

## PRO-E-BIKE

**Promoten van elektrische fietsen en scooters voor het leveren van diensten,  
bezorgen van goederen en vervoer van personen in stedelijke gebieden**



## **ACTIEPLAN IN PILOTSTAD HEERHUGOWAARD**

**Auteurs:  
Ronald Jorna  
Jaap Sytsma**



**Juli 2014**

*The sole responsibility for the content of this manual lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. Neither the EACI nor the European Commission are responsible for any use that may be made of the information contained therein.*



## Inhoudsopgave

1 Inleiding.....	4
2 PRO-E-BIKE project.....	5
3 Intenties van het Actieplan .....	7
4 Huidige wetgeving en beleid .....	8
5 Maatregelen.....	10
6 Conclusie .....	15



## 1 Inleiding

De bezorging van goederen, het leveren van diensten en het vervoeren van personen zijn tegenwoordig diensten waaraan wij mensen onze behoeften hebben aangepast. Het hoort bij het ritme van het leven. Elke dag worden afspraken gemaakt en diensten geleverd, zowel in de stad als op het platteland. Tegelijkertijd worden grote hoeveelheden CO<sub>2</sub> en andere broeikasgassen uitgestoten. Daarnaast leunt de samenleving in toenemende mate op het leveren van diensten. We zijn afhankelijk van anderen voor een grote variatie aan diensten die we thuis of op het werk nodig hebben. En soms is het gemakkelijker om je door een ander van A naar B te laten brengen dan dat je dat zelf doet.

Overheden op verschillende schaalniveaus voeren maatregelen in en stellen doelen om de negatieve gevolgen van de uitstoot van broeikasgassen te beperken. Dit wordt gedaan op verschillende gebieden, waaronder mobiliteit. Om de doelen van beperking van broeikasgassen door mobiliteit te bereiken, is een bewustwordingscampagne met elektrische voertuigen een van de meest gebruikte maatregelen. Dit Actieplan geeft informatie en richtlijnen voor de succesvolle implementatie van elektrische (bak)fietsen en scooters voor professioneel gebruik. Hiermee wordt gestreefd naar een gedragsverandering onder ondernemers en werknemers die nu nog voertuigen rijdend op fossiele brandstoffen gebruiken. Ook wordt geprobeerd startende ondernemers vanaf het begin een duurzame vervoerwijze te laten kiezen voor het leveren van diensten of het bezorgen van goederen.

Tegenwoordig zijn e-fietsen en e-scooters veel aantrekkelijker en financieel toegankelijker dan in het verleden. Daarnaast is het een milieuvriendelijke vorm van vervoer dan de auto of bromfiets. Het is daarnaast nu mogelijk afstanden en hellingen te overbruggen die met fietsen zonder elektrische aandrijving moeilijk te nemen zouden zijn.

Pilotstad Heerhugowaard en pilotprojecten in deze en andere steden helpen ons de doelen van PRO-E-BIKE (hoofdstuk 2) te bereiken en het gebruik van elektrische fietsen en scooters voor het bezorgen van goederen, leveren van diensten en vervoeren van personen te promoten en te vergroten.



## 2 PRO-E-BIKE project

Het PRO-E-BIKE project promoot schone en energie-efficiënte voertuigen, elektrische fietsen en scooters (verder te noemen 'E-bikes'), voor het vervoer van goederen en personen door private en publieke organisaties, zoals koeriersbedrijven, overheden en burgers in stedelijk gebied, als een alternatief voor conventionele voertuigen die fossiele brandstof gebruiken.

Het project is gericht op het stimuleren van de vraag naar E-bikes en promotie van beleid dat het gebruik van E-bikes in steden stimuleert. Het doel van PRO-E-BIKE is daarom om een gedragswijziging te bewerkstelligen bij de doelgroepen, waardoor zij hun conventionele voertuigen vervangen door E-bikes. Pilots binnen de doelgroepen zullen niet alleen helpen om de doelstelling van het project te halen, maar zal ook bijdragen aan de meetbare effecten zoals bijvoorbeeld CO<sub>2</sub>-reductie en brandstofbesparing.

Kortom, door de acties binnen het PRO-E-BIKE project hopen we binnen de stedelijke distributie een verschuiving te bewerkstelligen van conventionele voertuigen naar E-bikes, en daarmee niet alleen geluidsoverlast en milieuvervuiling tegen te gaan, maar ook congestie te verminderen, energie te besparen en marktkansen te creëren voor de lokale economie.

### Projectdoelen

Het project heeft de volgende doelen:

- Vervangen van traditioneel aangedreven voertuigen binnen de doelgroep door E-bikes;
- Toename van verkoop van E-bikes door de markt;
- Ontwikkelen van beleid dat een breder gebruik van E-bikes bij stedelijk vervoer stimuleert.

### Projectactiviteiten

De volgende activiteiten worden ondernomen om de gestelde doelen te bereiken:

- Begrip kweken voor en vertrouwen wekken in E-bike technologie binnen de doelgroepen
- Testen en analyseren van E- bike technologie
- Informatiedagen organiseren (als eerste stap naar implementatie van een actieplan)
- Ontwikkelen van beleid in de vorm van een actieplan en strategie om het gebruik van E-bikes in steden te stimuleren.
- Onderzoek naar bestaande initiatieven op het terrein van E-bikes, identificatie van 'best practice' voorbeelden en kennisoverdracht van bestaande succesvolle initiatieven naar initiatieven in de opstartfase
- Samenwerking met andere EU projecten met vergelijkbare doelstellingen

### Belangrijkste uitkomsten en verwachte resultaten

Het project beoogt de volgende uitkomsten te realiseren:

- Ontwikkeling van business modellen (voor vervoer van personen, goederen en/of een combinatie daarvan) die het concurrentievermogen van de E-bikes gebruikers zal vergroten
- Gedetailleerd overzicht van initiatieven en technologieën



## PRO-E-BIKE

- Een E -bike simulatie-tool voor doelgroepen (voor berekening van kosten en baten van het gebruik van de E-bikes in hun bedrijf)
- Toename van investeringen in en gebruik van elektrische fietsen en scooters (E-bikes) voor het vervoer van goederen, personen en diensten binnen de doelgroepen aan het einde van het project (in vergelijking tot de situatie aan het begin van het project)
- Actieplannen voor steden gericht op het stimuleren van het gebruik van E-bikes binnen de stedelijke distributie-strategieën
- Verminderen van de uitstoot van broeikasgassen tijdens de pilots

### **Doelgroepen en actoren:**

PRO-E-BIKE wil met het project de volgende doelgroepen en actoren bereiken:

- Koeriersbedrijven en bedrijven met eigen vervoer
- Overheden
- Lokale overheden en burgers/passagiers in stedelijke gebieden
- E-bike producenten en distributeurs
- Verenigingen op het gebied van fiets en e-mobiliteit



### 3 Intenties van het Actieplan

Dit document beschrijft acties ter stimulering van de aanschaf en het gebruik van elektrische mobiliteitsvormen, in het bijzonder elektrische fietsen en scooters, voor het bezorgen van goederen, leveren van diensten en vervoer van personen. Dit beleid is gericht op de pilotsteden, waar een deel van de maatregelen ook zullen worden genomen. Het Actieplan moet als handvat dienen voor pilotstad Heerhugowaard om het gebruik van elektrische fietsen, bakfietsen en scooters te promoten en te vergroten. Het Actieplan geeft een overzicht van de bestaande wetgeving en beleid en stelt concrete maatregelen voor. Hieruit kan de gemeente een selectie maken die het best past bij de lokale situatie en voldoende draagvlak kent onder de ondernemers en het politieke bestuur. Verschillende maatregelen vragen om een directe actie vanuit de gemeentelijke organisatie en kunnen worden uitgevoerd binnen bestaand beleid dat als doel heeft het gebruik van de fiets te promoten. Andere maatregelen kunnen worden voorgesteld bij overleg tussen de gemeente en particuliere organisaties. Door hen te wijzen op de voordelen van de e-fiets, e-scooter en e-bakfiets kunnen zij worden gestimuleerd om te kiezen voor duurzamere vervoersvormen voor hun werk en de werknemers.

Dit Actieplan is tot stand gekomen in samenwerking met de Gemeente Heerhugowaard. Zij gaven ons inzicht in de lokale situaties en droegen ideeën voor die kansrijk zijn in deze lokale context.

In het volgende hoofdstuk wordt een kort overzicht gegeven van de bestaande wet- en regelgeving op het gebied van de (e-)fiets op landelijk, provinciaal en regionaal niveau. Daarna volgen de maatregelen zelf, die omschreven zijn in losse kaders met daarin telkens aandacht voor de volgende onderwerpen:

- Doel van de maatregel
- Korte omschrijving van de maatregel
- Welke organisatie is verantwoordelijk voor de maatregel
- Hoe moet de maatregel worden uitgevoerd
- De doelgroep
- De geschatte kosten
- De (milieu)effecten

In de afsluitende conclusie worden de kort de belangrijkste bevindingen uit dit Actieplan nogmaals weergegeven en wordt het plan van de gemeente Heerhugowaard met dit Actieplan toegelicht.



## 4 Huidige wetgeving en beleid

In Nederland is geen rijbewijs of verzekering nodig om een e-bike te gebruiken zolang deze tot maximaal een snelheid van 25 km/u wordt aangedreven en de elektrische ondersteuning alleen werkt wanneer de fietser zelf ook mee trapt. Zolang hieraan wordt voldaan gelden voor de e-bike dezelfde regels als voor een normale fiets. Ook een helm is dus niet verplicht. De maximum output van de fiets is 250 Watt en er zijn ook geen beperkingen wat betreft de leeftijd. Voor e-bikes met een groter motorvermogen en maximumsnelheid (zgn. speed-pedelecs) gelden dezelfde regels als voor bromfietsen, net als voor e-bikes die zonder meetrappen blijven rijden. Voor deze fietsen is wel een verzekeringsplicht en minimaal het AM-rijbewijs (bromfietsen) vereist. Voor e-bakfietsen en e-fietsen voor personenvervoer gelden dezelfde regels.

De e-bike wordt in Nederland gezien als een middel in de strijd tegen de files. Met e-bikes kunnen grotere afstanden worden afgelegd dan met niet-elektrisch aangedreven fietsen. Dat maakt e-bikes een aantrekkelijk vervoermiddel voor werknemers die op een grotere afstand van het werk wonen en nu nog veelal met de auto komen. De e-bike wordt dan ook veel ingezet in de Beter Benutten programma's van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het PRO-E-BIKE project richt zich op het gebruik van de e-bike in de stad en net daarbuiten. Voor dit type e-bike gebruik is tot op heden geen aparte wetgeving of beleid ontwikkeld.

De gemeente Heerhugowaard geeft aan dat er op provinciaal niveau nauwelijks iets gebeurt op het gebied van fietsbeleid. Dat maakt het lastig om subsidies te verkrijgen voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur in Heerhugowaard. Volgens de gemeente speelt de provincie niet in op trends zoals de e-bike en worden ook landelijke thema's, zoals de aanleg van fietssnelwegen, niet op provinciaal niveau uitgewerkt. Heerhugowaard vindt dit een gemiste kans omdat uit onderzoek is gebleken dat investeringen in de fiets vrijwel altijd de moeite lonen. De provincie gaat zich de komende periode meer richten op het knooppuntenbeleid en mogelijk komen hieruit kansen om de positie van de fiets te versterken.

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2007) van de provincie Noord-Holland staat dat de provincie voorwaarden wil scheppen om het fietsen te bevorderen. Dit omdat de fiets gezond, milieuvriendelijk en goedkoop is en snel op de korte afstanden. De provincie wil het imago van de fiets verbeteren door het ontwikkelen van een fietsrouteplanner en het verbeteren van de fietsbewegwijzering. Ook wil de provincie de stallingsvoorzieningen verbeteren, de OV-fiets uitbreiden en het fietsnetwerk completeren en kwalitatief verbeteren. Over de e-bike wordt niks gezegd, wat niet verwonderlijk is omdat toen het PVVP in 2007 werd geschreven, de e-bike nog een stuk minder werd gebruikt. In het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2014-2018 worden verschillende concrete infrastructurele verbeteringen voor de fiets voorgesteld. Volgens de gemeente Heerhugowaard valt de daadwerkelijke rol van de fiets in het provinciale beleid echter dus tegen.

De e-fiets en e-bakfiets worden niet specifiek genoemd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan van Heerhugowaard. Wel probeert de gemeente meer in het algemeen het gebruik van





## PRO-E-BIKE

de fiets te promoten. Een kans doet zich voor nu de nieuwe gemeenteraad aan is getreden. Ook zij zullen met mobiliteit aan de slag moeten en door hen te informeren over de mogelijkheden van de fiets, kan er in de toekomst meer geld voor vrij komen. Verder zal het gebruik van de fiets zich ontwikkelen volgens landelijke trends, waarin gezondheid en duurzaamheid een steeds grotere rol spelen. In het Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan staan diverse maatregelen om de fietsveiligheid te vergroten. Dit draagt (indirect) ook bij aan het aantrekkelijker maken om de fiets te gebruiken.



## 5 Maatregelen

Om het professioneel gebruik van de e-bike te stimuleren en te vergroten zijn er in overleg met de gemeente Heerhugowaard en op basis van ervaringen in de andere pilotsteden een aantal potentiële maatregelen opgesteld. Deze zijn in onderstaande schema's weergegeven. Het is aan de politiek in Heerhugowaard om te kijken welke middelen hiervoor beschikbaar worden gesteld. Op basis daarvan kan dan bepaald worden welke acties daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden.

Naam van de maatregel	Informatiedagen
Korte omschrijving van de maatregel	Informatiedagen geven (potentiële) e-bike gebruikers inzicht in wat de mogelijkheden van de e-bike voor zakelijk gebruik zijn. Huidige gebruikers en verkopers worden gestimuleerd ook aanwezig te zijn, evenals een aantal van hun e-bikes. Dit kan ook worden gedaan in samenwerking met buurgemeenten
Doel van de maatregel	Toename van interesse in en gebruik van de e-bike voor het bezorgen van goederen, leveren van diensten en vervoer van personen
Verantwoordelijkheid voor de maatregel	Gemeente Heerhugowaard afdeling verkeer en vervoer en Mobycon
Hoe de maatregel wordt uitgevoerd	Informatiedag in het begin van het najaar in samenwerking met Kamer van Koophandel en bedrijvenkring of als onderdeel van bedrijvendag.
De doelgroep van de maatregel	Potentiële zakelijke e-bike gebruikers
De geschatte kosten van de maatregel	Afhankelijk van uitvoering
Het (milieu)effect van de maatregel	Toename van bewustwording rond e-bezorging Afname van verkeersdrukte Lagere parkeerdruk Betere leefomgeving voor iedereen

Naam van de maatregel	Elektrische laadpunten
Korte omschrijving van de maatregel	Het plaatsen van elektrische laadpunten op strategische plekken in de stad
Doel van de maatregel	Door het plaatsen van elektrische laadpunten wordt het gebruik van de e-bike verder gestimuleerd. Het wordt makkelijker de e-bike te herladen wanneer deze even niet gebruikt hoeft te worden.
Verantwoordelijkheid voor de maatregel	Heerhugowaard of ondernemersvereniging
Hoe de maatregel wordt uitgevoerd	Laadpalen kunnen worden geplaatst bij lantaarnpalen, los bij e-bike parkeerplaatsen of aan de muur van publieke voorzieningen. Momenteel wordt er een oplaadpaal door Corio geïnstalleerd bij het grote winkelcentrum van Heerhugowaard.
De doelgroep van de maatregel	e-bike gebruikers



## PRO-E-BIKE

De geschatte kosten van de maatregel	Afhankelijk van leverancier en uitvoering is de geschatte investering €2000 per laadpunt
Het (milieu)effect van de maatregel	Toename e-bike gebruik, afname parkeerdruk omdat er langere afstanden met de e-bike kunnen worden overbruggt als de actieradius niet langer een probleem vormt

Naam van de maatregel	Doorgeef e-bakfiets
Korte omschrijving van de maatregel	De Doorgeef e-bakfiets is een campagne waarbij mensen een e-fiets kunnen uitproberen gedurende een periode van 1 of 2 weken. Na de leenperiode wordt de e-fiets doorgegeven aan de volgende gebruiker. Eventueel kunnen gebruikers na afloop van de leenperiode tegen gereduceerd tarief/met korting een e-bakfiets aanschaffen.
Doel van de maatregel	Potentiële gebruikers kennis laten maken met de e-bakfiets en hen door eigen ervaringen laten overtuigen van de voordelen.
Verantwoordelijkheid voor de maatregel	Gemeente Heerhugowaard
Hoe de maatregel wordt uitgevoerd	De gemeente koopt een e-bike en leent deze uit/verhuurt deze aan ondernemers in de stad. De gebruikers melden via bijv. Twitter of Facebook hun ervaringen met de e-bakfiets.
De doelgroep van de maatregel	Ondernemers
De geschatte kosten van de maatregel	Afhankelijk van uitvoering
Het (milieu)effect van de maatregel	Toename bekendheid e-bike en afname vooroordelen

Naam van de maatregel	Subsidie voor aanschaf E-bike
Korte omschrijving van de maatregel	Het MKB krijgt korting/subsidie wanneer zij een E-bike aanschaffen. In ruil daarvoor werkt de ondernemer mee aan de verdere promotie van de E-bike voor zakelijk gebruik
Doel van de maatregel	Toename E-bike gebruik
Verantwoordelijkheid voor de maatregel	Gemeente Heerhugowaard
Hoe de maatregel wordt uitgevoerd	De gemeente biedt het MKB de kans om voordelig een E-bike aan te schaffen. Samen met de ondernemers organiseert de gemeente promotionele activiteiten rondom de E-bike
De doelgroep van de maatregel	MKB
De geschatte kosten van de maatregel	500-1000 euro per E-bike exclusief promotieactiviteiten
Het (milieu)effect van de maatregel	Toename E-bike bekendheid en gebruik



<b>Naam van de maatregel</b>	<b>Scan fietsinfrastructuur op veiligheid voor e-fiets</b>
Korte omschrijving van de maatregel	Inventarisatie van de geschiktheid van fietspaden voor e-fiets gebruik
Doel van de maatregel	Helder krijgen waar knelpunten liggen voor e-fietsers
Verantwoordelijkheid voor de maatregel	Gemeente Heerhugowaard
Hoe de maatregel wordt uitgevoerd	Onderzoek door stagiaire van een Hogeschool
De doelgroep van de maatregel	E-fiets gebruikers
De geschatte kosten van de maatregel	Onbekend
Het (milieu)effect van de maatregel	Duidelijkheid waar er verbeteringen in de fietsinfrastructuur noodzakelijk zijn

<b>Naam van de maatregel</b>	<b>e-bike vriendelijke fietspaden</b>
Korte omschrijving van de maatregel	Brede fietspaden met relatief flauwe bochten. Zo kunnen e-bikers en (e-)bakfietsers optimaal gebruik maken van de mogelijkheid van de e-bike zonder dat ze andere fietsers in de weg zitten.
Doel van de maatregel	Veiliger maken van fietspaden voor e-bikers en (e-)bakfietsers
Verantwoordelijkheid voor de maatregel	Gemeente Heerhugowaard
Hoe de maatregel wordt uitgevoerd	Infrastructurele aanpassingen van fietspaden tijdens reguliere onderhoudswerkzaamheden
De doelgroep van de maatregel	E-bike en (e-)bakfiets gebruikers
De geschatte kosten van de maatregel	Afhankelijk van uitvoering
Het (milieu)effect van de maatregel	Fietspaden die veilig zijn voor e-bike en (e-)bakfietsers gebruikers

<b>Naam van de maatregel</b>	<b>e-bakfiets fietsenstallingen</b>
Korte omschrijving van de maatregel	Ruimere fietsenstallingen geschikt om bakfietsen in te stallen zonder dat dit het parkeren van andere fietsen beperkt. Bij voorkeur met oplaad mogelijkheid.
Doel van de maatregel	E-bakfiets gebruikers passende voorzieningen bieden
Verantwoordelijkheid voor de maatregel	Gemeente, ProRail, grote ondernemingen
Hoe de maatregel wordt uitgevoerd	Een leegstaand pand in het centrum of een nieuwe fietsenstalling zijn de geschikte locaties om extra plaatsen voor e-bakfietsen te realiseren
De doelgroep van de maatregel	(E-)bakfietsgebruikers
De geschatte kosten van de maatregel	Onbekend
Het (milieu)effect van de maatregel	Toename e-bike gebruik

<b>Naam van de maatregel</b>	<b>Aanpassingen en strenger handhaven venstertijden</b>
Korte omschrijving van de maatregel	Het beperken van venstertijden voor het leveren van goederen in het centrum en deze niet van toepassing laten zijn voor leveren met e-bakfietsen. Een goede



## PRO-E-BIKE

	handhaving is cruciaal voor een optimaal effect.
Doel van de maatregel	Vrachtverkeer op bepaalde momenten weren uit het centrum en tegelijkertijd e-bakfietsgebruik stimuleren
Verantwoordelijkheid voor de maatregel	Gemeente Heerhugowaard
Hoe de maatregel wordt uitgevoerd	Boa's handhaven de venstertijden strenger
De doelgroep van de maatregel	Winkels in het winkelgebied van Heerhugowaard
De geschatte kosten van de maatregel	Geen, valt onder het regulier boa-werk
Het (milieu)effect van de maatregel	Minder vrachtverkeer in het centrum

<b>Naam van de maatregel</b>	<b>Stimuleren e-fietsgebruik door werknemers grote organisaties (ziekenhuis, Hoogheemraadschap)</b>
Korte omschrijving van de maatregel	Grote bedrijven kopen e-bikes. Hiermee kunnen werknemers korte ritten onder werktijd maken, bijv. om klanten te bezoeken, plekken te bekijken, intern transport etc. Is een pool van e-bikes voor gemeenschappelijk gebruik.
Doel van de maatregel	Toename e-fietsgebruik en afname parkeerdruk
Verantwoordelijkheid voor de maatregel	De bedoelde grote organisaties
Hoe de maatregel wordt uitgevoerd	Bedrijven schaffen e-bikes aan die werknemers onder werktijd kunnen gebruiken.
De doelgroep van de maatregel	Werknemers grote organisaties
De geschatte kosten van de maatregel	Afhankelijk van uitvoering
Het (milieu)effect van de maatregel	Minder parkeerdruk bij de organisaties, gezondere werknemers en een groener imago

<b>Naam van de maatregel</b>	<b>Bring-your-own-bike</b>
Korte omschrijving van de maatregel	In navolging van Bring-your-own-device kunnen werknemers van gemeente Heerhugowaard die regelmatig zakelijke afspraken buiten de deur hebben, een budget voor (een deel van) een e-fiets krijgen. De afspraken en het woon-werk verkeer kunnen met deze fiets worden gedaan.
Doel van de maatregel	Stimuleren milieuvriendelijk mobiliteit door werknemers
Verantwoordelijkheid voor de maatregel	Gemeente Heerhugowaard
Hoe de maatregel wordt uitgevoerd	Gemeente stelt budget beschikbaar voor bring-your-own-bike
De doelgroep van de maatregel	Werknemers gemeente Heerhugowaard, met name medewerkers Gemeentewerf en afdeling Sociale Zaken
De geschatte kosten van de maatregel	Afhankelijk van uitvoering
Het (milieu)effect van de maatregel	Meer e-fiets gebruik door werknemers gemeente Heerhugowaard en het draagt bij aan het groene imago van de gemeente



## PRO-E-BIKE

<b>Naam van de maatregel</b>	<b>Stimuleren e-fiets onder werknemers in de zorg, bij notarissen etc.</b>
Korte omschrijving van de maatregel	Vergelijkbaar met bring-your-own-bike van de gemeente kan zoets ook worden opgezet door andere organisaties. Met name medewerkers die regelmatig afspraken hebben op <10 km van kantoor zijn hierbij interessant
Doel van de maatregel	Stimuleren milieuvriendelijk mobiliteit door werknemers
Verantwoordelijkheid voor de maatregel	Organisaties waarbij werknemers regelmatig afspraken buiten de deur hebben op relatief korte afstand
Hoe de maatregel wordt uitgevoerd	Organisatie stelt budget beschikbaar voor bring-your-own-bike
De doelgroep van de maatregel	Werknemers van de organisaties
De geschatte kosten van de maatregel	Afhankelijk van uitvoering
Het (milieu)effect van de maatregel	Meer e-fiets gebruik door werknemers van de organisaties en het draagt bij aan het groene imago van deze organisaties

Naam van de maatregel	
Korte omschrijving van de maatregel	
Doel van de maatregel	
Verantwoordelijkheid voor de maatregel	
Hoe de maatregel wordt uitgevoerd	
De doelgroep van de maatregel	
De geschatte kosten van de maatregel	
Het (milieu)effect van de maatregel	



## 6 Conclusie

De gemeente Heerhugowaard is op verschillende manieren bezig om het fietsgebruik in de gemeente te stimuleren en daarmee de mobiliteit duurzamer te maken. Zo wordt er gewerkt aan de fietsveiligheid en wordt de fiets relatief aantrekkelijker dan de auto door diverse infrastructurele maatregelen. Tot op heden heeft de gemeente geen specifieke maatregelen genomen die het professioneel gebruik van de e-(bak)fiets of –scooter stimuleren. De deelname van de gemeente aan het PRO-E-BIKE project als pilotstad laat zien dat de wil om dit te veranderen zeker aanwezig is.

Op basis van de voorgestelde maatregelen kan de gemeente Heerhugowaard een verdere invulling geven aan het te voeren beleid dat het fietsgebruik moet stimuleren met daarbij speciale aandacht voor het (zakelijk) gebruik van de e-fiets, e-bakfiets en e-scooter. Er wordt met de maatregelen gewerkt aan een beter bewustzijn van de doelgroepen over de verschillende duurzame mogelijkheden die er zijn en ook actief gewerkt aan een gedragsverandering van deze doelgroepen.

Zo kan de gemeente ook op mobiliteitsgebied haar imago van groene stad blijven waarmaken en een voorbeeld zijn voor andere steden in Nederland. Deze steden kunnen leren van Heerhugowaard, waarmee PRO-E-BIKE verder gaat dan alleen het stimuleren van de genoemde vervoerwijzen in de pilotstad en bij de pilotbedrijven.

De gemeente Heerhugowaard gaat dit Actieplan gebruiken bij het opstellen van het nieuwe Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan. Dit GVVP zal worden opgesteld door gebruik te maken van de Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)-methode.

