voor het agenderen van:
  - Meer budget voor Projecten, zodat er zekerheid is dat lopende initiatieven door kunnen blijven gaan, en nieuwe initiatieven gestart kunnen worden.
  - Aandacht voor fietslessen aan migranten.
  - Het belang van de koppeling met andere beleidsterreinen die bijdragen aan het doel van deze City Deal (bijv. armoede, sport, beweging, gezondheid, participatie, woningbouw, etc.).

Ook in het agenderen is de scope een fiets hebben en kunnen fietsen, zodat mensen meer gaan fietsen. Daarbij benadrukt de City Deal echter wel dat goede, veilige, aantrekkelijke fietsinfrastructuur (incl. stallingen) en nabijheid van voorzieningen randvoorwaardelijk zijn.

### **Themalijn c: Praktisch instrumentarium: de digitale fietstas**

Uit de Projecten die in de eerste twee themalijnen worden uitgevoerd, vloeien nieuwe inzichten voort. Waar relevant en mogelijk ontwikkelen de City Deal Partijen op basis daarvan instrumenten die het hen én andere organisaties makkelijker maken om Projecten op te starten, op te schalen en te bestendigen.

Op basis van eerste gesprekken tussen Partijen zijn de volgende instrumenten denkbaar:

- Digitaal overzicht van welke projecten en aanpakken voor welke doelgroepen werken en hoe die uit te rollen, met voorbeelden uit de praktijk. Ook een overzicht van welke interventies waar worden toegepast, welke lessen daaruit te leren zijn en wie meer over een interventie kan vertellen, zodat mensen van elkaar kunnen leren.
- Een marktplaats voor bijvoorbeeld het uitwisselen van fietsen en opslagruimte of het koppelen van vraag en aanbod van fietsonderhoud.
- Handreikingen. Bijvoorbeeld: hoe het belang van het hebben en kunnen fietsen bij bestuurders onder de aandacht te brengen? Hoe de effectiviteit van projecten te monitoren en te meten (ook zodat de effectmetingen onderling vergelijkbaar zijn)? Hoe projecten te koppelen aan gezondheidsdoelen, armoedebeleid, doelgroepen- en leerlingenvervoer,



bestaande (overkoepelende) programma's, evenementen of de woningbouwopgave? Hoe samenwerking te bevorderen en te komen tot een passend organisatiemodel? Hoe bekostiging te regelen? Hoe in kaart te brengen wat er in de gemeente al gebeurt rond fietsen? Hoe zorgen dat weggeknipte fietsen (sneller) beschikbaar gesteld worden aan mensen die dat nodig hebben? Etc. Bij het ontwikkelen van handreikingen wordt natuurlijk gebruik gemaakt van alle kennis die er al is; die wordt gebundeld en daar wordt op voortgebouwd.

- Concrete aanbevelingen voor beleid (gemeentelijk, provinciaal en rijksniveau) en eventuele subsidieregelingen, maar bijvoorbeeld ook voor de opleiding van fietsmakers. Ook hier wordt gebruik gemaakt van wat er al is. Bijvoorbeeld van de aanbevelingen en bouwstenen voor het opleiden en certificeren van fietsdocenten van de Fietzersbond. Daarop wordt voortgebouwd.

Bovenstaande is een groslijst. Gedurende de City Deal besluiten de Partijen welke instrumenten te ontwikkelen. Daarbij leggen Partijen de behoefte aan instrumenten naast het al bestaande instrumentarium. Uitgangspunt is dat de City Deal iets toevoegt aan wat er al is en niet dat wat er al is nog eens dunnetjes over wordt gedaan.

De City Deal ontsluit de instrumenten digitaal via een toolbox of 'fietstas'. Daarbij bekijken Partijen of gebruik gemaakt kan worden van al bestaande platforms en websites (denk bijvoorbeeld aan de site van Tour de Force, Fietsberaad of BIN.nl) of dat er een eigen/nieuw platform nodig is.

## Themalijn d: Kennis

Landelijk is er het een en ander bekend over fietsgedrag en fietsbezit. Maar lokale cijfers ontbreken vaak (niet altijd, zie bijvoorbeeld Rotterdam). In deze themalijn ontwikkelen Partijen – samen met of als opdrachtgever van kennisinstellingen<sup>5</sup> – de ontbrekende kennis (en borduren uiteraard voort op de kennis die al aanwezig is). Mogelijke thema's en vragen zijn:

- Basiskennis en diagnose: wie, waar en waarom. Wie heeft er geen fiets en/of kan niet fietsen, en waarom niet? Wat is daarvan het gevolg, zowel op korte als lange termijn? Om hoeveel mensen gaat het? Wat zijn drempels en motieven (zowel financieel als sociaal en in de fysieke ruimte) om wel of niet een fiets te hebben of te leren fietsen? Hoe signaleer je fietsarmoede, en zeker ook 'verborgen' armoede? Waar woont de doelgroep?
- Effectiviteit van interventies. Hoe effectief is welk project en in welke situatie/voor welke doelgroep? Wat kan men leren van succesvolle interventies? Wat kan men leren van de manier waarop Oekraïense vluchtelingen een fiets/fietsles hebben gekregen?
- Financiële en maatschappelijke kosten en baten. Wat kost fietsen mensen, en wat levert het hun financieel op (bijv. in lagere kosten OV- en autogebruik)? Wat is de maatschappelijke waarde van een fiets hebben (MKBA)?
- Doelgroep bereiken. Hoe kan je de doelgroep benaderen en bereiken? Wat is – in hun eigen woorden – de waarde van een fiets hebben en kunnen fietsen voor mensen die voorheen tot de doelgroep behoorden? In hoeverre past de fiets als modaliteit in het dagelijks leven van de doelgroep? Waar zouden zij een fiets het beste voor kunnen gebruiken? Hoe kan men omgaan met de culturele associatie met fietsen als minderwaardig vervoer? Hoe kan men dat doorbreken? Onder welke bevolkingsgroepen bestaat deze culturele associatie? En zijn er verschillende oorzaken voor het ontstaan van zo een perceptie onder verschillende groepen? Hoe kunnen er ambassadeurs gecreëerd worden binnen de doelgroep?
- Blijvende gedragsverandering. Wat is er nodig om ervoor te zorgen dat mensen die toegang tot een fiets hebben gekregen en/of hebben leren fietsen, vervolgens ook daadwerkelijk gaan fietsen en dit weten vol te houden? Hoe te zorgen voor een blijvende gedragsverandering, en hoe dit te monitoren als de doelgroep 'uit het zicht' is? Zijn er significante verschillen in leeftijd/geslacht/culturele achtergrond? Waar moet een fiets aan voldoen om te zorgen dat mensen werkelijk gaan fietsen? Wat voor fietsen zijn gewild onder welke doelgroep? Hoe sluit het huidige aanbod aan bij deze voorkeuren?
- Innovatie & ontwikkeling. Welke ontwikkelingen komen eraan? Denk bijvoorbeeld aan demografische, sociaalmaatschappelijke en technische ontwikkelingen. Wat is de impact van zulke ontwikkelingen op Projecten? Welke kansen biedt dit? Wat is er nodig om deze kansen te verzilveren?

---

<sup>5</sup> Buiten Platform31 zijn er nu nog geen kennisinstellingen Partij in de City Deal. Kennisinstellingen kunnen dat in de looptijd van de City Deal wel worden.

## 3.2 Inzet en acties Partijen

### Het Rijk

Het Rijk zal zich inspannen om bestaande of nieuwe versnellingsmogelijkheden, leerpunten of barrières die naar voren komen uit deze City Deal waar wenselijk en mogelijk te agenderen en te werken aan oplossingen in regelgeving, (subsidie)regelingen, organisatie en rolopvatting. Daartoe stellen de Partijen op basis van de Projecten van deze City Deal een lijst samen van de knelpunten die de gewenste doorbraak in de weg staan.

Daarnaast kan het Rijk projecten en kennisvragen in de City Deal inbrengen.

- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) (1) coördineert deze City Deal en (2) stuurt op de voortgang en het borgen van de uitkomsten. IenW levert hiervoor om niet de programmamanager en communicatieadviseur van deze City Deal (zie ook onder 4.3). Daarnaast is IenW bij alle werkplaatsen aanwezig, en neemt IenW deel aan minimaal één projectteam.
- Het ministerie van Binnenlandse Zaken (BZK) spant zich namens programma Agenda Stad in om de innovatieve oplossingen voor stedelijke vraagstukken die worden ontwikkeld in deze City Deal te versterken en te borgen; deze te verbinden met relevante onderdelen van BZK (o.a. woningbouwopgave en leefbaarheid van steden); met andere Rijkspartijen; en te zorgen voor goede interbestuurlijke verhoudingen met de betrokken medeoverheden. Tevens zal BZK deze City Deal begeleiden, doorontwikkelen en de eindresultaten delen met gemeenten. BZK levert hiervoor een dealmaker. Daarnaast zal BZK via het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid deelnemen aan deze City Deal om de 20 stedelijke focusgebieden te informeren over en te betrekken bij deze City Deal.
- Het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) zet zich in om de gezondheid van alle Nederlanders te bevorderen, onder meer door een gezonde leefstijl waaronder meer bewegen te stimuleren. Daarom draagt VWS bij aan deze City Deal om via het mogelijk maken van fietsen voor iedereen, bewegen in het dagelijks leven te bevorderen. Daarbij zet VWS zich in om ontwikkelingen uit de City Deal te versterken en te borgen, en deze te verbinden met relevante onderdelen binnen VWS, met andere rijkspartijen en met relevante maatschappelijke partijen.

### De gemeenten

Gemeenten brengen projecten waarin gestuurd wordt op "(toegang tot) een fiets hebben en kunnen fietsen" als Project in de City Deal in.

Alle gemeenten brengen (minimaal) één Project of kennisvraag in de City Deal in. Gedurende de looptijd van de City Deal kunnen gemeenten meerdere Projecten inbrengen.

Alle gemeenten nemen deel aan minimaal één projectteam, en zijn jaarlijks bij werkplaatsen aanwezig. Gemeenten kiezen zelf aan welk(e) projectteam(s) zij deelnemen. De werkplaatsen zijn fysiek; of overige overleggen (meestal) fysiek, online of hybride zijn, is aan de leden van het projectteam zelf. Zie onder organisatiemodel voor nadere toelichting op o.a. projectteams en werkplaatsen.

Daarnaast vervullen de gemeenten een ambassadeursrol: zij delen hun kennis en indien mogelijk agenderen zij de lessen en aanbevelingen uit de City Deal bij andere organisaties.

Daar waar de inzichten uit de City Deal daar aanleiding voorgeven, bekijken de gemeenten of het nodig en mogelijk is om gemeentelijke rolopvatting, organisatie, beleid of regelgeving aan te passen.

- Amsterdam zet zich binnen de City Deal in om haar fietsstimuleringsprojecten te optimaliseren, onder andere door onderzoek te doen naar inclusiviteit, huidige fietsstimuleringspilots te evalueren en nieuwe projecten op te zetten. Hierbij wordt met name gericht op de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost, en grotendeels op de doelgroepen gezinnen, (schoolgaande) kinderen, nieuwe Amsterdammers, en Amsterdammers met een lager inkomen. Één van de projecten die wordt ontwikkeld is de uitgifte van weesfietsen uit het fietsdepot, waarbij wordt gezocht naar een voor bewoners laagdrempelige locatie voor fietsverdeling, -lessen en reparatie. Amsterdam deelt graag de vergaarde kennis uit de onderzoeken, evaluaties en ervaringen uit pilots en projecten met andere deelnemers.
- Apeldoorn vindt het belangrijk dat er gefietst wordt en dat iedereen hiertoe de mogelijkheid heeft. Naast de infrastructurele zaken en fietsvoorzieningen (zoals fietsenstallingen) zet Apeldoorn ook in op het stimuleren van fietsen. Apeldoorn doet bijvoorbeeld mee aan het opzetten van een regionale fietscampagne. Deelname aan de City Deal, waarin fietsstimulering gekoppeld wordt aan vervoersarmoede past hier ook goed bij.

Apeldoorn zet zich specifiek in voor het inzichtelijk maken van de vervoersarmoede. Om welke doelgroepen gaat het en welke belemmeringen hebben deze doelgroepen (betaalbaarheid, zit niet in de cultuur, onderhoud, etc.)? Maatregelen kan Apeldoorn vervolgens specifiek inzetten.

Apeldoorn deelt in de ervaringen van het aanbieden van fiets- en OV-lessen aan vluchtelingenkinderen, waarin én waarmee we de zelfredzaamheid/samenredzaamheid stimuleren met deelnemende partijen. Hiermee kan Apeldoorn mogelijk opschalen naar andere doelgroepen waarbij Apeldoorn landelijke partners kan betrekken.

- Arnhem heeft recent de gebiedsgerichte aanpak gelanceerd voor Arnhem Oost, voor vijf kwetsbare Arnhemse wijken, die een generatie lang loopt. Waarbij de belangrijkste groep is: kinderen die in armoede opgroeien. Met de City Deal wil Arnhem zich inzetten om jongeren de kans te geven zich te ontwikkelen en volwassenen mee te laten doen op de arbeidsmarkt door middel van de fiets.
- Den Haag ziet dat de City Deal Fietsen goed aansluit bij de mobiliteitsambities van Den Haag. Fietsen in de stad heeft eigenlijk alleen maar voordelen. Het is gezond, voordelig, laagdrempelig, ruimte-efficiënt en duurzaam. Daarom is de ambitie dat in de komende jaren nog meer mensen voor de fiets kiezen – ook in wijken waar voor veel inwoners fietsen niet vanzelfsprekend is. De reden om niet voor de fiets te kiezen, verschilt van wijk tot wijk. Het lage fietsgebruik in Ypenburg heeft een andere oorzaak dan het lage fietsgebruik in de Schilderswijk. Maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren, moeten daarom goed aansluiten op de mobiliteitsbehoeften van de betreffende wijk en zijn inwoners. Den Haag wil zich in de City Deal inzetten voor meer verdiepend onderzoek in de steden naar waarom mensen niet fietsen, hoe we drempels kunnen wegnemen en meer mensen enthousiast kunnen maken om te gaan fietsen (interventies, projecten etc.). Den Haag deelt daarbij graag zijn opgedane kennis en ervaring met projecten om meer mensen enthousiast te maken voor de fiets.
- Eindhoven heeft met Fiets op 1 een hoge ambitie om meer inwoners op de fiets te krijgen. Daarin is ook nadrukkelijk aandacht voor het hebben van een fiets en het kunnen fietsen. Eindhoven wil allereerst meer inzicht krijgen in de aard en omvang van de opgave 'Fietsen voor iedereen' in Eindhoven en de Brainportregio om van daaruit hun aanpak te verbeteren en te effectueren. Concreet gaat Eindhoven in ieder geval aan de slag met het verbeteren en vergroten van het aanbod van fietslessen aan verschillende doelgroepen. Daar is veel vraag naar, maar nog onvoldoende aanbod. Ook gaat Eindhoven aan de slag met het opschalen van de mogelijkheden om inwoners die moeite hebben met rondkomen gratis of goedkoop een fiets ter beschikking te stellen via het fietsdepot.

- Enschede gaat zich binnen de City Deal richten op de verbinding tussen de bestaande fiets-gerelateerde projecten vanuit het sociaal domein en de mobiliteitsdoelstellingen vanuit het fysieke domein. Door deze koppeling te leggen streeft Enschede ernaar om succesvolle hyperlokale initiatieven breder uit te kunnen rollen over de stad.
- Haarlem heeft in 2023 nieuw fietsbeleid vastgesteld. Eén van de pijlers waarop ingezet wordt is fietsstimulering. Onderdeel daarvan is een subsidieregeling voor projecten die bijdragen aan fietsstimulering. Hierbij kan gedacht worden aan fietslessen voor nieuwkomers, projecten voor kinderen en hun ouders zonder een fietsachtergrond, en projecten die het imago van de fiets bij jongeren verbeteren. In dat kader haakt Haarlem graag aan bij projecten die voor deze regeling in aanmerking kunnen komen of kunnen versterken. Daarnaast deelt Haarlem graag ervaringen uit deze projecten.
- Heerlen gaat zich binnen de City Deal inzetten op een betere bereikbaarheid van werk met (elektrische) fiets. Samen met werkgevers, verenigd in samenwerkingsverbanden als Beyond-medtech, onderzoekt Heerlen hoe ze de mobiliteitsbarrières kan wegnemen die de toestroom naar werk belemmeren en ontwikkelen interventies om deze belemmering weg te nemen. Het onderwijs, onder meer de Bovengrondse Vakschool, wordt hierbij ook betrokken omdat niet alleen fietsbezit, maar ook fietsonderhoud een belangrijke voorwaarde is om fietsmobiliteit te garanderen.

De City Deal sluit aan bij de mobiliteitsvisie Heerlen 2019, waarin is opgenomen: "In het kader van onze doelstelling om het gebruik van duurzame vervoerswijze te stimuleren voor korte verplaatsingen (<7,5 km) wordt getracht om ook andere doelgroepen (schoolgaande kinderen,...) meer aan het fietsen te krijgen door in te zetten op o.a. het beschikbaar stellen van fietsen, aandacht te schenken aan (fiets)veiligheid,..."

- Leeuwarden zet zich tijdens de City Deal in om:
  - Samen met stakeholders en maatschappelijk partners te bevorderen dat alle kinderen over een fiets beschikken (juist als hun ouders dit niet kunnen betalen).
  - Naast de focusgebieden in de stad ook de dorpen te betrekken.
  - Het oplossend vermogen van de fiets in het leerlingenvervoer te benutten. De gemeente kent (te) veel situaties waarbij kinderen gebruik maken van het leerlingenvervoer omdat er geen fiets beschikbaar is of fietsen niet wordt gestimuleerd/gefaciliteerd. Vanuit deze ambitie zal de Gemeente Leeuwarden deelnemen aan een projectteam.
  - Voldoende aandacht te geven aan (fiets)veiligheid. Dit is een belangrijke randvoorwaarde om deel te nemen aan het verkeer. Zowel vanuit de infrastructuur, als ook vanuit educatie/ondersteuning.
  - Fietsvriendelijk werkgeverschap aan te moedigen. Werkgevers kunnen een belangrijke rol spelen bij de keuze voor de fiets (ten opzichte van andere vervoersmiddelen).
  - Actief deel te nemen aan de werkplaatsen die in het kader van de City Deal worden georganiseerd en zijn bedoeld voor verdieping van de inhoud, inspiratie, kennisdelen en netwerken.

Het bevorderen van fietsgebruik en fietsdeelname draagt in belangrijke mate bij de maatschappelijke opgaven waar de gemeente Leeuwarden voor staat. Zowel in het fysieke domein (slimmer ruimtegebruik/woningbouw, duurzaamheid) als ook in het sociale domein (gezondheid & vervoersongelijkheid).

- Leiden werkt aan een sociale en duurzame stad waar iedereen de kans krijgt om mee te doen. Daarom streeft Leiden ernaar dat iedere inwoner een fiets kan hebben en kan leren fietsen. Dit is goed voor de inwoner en dit is goed voor de stad. Leiden onderzoekt in welke mate er inwoners zijn die zich geen fiets kunnen veroorloven en in welke mate er inwoners zijn die nooit hebben geleerd om te fietsen. Waar nodig wordt vervolgens doelgericht ingezet op het uitbreiden van initiatieven en regelingen die er voor zorgen dat Leiden echt een fietsstad voor iedereen is.
- Maastricht zet in op beide doelstellingen van deze City Deal: voor iedereen toegang tot een veilige fiets en de vaardigheid om te kunnen fietsen. Maastricht ligt in een regio waar eerder sprake is van krimp in plaats van groei en ook dan is het juist belangrijk om volop te blijven inzetten op het gebruik van de fiets.

Het per 1-8-2023 opgezette ambachtscentrum fiets zal verder worden doorontwikkeld zodat de toegang tot een veilige fiets voor iedereen mogelijk wordt. De vaardigheid om te kunnen fietsen ontbreekt vaak bij diegenen die zich melden bij het ambachtscentrum. Hier kan meteen de combinatie gemaakt worden met het aanbieden van fietslessen. Maar het geven van fietslessen en voorlichting over de verkeersregels is ook van groot belang voor de relatief rijkere expat of buitenlandse student. Deze schaft zelf een nieuwe fiets aan maar heeft vaak geen idee hoe zich hierop veilig te verplaatsen.

Er wordt nadrukkelijk de samenwerking opgezocht met allerlei lokale partijen die een rol spelen op dit gebied zoals de woningbouwverenigingen, de universiteit, scholen, het ziekenhuis, werkgevers, expatcentrum etc. Het toegang verkrijgen tot de juiste informatie moet eenvoudig en eenduidig zijn. De doelgroep moet zich geholpen voelen en daarmee worden zij vanzelf weer de nieuwe "ambassadeurs fiets" binnen de doelgroep. Er wordt al veel gedaan en het is belangrijk om dit verder uit te bouwen.

- Rotterdam grijpt de City Deal aan om een schaa sprong te maken in fietsstimulering, met name in wijken uit het Nationaal Programma Rotterdam Zuid, door de ontwikkeling van Wijkfietspunten voor fietsverdeling, fietslessen en kleine reparatie, een aanpak gericht op basisscholen en het aangrijpen van evenementen om fietsen wijkgericht te bevorderen. Het versterken van de samenwerkingsstructuur tussen domeinen en gezamenlijk commitment is daarvoor essentieel. Hier kunnen landelijke en lokale inzet elkaar versterken. Rotterdam deelt de uitvoeringsconcepten graag met andere deelnemers en wil met data uit projecten bijdragen aan algemene kennisontwikkeling.
- Utrecht heeft de afgelopen jaren ervaring opgedaan met fietslessen op het speciaal onderwijs. De resultaten waren erg positief. Er zijn meerdere speciaal onderwijs-locaties die graag in het vervolg mee willen doen. Dit project past goed bij de doelstellingen van de City Deal en de ervaringen hiermee zijn bovendien interessant om te delen met andere deelnemende steden. Binnen de City Deal zet Utrecht daarom in op het opschalen en borgen van dit project.
- Zwolle richt zich op:
  - het opschalen van 'Fietsen geeft Vrijheid' naar alle wijken in Zwolle en het structureel borgen van het project zowel binnen de gemeente als met andere relevante partijen.
  - Het verbinden van 'Fietsen geeft Vrijheid' met en verbreden tot verkeersveiligheid op basisscholen.
  - Het verbreden van de doelgroepen van 'Fietsen geeft Vrijheid'.
  - Het aanbieden van fietslessen in alle wijkcentra (winnend idee fietshelden).

## Private organisaties

- Decathlon bezit mobiliteitsgerelateerde producten en productkennis en zal zich, afhankelijk van het project, inspannen om dit in te brengen, indien dit mogelijk is. Vanuit de City Deal samenwerking gaat Decathlon aan de hand van een in-kind bijdrage verkennen hoe Decathlon diens maatschappelijke rol hierin kan vormgeven om zo bij te dragen aan meer mensen op de fiets.
- Heijmans is betrokken bij diverse gebiedsontwikkelingen in stedelijke gebieden. In deze gebieden ziet Heijmans dat er een verdichting plaatsvindt. Daarmee wordt druk op de openbare ruimte groter, waarmee ook de ruimte voor verkeer afneemt. De fiets en de stimulering van het fietsen is een belangrijk onderdeel van de opgave om tot goede en kwalitatief aantrekkelijke wijken te komen. Eens te meer wordt het STOMP principe<sup>6</sup> al veelal toegepast. Maar we moeten en kunnen nog veel leren van hoe we gebieden en opstallen kunnen inrichten om het fietsen te bevorderen (hebben, kunnen, doen, willen). Aan de hand van een in-kind bijdragen van projecten en vraagstukken aldaar wil Heijmans met learning by doing het fietsen bevorderen op die plekken, waar dat wenselijk en mogelijk is.

## Maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen

De Maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen brengen kennis en ervaring in, en verspreiden de kennis uit de City Deal. Ook vervullen zij een ambassadeursrol: zij agenderen de lessen en aanbevelingen uit de City Deal bij andere organisaties. Daarnaast kunnen Maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen projecten en kennisvragen in de City Deal inbrengen.

De maatschappelijke organisaties vervullen bovendien een actieve rol in het opstarten en opschalen van Projecten en versterken de lokale kracht. Sommige maatschappelijke organisaties kunnen op lokaal en regionaal niveau vrijwilligers activeren samen met gemeenten en provincies.

- ANWB wil dat iedereen veilig en onbezorgd onderweg kan zijn. Daar zet ANWB haar expertise op het gebied van verkeerveiligheid op allerlei manieren voor in. Zo geeft ANWB met het ANWB Kinderfietsenplan invulling aan deze City Deal door gebruikte fietsen in te zamelen, op te knappen/onderhouden en uit te geven aan kinderen voor wie een fiets niet vanzelfsprekend is. ANWB adviseert gemeenten bij de implementatie van het Kinderfietsenplan op basis van jarenlange ervaring, een groot netwerk en opgebouwde kennis en kunde. Zo wordt er inmiddels al samengewerkt in verschillende steden, als o.a. Utrecht, Zwolle, Leeuwarden, Heerlen, enz. Daarnaast heeft ANWB met het fietsstimulerings- en vaardigheidsprogramma ANWB Streetwise een educatieprogramma voor het basisonderwijs. Kinderen leren hiermee spelenderwijs veilig deel te nemen aan het verkeer. Met ANWB Verkeerspleinen biedt de ANWB een mogelijkheid aan scholen/gemeenten om kinderen in een veilige omgeving met verschillende verkeerssituaties te laten oefenen.
- De Bewegalliantie is een netwerkorganisatie die is gestart in 2022 op initiatief van VWS met maar één missie: de Bewegalliantie wil dat meer Nederlanders meer gaan bewegen. Iedere dag. Bewegen moet net zo normaal worden als slapen, tandenpoetsen en het gebruik van je mobiele telefoon. De Bewegalliantie zorgt dat partijen en organisaties structureler impact kunnen hebben door de kracht van elkaars netwerk te benutten. Samen met de alliantiepartners slecht de Bewegalliantie obstakels, schaaft de Bewegalliantie succesvolle en

---

<sup>6</sup> STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto. Het STOMP-principe is een ruimtelijke ordenings-principe, dat van links naar rechts redeneert: eerst de S (Stappen / lopen), dan de T (Trappen / fietsen), dan de O (Openbaar Vervoer), de M (MaaS / deelmobiliteit) en ten slotte de P (Privé-auto).

vernieuwende initiatieven op en maakt de Bewegalliantie structurele problemen en kansen inzichtelijk bij beleidsmakers en politici. Het netwerk van de Bewegalliantie bestaat uit heel diverse mensen, partijen en sectoren die samen de energie, kracht en de variëteit aan kennis en middelen hebben om daadwerkelijk in actie te komen. Binnen de City Deal fietsen wil de Bewegalliantie samen met aangesloten partijen in de alliantie een bijdrage leveren op 3 pijlers. Met pijler 1 levert de Bewegalliantie een bijdrage aan de startkracht van onderwijsinstellingen en kinderdagverblijven om fietsen te stimuleren bij kinderen. Met de tweede pijler levert de Bewegalliantie een bijdrage via een integrale aanpak om met tools en instrumenten obstakels weg te nemen om bestaande activiteiten te verduurzamen. Pijler 3 richt op zich het aanjagen van nieuwe lokale initiatieven die een bijdrage leveren om meer inwoners te laten fietsen.

- BOVAG vindt het belangrijk dat een ieder gebruik kan maken van een mobiliteitsvorm die bij hen past. De fiets is een vorm van duurzame mobiliteit die onlosmakelijk is verbonden met Nederland. BOVAG zet zich in voor het stimuleren van (verkeersveilig) fietsgebruik. Daarbij vindt BOVAG het belangrijk dat het fietspark in Nederland goed wordt onderhouden en dat nieuwe doelgroepen ook een kwalitatief goede fiets tot hun beschikking krijgen. Als (kennis)partner is BOVAG aangesloten bij Tour de Force en o.a. het programma Doortrappen. Via hun partner Innovam en de Tweewieler Academy geeft BOVAG fietsen een “tweede leven” en zorgt ze voor uitgifte van deze fietsen op locatie en/of de wijk. Dit gebeurt in verschillende CycleHubs in Nederland. Vaak zijn deze hubs ook een fysiek verzamelpunt waar lokale fietsprojecten samenkomen. Bovendien dienen deze hubs als een professionele opleidingslocatie waar, samen met het bedrijfsleven, mensen – al dan niet vanuit een uitkeringsinstantie opgeleid worden tot gediplomeerd fietstechnicus.
- Fietsersbond wil op lokaal en regionaal niveau vrijwilligers activeren samen met gemeenten en provincies. Ook kan de Fietsersbond (in opdracht) fietslessen verzorgen voor deze groepen.
- Lokale/regionale stichtingen Leergeld zetten zich er al ruim 27 jaar voor in om ervoor te zorgen dat kinderen uit gezinnen met geldzorgen onbezorgd mee kunnen doen met andere kinderen. Zo worden er fietsen versterkt, om naar school te gaan of naar de sportclub. Het lijkt zo vanzelfsprekend dat elk kind in Nederland een fiets heeft, maar dat is het dus zeker niet. In 2022 werden er op deze manier 37.000 kinderen aan een fiets geholpen! Stichting Leergeld wil voortbouwen op de behaalde resultaten, en zal zich daarom binnen de City Deal inzetten om nog meer kinderen toegang te geven tot een fiets. Leergeld werkt hierin samen met het ANWB Kinderfietsenplan.
- Platform31 zet zich in ter ondersteuning van Agenda Stad met betrekking tot de kwartiermakersfase en de uitvoering van deze City Deal. Gedurende de looptijd draagt Platform31 via co-creatie bij aan de ontwikkeling van kennis en aan verspreiding daarvan. Zowel door praktische ondersteuning en netwerk als door inhoudelijke bijdragen aan Community of Practice- en themabijeenkomsten. Platform31 verkent de mogelijkheden voor het opschalen van kennis en is scherp op de voorwaarden om tot opschaling te komen. Ook spant zij zich in om relevante kennis- en leerervaringen vanuit de City Deal verder te verspreiden binnen haar netwerk, onder andere in G4, G40- en M50-verband, en om waar mogelijk / relevant verbindingen te leggen met haar eigen thema’s en activiteiten.



## 4. Deel 4: Proces en organisatie

### 4.1 Inwerkingtreding & looptijd

Deze City Deal treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen en bestaat uit meerdere fasen gedurende de periode tot en met 9 oktober 2027. De uitvoering van de City Deal is grofweg opgedeeld in drie fasen:

- Fase 1 (tot en met februari 2024): projectteams formeren en werkplan maken.
- Fase 2 (maart 2024 tot einde City Deal): uitvoering werkplan.
- Fase 3 (begin 2027 tot einde City Deal): opleveren van eindproducten uit de themalijnen en verspreiden van kennis/innovaties, zorgen voor overdracht, borging van uitkomsten.

De samenwerking tussen de Partijen heeft betrekking op alle fasen.

### 4.2 Monitoring & evaluatie

De voortgang van de City Deal wordt jaarlijks geëvalueerd door de programmamanager in samenwerking met het interbestuurlijke programma Agenda Stad en IenW. Monitoring van de uitvoering van de City Deal vindt plaats op twee niveaus: (1) op het niveau van de initiatieven en Projecten en (2) op het niveau van de genoemde doelen (zie onder 1.3). Bij de opzet en uitvoering van de monitoring worden lokale partners betrokken (indien zij dat willen en capaciteit beschikbaar hebben).

Op basis van deze evaluatie wordt het werkplan geactualiseerd en vastgesteld.

Halverwege de looptijd wordt door het kernteam een rapportage opgesteld waarin de eerste inzichten en resultaten worden gedeeld. Hiernaast wordt in de rapportage vooruitgeblikt op de resterende looptijd en welke vervolgstappen genomen moeten worden om de resultaten uit de City Deal te verspreiden en uit te breiden. Ten slotte besteedt de rapportage aandacht aan de borging van de resultaten van de City Deal. Dit is belangrijk om de continuïteit en duurzaamheid van de resultaten te waarborgen.

### 4.3 Organisatiemodel

De City Deal Fietsen voor Iedereen is gericht op impact maken. Dat betekent dat het organisatiemodel gericht is op het werken rond Projecten en themalijnen. Partijen worden zo min mogelijk belast met procesmatige zaken, zodat zij hun tijd in kunnen zetten op de inhoud.

#### Dagelijkse leiding

De **dagelijkse leiding** van de City Deal wordt uitgevoerd door een team waarin de volgende rollen zijn belegd:

- Programmamanager. De programmamanager is verantwoordelijk voor het goed verlopen van de City Deal. Hiernaast draagt deze persoon zorg voor het leggen van verbindingen tussen mensen en organisaties, zowel binnen als buiten de City Deal. De programmamanager stelt jaarlijks een werkplan, communicatieplan en begroting op die worden vastgesteld in het City Deal-overleg. En stimuleert Partijen om de uitkomsten uit de City Deal te borgen. IenW levert capaciteit voor het programmamanagement van de deal.
- Projectsecretaris. De projectsecretaris ondersteunt de programmamanager met het inplannen en voorbereiden van afspraken, houdt de planning bij en organiseert de facilitaire kant van de

projectteams en werkplaatsen. De projectsecretaris wordt namens Partijen vanuit het City Deal-budget aangesteld door de dagelijkse leiding van de City Deal en krijgt een opdracht voor uitvoering van de werkzaamheden.

- De projectteam-coördinator. De projectteam-coördinator houdt overzicht over de voortgang van de projectteams en faciliteert hen waar nodig. Bijvoorbeeld door als contactpersoon op te treden richting opdrachtnemers namens het projectteam. De projectteamcoördinator wordt namens Partijen vanuit het City Deal-budget aangesteld door de dagelijkse leiding van de City Deal en krijgen een opdracht voor uitvoering van de werkzaamheden. Deze rol kan eventueel door meerdere personen ingevuld worden.
- Communicatieadviseur. De communicatieadviseur stelt een communicatiestrategie op en verzorgt communicatie-uitingen. IenW levert capaciteit voor de communicatieadviseur van de deal.
- Dealmaker. De dealmaker begeleidt de City Deal procesmatig vanuit Agenda Stad. De dealmaker signaleert kansen (organisatie en borging) om impact van de deal te vergroten. BZK levert de capaciteit voor de dealmaker van deze City Deal.

De dagelijkse leiding van de City Deal komt wekelijks bijeen in een kernteamoverleg om de voortgang van de City Deal te bespreken en te sturen op de doelen (zie onder 1.3). Bij dit overleg zitten de programmamanager, de projectsecretaris, de projectcoördinator, de communicatieadviseur en de dealmaker. Tijdens dit overleg worden kansen en uitdagingen besproken en het City Deal- en bestuurlijk overleg voorbereid. Het kernteam wordt voorgezeten door de programmamanager.

## **Werkstructuur**

De inhoud van deze City Deal krijgt ten eerste vorm in de **Lokale en/of Landsbrede projecten** van de Partijen. Deze staan centraal. Daarbij kunnen gemeenten en provincies een beroep doen op de flexpool en/of het projectbudget zoals wordt uitgewerkt onder themalijn a.

Daarnaast zijn er **projectteams** die zich richten op een specifiek onderwerp. Bijvoorbeeld (niet limitatief en niet bindend) op de ontwikkeling van een instrument, het begeleiden van een onderzoek, of het samenwerken aan meer donatiefietsen. In een latere fase kan er ook een projectteam geformeerd worden over wat er nodig is om de uitkomsten van de City Deal te bestendigen. Projectteams zijn gekoppeld aan één of meerdere themalijnen.

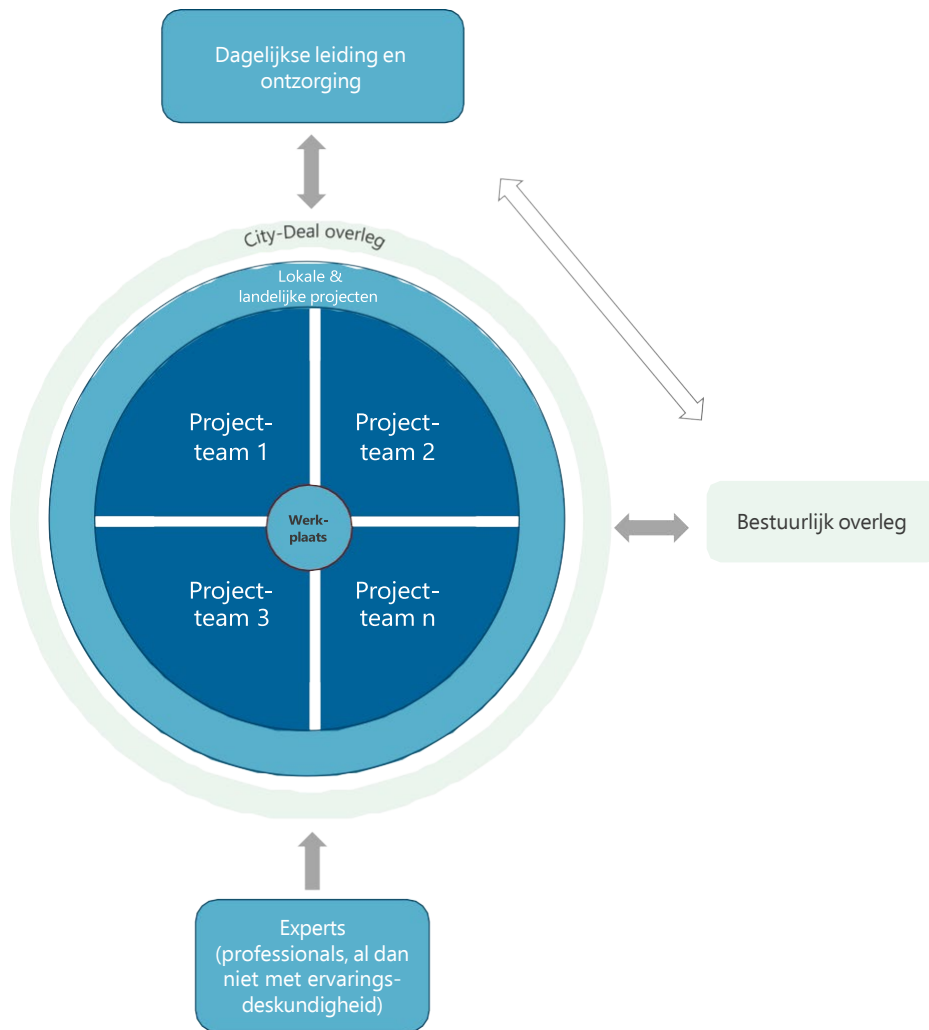
De Partijen bepalen gezamenlijk welke projectteams er komen, en kunnen ook zelf bepalen bij welk(e) projectteam(s) ze aansluiten. De projectteams worden procesmatig ondersteund vanuit dagelijkse leiding van de City Deal.

De projectteams kunnen een beroep doen op de kennis van **experts**: professionals rond het thema van de City Deal, al dan niet ook met ervaringsdeskundigheid.

Ca. 2 keer per jaar is er een **werkplaats**. In die werkplaats komen alle deelnemers aan de City Deal bijeen en werken zij gezamenlijk aan een of enkele onderwerpen die vanuit de projectteams worden ingebracht. Naast het inhoudelijk verder brengen van de onderwerpen, is de werkplaats bedoeld voor inspiratie, kennisdelen en netwerken.

De sturing op de City Deal wordt één keer per jaar gedaan doordat alle Partijen (iedere partij via één vertegenwoordiger) samen de begroting, werkplan en voortgang vaststellen (**City Deal-overleg**). De leden van dit overleg hebben mandaat namens de directies binnen hun eigen organisaties. Het City Deal-overleg vindt op dezelfde dag plaats als één van de werkplaatsen, om het beslag op de agenda's zoveel mogelijk te beperken.

Eén keer per jaar wordt een **bestuurlijk overleg** gehouden, waarin directeuren en/of bestuurders zitting hebben. Zij zijn ambassadeurs van de City Deal en brengen hun persoonlijke visie in, denken strategisch mee, openen deuren, benutten hun netwerkkracht namens de City Deal naar buiten via commissies, stuurgroepen, congressen en andere landelijke podia en sturen via de eigen organisaties veranderingsprocessen aan. Het jaarlijkse bestuurlijk overleg is naast besluiten nemen dan ook vooral een plek van inspiratie. Het bestuurlijk overleg kan optioneel opgezet worden in de vorm van een (tweejaarlijkse) conferentie.



Figuur 4 Organogram van de City Deal Fietsen voor Iedereen. De blauwe vakken zien op de uitvoering van de City Deal. De lichtgroene elementen gaan over sturing. *Dit figuur is een visuele weergave van de tekst erboven.*

## 4.4 Financiering

De Partijen leveren bijdragen in natura en in financiële middelen en committeren zich in principe voor vier jaar aan de City Deal.

De Partijen maken gemiddeld 2 dagen per maand vrij om mee te werken aan de producten en Projecten van de City Deal. Het gaat hier om 'werk met werk' maken, waarbij de gevraagde inzet zoveel mogelijk efficiënt gekoppeld is aan (maar zeker niet beperkt tot) de Lokale en/of Landsbrede projecten.

Overheidspartijen dragen jaarlijks een bedrag bij. Onderstaande tabel geeft dit weer. BZK draagt daarnaast in het laatste jaar eenmalig 30.000 euro bij t.b.v. opschaling. IenW en VWS dragen aanvullende middelen bij voor o.a. flexpool en projectbudget.

Over het betalingsschema maken Partijen gezamenlijk nadere afspraken in het werkplan. Het kasbeheer wordt bij Platform31 ondergebracht.

BZK en IenW leveren ook 'om niet' capaciteit. In ieder geval voor de rollen van programmamanager, communicatieadviseur en dealmaker.

Met Private organisaties en Maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen worden individuele in-kind afspraken over hun inbreng gemaakt.

|                  | <b>IenW</b>   | <b>BZK</b> | <b>VWS</b>  | <b>Gemeenten</b>                                  | <b>Provincies</b> |
|------------------|---|------------|---|---|-------------------|
| <b>Jaarlijks</b> | €50.000<br>€300.000<br>aanvullende<br>bijdrage aan<br>o.a. flexpool en<br>projectbudget | €50.000    | €50.000<br>€150.000<br>aanvullende<br>bijdrage aan<br>o.a. flexpool<br>en projecten<br>voor drie jaar<br>( '23, '24, '25) | €15.000 (G6)<br>€10.000<br>(overige<br>gemeenten) | €15.000           |
| <b>Eenmalig</b>  |   | €30.000    |   |   |                   |
| <b>Om niet</b>   | Programma-<br>manager<br><br>Communicatie-<br>adviseur                                  | Dealmaker  |   |   |                   |

Op hoofdlijnen is er onderscheid naar vier kostenposten:

- organisatie (overkoepelend)
- voorzieningen met flexpool en projectbudget (themalijn a)
- zichtbaar maken, samenwerken, vervolgafspraken maken en agenderen rond Landsbrede projecten (themalijn b)
- instrumentontwikkeling (themalijn c)
- kennisontwikkeling (themalijn d)

De gelden die Partijen inbrengen worden benut om al deze activiteiten uit deze City Deal te organiseren en te ondersteunen. De aan de City Deal deelnemende gemeenten en provincies kunnen aanspraak maken op de voorziening van de flexpool en projectbudget. De inrichting van de voorziening werken Partijen gezamenlijk uit.

Elk jaar wordt een werkplan met begroting (inclusief kasritme) opgesteld, zodat transparant is waar welke middelen naartoe gaan. Het werkplan wordt in het City Deal-overleg vastgesteld, door vertegenwoordigers van alle deelnemende Partijen.

Ook spannen Partijen zich in om indien nodig voor specifieke onderdelen of Projecten gezamenlijk extra financiering te organiseren, en kansen te benutten bijvoorbeeld door gezamenlijk subsidies aan te vragen.

## **4.5 Communicatie**

Communicatie over de voortgang van de City Deal is een taak die binnen de City Deal belegd wordt. De communicatieadviseur van IenW stelt in afstemming met de programmamanager een communicatieplan op en is verantwoordelijk voor een continue stroom aan communicatie uitingen van de City Deal. Partijen kunnen vrijelijk communiceren over de Projecten van City Deal Fietsen voor Iedereen. Het interbestuurlijke programma Agenda Stad van BZK ondersteunt de City Deal met haar communicatie. Dit gebeurt onder andere via de website [www.agendastad.nl](http://www.agendastad.nl).

Goede afstemming met communicatiemedewerkers van Partijen is hierbij belangrijk.

## **4.6 Borging van de resultaten van de City Deal**

Partijen ambiëren tijdens de looptijd van de City Deal een zo groot mogelijke deel van de doelgroep te bereiken, maar zijn ook realistisch: ook na afloop van de City Deal zal er nog veel werk te verzetten zijn. Het is belangrijk dat de uitkomsten van de City Deal ook na afloop van de City Deal in de praktijk gebracht en doorontwikkeld worden.

## **4.7 Slotbepalingen**

### **Uitvoering in overeenstemming met Unierecht**

De afspraken van deze City Deal en de nadere uitwerking daarvan worden in overeenstemming met het internationale recht, het Unierecht en het Nederlandse recht uitgevoerd in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de internationale, Europese en Nederlandse regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technische normen en voorschriften.

### **Gegevenswisseling**

1. De in het kader van (de uitvoering van) deze City Deal uitgewisselde dan wel uit te wisselen informatie is in beginsel openbaar. Indien een Partij verzoekt om geheimhouding zullen de overige Partijen deze informatie in beginsel geheimhouden en deze geheel noch gedeeltelijk aan enige derde bekendmaken, behoudens voor zover een verplichting tot openbaarmaking voortvloeit uit de wet, een rechterlijke uitspraak of deze City Deal.
2. Partijen dragen er zorg voor dat concurrentiegevoelige en/of privacygevoelige informatie uitsluitend wordt gedeeld voor zover dit in overeenstemming is met de relevante internationale, Europese en nationale wettelijke kaders. Zij kunnen hiertoe nadere afspraken vastleggen.

## **Wijzigingen**

1. Elke Partij kan schriftelijk verzoeken deze City Deal te wijzigen. De wijziging behoeft de instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen 6 weken nadat een Partij het verzoek heeft kenbaar gemaakt aan de programmamanager en secretaris. De programmamanager informeert de overige Partijen over de voorgestelde wijziging en vraagt hen om instemming.
3. Nadat alle Partijen aan de programmamanager en secretaris kenbaar hebben gemaakt in te stemmen met het verzoek tot wijziging wordt de wijziging en de verklaringen tot instemming als bijlage aan deze City Deal gehecht.

## **Opzegging**

1. Elke Partij kan de City Deal Fietsen voor Iedereen met inachtneming van een opzegtermijn van 3 maanden schriftelijk opzeggen, indien een zodanige verandering van omstandigheden is opgetreden dat deelname in de City Deal billijkheidshalve op korte termijn behoort te eindigen. De opzegging moet de verandering in omstandigheden vermelden.
2. Wanneer een Partij deze City Deal opzegt, blijft de deal voor de overige Partijen in stand voor zover de inhoud en de strekking ervan zich daartegen niet verzetten.
3. Ingeval van beëindiging van de City Deal Fietsen voor Iedereen krachtens opzegging is geen van de Partijen jegens een andere Partij schadeplichtig.

## **Nakoming**

Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken in de City Deal Fietsen voor Iedereen niet in rechte afdwingbaar is.

## **Ondertekening in verschillende exemplaren**

De City Deal Fietsen voor Iedereen kan worden ondertekend door Partijen in verschillende exemplaren, die samengevoegd hetzelfde rechtsgevolg hebben alsof deze City Deal is ondertekend door alle Partijen in één exemplaar.

## **Citeertitel**

Deze City Deal kan worden aangehaald als City Deal Fietsen voor Iedereen.

## **Inwerkingtreding en looptijd**

Deze City Deal treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen en eindigt op 9 oktober 2027. Partijen treden uiterlijk twee maanden voor de in het eerste lid genoemde datum in overleg over voorzetting van deze City Deal.

## **Openbaarmaking**

1. Deze City Deal zal net als andere City Deals openbaar worden gemaakt door publicatie in de Staatscourant, waardoor anderen kennis kunnen nemen van de City Deals.

2. BZK rapporteert over de Agenda Stad, alsmede de hieruit voortvloeiende City Deals naar de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.

Aldus overeengekomen en ondertekend.

## Bijlage 1 Voorbeelden van Projecten

In deze City Deal staat het vergroten van de impact van Projecten en werkende aanpakken centraal: zaken die in de haarvaten van de maatschappij plaatsvinden. Het gaat om Lokale en Landsbrede projecten, dicht bij mensen, in wijken, daar waar mensen het nodig hebben.

Voorbeelden (niet uitputtend; per gemeente is maximaal één Lokaal project ter illustratie opgenomen) van Lokale projecten waar de City Deal van kan leren zijn:

- Het Nieuwe Stalen Ros in Amsterdam. Kinderen die nieuw zijn in Nederland en Amsterdam krijgen op school fietslessen om ze kennis te laten maken met de Nederlandse fietscultuur en ze te stimuleren om te gaan fietsen. Als zij voldoende fietsvaardig zijn, kunnen zij een opgeknapte fiets aanvragen via een scholierenvergoeding bij Vluchtelingenwerk.
- Pilot fiets en/of OV-training in Apeldoorn. Leerlingen die met de taxi naar school gaan, oefenen met fietsen of OV zodat zij zelfstandig kunnen leren reizen met of zonder ouder(s).
- Biking2skool in Den Haag. Biking2School is een uitdaging voor leerlingen die nieuw in Nederland zijn om 30 schooldagen lang iedere dag met de fiets naar school te komen. Hier krijgen zij een kilometervergoeding voor terug die naar een goed doel gaat. Hoe vaker zij fietsen, hoe meer geld zij ophalen voor het goede doel.
- Social entreprise Bike Works in Enschede. Jongeren krijgen hier de kans om kennis te maken met techniek, hun vaardigheden (door) te ontwikkelen én om zakgeld te verdienen. Klanten kunnen hier terecht voor reparaties, in- en verkoop van rijwielen en materialen, (fiets)techniek)educatie en vrijetijdsbesteding.
- Fietsatelier d'n Tuub in Eindhoven. In Eindhoven bestaat al enkele jaren de organisatie Ervaring die Staat. Zij helpen sociaal kwetsbare mensen in de regio Eindhoven richting te geven aan hun leven. Ze hebben onder andere het Fietsatelier d'n Tuub opgericht. Een fietswerkplaats waar mensen onder begeleiding van een professionele fietsmaker alles leren over het onderhouden en repareren van fietsen en klaar worden gestoomd voor het landelijk examen fietsmaker. Gerepareerde fietsen worden onder andere via Stichting Leergeld verkocht.
- START fietsen in Haarlem. Kinderdagverblijven, peuterspeelzalen, spelinloop, etc. krijgen de beschikking over loopfietsen. Eens in de zes à acht weken komt iemand langs om fietsles te geven. Deze les is bedoeld om de overgang van loopfiets naar trappers te bevorderen.
- Weesfietsenbeleid en samenwerking Bovengrondse Vakschool in Heerlen. Fietsen die vier weken lang op één plek staan, krijgen een label. Worden ze dan nog niet opgehaald, dan worden ze meegenomen naar de vakschool en opgeknapt. De fietsen worden voor een klein prijsje verkocht, of gedoneerd aan kwetsbare gezinnen.
- Fiets op 1 in Leeuwarden. Onderdeel hiervan zijn o.a. fietscursussen, een fietsregeling voor gezinnen met een laag inkomen, en fietsonderwijs en fiets als reactiveringsinstrument.
- Fietslessen in Leiden. Door vrijwilligers worden theorie- en praktijklessen verzorgd. Deelnemers leren de basisverkeersregels en leren aan de hand van een stappenplan stap voor stap fietsen. De lessen worden afgesloten met een verkeersexamen met fietsdiploma.
- Ambachtscentrum fiets in Maastricht. Het centrum knapt tweedehandsfietsen op en verkoopt ze voor een kleine vergoeding (of gratis) aan mensen met een smalle beurs.
- Wijkfietspunten in Rotterdam: Fietsbank en fietslessen. De Fietsbank verzamelt tweedehandsfietsen en repareert fietsen als dat nodig is, zodat ze weer veilig zijn. Daarna geeft de Fietsbank de fietsen aan Rotterdammers met een kleine portemonnee. In de looptijd



van de City Deal ontwikkelt Rotterdam dit door tot wijkfietspunten: fietsbank (uitgifte en inleverpunt), fietslessen (kinderen en volwassenen) en lichte reparatie.

- "Fietsen geeft vrijheid" in Zwolle. Gebruikte fietsen worden opgeknapt door mensen met afstand tot de arbeidsmarkt en gebruikt om vrouwen met een niet-Nederlandse achtergrond fietsles te geven. Aan het eind van het Project kunnen mensen de fiets krijgen waar ze les op hebben gehad.

Voorbeelden van Landsbrede projecten zijn:

- Kinderfietsenplan van de ANWB. ANWB zamelt samen met leden, gemeenten, verenigingen en vrijwilligers gebruikte fietsen in, knapt ze op met behulp van vrijwilligers en deelnemers in werkplaatsen door heel Nederland en zorgt er via partners voor dat ze terechtkomen bij kinderen die geen fiets hebben.
- Fietsuitgifte van Stichtingen Leergeld. Jaarlijks helpen de 113 stichtingen Leergeld in Nederland zo'n 37.000 kinderen aan een fiets. Hier vindt vaak samenwerking plaats met het eerdergenoemde ANWB Kinderfietsenplan. Want Stichting Leergeld weet welke kinderen in aanmerking komen voor een fiets.
- Fietsersbond Fietsschool. De Fietsschool van de Fietsersbond geeft fietslessen aan allerlei mensen die een steuntje in de rug kunnen gebruiken bij veilig fietsen. Bijvoorbeeld kinderen, migranten en senioren.
- Cyclehubs van Innovam. Dit zijn fysieke uitgiftepunten voor fietsen waar mensen ook terecht kunnen als er bijvoorbeeld iets kapot is aan de fiets. Tegelijkertijd dienen deze hubs als opleidingslocaties en kunnen bestaande lokale initiatieven er samenkomen.
- Fietsexamen op basisscholen. Tijdens het praktisch Verkeersexamen van VVN wordt getoetst of de leerlingen de theorie goed kunnen toepassen in het echte verkeer. Tijdens het examen fietsen de kinderen een route. Langs de route staan vrijwilligers die, aan de hand van een controlelijst of app, beoordelen of de leerlingen goed handelen.
- Fietsmaatjes. Fietsmaatjes fietst met mensen die er graag op uit gaan maar dat niet meer zelfstandig kunnen. Deze mensen worden gekoppeld aan vrijwilligers die net zo graag op de fiets stappen en de gasten kunnen helpen. Samen trekken ze er op uit op een duofiets met elektrische trapondersteuning: een e-bike waarbij je naast elkaar zit dus.