

# REGIO HART VAN BRABANT

REGIONAAL FIETSBELEIDSPLAN 2016 – 2020



REGIO | HART  
VAN | BRABANT



**GGA**

Verkeer & Vervoer Hart van Brabant

Opdrachtgever:  
Projectnr:

Gemeente Goirle  
GOI001

Datum:

Februari 2016

**kragten**



# REGIO HART VAN BRABANT

## REGIONAAL FIETSBELEIDSPLAN 2016 – 2020

Opdrachtgever: Gemeente Goirle  
Projectnr: GO1001  
Status: Eindrapportage  
Datum: Februari 2016



T 088 - 33 66 333  
F 088 - 33 66 099  
E info@kragten.nl

Opsteller:  
Paul Hamaekers

Verificatie:  
Martijn Kersten

Validatie:  
Gertjan Hanckmann





# INHOUDSOPGAVE

<b>SAMENVATTING</b>	<b>7</b>
<b>1 INLEIDING</b>	<b>11</b>
1.1 HET BELANG VAN FIETSEN	11
1.2 PROCES	12
1.3 LEESWIJZER	12
<b>2 BELEIDSANALYSE</b>	<b>13</b>
2.1 KENSCHETS REGIO	13
2.2 REGIONAAL BELEID	13
2.2.1 STRATEGISCHE MEERJARENAGENDA (SMA) REGIO HART VAN BRABANT 2016 – 2019	14
2.2.2 REGIONALE BELEIDSAGENDA VERKEER EN VERVOER	14
2.2.3 SAMENWERKINGSAGENDA BRABANTSTAD FIETS	15
2.2.4 AGENDA MOBILITEIT EN LEISURE REGIO HART VAN BRABANT	16
2.3 OVERZICHT AMBITIES, OPGAVEN EN GEPRIORITEERDE PROJECTEN	17
<b>3 DE BASIS: HET FIETSROUTENETWERK</b>	<b>19</b>
3.1 UTILITAIR: REGIONAAL EN LOKAAL	19
3.2 RECREATIEF	19
3.3 TOETSINGSCRITEIA	19
3.3.1 SNELFIETSRUTES	19
3.3.2 RECREATIEVE FIETSRUTES	19
3.4 ONTBREKENDE SCHAKELS IN HET FIETSROUTENETWERK	20
3.5 TE ONTWIKKELEN RECREATIEVE ROUTES	20
3.6 OVERZICHT AMBITIES, OPGAVEN EN GEPRIORITEERDE PROJECTEN	21
<b>4 FIETSSIMULERING VOOR IEDERE DOELGROEP</b>	<b>23</b>
4.1 DOELGROEPEN	23
4.2 OVERZICHT AMBITIES, OPGAVEN EN GEPRIORITEERDE PROJECTEN	25
<b>5 SAMENWERKING EN ORGANISATIE</b>	<b>27</b>
<b>6 DE VIER DEELAGENDA'S</b>	<b>29</b>
<b>7 GERAADPLEEGDE BRONNEN</b>	<b>32</b>
<b>8 BIJLAGEN</b>	<b>33</b>
BIJLAGE 1 CONTACTPERSONEN	
BIJLAGE 2 KAART REGIONAAL EN LOKAAL FIETSROUTENETWERK	
BIJLAGE 3 KAART RECREATIEF FIETSROUTENETWERK	
BIJLAGE 4 NORMBEDRAGEN EN CRITERIA FIETSPADEN, FIETSSTROKEN EN FIETSSSTRATEN 2015	
BIJLAGE 5 (VOORLOPIGE) SET CRITERIA SNELFIETSRUTES	
BIJLAGE 6 ROLLEN VAN IEDERE STAKEHOLDER BIJ UITWERKING REGIONAAL FIETSBELEIDSPLAN REGIO HART VAN BRABANT	



# SAMENVATTING

De GGA Hart van Brabant wil het fietsverkeer in de regio stevig op de kaart zetten en daarbij haar steentje bijdragen om de provincie Noord-Brabant in 2020 dé fietsprovincie van Nederland te laten zijn. Daarvoor is het noodzakelijk dat we de fiets regiobreed beter voor het voetlicht plaatsen. Op talloze plaatsen is de afgelopen jaren geïnvesteerd in fietsvoorzieningen, maar als we onze ambities willen waarmaken, is er meer nodig om de fiets daadwerkelijk een volwaardige plaats te geven in de modal-split van verschillende (groepen) mensen. In het voorliggende fietsbeleidsplan is voor de periode 2016 - 2020 bepaald waar we als regio de komende jaren op inzetten.

Voorop staat dat de basis, het fietsroutenetwerk, op orde moet zijn. Ontbrekende schakels moeten worden gerealiseerd en op diverse routes moeten een aantal kwaliteitseisen worden verbeterd. Daardoor komt de aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid op het door ons gewenste niveau. Geen of slechte fietsvoorzieningen kunnen ertoe leiden dat mensen de fiets laten staan. Hetzelfde geldt voor de kwaliteit en kwantiteit van fietsparkeervoorzieningen. In principe zijn de huidige provinciale criteria ten aanzien van fietsinfrastructuur in combinatie met de geactualiseerde netwerkkaarten leidend voor de realisatie en (co)-financiering van toekomstige projecten.

Naast het op orde brengen van de infrastructuur zien we voor de regio Hart van Brabant de opgave om - in de breedste zin van het woord - een beter fietsklimaat in de regio te creëren. Duidelijk is dat veel partijen in de regio op de een of andere manier met de fiets bezig zijn, maar dat we nog onvoldoende van elkaar weten wie waar mee bezig is. Fietsen is daarmee van iedereen, maar eigenlijk ook een beetje van niemand. Om het gebruik van de fiets te stimuleren zullen partijen elkaar moeten opzoeken, elkaar informeren en samenwerkingsafspraken moeten maken om de effectiviteit van projecten te vergroten. In de komende periode wordt hiervoor een organisatiestructuur opgezet.

Voor de onderdelen "beleid", "fietsinfrastructuur", "fietsstimulering voor iedere doelgroep" en "samenwerking en organisatie" zijn de belangrijkste ambities, opgaven en geprioriteerde projecten geformuleerd. Onderstaande tabellen geven per onderdeel weer waar de regio de komende jaren op inzet.

## BELEID

Vanuit de beleidsanalyse komen de volgende ambities naar voren:

- In 2020 is Noord-Brabant dé fietsprovincie van Nederland.
- Hart van Brabant is de toonaangevende Leisure-regio voor de 'short-break' markt.
- De fiets draagt maximaal bij aan de interne bereikbaarheid. Dit door de optimalisatie van het regionaal fietsroutenetwerk.
- Een toename van fietsgebruik in de regio met als doel het vergroten van de leefbaarheid, toegankelijkheid en duurzaamheid.
- Integrale samenwerking tussen de fietspartners.
- Focus op toepassing van innovaties om daarmee als regio onderscheidend te zijn.

Bij deze ambities kunnen de volgende opgaven worden geformuleerd:

- Branding van provincie en regio als aantrekkelijk fietsgebied.
- Fietsstimulering met name voor korte ritten voor alle doelgroepen (< 15km).
- Onderzoeken op welke manier recreatieve routes kunnen worden opgenomen in de subsidieregeling verkeer en vervoer.
- Invoeren duurzame en innovatieve toepassingen.
- Aanhaken op Beter Benutten gedachtegoed: dus eerst investeren in gedrag en organisatie in plaats van alleen infra.
- Monitoring fietsgebruik / modal split.



Uit deze opgaven kunnen de volgende geprioriteerde projecten worden geformuleerd:

- Uitwerken / onderzoeken mogelijkheden voor verbeteren combinatie fiets – OV (bv deelfietsen).
- Actief deelnemen aan het platform Ons Brabant Fietst.
- Uitwerken innovatieve toepassingen als smart connectivity door middel van het creëren 'Living Lab' op de snelfietsroute Tilburg-Waalwijk.
- Verkenning mogelijkheden opname recreatieve fietsroutes in subsidieregeling verkeer en vervoer provincie.
- Verkenning opzet en inzet monitoringinstrument bereikbaarheid en Leisure.

## FIETSFRASTRUCTUUR

Vanuit het regionale fietsrouten netwerk komt de volgende ambitie naar voren:

- Waar nodig betere en meer fietsinfrastructuur.

Bij deze ambities kunnen de volgende opgaven worden geformuleerd:

- Realiseren ontbrekende schakels in het netwerk.
- Utilitair fietsrouten netwerk op peil houden en waar mogelijk verbeteren.
- Verbeteren verbindingen tussen utilitair en recreatief netwerk.
- Doorontwikkelen van lange-afstands (thematische) recreatieve routes.
- Doorontwikkelen van snelfietsroutes in de regio.
- Verbeteren fietsbewegwijzering en verbinding tussen utilitaire- en recreatieve routes.

Uit deze opgaven kunnen de volgende geprioriteerde projecten worden geformuleerd:

- Realisatie snelfietsroute Tilburg – Waalwijk.
- Ontwikkelen / verkennen snelfietsroutes Waalwijk – 's Hertogenbosch, Tilburg – Breda, verbreden Bels Lijntje.



- Borging recreatieve routenetwerken: op elkaar aanhaken van routes en afstemming fietsbewegwijzering.
- Verbeteren van de aansluiting en de verwijzing van utilitaire en recreatieve routes van en naar onder andere centra van kernen, attracties en verblijfsaccommodaties.
- Ontwikkelen (thematische) recreatieve routes.
- Realisatie van één gemeenschappelijk raadpleegstelsel voor alle wandel-, fiets- en vaarroutes, zodat in geval van bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur, afsluitingen, evenementen en werkzaamheden, bestaande routes geborgd blijven.
- Monitoringinstrument: opzetten van fietstellingen zodat meer inzicht wordt verkregen in de modal-split van de bezoekers van de diverse leisurevoorzieningen.

Uit deze opgaven kunnen de volgende geprioriteerde projecten worden geformuleerd:

- De regiogemeenten zetten zich in om binnen het eigen werkgeversbeleid fietsstimulering toe te passen. Daarbij wordt de inpassing van nieuwe technieken en stimuleringsprojecten als B-riders of Positive Drive onderzocht.
- Realiseren van meer- en gratis fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke bestemmingslocaties in de openbare ruimte.
- Continueren van de uitvoering van mensgerichte maatregelen als BVL en TotallyTraffic met als doel het vergroten van kennis en vaardigheden en hiermee het veilig fietsen stimuleren.
- Uitwerken project leenfietsen / deelfietsen in de regio (Hopperpoint).

## FIETSSTIMULERING VOOR IEDERE DOELGROEP

Vanuit fietsstimulering komt de volgende ambitie naar voren:

- Inwoners en bezoekers fietsen meer.

Bij deze ambities kunnen de volgende opgaven worden geformuleerd:

- Inzetten op fietsstimulering voor korte ritten (< 15km) door middel van een gerichte doelgroepenpak.
- Verbeteren van de positie van de fiets binnen de ketenverplaatsing door het verbeteren van fiets parkeren bij bijvoorbeeld OV knooppunten (bushaltes/treinstations) en het stimuleren van het leenfietsen concept.
- Optimaliseren fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Bij winkelcentra, stadscentra en belangrijke bestemmingslocaties.
- Bedrijven en instellingen stimuleren om goede fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren.
- Aanhaken op ontwikkelingen vanuit ICT en onderwijs door het toepassen van nieuwe technieken bij stimuleringsmaatregelen en monitoring.

## SAMENWERKING EN ORGANISATIE

Vanuit samenwerking & organisatie komt de volgende ambitie naar voren:

- Realiseren van een integrale samenwerking om de fiets regiobreed nog beter op de kaart te kunnen zetten.

Bij deze ambities kunnen de volgende opgaven worden geformuleerd:

- Organisatie- en afstemmingsstructuur opzetten.

Uit deze opgaven kunnen de volgende geprioriteerde projecten worden geformuleerd:

- Aanstellen fietsambassadeur.
- Oprichten werkgroep fiets voor looptijd regionale beleidsagenda fiets.

In het laatste hoofdstuk van het fietsbeleidsplan zijn de geprioriteerde opgaven toebedeeld naar de vier deelagenda's waarmee we werken.



# 1 INLEIDING

## 1.1 HET BELANG VAN FIETSEN

De provincie Noord-Brabant heeft de ambitie om in 2020 dé fietsprovincie van Nederland te zijn. Provinciebreed moet meer gefietst gaan worden. Om deze ambitie te realiseren is het noodzakelijk dat de fiets/fietsgebruik binnen de provincie breed wordt uitgedragen. De fiets is bij uitstek geschikt om een bijdrage te leveren aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem, De verwachting is dat deze rol door de snelle ontwikkeling van de E-bike snel zal toenemen. Door de opkomst van de E-bike worden de maximum afstanden die kunnen worden gefietst groter, waardoor het aantrekkelijker wordt om te kiezen voor de fiets in plaats van de auto.

In toenemende mate dringt het besef door dat de fiets een belangrijke rol kan spelen in het kader van leefbaarheid. Denk bij dit brede begrip niet alleen aan het terugdringen van de negatieve gevolgen van het autoverkeer, maar ook aan het stimuleren van bewegen en ontmoeten. De fiets draagt bij aan een betere gezondheid en draagt direct bij aan de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de burger. Voor de fietser zelf gunstig, maar ook gunstig voor de lagere overheden die sinds de transitie van zorgtaken direct belang hebben bij gezonde burgers. Daarmee maakt de fiets en passant niet langer alleen deel uit van het fysiek domein, maar is er een directe link met het sociaal domein.

Hiermee is duidelijk neergezet dat fietsstimulering niet, zoals 'traditioneel' benaderd, alleen een verkeerskundige aangelegenheid is. Het is uiteraard zaak dat de fietsinfrastructuur op orde is, want het ontbreken van goede 'hardware' kan ertoe leiden dat men niet gaat fietsen. Maar juist het toegenomen leefbaarheids-, gezondheids- en milieubesef leidt ertoe dat ook op ander vlak aan fietsstimulering gedaan moet worden. Denk hierbij in eerste instantie aan de volgende beleidsterreinen:

- economie: het stimuleren van de fiets in het woon-werk verkeer en het scheppen van een aantrekkelijk vestigingsklimaat;

- toerisme en recreatie: het binden van de toerist aan Leisure regio Hart van Brabant als (meerdaagse) recreant;
- welzijn: het bijdragen aan gezondheid, zelfredzaamheid, sfeer en beleving;
- milieu: terugdringen van onnodig gebruik van fossiele brandstoffen en stimuleren van schone vervoersvormen.

### Regionale beleidsagenda Fiets

De regio Hart van Brabant is de eerste GGA-regio die na de provinciale visie 'Fiets in de Versnelling', door Provinciale Staten vastgesteld eind 2009, aan de slag gaat met de actualisatie van het regionaal fietsbeleid. Nadrukkelijk komt in dit beleidsplan aan de orde hoe de regio denkt te kunnen bijdragen aan de provinciale ambitie om in 2020 dé fietsprovincie van Nederland te zijn. Deze ambitie sluit naadloos aan bij de ambitie van de regio Hart van Brabant om dé Leisure-regio van Nederland te worden. Anders dan voorheen is er meer aandacht voor de koppeling tussen (recreatief) fietsen en fietsstimulering.

De ambities, opgaven en daarvan afgeleide geprioriteerde projecten worden waar mogelijk toebedeeld naar een viertal regionale deelagenda's:

- toekomstagenda: opgaven die voor de korte termijn niet urgent zijn, maar waar de regio wel op wil anticiperen;
- lobby-agenda: opgaven en projecten die de regio graag op de agenda ziet van haar externe partners;
- afstemmingsagenda: opgaven / projecten waarvan nut en noodzaak al breed gedeeld worden, maar waarover nog concrete afspraken en besluitvorming nodig zijn om projecten uit te kunnen voeren;
- uitvoeringsagenda: projecten die (zo goed als) klaar zijn voor uitvoering of projecten die al uitgevoerd worden.

### **Regionale verankering van regionale fietsstimulering**

Om de regio serieus te laten bijdragen aan de provinciebrede ambitie dient een groot aantal partijen op één lijn te zitten en moet eenieder weten wie waar mee bezig is zodat op elkaars activiteiten en verantwoordelijkheden aangehaakt kan worden. Veel partijen zijn op de één of andere manier met het thema fiets bezig, maar tegelijkertijd ontbreekt het aan sturing en voelen te weinig partijen zich echt verantwoordelijk. De fiets is van iedereen, maar eigenlijk ook van niemand. In de praktijk blijkt dan ook dat de stakeholders onderling onvoldoende van elkaar weten wat er speelt, wie waar mee bezig is en wie waarvoor wel of juist niet aan de lat staat. Naast het inhoudelijk vullen van de beleidsagenda's is het belangrijk tussen de diverse stakeholders 'cohesie' te creëren zodat het thema fiets meer en effectiever opgepakt en uitgedragen kan worden.

## **1.2 PROCES**

Het voorliggende fietsbeleidsplan heeft geen hoofabstractieniveau. De strategische- en tactische keuzes zijn bepaald in provinciale en op regionaal niveau in de Strategische MeerjarenAgenda Hart van Brabant en het Regionaal Verkeersbeleidsplan GGA Hart van Brabant. Vanaf de opdrachtomschrijving is duidelijk dat we met het regionaal fietsbeleidsplan afspraken willen maken waar de partijen de komende 5 jaar aan gaan werken. Het doel is te komen tot een regionale agenda met afspraken en acties. Om die reden zijn bij het maken van het plan, naast provincie, RVWS en de betreffende gemeenten, een groot aantal stakeholders betrokken. Denk hierbij aan partners als Visit Brabant, Vitaal Leisure Landschap, Routebureau Brabant, Toerisme en Recreatie Brabant, Midpoint, de Fietsersbond, Fietsforum Tilburg en de grote recreatieve trekkers in de regio: de Beekse Bergen en de Efteling (zie bijlage 1 voor een overzicht van alle contactpersonen van alle betrokken partijen en de overleggen die hebben plaatsgevonden).

Daarnaast heeft met iedere gemeente afzonderlijk overleg plaatsgevonden over de kaart met het lokaal, regionaal en recreatief fietsroutenetwerk en de te hanteren toetsingscriteria.

Het opstellen van het regionaal fietsbeleidsplan is geïnitieerd door de GGA regio Hart van Brabant. Namens de regio is de gemeente Goirle als gemandateerd opdrachtgever opgetreden. De wethouder van de gemeente Goirle was bestuurlijk trekker van het plan en de beleidsmedewerker verkeer is opgetreden als projectleider. Een werkgroep met daarin een ambtelijke vertegenwoordiging van de regiogemeenten en de regiocoördinator waren verantwoordelijk voor de begeleiding van het project. Het plan is opgesteld door adviesbureau Kragten.

## **1.3 LEESWIJZER**

In hoofdstuk 2 wordt een korte kenschets gegeven van de regio waarbij het regionaal fietsbeleidsplan ten opzichte van regionale- en provinciale beleidsuitwerking wordt gepositioneerd. Hoofdstuk 3 staat in het teken van het geactualiseerde fietsroutenetwerk. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens ingegaan op de belangrijkste doelgroepen die worden onderscheiden bij fietsstimulering.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op samenwerking en organisatie. In dit hoofdstuk wordt ook verwezen naar bijlage 6. Hierin is een overzicht opgenomen van de betrokken stakeholders, taken, de rollen en verantwoordelijkheden die aan alle partijen zijn toegedicht.

De input uit de hoofdstukken 2 tot en met 5 leidt tot de vulling van de Beleidsagenda Fiets (hoofdstuk 6). De geprioriteerde opgaven waar de regio de komende jaren voor wil gaan, zijn benoemd in de toekomstagenda, lobbyagenda, afstemmingsagenda en uitvoeringsagenda.

## 2 BELEIDSANALYSE

### 2.1 KENSCHETS REGIO

De GGA-regio Hart van Brabant bestaat uit de gemeenten: Hilvarenbeek, Goirle, Tilburg, Oisterwijk, Gilze-Rijen, Loon op Zand, Dongen en Waalwijk. Centraal gelegen in de provincie Noord-Brabant kenmerkt Hart van Brabant zich door de combinatie van attractiviteit van de steden, regionale bedrijventerreinen en werklocaties en dorpen met een aantrekkelijk landelijk gebied. De regio biedt daarmee een grote differentiatie tussen stedelijke woonmilieus met een ruim aanbod aan onderwijs, cultuur en andere voorzieningen én dorpse woonomgevingen, gelegen in of nabij een uniek landschappelijk raamwerk. Dit draagt bij aan een goed woon- en vestigingsklimaat.

De regio herbergt bovendien grootschalige landschappen van (inter)nationale allure: het Nationaal Landschap het Groene Woud, Nationaal Park Loonse en Drunense Duinen en een vijftal Natura-2000 gebieden.

Naast de grootschalige landschappen bestaat de regio uit een aaneenschakeling van gevarieerde, bijzondere en aantrekkelijke landschappen met ruimte voor recreatie (wandelen en fietsen). Juist deze combinatie maakt de regio Hart van Brabant een aantrekkelijke fietsregio.

Onderstaande kaart geeft de ligging van de regio in de provincie weer.

### 2.2 REGIONAAL BELEID

De 'Fiets' is als thema opgenomen in een aantal beleidsagenda's van provincie en de regio. Het regionale fietsbeleidsplan is mede gebaseerd op de diverse beleidsagenda's die eerder zijn vastgesteld. In deze paragraaf wordt kort samengevat hoe het onderwerp 'FIETS' in de relevante beleidsagenda's is verwoord.



## 2.2.1 STRATEGISCHE MEERJARENAGENDA (SMA) REGIO HART VAN BRABANT 2016 – 2019

Iedere 4 jaar actualiseert de regio Hart van Brabant de strategische meerjarenagenda. Nog meer dan in het verleden wordt in de meerjarenagenda 2016 - 2019 de nadruk gelegd op economische vitaliteit en vestigingsklimaat, omdat de regio steeds meer de concurrentie aan moet gaan met andere steden en andere regio's. "Stil zitten is geen optie." De speerpunten zijn de sectoren waar de regio sterk in is en die belangrijk zijn op regionaal schaalniveau en hoger. Deze speerpunten vormen de bijdrage van de regio Hart van Brabant aan de metropool Brabant. De speerpunten zijn:

- Modern industrieel en logistiek cluster (Maakindustrie, chemie, Aerospace en Maintenance en logistiek);
- Kennis, creativiteit en innovatie;
- Leisure.

De regio werkt de komende jaren verder aan de aantrekkelijkheid van de regio voor bewoners, bezoekers, investeerders, talent en kenniswerkers. Een goede in- en externe bereikbaarheid is daarbij een essentiële randvoorwaarde. Bij de interne bereikbaarheid wordt de fiets steeds belangrijker nu door de opkomst van de E-bike grotere afstanden kunnen worden afgelegd. De fiets (E-bike) biedt kansen als alternatief voor autoverplaatsingen voor woon-werk, woon-studie en recreatief verkeer. Snel(le) fietsroutes tussen de steden in Brabant én een verdere verbetering van het fijnmazige (recreatieve) fietsnetwerk zijn gewenst. We willen bevorderen dat niet alleen de eigen inwoners meer gaan fietsen, maar dat ook de bezoekers aan de regio de auto zo veel mogelijk laten staan en ook gaan fietsen, vooral als het gaat om de 'family - short break' bezoekers. We leggen niet alleen de focus op utilitair verkeer maar ook op de bijdrage van recreatief fietsverkeer aan Leisure. Hart van Brabant moet zich profileren als dé fietsregio. Bovendien bevordert de fiets een verdere verduurzaming van de regio.

## 2.2.2 REGIONALE BELEIDSAGENDA VERKEER EN VERVOER

Voorafgaand aan de vaststelling van de strategische meerjarenagenda 2016 - 2019 heeft de GGA Hart van Brabant voor de periode 2013-2017 haar strategische keuzes vastgelegd in de Regionale Beleidsagenda Verkeer en Vervoer. Er werden drie belangrijke ambities / speerpunten geformuleerd met betrekking tot het verkeers- en vervoerssysteem:

1. Externe bereikbaarheid en bijdrage aan een economisch vitale regio;
2. Interne bereikbaarheid en bijdrage aan woon-, werk- en leefklimaat;
3. Slimmer organiseren van mobiliteit.

Ten aanzien van organisatie en communicatie rondom het thema verkeer hecht de regio veel waarde aan 'Social Innovation': het samen met betrokken partijen inzetten en toepassen van slimme, duurzame en innovatieve oplossingen om maatschappelijke meerwaarde te creëren. De regio ziet hierin nadrukkelijk een rol weggelegd voor marktpartijen waarbij gestreefd wordt naar vernieuwende samenwerkingsvormen. De derde ambitie is daarmee meer een werkwijze geworden (hoe) om de eerste twee ambities (wat) in te vullen met opgaven en projecten.

Ten aanzien van de fiets geeft de regio prioriteit aan ambitie 2: het bevorderen van de interne bereikbaarheid door het:

- verbeteren van het utilitair- en recreatief fietsnetwerk;
- verbeteren van mogelijkheden voor het voor- en natransport van openbaar vervoer. Denk aan beschikbaarheid OV-fietsen bij bus- en treinstations, voldoende fietsparkeergelegenheid bij bushaltes, het organiseren van de 'last mile' van uitstappunt naar bestemming via parkmanagement bedrijventerreinen, etc;
- agenderen van bestaande knelpunten voor OV en fiets en verkennen van oplossingen. Denk aan aansluiting bus en treinen NS, verbindingen naar België, parkeren in de mobiliteitsketen, overstap-faciliteiten, etc;
- het verkennen van de ontwikkeling van snelfietsroutes om woon-werkverkeer op de fiets te bevorderen en de diverse leisure ontwikkelingen met elkaar te verbinden.

Om inzicht te krijgen in de modal split en deze waar mogelijk in het voordeel van de fietser te beïnvloeden zijn tellingen noodzakelijk. Niet alleen op het hoofdwegennet maar zeker ook op het onderliggende net. Naast autotellingen zullen fietstellingen nodig zijn.

### 2.2.3 SAMENWERKINGSAGENDA BRABANTSTAD FIETS

Vanuit de gezamenlijke wens de fiets in de vier Daily Urban Systems van Eindhoven / Helmond, 's Hertogenbosch, Tilburg en Breda beter voor het voetlicht te brengen is een ambtelijke samenwerking tot stand gekomen onder de noemer BrabantStad Fiets. Daarin werken de B5 steden (Eindhoven, Tilburg, Breda, 's Hertogenbosch en Helmond), provincie en de NHTV (Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer) sinds enkele jaren samen om voor de fiets een schaa sprong te bereiken. Deze schaa sprong wordt bereikt op vier onderdelen:

- aanhaken bij het online platform Ons Brabant Fietst en de verdere ontwikkeling hiervan;
- focus op marketing en gedrag;
- het concept snelfietsroutes binnen de provincie verder uitwerken en onderzoeken;
- het verder vormgeven van monitoring en evaluatie van het fietsbeleid.

Een samenwerking met het platform Ons Brabant fietst heeft een duidelijke meerwaarde voor de regio Hart van Brabant. Naast de concrete opgaven en projecten waar we als regio een bijdrage aan kunnen leveren vergroot de samenwerking de mogelijkheid voor het creëren van draagvlak voor de opgaven en projecten bij partners en politiek. Daarnaast is er meerwaarde te realiseren op de volgende vlakken:

- kennisuitwisseling;
- verbinden van informatie en monitoring;
- bundelen van initiatieven en krachten;
- geven van een podium aan innovatie en spraakmakende projecten;
- mogelijkheden voor realiseren van middelen.

Het is daarom belangrijk dat de regio via B5 stad Tilburg aanhaakt bij deze samenwerkingsagenda. Hierbij is het ook van belang dat binnen het platform de belangen van de regio worden behartigd.

Niet alleen de grote steden maar ook de kleine gemeenten moeten op hun eigen wijze een bijdrage leveren aan de doelen. Wanneer de samenwerking alleen met de grote steden blijft is dat niet voldoende. De samenwerking sluit ook aan bij het uitgangspunt van slim organiseren (smart connectivity). In de Samenwerkingsagenda BrabantStad Fiets zijn meerdere opgaven benoemd die voor de regio Hart van Brabant van belang zijn. Dit zijn met name:

#### Ons Brabant Fietst

- website [www.onsbrabantfietst.nl](http://www.onsbrabantfietst.nl) en social media (content verzamelen en beheren; techniek/vormgeving);
- aanjagen samenwerking in Brabant: Wielerploeg, BrabantStad Fiets, nieuwe samenwerkingen aangaan;
- branding Ons Brabant Fietst: dé fietsprovincie van Nederland.

#### Marketing en Gedrag

- communicatie Tilburg Fietst;
- creëren Living Lab snelfietsroutenetwerk Brabant. De regio Hart van Brabant start met de inrichting van een Living Lab op de snelfietsroute Tilburg – Waalwijk. Op de snelfietsroute worden innovatieve technieken samen met marktpartijen / onderzoeksinstellingen toegepast.

#### Snelfietsroutes

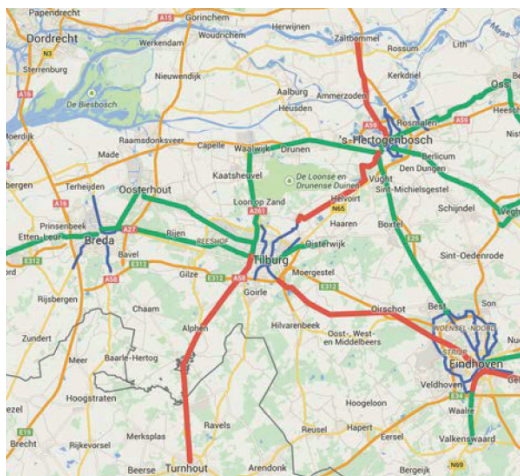
Op onderstaande kaart staan de potentiële snelfietsroutes in Noord-Brabant weergegeven met in het groen de kansrijke routes die momenteel reeds in onderzoek zijn. In het rood zijn de routes weergegeven die voor de lange termijn die mogelijk kansrijk zijn, maar die nu nog niet verder worden onderzocht. Deze routes worden kansrijk geacht op basis van een fietspotentiescan die voor de provincie is uitgevoerd.

Voor de regio Hart van Brabant zijn de volgende drie routes het belangrijkste:

1. snelfietsroute Tilburg – Waalwijk;
2. snelfietsroute Tilburg – Breda;
3. snelfietsroute Den Bosch – Waalwijk.

De overige routes die op de kaart staan hebben op basis van de uitkomsten van de fietspotentiescan niet de hoogste prioriteit maar zijn voor de toekomst zeker van belang. Bestuurlijk draagvlak kan leiden in de aanpassing van de prioriteit:

- snelfietsroute Tilburg – Turnhout;
- snelfietsroute Tilburg – Eindhoven;
- snelfietsroute Tilburg – Oosterhout;
- snelfietsroute Tilburg – 's Hertogenbosch.



### Monitoring en Evaluatie

- doorontwikkeling BikePrint;
- (lokale) fietstelprogramma;
- fiets in verkeersmodellen.

De rol van de regio Hart van Brabant bij deze activiteiten is met name aanjagen, ondersteunen en eventueel co-financieren.

## 2.2.4 AGENDA MOBILITEIT EN LEISURE REGIO HART VAN BRABANT

De regio Hart van Brabant heeft een aparte Agenda 'Mobiliteit en Leisure Regio Hart van Brabant' 2016 – 2020 opgesteld. Leisure is immers een belangrijk speerpunt in de regio waarmee de regio zichzelf nog beter als Unique Selling Point op de kaart kan zetten. De regio heeft de ambitie geformuleerd om in 2025 dé Leisure hot spot te willen zijn voor de 'family/short break'-vakantie.

Hoge kwaliteit, passend bij de 21e eeuw en veel toegevoegde waarde voor 'de vakantie tussendoor' zijn in 2025 de kenmerken van het Leisure cluster. Om deze ambitie waar te maken heeft de regio een aantal doelstellingen geformuleerd, waaronder groei van de dagrecreatie en het meerdaags verblijf, seizoen verlenging, toename Leisure omzet, verdubbeling werkgelegenheid en nieuwe investeringen in de regio.

De ambitie wil de regio waarmaken door de Leisuresector op een drietal niveaus te versterken:

1. toevoegen van één of twee grote trekkers met een internationale aantrekkingskracht en een aantal middelgrote trekkers;
2. toevoegen van verblijfsaccommodatie voor de Europese shortbreak markt;
3. versterken en innoveren van de al bestaande kwaliteiten in de regio.

Goede bereikbaarheid van de leisurevoorzieningen is daarbij essentieel. Fietsstimulering kan hierin een belangrijke rol spelen. Concreet zijn ten aanzien van de fiets in de Agenda Leisure en Mobiliteit de volgende opgaven voor verkeer en vervoer geformuleerd:

- monitoringinstrument: opzetten van fietstellingen zodat meer inzicht wordt verkregen in de modal-split van de bezoekers van de diverse leisurevoorzieningen;
- realisatie van één gemeenschappelijk raadpleegstelsel voor alle wandel-, fiets- en vaarroutes, zodat in geval van bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur, afsluitingen, evenementen en werkzaamheden, bestaande routes geborgd blijven;
- het realiseren van meerdere gethematiseerde recreatieve fietsroutes in de regio;
- het realiseren van een pilot met betrekking tot deelfietsen.



## 2.3 OVERZICHT AMBITIES, OPGAVEN EN GEPRIORITEERDE PROJECTEN

### BELEIDSMATIGE AMBITIES, OPGAVEN EN GEPRIORITEERDE PROJECTEN

Vanuit de beleidsanalyse komen de volgende ambities naar voren:

- In 2020 is Noord-Brabant dé fietsprovincie van Nederland.
- Hart van Brabant is de toonaangevende Leisure-regio voor de 'short-break' markt.
- De fiets draagt maximaal bij aan de interne bereikbaarheid. Dit door de optimalisatie van het regionaal fietsroutenetwerk.
- Een toename van fietsgebruik in de regio met als doel het vergroten van de leefbaarheid, toegankelijkheid en duurzaamheid.
- Integrale samenwerking tussen de fietspartners.
- Focus op toepassing van innovaties om daarmee als regio onderscheidend te zijn.

Bij deze ambities kunnen de volgende opgaven worden geformuleerd:

- Branding van provincie en regio als aantrekkelijk fietsgebied.
- Fietsstimulering met name voor korte ritten voor alle doelgroepen (< 15km).
- Onderzoeken op welke manier recreatieve routes kunnen worden opgenomen in de subsidieregeling verkeer en vervoer.
- Invoeren duurzame en innovatieve toepassingen.
- Aanhaken op Beter Benutten gedachtegoed: dus eerst investeren in gedrag en organisatie in plaats van alleen infra.
- Monitoring fietsgebruik / modal split.

Uit deze opgaven kunnen de volgende geprioriteerde projecten worden geformuleerd:

- Uitwerken / onderzoeken mogelijkheden voor verbeteren combinatie fiets – OV (bv deelfietsen).
- Actief deelnemen aan het platform Ons Brabant Fietst.
- Uitwerken innovatieve toepassingen als smart connectivity door middel van het creëren 'Living Lab' op de snelfietsroute Tilburg-Waalwijk.
- Verkenning mogelijkheden opname recreatieve fietsroutes in subsidieregeling verkeer en vervoer provincie.
- Verkenning opzet en inzet monitoringinstrument bereikbaarheid en Leisure.





# 3 DE BASIS: HET FIETSROUTENETWERK

De basis voor het regionaal fietsbeleidsplan vormt het fietsroutenetwerk in de regio. In samenspraak met de 8 regiogemeenten is het lokale- en regionale utilitaire fietsnetwerk dat in 2009 is vastgesteld, geactualiseerd en is het recreatief fietsroutenetwerk op kaart gezet (gebaseerd op het knooppunten netwerk).

Het hebben van een actuele kaart is belangrijk. Als een gemeente een ontbrekende schakel in het utilitaire fietsroutenetwerk wil aanleggen of een bestaande schakel wil opwaarderen, ontstaat de mogelijkheid van cofinanciering door de provincie. De schakel dient dan wel op de kaart opgenomen te zijn en de aanvraag dient te voldoen aan de criteria van de subsidieregeling verkeer en vervoer van de provincie.

## 3.1 UTILITAIR: REGIONAAL EN LOKAAL

Het utilitair fietsroutenetwerk is onderverdeeld in een regionaal netwerk en een lokaal netwerk. Opgemerkt wordt dat een bepaalde schakel zowel een regionale als een lokale functie kan vervullen. De kaart in bijlage 2 visualiseert het utilitaire fietsroutenetwerk van de regio.

## 3.2 RECREATIEF

Naast het utilitaire fietsroutenetwerk kent de regio ook een recreatief fietsroutenetwerk. Primair bestaat dit netwerk uit het netwerk van fietsknooppunten. Daarnaast komt nog een aantal thematische recreatieve fietsroutes en lange afstands-fietsroutes (LF-routes) voor in de regio, maar in de basis maken dit type routes allemaal gebruik van het knooppuntennetwerk. De kaart in bijlage 3 visualiseert het knooppuntennetwerk in de regio.

## 3.3 TOETSINGSCRITEIA

Wij stellen als regio geen hogere kwaliteitseisen aan het fietsroutenetwerk dan de eisen en criteria die de provincie Noord-Brabant nu al hanteert voor de subsidieverstrekking van fietsinfrastructuur.

In de komende planperiode zijn de beschikbare financiële middelen bij de gemeenten beperkt. Extra eisen stellen leidt tot extra benodigde financiële inspanningen waardoor de haalbaarheid van de maatregelen wordt verkleind. In bijlage 4 zijn de huidige normbedragen subsidieregeling verkeer en vervoer van de provincie weergegeven (2015) die worden gebruikt om de subsidiabele kosten van fietsinfrastructuur vast te stellen.

De toetsingscriteria en normbedragen worden jaarlijks aangepast. In deze rapportage zijn de criteria en normbedragen opgenomen zoals die van toepassing zijn op het jaar 2015. De meest recente versie is te vinden op de website van de provincie Brabant. [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl).

### 3.3.1 SNELFIETSRUTES

Nieuw ten opzichte van 2009 is dat verder invulling wordt gegeven aan het fenomeen snelfietsroutes. De provincie heeft een eerste set kwaliteitseisen voor snelfietsroutes opgesteld, die, daar waar nodig, samen met gemeenten die snelfietsroutes gaan aanleggen aangescherpt zal worden (zie bijlage 5).

### 3.3.2 RECREATIEVE FIETSRUTES

De huidige subsidieregeling verkeer en vervoer van de provincie biedt voor de aanleg- of aanpassing van recreatieve routes minder mogelijkheden. Tot op heden zijn er nog geen afzonderlijke criteria vastgelegd voor recreatieve fietsroutes. Duidelijk is wel dat voor dit type routes de voornoemde criteria niet zomaar 1 op 1 kunnen worden toegepast. De provincie heeft aangegeven op dit moment bezig te zijn met het opstellen van toetsingscriteria. De regio Hart van Brabant zal samen met de provincie de mogelijkheden verkennen hoe recreatieve fietsroutes (beter) in de subsidieregeling verkeer en vervoer van de provincie kunnen worden opgenomen. Opname in de subsidieregeling is een extra impuls voor onze Leisure-ambitie.

### 3.4 ONTBREKENDE SCHAKELS IN HET FIETSROUTENETWERK

De regio vindt het belangrijk dat het fietsroutenetwerk compleet is.

Vandaar dat we ons als regio de komende jaren sterk maken voor het realiseren van deze ontbrekende schakels. Hiervoor geldt dat iedere gemeente via het Regionaal Uitvoeringsprogramma (RUP) de lokale ontbrekende schakels kan opvoeren. Naast de lokale schakels zijn er ook intergemeentelijke verbindingen. Deze schakels kunnen alleen tot stand komen door middel van samenwerking. Het gaat hier om onder andere de volgende ontbrekende schakels:

- realiseren ontbrekende schakel tussen Gilze en Riel (gemeente Goirle) en de schakel tussen Haghorst en Moergestel;
- fietsverbinding tussen Reeshof en Dongen, via Langendijk door het buitengebied ten zuiden van het Wilhelminakanaal.
- realiseren van fietsinfra op de recreatieve fietsverbinding tussen de Roestelbergseweg en de Duinlaan, aan de noordzijde van de Loonse en Drunense Duinen;
- vrijliggende fietsvoorzieningen tussen Gilze en Molenschot (Biestraat – Lijndonk);
- realiseren van fietsvoorzieningen tussen de N282 en de spoorlijn Tilburg – Breda (Broekdijk bij Hulten);
- realiseren van fietsvoorzieningen langs de Schorsstraat tussen Rijen en Dongen;
- realiseren van fietsvoorzieningen langs de Westervijk tussen Diessen en Esbeek;
- realiseren van enkele zogenaamde 'Toproutes' vanuit Waalwijk. De gemeente Waalwijk geeft prioriteit aan een aantal toproutes waarbij met name de verbindingen met Dongen en Oosterhout van belang zijn.

Ten aanzien van de realisatie van ontbrekende schakels kijkt iedere gemeente jaarlijks of het mogelijk is een ontbrekende schakel in het Regionaal Uitvoerings Programma (RUP) op te nemen. Belangrijk aandachtspunt hierbij (maar ook bij te ontwikkelen recreatieve routes) is dat bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, afsluitingen, evenementen en werkzaamheden etc. de bestaande routes geborgd blijven. Om dit te bereiken werkt de provincie – samen met de regio's - aan de realisatie van één gemeenschappelijk raadpleegstelsel voor alle wandel-, fiets- en vaarroutes.

### 3.5 TE ONTWIKKELEN RECREATIEVE ROUTES

De basis voor het recreatief fietsroutenetwerk vormt het fietsknooppunten netwerk (zie de kaart in bijlage 3). Daarnaast staat de ontwikkeling van een aantal routes met 'zelfstandige belevingswaarde' hoog in het vaandel. Hierbij worden concreet de volgende routes benoemd:

- Taste of Abbeysroute: een grensoverschrijdende fietsroute langs de meest markante kloosters en abdijen;
- Van Goghroute: een Brabantbrede route langs alle ankerpunten van Van Gogh;
- de verbreding van het Bels Lijntje (ook in relatie tot utilitair fietsverkeer).

In de basis voeren deze thematische recreatieve routes ook over het fietsknooppunten netwerk. Ontwikkeling van deze routes gebeurt primair door het Routebureau Brabant en Visit Brabant. Hierbij is ook van belang dat wordt gekeken naar de aansluiting van utilitaire routes op recreatieve routes en / of de verwijzing:

- naar fietsroutes vanuit de centra vanuit de verschillende kernen;
- naar de verschillende kernen, attracties, campings etc. vanaf de recreatieve routes.

## 3.6 OVERZICHT AMBITIES, OPGAVEN EN GEPRIORITEERDE PROJECTEN

### AMBITIES, OPGAVEN EN GEPRIORITEERDE PROJECTEN TEN AANZIEN VAN HET FIETSROUTENETWERK

Vanuit het regionale fietsroutenetwerk komt de volgende ambitie naar voren:

- Waar nodig betere en meer fietsinfra.

Bij deze ambities kunnen de volgende opgaven worden geformuleerd:

- Realiseren ontbrekende schakels in het netwerk.
- Utilitair fietsroutenetwerk op peil houden en waar mogelijk verbeteren.
- Verbeteren verbindingen tussen utilitair en recreatief netwerk.
- Doorontwikkelen van lange-afstands (thematische) recreatieve routes.
- Doorontwikkelen van snelfietsroutes in de regio.
- Verbeteren fietsbewegwijzing en verbinding tussen utilitaire- en recreatieve routes.

Uit deze opgaven kunnen de volgende geprioriteerde projecten worden geformuleerd:

- Realisatie snelfietsroute Tilburg – Waalwijk.
- Ontwikkelen / verkennen snelfietsroutes Waalwijk – 's Hertogenbosch, Tilburg – Breda, verbreden Bels Lijntje.
- Borging recreatieve routenetwerken: op elkaar aanhaken van routes en afstemming fietsbewegwijzing.

- Verbeteren van de aansluiting en de verwijzing van utilitaire en recreatieve routes van en naar onder andere centra van kernen, attracties en verblijfsaccommodaties.
- Ontwikkelen (thematische) recreatieve routes.
- Realisatie van één gemeenschappelijk raadpleegsysteem voor alle wandel-, fiets- en vaarroutes, zodat in geval van bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur, afsluitingen, evenementen en werkzaamheden, bestaande routes geborgd blijven.
- Monitoringinstrument: opzetten van fietstellingen zodat meer inzicht wordt verkregen in de modal-split van de bezoekers van de diverse leisurevoorzieningen.

Naast de bovenstaande genoemde projecten worden in het Regionaal Uitvoerings Programma jaarlijks diverse lokale infrastructurele fietsmaatregelen opgenomen.



## 4 FIETSSTIMULERING VOOR IEDERE DOELGROEP

Meer fietsen vormt de rode draad door het hele plan. Naast het feit dat de infrastructuur op orde moet zijn, ligt er nadrukkelijk ook een opgave om binnen de regio Hart van Brabant een fiets'klimaat' te scheppen waarbij men als het ware niet meer om de fiets heen kan. Er zal naar een bepaalde mindset toegewerkt moeten worden. Deze mindset kan voor de fiets alleen succesvol zijn als alle betrokken stakeholders intensief en integraal met elkaar samenwerken en zich scharen achter dezelfde ambitie. De regio Hart van Brabant zal bij het toepassen van stimuleringsmaatregelen waar mogelijk aanhaken op ontwikkelingen vanuit ICT (zoals gebruik App's) en onderwijs door het toepassen van nieuwe technieken. Ook bij de benodigde monitoring zal van beschikbare nieuwe technieken gebruik worden gemaakt of worden innovatieve technieken ingezet.

### 4.1 DOELGROEPEN

In dit hoofdstuk wordt voor de belangrijkste doelgroepen aangegeven welke winst we kunnen halen en welke partijen daarbij nodig zijn. Voor elke doelgroep gelden andere motieven om al dan niet op de fiets te stappen. Dit betekent dat bij fietsstimulering maatwerk vereist is om gericht in te spelen op de verschillende motieven die er leven.

#### Woon-werk-verkeer

De eerste doelgroep betreft het woon-werk verkeer. Tot voor kort waren verplaatsingen tussen huis en werk tot circa 7,5 km interessant om met de fiets af te leggen. Met de snelle ontwikkeling van de E-bike wordt de reikwijdte van de fiets aanzienlijk vergroot en is het ineens voor afstanden van circa 15 tot 20 km ook interessant om met de fiets naar het werk te gaan. Het door de provincie uitgerolde Briders concept speelt hier al op in. Er is echter nog meer winst te behalen door bijvoorbeeld werkgevers te stimuleren om medewerkers meer met de fiets naar het werk te laten komen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld aan het instellen van een reiskostenvergoeding voor gefietste kilometers of het aanbieden van voldoende stallings- en douchegelegenheden, maar bijvoorbeeld ook het slimmer organiseren van de fiets in een ketenverplaatsing.

Hierbij moet men denken aan het verbeteren van mogelijkheden voor het voor- en natransport van openbaar vervoer. Voorbeelden hiervan zijn OV-fietsen bij bus- en treinstations, voldoende fietsparkeergelegenheden bij bushaltes, het organiseren van de 'last mile' van uitstappunt naar bestemming via parkmanagement bedrijventerreinen. Daarnaast is het agenderen van bestaande knelpunten voor OV en fiets en het verkennen van oplossingen een onderwerp om binnen de GGA Hart van Brabant op te pakken.

Door zowel aan de zijde van de werkgever als de werknemer fietsgebruik te stimuleren kan een groot aantal spitsmijdingen worden bewerkstelligd, waardoor een bijdrage wordt geleverd aan bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio. Ten aanzien van de fietsinfrastructuur dient veiligheid en snelheid (directheid) dan ook voorop te staan. Om richting instellingen en bedrijven het goede voorbeeld te kunnen geven zetten de regiogemeenten zich in om binnen het eigen werkgeversbeleid fietsstimulering toe te passen.

#### Woon-school / studie-verkeer

Voor bij basisscholen is een onoverzichtelijke en chaotische verkeerssituatie als gevolg van teveel autoverkeer een veelgehoorde klacht. Om verschillende redenen worden kinderen met de auto naar school gebracht, terwijl de afstand tot school juist prima te doen is op de fiets. Meer fietsen naar school leidt tot een toename van verkeersveiligheid in de schoolomgeving, maar leidt bovenal tot gezondheidswinst bij kinderen. Scholen zelf zouden, in samenwerking met de gemeente en de buurt, hierin een actieve rol kunnen spelen door het stimuleren van het parkeren op afstand maar ook in de vorm van educatie en communicatie naar kinderen en ouders. Daarnaast is hier ook een rol weg gelegd voor de gemeenten in faciliterende zin. Met name het op orde brengen van de fysieke infrastructuur (school-thuis routes, schoolomgeving en fietsparkeren) zodat de jonge kinderen op de fiets maximaal gefaciliteerd worden.

De verkeerseducatieprogramma's voor basisonderwijs (Brabants Verkeersveiligheids Label) en voortgezet onderwijs (Totally Traffic) kunnen worden benut om meer en veilig fietsen van scholieren te bevorderen.

Hoewel het brengen en halen door ouders op middelbare scholen en vervolgoedingen een veel minder grote rol speelt is fietsstimulering voor deze doelgroep wel degelijk waardevol. Zeker gelet op de grotere afstand die van huis naar school moet worden afgelegd is het van belang om, zeker op latere leeftijd, te blijven fietsen. De streekfunctie van het onderwijsaanbod in Tilburg met ROC's, HBO-instellingen en Universiteit zorgt voor veel dagelijkse verplaatsingen van scholieren / studenten. Die wonen vaak op fietsafstand binnen- en buiten Tilburg, maar reizen (nog) niet met de fiets. Voor deze doelgroep is de E-bike een prima alternatief voor de bromfiets, de bus of auto. Ook kan de fiets meer en beter worden ingezet als onderdeel van de ketenverplaatsing waarbij bus/ trein en fiets aanvullend op elkaar gebruikt worden.

### **Woon-winkel-verkeer**

Ook voor de dagelijkse boodschappen kan de fiets een belangrijkere rol spelen dan nu het geval is. Net als bij woon-werk verkeer speelt het fietsnetwerk hierin een rol ten aanzien van snelheid (directheid en veiligheid). Ten aanzien van fietsstimulering zien we naast goede fietsinfra en de hoeveelheid mogelijkheden om de fiets veilig te stallen bij winkels en supermarkten ook een rol weggelegd voor de ondernemers, bijvoorbeeld door fietsen naar de winkel (financieel) te belonen of te stroomlijnen door middel van bijvoorbeeld boodschappenkarretjes die aan de fiets gekoppeld kunnen worden.

Binnen deze doelgroep wordt onderscheid gemaakt naar runshoppen en funshoppen. Bij runshoppen (dagelijkse boodschappen) staat vooral het gebruiksgemak van de fiets voorop, zowel in de verplaatsing op zich als in functioneel opzicht in combinatie met het boodschappen doen. Bij funshoppen (gezellig even naar de stad) gaat het ook om gebruiksgemak, maar speelt snelheid een minder grote rol. Vooral veilige routes en strategisch gelegen (gratis) stallingsvoorzieningen zijn cruciaal om meer mensen op de fiets naar het centrum te krijgen. Maar ook hier geldt dat aanvullende (financiële) prikkels het fietsgebruik verder kunnen doen stijgen, bijvoorbeeld door fietsgebruik te koppelen aan een arrangement of kortingen bij diverse aankopen.

### **Recreatief verkeer**

Voorgenoemde drie doelgroepen betroffen allemaal het utilitair fietsverkeer. Naast deze doelgroepen neemt ook het recreatief fietsverkeer een belangrijke rol in binnen het regionaal fietsbeleid. Recreatieve fietsers brengen zorgen voor inkomsten in de Leisure sector en zijn een belangrijk uithangbord voor de provincie en regio Hart van Brabant. Dit kunnen zowel dagjesmensen zijn als mensen die voor meerdere dagen de regio Hart van Brabant bezoeken en daarbij recreatief gaan fietsen. Het verder bevorderen en faciliteren van toeristisch-recreatief fietsverkeer is ook economisch van belang.

De provincie wil Noord-Brabant verder in de markt te zetten als dé fietsprovincie. Er zijn nu nog te weinig mensen die speciaal naar Noord-Brabant komen om te gaan fietsen. Om dat te veranderen moet meer worden ingezet op aspecten als sfeer, beleving en beweging. Fietsen moet voor het recreatief verkeer vooral leuk zijn! Brabant moet als fietsprovincie nog beter in de markt gezet worden. En Hart van Brabant kan zich daarbij als 'de fietsregio' onderscheiden (identiteit). De fietsinfrastructuur moet uiteraard wel een bepaald kwaliteitsniveau hebben om vooral comfortabel en aantrekkelijk te kunnen fietsen. Directheid speelt een minder dominante rol dan bij de overige doelgroepen.

### **Sportief verkeer**

Laatste doelgroep betreft de sportieve fietser. Deels zit hier overlap met de recreatieve fietser al zijn de behoeften van deze specifieke doelgroep niet helemaal vergelijkbaar met de recreatieve fietser. Sportfietzers zijn vooral gebaat bij vlotte en veilige routes door een aantrekkelijk landschap. Ook hierbij spelen sfeer, beleving en gezondheid een rol. Gelet op de hogere snelheid worden specifieke eisen gesteld aan de fietsinfrastructuur. Sneller en leuker fietsen dus, al geldt 'sneller' niet voor iedere sportieve fietser getuige de vele mountainbikeroutes om deze specifieke doelgroep te bedienen.

Op sportief vlak kunnen de provincie en de regio Hart van Brabant ook verder op de kaart worden gezet.



Denk hierbij aan het organiseren van wielerevenementen, het promoten van de provincie als (top)sportprovincie en het (door)ontwikkelen van routes en het stimuleren van de breedtesport. (zie app Brabant Cycling)

### Manier van werken: doelgroepbenadering

De doelgroepbenadering wordt straks een manier van werken (het hoe). De verschillende projecten worden uitgewerkt in een startnotitie. Op die manier is het mogelijk te waarborgen dat de projecten gelinkt worden aan de verschillende doelgroepen (zie hieronder). Ook wordt per project benoemd welke partners betrokken zijn en hoe –waar nodig – de integrale samenwerking wordt bewerkstelligd.

## 4.2 OVERZICHT AMBITIES, OPGAVEN EN GEPRIORITEERDE PROJECTEN

### AMBITIES, OPGAVEN EN GEPRIORITEERDE PROJECTEN TEN AANZIEN VAN FIETSSTIMULERING

Vanuit fietsstimulering komt de volgende ambitie naar voren:

- Inwoners en bezoekers fietsen meer.

Bij deze ambities kunnen de volgende opgaven worden geformuleerd:

- Inzetten op fietsstimulering voor korte ritten (< 15km) door middel van een gerichte doelgroepenpak.
- Verbeteren van de positie van de fiets binnen de ketenverplaatsing door het verbeteren van fiets parkeren bij bijvoorbeeld OV knooppunten (bushaltes/treinstations) en het stimuleren van het leenfietsen concept.
- Optimaliseren fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Bij winkelcentra, stadscentra en belangrijke bestemmingslocaties.
- Bedrijven en instellingen stimuleren om goede fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren.
- Aanhaken op ontwikkelingen vanuit ICT en onderwijs door het toepassen van nieuwe technieken bij stimuleringsmaatregelen en monitoring.

Uit deze opgaven kunnen de volgende geprioriteerde projecten worden geformuleerd:

- De regiogemeenten zetten zich in om binnen het eigen werkgeversbeleid fietsstimulering toe te passen. Daarbij wordt de inpassing van nieuwe technieken en stimuleringsprojecten als Riders of Positive Drive onderzocht.
- Realiseren van meer- en gratis fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke bestemmingslocaties in de openbare ruimte.
- Continueren van de uitvoering van mensgerichte maatregelen als BVL en Totally Traffic met als doel het vergroten van kennis en vaardigheden en hiermee het veilig fietsen stimuleren.
- Uitwerken project leenfietsen / deelfietsen in de regio (Hopperpoint).



## 5 SAMENWERKING EN ORGANISATIE

Nu ambities, opgaven en projecten voor de komende jaren duidelijk zijn is het zaak na te denken op welke wijze de fietsstimulering in de breedste zin in de regio tot stand moet komen en aan te geven welke partij in meer of mindere mate betrokken is bij de gestelde doelgroep en doelen. De huidige situatie leert dat de fiets beleidsmatig weliswaar breed verankerd is, maar dat veel partijen toch niet goed van elkaar weten wie wat doet en wat waar op de agenda staat. Vandaar dat in dit plan nadrukkelijk wordt ingezet op organisatie en samenwerking.

De regio ziet het uitdragen van de fiets nadrukkelijk als een gezamenlijke opgave. Het thema fiets staat bij veel partners in de regio Hart van Brabant onder de aandacht, maar is tegelijkertijd ook een versnipperd beleidsveld. Veel partijen vinden er iets van, maar vaak wordt toch naar de overheden als de gemeente en provincie gekeken wanneer het om realisatie en financiering gaat. Echter, het thema fiets omvat veel meer dan alleen het zorgdragen voor voldoende fietsvoorzieningen en het verkrijgen van subsidies hiervoor. Naast deze fysieke kant, waarvoor veelal gemeenten en provincie aan de lat staan, zien we nadrukkelijk een rol voor alle andere genoemde partners inzake fietsstimulering en fietsklimaat. Daarvoor is het wel nodig van elkaar te weten wat we doen en wat we van elkaar verwachten. Het moet uiteindelijk helder zijn wie de regio neemt voor bepaalde opgaven en projecten en wie belangrijk is bij het verder aanjagen en ontwikkelen van initiatieven.

Wil fietsstimulering echt kans van slagen hebben en willen we als regio wezenlijk bijdragen aan de provinciebrede ambitie om in 2020 dé fietsprovincie van Nederland te zijn zal de gedachte moeten landen dat de fiets iets van iedereen is. Essentieel daarbij is te onderkennen dat de fiets meer is dan een verkeerskundig instrument om files te verminderen en bereikbaarheid te verbeteren, maar dat de fiets vooral bijdraagt aan profilering van onze regio, kwaliteit van leven en gezondheid. Gelukkig hebben we dit als regio reeds in diverse relevante beleidsagenda's reeds als zodanig benoemd, maar we weten nog onvoldoende van elkaar wat er speelt, wie waar mee bezig is en waar we met zijn allen naartoe willen. Weten waar we elkaar voor kunnen benaderen is dan ook een eerste

stap op weg naar integrale samenwerking om de fiets regiobreed nog beter op de kaart te kunnen zetten. Dit is een opgave die actief opgepakt moet worden.

**Werkgroep fiets en aanstelling fietsambassadeur**  
Voor de looptijd van het regionaal fietsplan worden voor de vier deelagenda's geprioriteerde projecten geformuleerd. Die projecten moeten worden opgezet en uitgevoerd. Om de voorbereiding en (sturing van de) uitvoering te faciliteren wordt voorgesteld een werkgroep fiets op te richten met vertegenwoordiging vanuit de gemeenten en andere belanghebbenden. De werkgroep fiets haakt actief aan bij het provinciebrede fietsplatform Ons Brabant Fietst.

Om tussen partijen en tussen bestuurlijke lagen barrières weg te nemen, samenwerking te bevorderen en de fiets meer als eenheid te organiseren kan de regio - naar voorbeeld van de bestuurlijk ambassadeur verkeersveiligheid - een centrale fiets-ambassadeur aanstellen. Hij vervult de spin in het web-functie, weet wie waar mee bezig is, ziet de samenhang in de beleidsagenda's en kan in dit speelveld bepaalde partijen of processen aanjagen.

### AMBITIES, OPGAVEN EN GEPRIORITEERDE PROJECTEN TEN AANZIEN VAN SAMENWERKING & ORGANISATIE

Vanuit samenwerking & organisatie komt de volgende ambitie naar voren:

- Realiseren van een integrale samenwerking om de fiets regiobreed nog beter op de kaart te kunnen zetten.

Bij deze ambities kunnen de volgende opgaven worden geformuleerd:

- Organisatie- en afstemmingsstructuur opzetten.

Uit deze opgaven kunnen de volgende geprioriteerde projecten worden geformuleerd:

- Aanstellen fietsambassadeur.
- Oprichten werkgroep fiets voor looptijd regionale beleidsagenda fiets.

In bijlage 6 wordt dieper ingegaan op wie bij welke doelen en doelgroepen betrokken is en welke rol eenieder aan zou moeten nemen ten behoeve van het realiseren van de ambities, opgaven en geprioriteerde projecten.



## 6 DE VIER DEELAGENDA'S

De geformuleerde ambities en opgaven voor de onderdelen 'beleid', 'fietsinfrastructuur' en 'stimulering doelgroepen' zijn in de voorafgaande hoofdstukken telkens vertaald naar geprioriteerde projecten. Deze projecten worden toebedeeld naar de volgende vier deelagenda's:

- toekomstagenda (denken): opgaven die voor de korte termijn niet urgent zijn, maar waar de regio wel op wil anticiperen. Daarvoor is het nodig om een goed, gezamenlijk beleid te vormen van opgaven én mogelijke oplossingen. Met de toekomstagenda maakt de regio haar eigen gedachten op;
- lobby-agenda (agenderen): opgaven en projecten die de regio graag op de agenda ziet van haar externe partners, met name rijk en provincie> het gaat hierbij om opgaven

en projecten die voor de regio van groot belang zijn en waarvoor de samenwerking met deze partners nodig is. Deze agenda is ook belangrijk om middelen en medewerking te krijgen voor opgaven en projecten;

- afstemmingsagenda (overleggen/beslissen): opgaven / projecten waarvan nut en noodzaak al breed gedeeld worden, maar waarover nog concrete afspraken en besluitvorming nodig zijn om projecten uit te kunnen voeren. Denk aan de uitwerking in deelstudies, organiseren van financiering, doorlopen van procedures etc.
- uitvoeringsagenda (doen): projecten die (zo goed als) klaar zijn voor uitvoering of projecten die al uitgevoerd worden.

### TOEKOMSTAGENDA

#### Geprioriteerd project

De regiogemeenten zetten zich in om binnen het eigen werkgeversbeleid fietsstimulering toe te passen. Daarbij wordt de inpassing van nieuwe technieken en stimuleringsprojecten als B-riders of Positive Drive onderzocht.

#### Trekker

Goirle /  
GGA HvB

#### Stakeholders

Midpoint, Fietsersbond,  
regiogemeenten, provincie

### LOBBY AGENDA

#### Geprioriteerd project

Verkenning mogelijkheden opname recreatieve fietsroutes in subsidieregeling verkeer en vervoer provincie.

#### Trekker

Goirle /  
GGA HvB

#### Stakeholders

Provincie, regio HvB

Aanstellen fietsambassadeur.

Goirle /  
GGA HvB

Regio HvB, regiogemeenten,  
provincie, Fietsersbond

## AFSTEMMINGSAGENDA

Geprioriteerd project	Trekker	Stakeholders
Uitwerken innovatieve toepassingen als smart connectivity door middel van het creëren 'Living Lab' op de snelfietsroute Tilburg-Waalwijk.	Tilburg / GGA HvB	Gemeente Tilburg, gemeente Waalwijk, Gemeente Loon op Zand, Fietsersbond, provincie
Verbeteren van de aansluiting en de verwijzing van utilitaire en recreatieve routes van en naar onder andere centra van kernen, attracties en verblijfsaccommodaties.	Gemeente Loon op Zand / regio HvB	GGA HvB, regiogemeenten, Visit Brabant
Oprichten werkgroep fiets voor looptijd regionale beleidsagenda fiets.	Gemeente Goirle	GGA HvB, regio HvB gemeenten, recreatie & toerisme

## UITVOERINGSAGENDA

Geprioriteerd project	Trekker	Stakeholders
Uitwerken / onderzoeken mogelijkheden voor verbeteren combinatie fiets – OV (bv deelfietsen) als onderdeel uitvoeringsprogramma Ontwikkelagenda OV.	Tilburg / GGA HvB	BrabantStad Fiets, OV-bedrijven, Fietsersbond, TU Eindhoven, bedrijfsleven / Midpoint , Regio HvB
Actief deelnemen aan het platform Ons Brabant Fietst.	Gemeente Tilburg	BrabantStad Fiets, alle regiogemeenten, Visit Brabant, Midpoint, ANWB, provincie
Borging recreatieve routenetwerken: op elkaar aanhaken van routes en afstemming fietsbewegwijzering.	Visit Brabant	Vitaal Leisure Landschap, Fietsersbond, provincie, ANWB, Midpoint, regio HvB
Realisatie snelfietsroute Tilburg – Waalwijk.	Gemeente Loon op Zand	Gemeente Waalwijk, Tilburg, Efteling, provincie, Fietsersbond
Ontwikkelen / verkennen snelfietsroutes Waalwijk – 's Hertogenbosch, Tilburg – Breda.	Agrifood regio / GGA 's-Hertogenbosch	Gemeente Vlijmen, 's-Hertogenbosch, Waalwijk, provincie, Fietsersbond
Ontwikkelen / verkennen snelfietsroutes Tilburg – Breda.	GGA HvB / Tilburg	Gemeente Tilburg, Gilze en Rijen, Breda, provincie, Fietsersbond

Ontwikkelen gethematiseerde lange-afstands fietsroutes / recreatieve routes.	Visit Brabant	Vitaal Leisure Landschap, Fietsersbond, provincie, ANWB, Midpoint, regio HvB
Verbreden Bels Lijntje.	Gemeente Goirle, gemeente Turnhout	Alphen-Chaam, Baarle Nassau, Tilburg, Turnhout
Realisatie van één gemeenschappelijk raadpleegstelsel voor alle wandel-, fiets- en vaarroutes, zodat in geval van bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur, afsluitingen, evenementen en werkzaamheden, bestaande routes geborgd blijven.	Routebureau Brabant / provincie	Visit Brabant, Vitaal Leisure landschap, regiogemeenten, provincie, ANWB
Monitoringinstrument: opzetten van fietstellingen zodat meer inzicht wordt verkregen in de modal-split van de bezoekers van de diverse leisure-voorzieningen.	Gemeente Gilze en Rijen in afstemming met gemeente Goirle / GGA HvB	Alle regiogemeenten
Realiseren van meer- en gratis fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke bestemmingslocaties in de openbare ruimte.	Gemeente Goirle / GGA HvB	Alle regiogemeenten
Uitwerken project leenfietsen / deelfietsen in de regio (Hopperpoint).	Gemeente Goirle	BrabantStad Fiets, OV-bedrijven, GGA-gemeenten, Fietsersbond, TU Eindhoven, bedrijfsleven / Midpoint
Continueren van uitvoering mensgerichte maatregelen met als doel het vergroten van kennis en vaardigheden en hiermee het fietsen stimuleren.	Gemeente Goirle / GGA HvB	Provincie, WVN, Fietsersbond, regiogemeenten, lokale uitvoerders cursussen.

## 7 GERAADPLEEGDE BRONNEN

GGA Verkeer&Vervoer Hart van Brabant	Verbindingskracht - Regionale beleidsagenda verkeer en vervoer 2013-2017, mei 2013
Royal HaskoningDHV	Dynamiek in een aangenaam landschap – ruimtelijke visie Hart van Brabant 2025, Nijmegen, 27 november 2013
Provincie Noord-Brabant, NHTV en Samenwerkende B5-gemeenten	Samenwerkingsagenda BrabantStad Fiets 2015 – 2018, 's Hertogenbosch
Regio Hart van Brabant	Strategische meerjarenagenda, voorjaar 2016
Oranjewoud	Fietsplan GGA Midden-Brabant, Oosterhout, augustus 2008



## 8 BIJLAGEN

Bijlage 1	Contactpersonen van alle betrokken fietspartners in de regio Hart van Brabant en overleggen die hebben plaatsgevonden
Bijlage 2	Kaart regionaal en lokaal fietsroutenetwerk
Bijlage 3	Kaart recreatief fietsroutenetwerk
Bijlage 4	Normbedragen en criteria fietspaden, fietsstroken en fietsstraten 2015
Bijlage 5	(Voorlopige) set criteria snelfietsroutes
Bijlage 6	Rollen van iedere stakeholder bij uitwerking regionaal fietsbeleidsplan regio Hart van Brabant



# BIJLAGE 1 CONTACTPERSONEN VAN ALLE BETROKKEN FIETSPARTNERS IN DE REGIO HART VAN BRABANT EN OVERLEGGEN DIE HEBBEN PLAATSGEVONDEN

## Stakeholders

Het regionaal fietsbeleidsplan voor de regio Hart van Brabant is begeleid door een verkeerskundige werkgroep als afvaardiging uit de regio. Deze werkgroep wordt primair gecoördineerd door de GGA-coördinator en bestaat uit de volgende personen:

- dhr. R. Soemers GGA coördinator Hart van Brabant
- Mevr. L. Van Tilborg gemeente Goirle, gedelegeerd opdrachtgever namens de regio
- dhr. N. Hopman gemeente Hilvarenbeek
- dhr. J. de Jong gemeente Tilburg

Daarnaast zijn de overige regiogemeenten in de GGA-overleggen periodiek als klankbord gebruikt. Het gaat hierbij om de volgende personen:

- dhr. GJ. Smit gemeente Gilze-Rijen
- dhr. J. Donker gemeente Oisterwijk
- mevr. A. Van der Lee gemeente Loon op Zand
- mevr. K. Naaijkens gemeente Dongen
- dhr. L. De Jong gemeente Waalwijk
- mevr. H. Van 't Hof provincie Noord-Brabant

Ten slotte is ook een aantal externe partners betrokken in het proces. Deze partners hebben deelgenomen aan de workshop of er is individueel met hen gesproken. Het betreft de volgende personen en organisaties:

- mevr. M. Schepers provincie Noord-Brabant
- dhr. E. Vink provincie Noord-Brabant
- mevr. A. van Bruchem Vitaal Leisure Landschap
- mevr. E. Van Daesdonck Recreatie en Toerisme Brabant
- dhr. F. Tat Visit Brabant en Routebureau Brabant
- dhr. P. Luijten Fietsforum Tilburg
- mevr. J. Priester Beekse Bergen
- mevr. L. Kusters Rijkswaterstaat
- dhr. S. Van Dijk Fietsersbond afdeling Langstraat

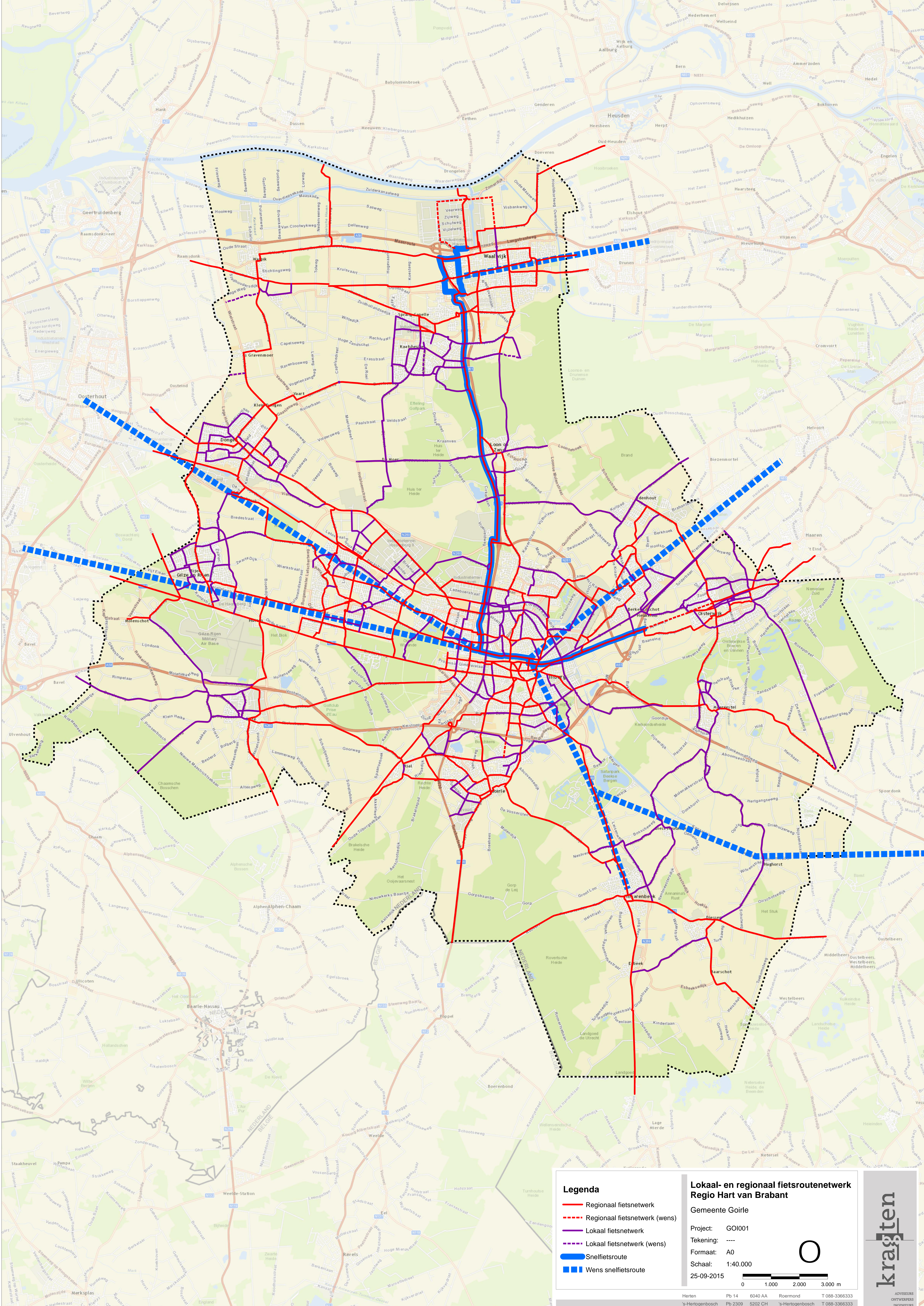
## Communicatie gedurende het proces

Concreet hebben gedurende het proces de volgende overlegmomenten plaatsgevonden waarbij het regionaal fietsbeleidsplan op de agenda stond:

- 7 april 2015: startoverleg met de werkgroep
- 11 mei 2015: 2e overleg met de werkgroep
- 18 mei 2015: ambtelijk GGA-overleg (AO)
- 27 mei 2015: bestuurlijk GGA-overleg (POHO)
- 1 juni 2015: brede workshop met gemeenten, provincie en externe stakeholders
- 8 juni 2015: 3e overleg met de werkgroep
- 16 juni 2015: overleg met Fietsforum Tilburg
- 17 juni 2015: overleg met Vitaal Leisure Landschap
- 1 juli 2015: overleg met Visit Brabant
- 9 juli 2015: overleg met de provincie Noord-Brabant
- 13 juli 2015: ambtelijk GGA-overleg (AO)
- 1 september 2015: 4e overleg met de werkgroep
- 7 september 2015: ambtelijk GGA-overleg (AO)
- 17 september 2015: bestuurlijk GGA-overleg (POHO)
- 5 oktober 2015: ambtelijk GGA-overleg (AO)
- 2 november 2015: 5e overleg met de werkgroep
- 9 december 2015: bestuurlijk GGA-overleg (POHO)
- 14 januari 2016: 6e overleg met de werkgroep
- 25 januari 2016: ambtelijk GGA-overleg (AO)
- 27 januari 2015: 7e overleg met de werkgroep
- 9 maart 2016: bestuurlijk GGA-overleg (POHO)



**BIJLAGE 2 KAART REGIONAAL EN LOKAAL FIETSROUWENETWERK**



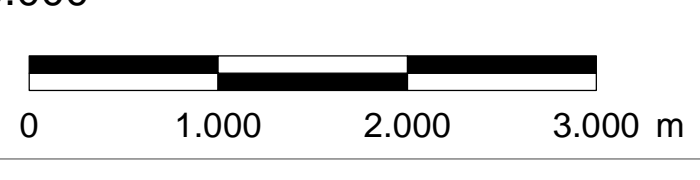
**Legenda**

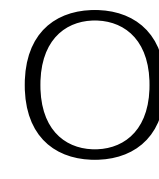
- Regionaal fietsnetwerk
- - - Regionaal fietsnetwerk (wens)
- Lokaal fietsnetwerk
- - - Lokaal fietsnetwerk (wens)
- Snelfietsroute
- - - Wens snelfietsroute

**Lokaal- en regionaal fietsroutenetwerk  
Regio Hart van Brabant**

Gemeente Goirle

Project: GOI001  
 Tekening: ---  
 Formaat: A0  
 Schaal: 1:40.000  
 25-09-2015

  
 0 1.000 2.000 3.000 m



Herten Pb 14 6040 AA Roermond T 088-3366333  
 's-Hertogenbosch Pb 2309 5202 CH 's-Hertogenbosch T 088-3366333

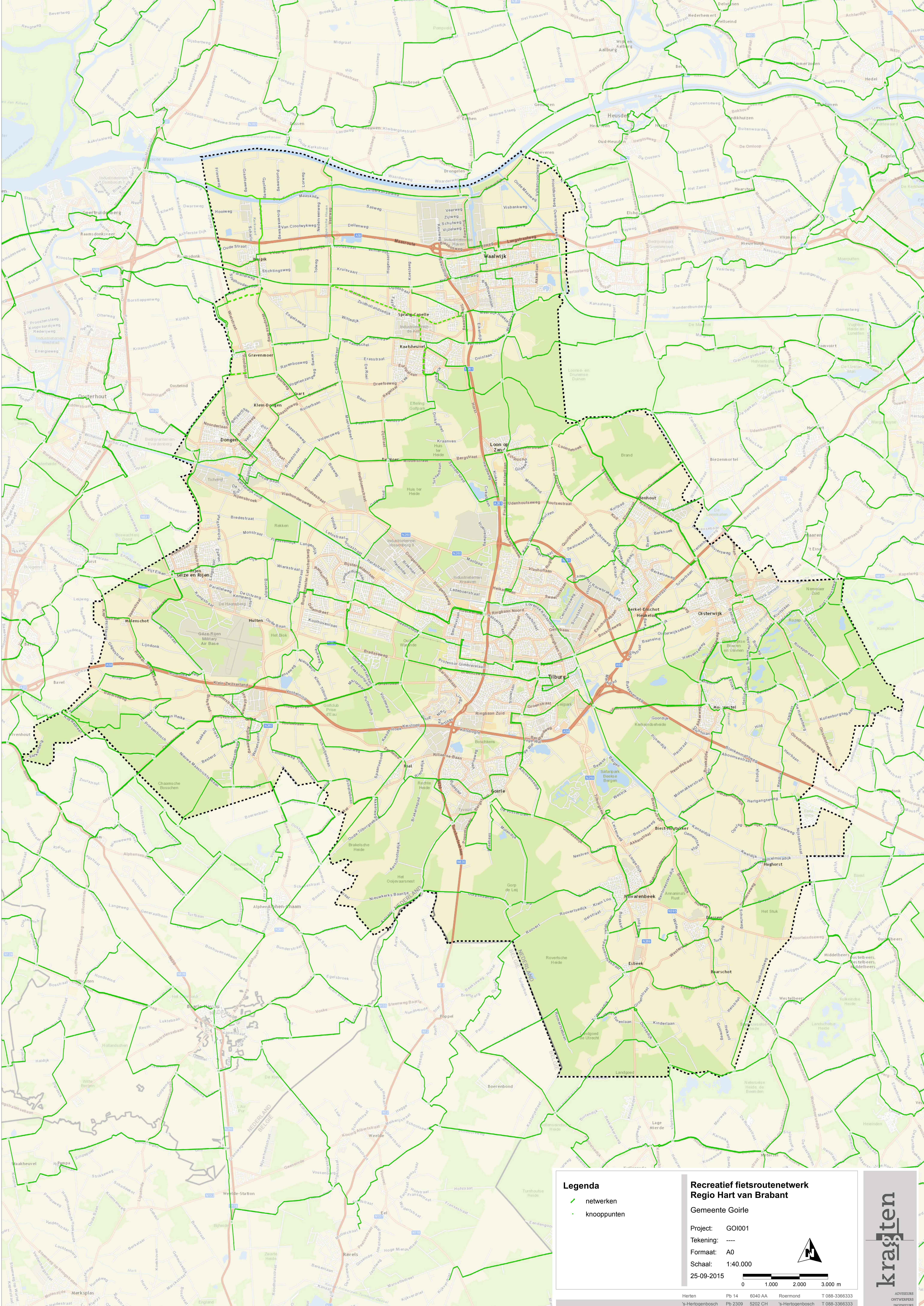
krachten

ADVISEURS  
ONTWERPERS  
INGENIEUR



# BIJLAGE 3 KAART RECREATIEF FIETSROUTENETWERK





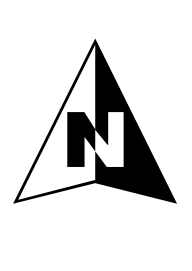
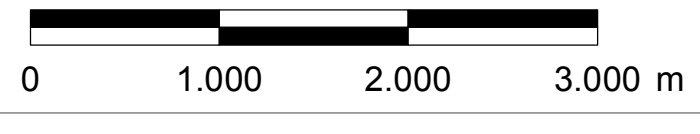
**Legenda**

- netwerken
- knooppunten

**Recreatief fietsroutenetwerk  
Regio Hart van Brabant**

Gemeente Goirle

Project: GOI001  
 Tekening: -----  
 Formaat: A0  
 Schaal: 1:40.000  
 25-09-2015

krachten

Herten Pb 14 6040 AA Roermond T 088-3366333  
 's-Hertogenbosch Pb 2309 5202 CH 's-Hertogenbosch T 088-3366333

ADVISEURS  
ONTWERPERS  
INGENIEUR



# BIJLAGE 4 NORMBEDRAGEN EN CRITERIA FIETSPADEN, FIETSSTROKEN EN FIETSSTRATEN 2015

**Definitieve normbedragen van de subsidiabele kosten voor fietspaden**

**Tabel 1**

Type fietspad	solitair fietspad	solitair fietspad	aanliggend fietspad	fietsstrook	
aantal richtingen	2	1	1	1 (Bibeko)	1 (Bubeko)
gewenste breedte = B	3,50 m	2,50 m	2,50 m	2,00 m	2,00 m
Normbedrag gewenste breedte	€ 194,00	€ 144,00	€ 232,00	€ 80,00	€ 70,00
B minus 0,01 - 0,10 m	€ 188,00	€ 138,00	€ 222,00	€ 76,00	€ 66,00
B minus 0,11 - 0,20 m	€ 182,00	€ 132,00	€ 213,00	€ 72,00	€ 62,00
B minus 0,21 - 0,30 m	€ 177,00	€ 126,00	€ 204,00	€ 68,00	€ 58,00
B minus 0,31 - 0,40 m	€ 171,00	€ 120,00	€ 194,00	€ 64,00	€ 54,00
B minus 0,41 - 0,50 m	€ 166,00	€ 115,00	€ 185,00	€ 60,00	€ 50,00

**Voor de solitaire fietspaden gelden de onderstaande meer- en minderprijzen.**

minderprijs per m1 indien er voor zwart asfalt wordt gekozen bij een breedte van 3,5 m	€ 22,00
minderprijs per m1 indien er voor zwart asfalt wordt gekozen bij een breedte van 2,5 m	€ 16,00
meerprijs per m1 voor het aanbrengen van verlichting	€ 44,00

**Aanliggend fietspad en fietsstrook worden altijd uitgevoerd in rood asfalt**

minderprijs per m1 fietsstrook Bubeko als er geen verbreding nodig is.	€ 13,00
--	---------

**Incidentele kosten**

Incidentele kosten zijn kostenposten waarvoor aanvullend op het basisnormbedrag subsidiabele kosten mogen worden opgevoerd. Hiervoor dient bij de aanvraag een inhoudelijke technische motivering en gespecificeerde kostenraming te worden gevoegd.

Type incidentele kosten die aanmerking komen	Opmerkingen
1. Kosten verleggen kabels en leidingen	Kostenraming op basis van offertes nutsbedrijven en DO-ontwerp zijn een vereiste.
2. Kosten grondverwerving	Kostenraming op basis van taxaties is een vereiste.
3. Meerkosten ivm slechte bodemgesteldheid	Onderbouwing meerkosten en grondboringen/onderzoek zijn een vereiste.
4. Aanbrengen/aanpassen verkeersregelinstantie	op basis van offertes

**Normbedragen fietsstraten**

**tabel 2**

Type	omschrijving	breedte asfalt incl. rabastroken van het normbedrag	bestaande verharding	
			gesloten	open
<b>A</b>	<b>Fietsstraat zonder overrijdbare middenberm met autoverkeer in één of twee richtingen</b>			
A1	Rode rijloper breedte maximaal 4,5 m en minimaal 3,5 m, zonder trottoirbanden	4,0 m	€ 105	€ 212
A2	Rode rijloper breedte maximaal 4,5 m en minimaal 3,5 m, met trottoirbanden	4,0 m	€ 118	€ 243
A3	Rode rijloper breedte maximaal 4,5 m en minimaal 3,5 m, met aan één zijde parkeren	4,0 m	€ 188	€ 306
A4	Rode rijloper breedte maximaal 4,5 m en minimaal 3,5 m, met aan twee zijden parkeren	4,0 m	€ 245	€ 349
A5	Rode rijloper breedte maximaal 3,65 m en minimaal 3,1 m met rabastroken breedte maximaal 0,9 m en minimaal 0,5 m, zonder trottoirbanden	5,0 m (3,6 + 2*0,7)	€ 122	€ 291
A6	Rode rijloper breedte maximaal 3,6 m en minimaal 3,1 m met rabastroken breedte maximaal 0,9 m en minimaal 0,5 m, met aan één zijde parkeren	5,0 m (3,6 + 2*0,7)	€ 191	€ 333
A7	Rode rijloper breedte maximaal 3,6 m en minimaal 3,1 m met rabastroken breedte maximaal 0,9 m en minimaal 0,5 m, met aan twee zijden parkeren	5,0 m (3,6 + 2*0,7)	€ 252	€ 376
<b>B</b>	<b>Fietsstraat met overrijdbare middenberm met autoverkeer in twee richtingen</b>			
B1	twee rode rijloper breedte maximaal 2,5 m en minimaal 2,0 m	4,6 m ( 2* 2,3 m)	€ 146	€ 290
B2	twee rode rijloper breedte maximaal 2,5 m en minimaal 2,0 m met aan één zijde parkeren	4,6 m ( 2* 2,3 m)	€ 230	€ 377
B3	twee rode rijloper breedte maximaal 2,5 m en minimaal 2,0 m met aan twee zijden parkeren	4,6 m ( 2* 2,3 m)	€ 294	€ 423
<b>C</b>	<b>Fietsstraat met autoverkeer in één richting</b>			
C1	rode rijloper breedte maximaal 3,5 m en minimaal 3,0 m met aan één zijde parkeren en trottoir	3,2 m	€ 175	€ 271
	meer- minderprijs per 0,1 m asfaltbreedte voor alle type fietsstraten	0,1 m	€ 2	€ 4

**Incidentele kosten**

Incidentele kosten zijn kostenposten waarvoor aanvullend op het basisnormbedrag subsidiabele kosten mogen worden opgevoerd. Hiervoor dient bij de aanvraag een inhoudelijke technische motivering en gespecificeerde kostenraming te worden gevoegd.

Type incidentele kosten die aanmerking komen	Opmerkingen
1. Kosten verleggen kabels en leidingen	Kostenraming op basis van offertes nutsbedrijven en DO-ontwerp zijn een vereiste.
2. Kosten grondverwerving	Kostenraming op basis van taxaties is een vereiste.
3. Meerkosten ivm slechte bodemgesteldheid	Onderbouwing meerkosten en grondboringen/onderzoek zijn een vereiste.
4. Aanbrengen/aanpassen verkeersregelinstantie	op basis van offertes



## BIJLAGE 5 (VOORLOPIGE) SET CRITERIA SNELFIETSRUTES

Criterion		Bibeko	bubeko
Verharding	Type	Gesloten en comfortabel	
	Kleur	Rood	
Wegvak	tweerichtingenfietspad	4,0m breedte bij > 3000 fietsers/etmaal 4,5-5,0m bij <1000 fietsers/etmaal 3,5m	
	eenrichtingsfietspad	3,0m breedte; >1500 fietsers/etmaal/richting 3,5m-4m; bij <500 fietsers/etmaal/richting 2,5m	
	fietsstraat	Alleen indien geen fietspaden mogelijk zijn, toepassen op 30 km/h-wegen	Alleen indien geen fietspaden mogelijk zijn, toepassen op 60 km/h-wegen
	Obstakelvrije zone	PM; Conform richtlijnen 1,5m <sup>2</sup> , schrikafstand tot objecten 32,5cm, schrikafstand tot gesloten wand 62,5cm	
	Ontwerpsnelheid	30 km/h	
Kruispunten	Kp met fietspad	SFR / fietsstraat in de voorrang	
	Kp erftoegangsweg (= 30 of 60 km/h)	SFR / fietsstraat in de voorrang	
	Kp Gebiedsontsluitings- weg (=50, 70 of 80 km/h)	70 km/h: ongelijkvloers. 50 km/h: ongelijkvloers of in de voorrang, wanneer dit niet mogelijk is: maatregelen in VRI of gefaseerde oversteek (afhankelijk van: intensiteit autoverkeer, voertuigverdeling, functie van de weg (wijkontsluiting, ontsluiting bedrijventerrein, ontsluiting kern, etc))	Ongelijkvloers
Verlichting		Aanwezig, met uitzondering van natuurgebieden	
Bewegwijzering		Aanwezig	



# BIJLAGE 6 ROLLEN VAN IEDERE STAKEHOLDER BIJ UITWERKING REGIONAAL FIETSBELEIDSPLAN REGIO HART VAN BRABANT

## Betrokken stakeholders per doelgroep

Onderstaande tabel geeft inzicht in alle betrokken stakeholders per doelgroep.

Doelgroep	Doelen	Regio Hart van Brabant	Gemeenten	Provincie Noord-Brabant	Recreatie / Vitaal Brabant	Midpoint	Vitaal Leisure Landschap	VVV	ANWB	VVN	Fietsbond	Fietsforum Tilburg	Beleef / Bakke Bergen	Dvz-bedrijven	Bedrijven- en ondernemersverenigingen	Centrummanagement	NTTU	Ondernemersverenigingen
<b>Woon-werk verkeer</b>	- Meer korte ritten op de fiets van huis naar werk v.v. (spitsmijdingen met auto)																	
	- Stimuleren fietsgebruik voor grotere afstanden																	
	- Veiliger fietsen																	
	- Sneller fietsen																	
<b>Woon-winkel verkeer</b>	- Vergruten gebruiksgemak fiets in ketenverplaatsing																	
	<b>Runshoppert</b>																	
	- Meer korte ritten op de fiets van huis naar de winkel v.v.																	
	- Veiliger fietsen																	
<b>Funshoppert</b>	- Sneller fietsen																	
	- Meer korte ritten op de fiets van huis naar het (stads)centrum v.v.																	
	- Veiliger fietsen																	
	- Sneller fietsen																	
<b>Woon-school verkeer</b>	- Leuker fietsen																	
	- Vergruten gebruiksgemak fiets in ketenverplaatsing																	
	<b>Basisonderwijs</b>																	
	- Meer korte ritten op de fiets van huis naar school v.v.																	
<b>Voorgezet onderwijs</b>	- Veiliger fietsen																	
	- Meer korte ritten op de fiets van huis naar school v.v.																	
	- Veiliger fietsen																	
	- Sneller fietsen																	
<b>Vervolgopleiding</b>	- Meer korte ritten op de fiets van huis naar school v.v.																	
	- Veiliger fietsen																	
	- Meer korte ritten op de fiets van huis naar school v.v.																	
	- Veiliger fietsen																	
<b>Leisure / recreatie verkeer</b>	- Vergruten gebruiksgemak fiets in ketenverplaatsing																	
	<b>Dagrecreant</b>																	
	- Leuker fietsen, optimale sfeer en beleving																	
	- Meerdaagse recreant																	
<b>Sportief fietsverkeer</b>	- Leuker fietsen, optimale sfeer en beleving																	
	- Vergruten gebruiksgemak fiets in ketenverplaatsing																	
	- Leuker fietsen, optimale sfeer en beleving																	
	- Sneller fietsen																	

## Gemeenten

Gemeenten hebben vanuit het vakgebied verkeer en vervoer de regierol als het gaat om het realiseren, beheren en ontwikkelen van de regionale en lokale fietsverbindingen. Gemeenten zijn (co-)financier van de utilitaire fietsinfrastructuur. Ten aanzien van de recreatieve fietsroutes zien gemeenten voor zichzelf voornamelijk meer een ondersteunende rol, waarbij Visit Brabant en Vitaal Leisure Landschap de trekkers zouden moeten zijn.

Voor de ontwikkeling van snelfietsroutes geldt dat in principe de regio hiervoor aan de lat staat. Vaak worden één of meerdere gemeenten als trekker aangewezen met ondersteuning van de provincie, de betrokken B5-steden en andere fietspartners die belang hebben bij de betreffende route.

Ten aanzien van fietsstimulering geven de gemeenten aan voor zichzelf vooral een (mede) aanjaagrol te zien, daarbij ondersteund door middel van onderzoek en pilots vanuit het onderwijs (bijvoorbeeld NHTV). Ook ziet men een rol weggelegd voor Midpoint als regisseur / trekker van fietsstimulering voor de doelgroep woon-werk verkeer.

Wel hebben de gemeenten aangegeven dat ze een voortrekkersrol willen nemen bij het stimuleren van het woon-werk verkeer per fiets. Gemeenten willen het goede voorbeeld geven, waarbij gepleit wordt voor voldoende fysieke en financiële prikkels om met de fiets in plaats van de auto naar het werk te komen. Daarnaast kan de fiets ook prominenter worden ingezet bij dienstreizen in werktijd.

Daar waar het gaat om thema's als leefbaarheid, gezondheid en zelfredzaamheid zou de gemeente, met de recente transitie van zorgtaken in het achterhoofd, een actieve rol kunnen spelen om de fiets in de openbare ruimte een meer prominente plek te geven. Fietsen draagt immers bij aan de gezondheid van de burgers en aan de kwaliteit van de leefomgeving. Juist nu gemeenten een direct financieel belang hebben bij gezonde burgers om daarmee zorgkosten te minimaliseren is de fiets een goed middel om hieraan bij te dragen. Dit betekent dat fietsinvesteringen niet alleen een traditioneel verkeerskundig / fysiek karakter en verantwoording hebben, maar dat juist vanuit het sociaal domein / welzijn wordt geïnvesteerd in de fiets.

## **Provincie**

Momenteel vervult de provincie diverse rollen wanneer het gaat om de fiets. De provincie is subsidieverstrekker aan gemeenten voor de realisatie van lokale en regionale fietsverbindingen. Daarvoor heeft de provincie een toetsingskader opgesteld. Betere communicatie over de subsidiemogelijkheden is echter gewenst, waarbij men van gemeenten een pro-actieve rol verwacht wanneer het gaat om het tijdig doorgeven wat er speelt. De provincie zou dan ook richting gemeenten nog beter een ondersteunende rol kunnen vervullen. Tevens vervult de provincie een aanjaagfunctie en een ondersteunende functie wanneer het gaat om gemeente-overstijgende fietsverbindingen zoals snelfietsroutes en recreatieve fietsroutes.

Voor laatst genoemde categorie is ook branding van de provincie en de afzonderlijke regio's van belang. In principe vervult de provincie de aanjaagfunctie, waarbij voor het marketing- en uitvoeringsdeel primair gericht op vrijetijdseconomie de regie is neergelegd bij Visit Brabant. Hetzelfde geldt voor Ons Brabant Fietst: in basis is de provincie de regisseur, maar er wordt aan gewerkt om meer regie en slagkracht bij Visit Brabant neer te leggen, waarbij de provincie zichzelf mee ziet in de rol van aanjager.

Ten aanzien van Ons Brabant Fietst geeft de provincie tevens aan dit platform breder te willen uitdragen en dit breder te verkopen. Nog niet iedereen weet dit platform voldoende te vinden en te benutten. De provincie zoekt hierbij nadrukkelijk wisselwerking met de regio. Om hieraan concreet invulling te geven stelt de provincie voor dat gemeenten jaarlijks een bepaald budget reserveren voor fietsstimulering dat vervolgens door middel van Ons Brabant Fietst verder wordt uitgedragen onder regie van de provincie.

Ten aanzien van fietsstimulering op niet-infrastructureel vlak is de provincie enerzijds regisseur en anderzijds aanjager. Regisseur van initiatieven zoals een platform als Ons Brabant Fietst en aanjager op toeristisch-recreatief vlak om de provincie als dé fietsprovincie in de markt te zetten. Tevens zoekt de provincie nadrukkelijk de samenwerking met bijvoorbeeld een NHTV wanneer het gaat om innovatieve tools als apps en Bike Print.

## **Visit Brabant**

Visit Brabant is de partij als het gaat om het aantrekken van bezoekers naar de provincie en dus ook naar Hart van Brabant. Ten aanzien van de fiets ontwikkelt Visit Brabant in samenwerking met het Routebureau Brabant recreatieve routes en draagt zorg voor de kwaliteit van de routes en de bijbehorende verwijzingen. Hierbij worden de recreatieve en sportieve fietser gediend. Daarnaast ontwikkelt Visit Brabant diverse arrangementen waarbij zogenaamde short-break vakanties in de provincie worden gepromoot in combinatie met het fietsen. Vitaal Leisure Landschap en Toerisme & Recreatie Brabant hebben hierin vooral een (mede) aanjagende en ondersteunende rol. Hetzelfde geldt voor gemeenten die vooral in het aanjagen en ondersteunen van initiatieven een rol hebben.

## **Vitaal Leisure Landschap in samenwerking met Toerisme & Recreatie Brabant**

Beide organisaties geven aan vooral toeristisch-recreatieve projecten van andere partijen mee te willen ondersteunen, want de ambitie om in Noord-Brabant meer te fietsen wordt onderschreven. In principe liggen initiatieven vooral bij de overheid (vooral de gemeenten) of private partijen die bijvoorbeeld een horeca-ontwikkeling mogelijk willen maken of routes willen realiseren. De overheid zou dergelijke initiatieven moeten ondersteunen of zelfs aanjagen.



Vanuit Vitaal Leisure Landschap en Toerisme & Recreatie Brabant vindt vervolgens ondersteuning plaats om dergelijke initiatieven in de markt te zetten en concepten mee uit te werken, waarbij gebruik wordt gemaakt van het aanwezige netwerk aan contacten. Ten slotte ziet men ook een rol weggelegd om de sportieve fietser binnen de regio meer aan zijn trekken te laten komen. Bijvoorbeeld door in te zetten op veilige fietsvoorzieningen voor wielrenners en uitdagende routes voor mountainbikers.

Wel staat Vitaal Leisure Landschap aan de lat wanneer het gaat om de ontwikkeling van de La Trappe fietsroute (Taste of Abbeysroute).

### **Midpoint**

In potentie zou Midpoint de aanjager en regisseur kunnen zijn voor het stimuleren van bijvoorbeeld woon-werk verkeer of het verder benutten van de fiets als economische motor. Regionale partners zien in Midpoint hiervoor de ideale partner. Echter Midpoint zelf heeft gedurende het proces aangegeven weliswaar aandacht te hebben voor fietsstimulering, maar dat op dit moment de prioriteit die het zou moeten hebben ontbreekt. Vandaar dat vooralsnog gekozen wordt de regie bij de provincie neer te leggen. Vanuit de werkgeversaanpak fiets uit het Beter Benutten Vervolgprogramma (2015-2017) neemt de provincie het initiatief om de werkgeversaanpak fiets op te zetten. Dat gaat de komende periode gebeuren onder de paraplu van Ons Brabant Fietst en in overleg met het Brabant mobiliteitsnetwerk.

### **Fiets-Forum Tilburg**

Het Fiets-Forum Tilburg geeft gevraagd en ongevraagd advies aan de gemeente Tilburg (ambtelijk en bestuurlijk) over alles wat speelt met betrekking tot de fiets. Hoewel zij het belang van de fiets hoog in het vaandel hebben staan maken zij actief geen beleid en zien ze voor zichzelf ook geen regierol. Wel kan het Fiets-Forum actief als gesprekspartner betrokken worden om daarmee initiatieven en ontwikkelingen een boost te geven (lobby), aan tafel komen ("muren omduwen") of om daarmee juist andere partijen in stelling te brengen.

### **Fietsersbond**

De Fietsersbond, in de regio vooral actief in het gebied Langstraat, heeft net als het Fiets-Forum een rol in de lobby. Zij kunnen onderwerpen 'op de agenda' zetten bij partijen die beleid maken of projecten financieren. In zoverre heeft de Fietsersbond een aanjaagrol en een ondersteunende rol, maar kunnen zij nadrukkelijk ook samen met gemeenten optrekken om iets voor elkaar te krijgen of op de agenda te krijgen.

### **Overig**

Leisurepartners als de Efteling of de Beekse Bergen zijn ook betrokken in het proces. Hoewel niet actief in de rol van beleidsmaker of financier heeft men wel aangegeven de fiets mede aan te grijpen om meer bezoekers naar de beide parken te krijgen. Vooral van de Beekse Bergen is bekend dat men bij uitbreiding van de verblijfsaccommodatie juist inzet op duurzaamheid, waarbij niet de auto maar de fiets centraal staat. In zoverre ziet men voor zichzelf dan ook vooral een ondersteunende rol weggelegd voor de regionale fietslobby.

Ten slotte wordt ook Rijkswaterstaat in toenemende mate een partner wanneer het gaat om fietsstimulering. Weliswaar zijn zij in de meeste gevallen geen wegbeheerder wanneer het om fietsinfrastructuur gaat, maar Rijkswaterstaat kan wel een ondersteunende rol vervullen bij fietsstimulering voor korte afstanden om zo de modal-split te beïnvloeden ten gunste van doorstroming en bereikbaarheid op het hoofdwegennet.



**Herten**

Schoolstraat 8  
6049 BN Herten

Postbus 14

6040 AA Roermond

**'s-Hertogenbosch**

Hambakenwetering 5-J  
5231 DD 's-Hertogenbosch

Postbus 2309

5202 CH 's-Hertogenbosch