

# Uitvoeringsprogramma Fiets in de Versnelling 2016 -2020

Provincie Noord-Brabant



# Inhoud

<b>1</b>	<b>Proloog</b>	<b>2</b>
1.1	Aanleiding	2
1.2	Evaluatie	2
1.3	Bestuursakkoord 2015-2019	3
1.4	Onze mobiliteit verandert	3
1.5	Rol van de provincie	4
1.6	Waarom de fiets belangrijk is	4
1.7	Hoe de provincie gaat werken aan meer fietsgebruik	6
<b>2</b>	<b>De 3 versnellingen</b>	<b>9</b>
2.1	Fietsinfrastructuur: klaar voor de toekomst	9
2.2	Fiets: de Brabantse leefstijl	11
2.3	Fiets: voertuig voor innovatie	14
<b>3</b>	<b>Snelfietsrouten netwerk Brabant</b>	<b>17</b>
<b>4</b>	<b>Samenwerking en uitvoering</b>	<b>20</b>
4.1	Samenwerking	20
4.2	Marketing en communicatie	21
4.3	Uitvoering en monitoring	21
	<b>Bijlage 1: Uitvoeringsagenda Snelfietsrouten netwerk Brabant</b>	<b>24</b>
<b>1</b>	<b>Uitvoeringskader</b>	<b>24</b>
1.1	Inleiding	24
1.2	De fiets, het vervoermiddel van de toekomst	24
1.3	Snelfietsroutes in Noord-Brabant: wat levert het op?	25
1.4	De kansrijke, Brabantse snelfietsroutes	30
1.5	Wat betekent dit voor de samenwerking tussen gemeenten, regio's en provincie?	32
<b>2</b>	<b>Dynamisch projectenoverzicht</b>	<b>38</b>
<b>3</b>	<b>Projectsheets</b>	<b>41</b>
<b>4</b>	<b>Potentie fietsroutes omgeving Eindhoven</b>	<b>51</b>
	<b>Bijlage 2: Fietsnetwerken</b>	<b>53</b>

# 1 Proloog

## 1.1 Aanleiding

De visie Fiets in de Versnelling (2009) is een uitwerking van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan. Het programma is in 2 tranches uitgevoerd. Toen de tweede tranche in 2015 eindigde, stopte ook de financiering van het programma. Dit uitvoeringsprogramma vormt de basis voor de financiering van de derde tranche. Het laat zien hoe de provincie de doelen en ambities van Fiets in de Versnelling wil invullen voor de periode 2015-2019.

Hoofdstuk 1 beschrijft de ingrediënten die input vormden voor het nieuwe uitvoeringsprogramma. Met die ingrediënten zijn 3 versnellingen samengesteld. Die maken concreet wat de provincie wil bereiken en wat ze daarvoor gaat doen. De uitwerking van de 3 versnellingen, met concrete doelen en acties, staat in hoofdstuk 2.

## 1.2 Evaluatie

Bij het afronden van de tweede uitvoeringsperiode van het programma Fiets in de Versnelling hebben we het actieprogramma 2012-2015 geëvalueerd<sup>1</sup>. Hoofdvraag van de evaluatie was of en in welke mate de gestarte acties bijdragen aan kent twee hoofddoelen voor 2020 die de visie Fiets in de Versnelling stelt:

1. Aandeel fietsverplaatsingen binnen de Brabantse mobiliteit groeit naar 28-30%;
2. Dé fietsprovincie van Nederland zijn.

Alle acties die in gang zijn gezet om mensen vaker de fiets te laten nemen, zijn gestart en lopen nog door. De oogst van deze acties halen we grotendeels de komende jaren binnen. Het fietsstimuleringsproject B-Riders laat met meer dan 1000 spitsmijdingen per spits zien dat het echt mogelijk is om forenzen te overtuigen van de voordelen van fietsen naar je werk. We hebben flink geïnvesteerd in de samenwerking met partners. Dat leidde tot mooie resultaten, zoals het platform [Ons Brabant Fietst](#). Op het gebied van data en kennis over de fietser heeft Brabant naam gemaakt met innovatieve projecten. Bijvoorbeeld BikePRINT en het gebruik van virtual reality om fietsbeleving te onderzoeken. Een infografic met de stand van zaken van de uitvoering van het programma Fiets in de Versnelling is beschikbaar via de [website](#) van de provincie.



## Aanbevelingen

De evaluatie laat zien dat het provinciaal fietsbeleid inderdaad goed in de versnelling zit. En dat er voor de komende jaren nog veel kansen liggen.

De evaluatie resulteert in de volgende aanbevelingen die we overnemen in dit nieuwe uitvoeringsprogramma:

1. maak de ambitie om 'de fietsprovincie van Nederland' te zijn concreet: Brabant onderscheidt zich als de slimste fietsprovincie;
2. combineer investeringen in fietsinfrastructuur met fietsstimuleringsmaatregelen;
3. investeer in de werkgeversaankpak: betrek het bedrijfsleven in de bestaande netwerksamenwerking en betrek werkgevers bij het realiseren van provinciale doelen;

---

<sup>1</sup> De evaluatie is exclusief gericht op het programma Fiets in de Versnelling 2012-2015. Het gaat niet in op de investeringen voor de fiets door de GGA-regio's en B5. Ook gaat de evaluatie niet over de resultaten die zijn bereikt in het recreatieve fietsnetwerk. Daarover leest u meer op [onsbrabantfietst.nl](#) en [visitbrabant.nl](#).

4. laat nadrukkelijker zien dat fietsgebruik en fietsstimulering bijdragen aan meerdere provinciale en maatschappelijke opgaven;
5. continueer de provinciale regierol met focus op een aantal grote acties en projecten.

### **1.3 Bestuursakkoord 2015-2019**

In het Bestuursakkoord 2015-2019 heeft de provincie vastgesteld hoe zij de maatschappelijke uitdagingen waar Brabant voor staat, tegemoet wil treden. De fiets draagt daar op veel manieren aan bij. De fiets:

- vernieuwt, door de snelle ontwikkeling van de elektrische fiets (e-bike) te faciliteren met een snelfietsroutenetwerk én met keteninitiatieven die de overstap van OV naar fiets en van auto naar fiets gemakkelijker maken;
- werkt, doordat fietsrecreatie een belangrijke bijdrage levert aan de vrijetijdseconomie (samenwerking VisitBrabant) en doordat fietsinnovaties bijdragen aan de innovatiekracht van Brabant;
- innoveert op alle fronten met livinglabs, zoals de livinglab snelfietsroutes in SPARK en SolaRoad op provinciale wegen; Brabant staat bekend om zijn fietsinnovaties zoals fietsstimulering met B-Riders, de ontwikkeling van BikePRINT (NHTV) of de Solar bike (TU/e);
- verduurzaamt altijd, want de fiets is het meest duurzame vervoermiddel op wielen; met de werkgeversaanpak geven we invulling aan Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (fiets in het vervoerplan, bereikbaarheid van het bedrijf en gezondheid van werknemers); de fiets is onmisbaar voor duurzame en gezonde verstedelijking (fiets als duurzaam alternatief en e-bike op afstanden van 15 tot 30 kilometer);
- vergroent, door kansen voor recreatief fietsen te combineren met het ontsluiten van de Brabantse natuur;
- verbindt, omdat de fiets Brabanders de vrijheid geeft om tegen de laagste kosten mobiel te zijn in een straal van 25 kilometer; zo verbindt de fiets stad en land (sociale veerkracht en vitaliteit van steden en dorpen) en de steden binnen het stedelijk netwerk (snelfietsroutenetwerk).

### **1.4 Onze mobiliteit verandert**

Nu de economie weer aantrekt, neemt het verkeer op het wegennet flink toe. Om dat verkeer zo efficiënt mogelijk in goede banen te leiden, zijn integrale afwegingen meer dan ooit noodzakelijk. Daarmee zetten we binnen het Brabants mobiliteitssysteem elk vervoermiddel in op zijn eigen kracht. Het is vervolgens aan de gebruiker om een keuze te maken uit de diverse vervoerswijzen.

Dit mobiliteitssysteem verandert momenteel in hoog tempo. Aan de basis van die verandering staan ontwikkelingen als de elektrische en zelfrijdende auto, de e-bike, vergrijzing en big data. Ook zijn er allerlei transities gaande, zoals van producten kopen naar diensten kopen, van bezit naar delen en van eenmalig gebruik naar hergebruik. Al deze ontwikkelingen hebben invloed op het mobiliteitssysteem.

### **Systeem als 1 geheel zien**

Om hier adequaat op te reageren en te anticiperen, is het van belang om dit systeem als 1 geheel te zien. Binnen die context hebben we in dit uitvoeringsprogramma gekeken hoe de fiets het beste in te zetten is als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem. De komende jaren implementeert de provincie deze integrale benadering ook in haar investeringsstrategie. Interessant daarbij is dat investeringen in fiets relatief weinig kosten en zichzelf terugverdienen (zie ook de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA-scan) bij de snelfietsroutes in hoofdstuk 3).

## 1.5 Rol van de provincie

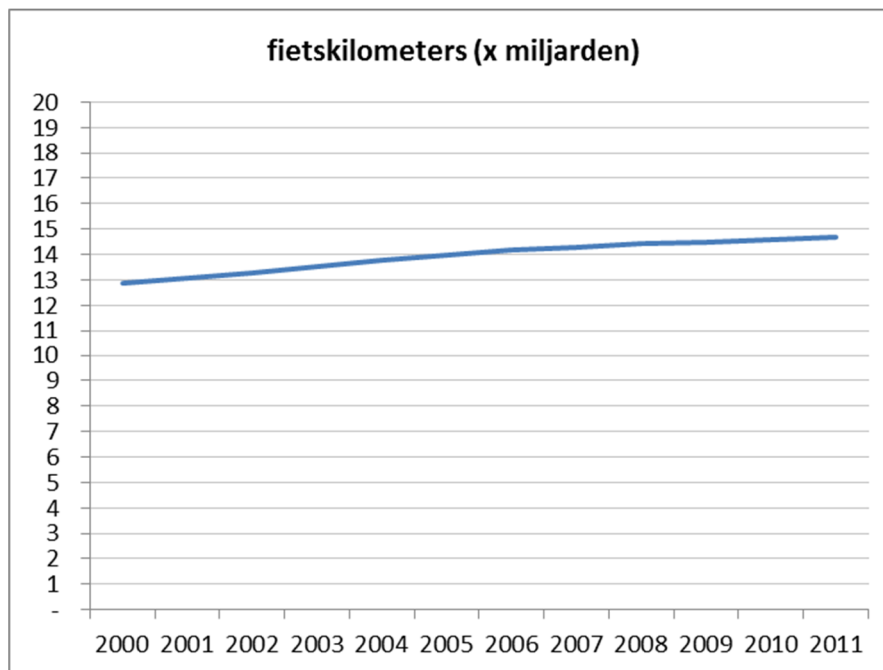
De ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem betekenen ook iets voor de rol van de provincie. Naast de provinciale rol als wegbeheerder van de provinciale wegen continueert de provincie in de periode 2016-2020 haar rol als regievoerder in het fietsbeleid in Brabant. De uitgevoerde evaluatie ondersteunt deze keuze.

Daarbij ziet de provincie voor zichzelf de volgende rollen:

- het (doen) ontwikkelen en uitwisselen van kennis en informatie, gericht op de versnellingen, met open oog voor innovatie;
- het stimuleren en faciliteren van netwerkvorming tussen gemeenten, bedrijfsleven, belangenorganisaties en kennisinstellingen om samen kansen op te sporen en een bijdrage te leveren aan smart en green mobility in Brabant;
- het verbinden en faciliteren van onze samenwerkingspartners met partijen in binnen- en buitenland om tot Europese samenwerking/projecten en cofinanciering te komen;
- het beschikbaar stellen van cofinanciering voor businesscases die passen binnen de kaders van het programma Fiets in de Versnelling.

## 1.6 Waarom de fiets belangrijk is

We fietsen in Nederland steeds meer. Het aantal fietskilometers steeg in 2000-2011 met 14%. Dit komt vooral doordat er meer inwoners zijn, die vaker in de vrije tijd naar school en naar werk fietsen. Bovendien worden deze ritten, zeker naar werk, steeds langer (KIM, 2015). De grootste groei is in de steden, vooral naar de stations.

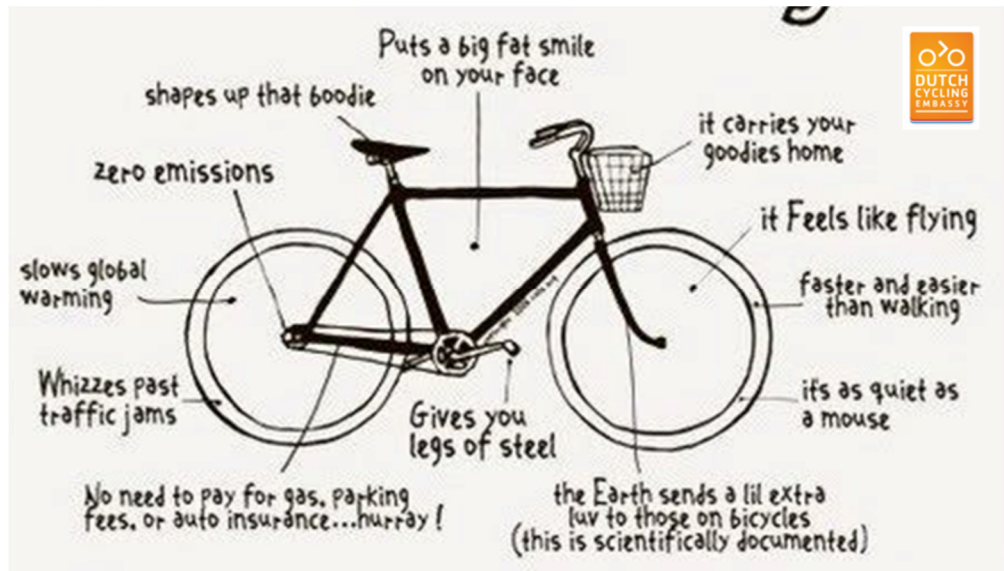


Figuur 1: afgelegde fietskilometers (x miljard per jaar) 2000-2011 (Harms, 2013).

Recentere cijfers van het CBS<sup>2</sup> laten zien dat de reizigerskilometers per vervoermiddel in 2014 niet significant stijgen ten opzichte van 2013, met uitzondering van de fietskilometers (+ 12,3%). In Brabant is de fiets verantwoordelijk voor meer dan 25% van de verplaatsingen; in de steden ligt dat percentage veel hoger. Daarmee is de fiets niet weg te denken uit het Brabantse mobiliteitssysteem. En

<sup>2</sup> CBS, Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN, juli 2015).

de fiets levert nog meer directe bijdragen aan provinciale ambities. Goede fietsfaciliteiten dragen er – vaak in combinatie met hoogwaardig openbaar vervoer en trein – aan bij dat mensen graag in Brabant willen wonen. Ook dat mensen eropuit gaan en elkaar ontmoeten en dat toeristen hier hun vrije tijd willen doorbrengen. De fiets is een toegankelijk, duurzaam en goedkoop vervoermiddel voor alle lagen van de samenleving. Bovendien zorgt regelmatig fietsen ervoor dat mensen gezond, fit en vitaal blijven. De fiets heeft dus veel voordelen: vermindert filedruk, is goed voor de portemonnee, draagt bij aan luchtkwaliteit en zuinig ruimtegebruik, houdt de Brabanders vitaal en levert een substantiële bijdrage aan de vrijetijdseconomie.



## Innovaties

De e-bike is in opkomst. De verkoop van deze fietsen neemt gestaag toe en daarmee ook het fietsgebruik onder ouderen en de per fiets afgelegde afstand in het woon-werkverkeer. Ondertussen innoveert de fietswereld met een steeds grotere verscheidenheid aan fietsen, zoals de speed pedelec<sup>3</sup> en Light Electric Vehicles (LEV)<sup>4</sup>. De snelle ontwikkeling van de e-bike en speed pedelec maakt dat nu grote groepen mensen afstanden van 15 tot 30 kilometer kunnen afleggen op de fiets. Daarmee ontstaan er nieuwe kansen voor het bereikbaar houden van de Brabantse steden en het stedelijk netwerk.

Het is afwachten hoe de verkoop en regelgeving rond deze nieuwe voertuigen zich ontwikkelt. Waarschijnlijk duiken er op het fietspad snellere en grotere voertuigen op.

<sup>3</sup> Speed pedelec: fiets die sneller kan dan het maximum van 27 kilometer per uur dat voor elektrische fietsen geldt.

<sup>4</sup> De LEV heeft kenmerken van een fiets en een elektrisch karretje.



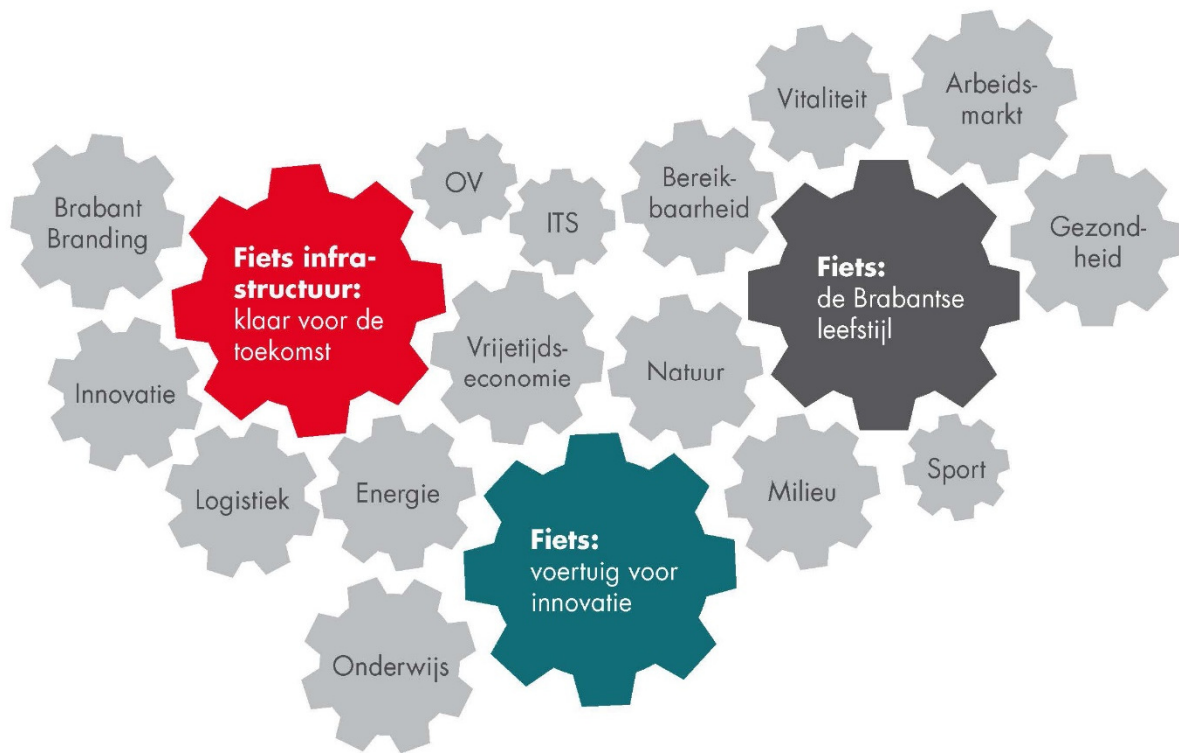
### 1.7 Hoe de provincie gaat werken aan meer fietsgebruik

Dit uitvoeringsprogramma heeft tot doel de voordelen van de fiets in de komende jaren te benutten in verbinding met andere provinciale opgaven en opgaven van andere partijen.

Om aan deze opgaven bij te dragen en de doelen van het programma Fiets in de Versnelling te realiseren, hanteren we 3 zogenoemde versnellingen:

1. Fietsinfrastructuur: klaar voor de toekomst;
2. Fiets: de Brabantse leefstijl;
3. Fiets: voertuig voor innovatie.

De bevindingen en aanbevelingen uit de evaluatie van het programma Fiets in de Versnelling 2016, de input van Provinciale Staten tijdens de themavergadering op 10 juni 2016 en de input van externe en interne partijen is gebruikt bij het formuleren van de operationele doelen en de acties in de versnellingen. Deze versnellingen hangen op veel manieren samen met elkaar én met andere provinciale programma's en opgaven. Hoe die samenhang eruitziet, blijkt uit figuur 2.



Figuur 2: samenhang tussen versnellingen en andere opgaven.

### **Eerste versnelling - Fietsinfrastructuur: klaar voor de toekomst**

Deze versnelling versterkt het Brabants fietsnetwerk als hét duurzaam verbindend element in het Brabantmozaïek. Daartoe gaat de provincie investeren in:

- een snelfietsroutenetwerk Brabant;
- de kwaliteit en veiligheid van provinciale fietspaden;
- aantrekkelijke recreatieve routes;
- gemakkelijke en comfortabele overstappunten (fiets - trein/hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en fiets - auto) via de Ontwikkelagenda Spoor, HOV en knooppunten.

De provincie wil meer samenhang in het fietsnetwerk, zodat dit netwerk niet alleen steden en dorpen verbindt, maar ook leisure- en werklocaties en natuur beter ontsluit.

### **Tweede versnelling - Fiets: de Brabantse leefstijl**

Deze versnelling maakt Brabanders bewust van de voordelen van de fiets als onderdeel van de leefstijl. De fiets is niet voor iedereen een vanzelfsprekende mobiliteitskeuze. Daarom is het nodig dat mensen meer bewust raken van de voordelen van de fiets. Bewustwording legt de basis voor meer fietsgebruik, waarbij de Brabander de keuzevrijheid heeft om tegen de laagste kosten mobiel te zijn in een straal van 25 kilometer. Samenwerking met werkgevers is daarbij essentieel. Zij zijn een belangrijke speler bij het stimuleren van de fiets voor het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer.

### **Derde versnelling - Fiets: voertuig voor innovatie**

Centraal in deze versnelling staat het benutten van de Brabantse innovatiekracht en de meekoppelingen van het fietsprogramma met andere provinciale programma's en opgaven. Denk daarbij aan natuur, milieu, vrijetijdseconomie en sport. De fysieke en sociale veiligheid van de fietser staan voorop bij elk project. Innovaties zoals Bikescout en een groene golf voor fietsers verbeteren de verkeersveiligheid en de doorstroming. De provincie investeert in duurzame toepassingen.

Bijvoorbeeld zonne-energie uit fietspaden en fietsroutes aantrekkelijker maken door bluetoothbeacontechnologie<sup>5</sup>. De provincie investeert ook in (open) big data om betere informatie te krijgen over het gebruik van het mobiliteitssysteem. Brabant laat zien hoe slimme mobiliteit eruitziet en hoe belangrijk de fiets daarbij is.

Hoofdstuk 2 gaat dieper in op de 3 versnellingen.



---

<sup>5</sup> Brabant gaat als eerste provinciebreed bluetoothbeacons toepassen. Dit gebeurt op het recreatieve fietsknooppuntennetwerk, zodat informatie van ondernemers én van het gebied beschikbaar is voor de fietser.

## 2 De 3 versnellingen

### 2.1 Fietsinfrastructuur: klaar voor de toekomst

De fiets is de beste manier om het Brabants (inter)stedelijk mobiliteitssysteem draaiend te houden en de steden aantrekkelijk, toegankelijk, schoon en ruimte-efficiënt te maken.

Daar is een veilige fietsinfrastructuur voor nodig: voor de fiets als zelfstandig vervoersmiddel en in combinatie met het (H)OV. De fiets zorgt voor een groter voedingsgebied voor het HOV en kan de piek in OV-verplaatsingen afromen. Zo ontlast de fiets de drukke spits. Een goede kwaliteit van de fietspaden en een gemakkelijke overstap zijn belangrijke voorwaarden om het fietsgebruik te stimuleren.



7.5 KM **500.000.000**  
WOON-WERKVERKEER  
AUTORITTEN PER JAAR ZIJN  
KORTER DAN 7,5 KILOMETER.

De fietsinfrastructuur heeft een schaa sprong nodig om de toename van fietsers aan te kunnen. De bestaande fietspaden zijn onvoldoende toegerust om meer fietsers met grotere snelheidsverschillen veilig te kunnen afwikkelen. Om de potentie van de snelle fietsen te benutten, is het zaak dat forenzen, scholieren en recreanten op de interessante verbindingen over snelle, directe, veilige en aantrekkelijke routes beschikken. Snelle fietsroutes kunnen eraan bijdragen dat in het woon-werkverkeer het fietsgebruik op langere afstanden toeneemt. Dat brengt verlichting op het wegennet.

#### Wat doet de provincie al?

De afgelopen jaren is er flink geïnvesteerd: in het utilitair fietsnetwerk via de uitvoeringsprogramma's van de GGA-regio's, in het recreatief netwerk via het Programma Vrijtijdseconomie en de streeknetwerken (zie bijlage 2).

Ook zijn in Brabant de eerste snelfietsroutes gerealiseerd (Breda - Etten-Leur, 's-Hertogenbosch - Veghel, Valkenswaard - Eindhoven), in aanleg (Oss - 's-Hertogenbosch, Helmond - Eindhoven) of in voorbereiding. Voor de realisatie van een snelfietsroutenetwerk in Brabant hebben we met behulp van de input van regio's en gemeenten een Uitvoeringsagenda Snelfietsroutenetwerk Brabant (USB) opgesteld (zie bijlage 1). In hoofdstuk 3 staat een samenvatting van de USB.

De provincie stimuleert de beschikbaarheid van fietsen en aanwezigheid van fietsenstallingen op de stations, bij de busstations en de haltes en op relevante werklocaties. We beseffen dat beschikbaarheid van fietsen en voldoende en veilige mogelijkheden voor fietsparkeren voorwaarden zijn die fietsers stellen. Daarom heeft de provincie in samenwerking met de NS extra aandacht besteed aan de beschikbaarheid van OV-fietsen. In 2016 staan er OV-fietsen op alle Brabantse stations en een vijftal grote busstations – mede dankzij een eenmalige investering van de provincie. Ook heeft de provincie eenmalig geïnvesteerd in Hopperpoint, een innovatief commercieel fietsdeelsysteem in Brabant. Hopperpoint verbindt de belangrijkste werklocaties binnen de steden met de fiets. Tilburg en Eindhoven proberen het uit bij bedrijven(terreinen). Met de beschikbaarheid van zowel de OV-fiets als een Hopperpoint is er een fietsalternatief voor auto- en OV-ritten in de stad.

## **Wat wil de provincie bereiken?**

- Het Brabantse fietsnetwerk is hét duurzaam verbindend element in het Brabantmozaïek: het verbindt steden en dorpen, ontsluit leisure- en werklocaties en natuur; de onderdelen van het (boven)regionale fietsnetwerk (utilitair, recreatief, snelfietsroutes) hangen goed met elkaar samen, zijn voldoende fijnmazig en toegesneden op een diversiteit aan gebruikers en typen fietsen.
- De Brabantse fietsinfrastructuur is veilig, duidelijk en aantrekkelijk en nodigt uit om te gaan fietsen; de fietser voelt zich welkom en gewaardeerd.
- Overstappen van fiets naar OV en naar auto (comodaliteit) en vice versa is gemakkelijk en snel te doen.

## **Wat gaan we daarvoor doen?**

1. De provincie stimuleert de verdere verbetering van een aantrekkelijk, snel en veilig fietsroutenetwerk in Brabant en neemt hierin de volgende acties:
  - 1.1 De provincie neemt (op verzoek van gemeenten en regio's) de regie bij de aanleg van het snelfietsroutenetwerk Brabant, geeft richting aan het ambitieniveau en draagt hier financieel aan bij.
  - 1.2 De provincie verbetert de kwaliteitsindicator voor fietspaden naast provinciale wegen. Daarbij staat de fietser centraal.
  - 1.3 De provincie neemt op basis van de verbeterde kwaliteitsindicator maatregelen om de provinciale fietspaden te verbeteren.
  - 1.4 De provincie neemt de regie bij het aanbrengen van samenhang in de verschillende onderdelen van het (boven)regionale fietsnetwerk om tot een hoge waardering van het fietsnetwerk in Brabant te komen. Dat doen we via de GGA-samenwerking en via de realisatie van het snelfietsroutenetwerk.
  - 1.5 De provincie continueert haar inzet via de GGA-regio's voor de verbetering van het regionaal fietsroutenetwerk in Brabant.
  - 1.6 De provincie verkent de (meekoppel)kansen om het recreatieve netwerk te verbeteren in verbinding met de rest van het fietsnetwerk. Het gaat hierbij om het creëren van meer samenhang, verbindingen via themaroutes en het ontsluiten van de kansen die de natuur biedt voor recreatie in het gebied. Op basis van deze verkenning kijken we welke rol de provincie kan spelen bij de realisatie van concrete maatregelen.
2. De provincie voert een enquête uit onder gebruikers over hun waardering van de fietsinfrastructuur in Brabant.
3. De provincie stimuleert innovaties die de informatievoorziening en fietsparkeervoorzieningen gericht op de overstap fiets - trein/HOV verbeteren. Dit gebeurt via de Ontwikkelagenda spoor, HOV en knooppunten.
4. De provincie blijft het gebruik van de OV-fiets en innovatie in beschikbaarheid van de OV-fiets stimuleren. Dit gebeurt via de Ontwikkelagenda spoor, HOV en knooppunten.
5. De provincie gaat innovaties op het gebied van deelfietsen koppelen aan concepten die zich bewezen hebben. De provincie stimuleert de ontwikkeling van een (landelijke) standaard waarmee gebruikers van verschillende deelfietsinitiatieven gebruik kunnen maken van alle systemen.

## **KernPrestaties en Indicatoren**

- Snelfietsroutenetwerk Brabant:
  - in 2020 zijn 5 nieuwe snelfietsroutes gereed;
  - daarnaast is van nog 4 snelfietsroutes de aanleg voor 2020 gestart;
- de kwaliteitsindicator voor fietspaden naast provinciale wegen scoort een 8,5 (zie kader);
- Brabanders waarderen de kwaliteit van fietspaden in Brabant met gemiddelde een 8.

## Kwaliteitsindicator fietspaden

De provincie monitort de kwaliteit van de fietspaden die bij haar in beheer zijn met de kwaliteitsindicator fietspaden. Deze indicator is een proactief en objectief instrument en bevat 8 belangrijke verkeerskundige en technische aspecten. Bijvoorbeeld: de breedte van het fietspad, de obstakelvrije zone en de soort verharding. We kunnen de bestaande methode (waarop de kwaliteitsindicator is gebaseerd) verbeteren door de fietser meer centraal te stellen. Daarom gaan we het gebruik van het fietspad – het aantal fietsers – in relatie tot de bestaande fietsvoorziening laten meewegen in de score. Na het toevoegen van deze extra component volgt de actualisatie van de score. Na een nulmeting brengen we de mogelijke verbeteringen in 2017 als onderdeel van de integrale aanpak van de vervangingsinvesteringen in beeld. Dit gebeurt via het programma Provinciale wegen.

## 2.2 Fiets: de Brabantse leefstijl

Fietsen is gezond, duurzaam en milieuvriendelijk. Wie overstapt van auto of bus naar de fiets verlengt zijn levensverwachting met 3 tot 14 maanden. Dat blijkt uit een studie van de Universiteit Utrecht<sup>6</sup>. Zelfs fietsen naast een drukke weg is nog steeds gezonder dan autorijden of niet fietsen. Lopen en fietsen zijn bovendien de meest milieuvriendelijke en duurzame manieren van vervoer. Dit geldt ook voor de elektrische fiets. De verbruikte stroom om de batterij op de laden, is een factor 50 kleiner dan het energieverbruik van een auto. Eenzelfde effect geldt voor de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Lokaal draagt de (snelle) fiets bij aan een betere luchtkwaliteit en minder verkeerslawaai.

**5% FIETSEN**  
SCHEELT 40 MILJOEN LITER  
BRANDSTOF EN 80 MILJOEN  
KILO CO<sub>2</sub> PER JAAR



Overigens is het belangrijkste motief om te gaan fietsen voor iedereen anders. Het kostenaspect is minder vaak doorslaggevend dan de verwachte (negatieve) effecten. Wel zijn slimme en ecovriendelijke mobiliteit vaak motieven. Gezondheid staat bij woon-werkfietsers bovenaan en bij recreatieve fietsers op nummer 2<sup>7</sup>.

**MINDER  
STRESSGEVOELIG**  
DE BIOLOGISCHE  
LEEFTIJD DAALT MET  
9 JAAR.



Een goed fietsnetwerk alleen is niet genoeg om meer mensen op de fiets te krijgen. Fietsen is nog niet voor iedereen een vanzelfsprekend onderdeel van de leefstijl. Dat vraagt om een gerichte aanpak om de fiets als logische vervoerskeuze te stimuleren.

Aanbevelingen uit de evaluatie zijn:

- meer ondernemers betrekken bij fietsstimulering rond het woon-werkverkeer;
- specifieke doelgroepen onderscheiden, zonder strikte scheiding tussen recreatief en utilitair fietsgebruik.

Uit een peiling van het Brabant mobiliteitsnetwerk (bmn) blijkt dat veel werkgevers behoefte hebben aan het uitwisselen van kennis en ervaring met het stimuleren van fietsgebruik. Wie doet wat en welke mogelijkheden biedt de wet- en regelgeving? Met het programma Beter



**EEN LEASERIJDER**  
IS MAAR LIEFST 32 KEER  
ZO DUUR ALS EEN  
FIETSENDE WERKNEMER

<sup>6</sup> Fishman, E., Schepers, P., & Kamphuis, C. Dutch Cycling: Quantifying the Health and Related Economic Benefits. American Journal of Public Health.

<sup>7</sup> B-Riders en Fietstelweek ([verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/het-geheim-van-de-fiets-telweek-bevestiging-van-44160 lynkx](https://verkeerskunde.nl/internetartikelen/vakartikelen/het-geheim-van-de-fiets-telweek-bevestiging-van-44160 lynkx)).

Benutten is aangetoond dat fietsstimulering werkt en veel voordelen biedt (zoals bereikbaarheid, vitaliteit en duurzaamheid).

Uit onderzoek<sup>8</sup> blijkt dat 20% van de mensen die het recreatief fietsen hebben ontdekt, ook in het dagelijks verkeer de fiets meer gaan gebruiken. Dit biedt kansen om de fiets te positioneren als een leefstijl. Waarbij de grenzen tussen dagelijks fietsgebruik, recreatief, toeristisch en sportief fietsen vervagen: fietsen is modern en hip, goed voor lijf en leden, geeft ruimte in je hoofd en in je agenda.

Daar komt bij dat het recreatief fietsen een belangrijk onderdeel is van de Brabantse vrijetijdseconomie. Jaarlijks ondernemen recreanten ongeveer 21 miljoen fietstochten binnen Brabant, met een gemiddelde tijdsduur van circa 3 uur. Deze recreanten laten zich verleiden door grootse en aansprekende thema's, zoals de Van Gogh- en Trappistenroute. De fiets is daarmee een interessant vehikel voor een toegankelijke en uitnodigende vrijetijdsbeleving in Brabant.

### **Wat doet de provincie al?**

Het platform Ons Brabant Fietst draagt bij aan het positioneren van fietsen als aantrekkelijke vrijetijdsbesteding. Het online platform onsbrabantfietst.nl en social media geven informatie over allerlei fietsvoorzieningen: infrastructuur, routes, verhuur, stallingen, routeplanning, culturele en sportieve evenementen en ander nieuws dat uitnodigt tot fietsen. De provincie heeft de uitvoering van Ons Brabant Fietst uitbesteed aan VisitBrabant.

Afgelopen jaren is vanuit het programma Beter Benutten het project B-Riders gestart. Dit is een fietsstimuleringsprogramma voor woon-werkverkeer op basis van beloning en coaching. Het levert goede resultaten, belangrijke lessen en een schat aan data en informatie op. Dit project laat zien dat fietsstimulering werkt en dat het mensen daadwerkelijk overhaalt om voor hun woon-werkverkeer over te stappen van de auto naar de fiets. In de eerste fase van B-Riders (2013-2014) fietsten 2300 deelnemers 6,5 miljoen kilometer. De gedragsverandering blijkt voor het merendeel van de deelnemers blijvend. Momenteel doen 5000 mensen mee. Hier geldt: de toekomst van dit succesvolle project hangt af van de mate waarin het bedrijfsleven deze vorm van fietsstimulering adopteert.

Om bedrijven op weg te helpen en te zorgen dat zij ook hun rol pakken, ontwikkelt de provincie met het Brabant mobiliteitsnetwerk (bmn) een werkgeversplatform Ons Brabant Fietst: een [online](#) en offline platform dat eraan bijdraagt dat werkgevers actief met fietsstimulering aan de slag gaan.

Met het Verkeersveiligheidsplan werkt de provincie aan veiliger verkeersgedrag van fietsers. Jongeren krijgen hierbij extra aandacht. Via het Europese project STARS is het fietsgebruik op scholen gestimuleerd, bijvoorbeeld met de campagne Veilig fietsen. Op lokaal niveau hebben werkgevers, werknemers, scholen en scholieren samen onveilige plekken aangepakt op fietsroutes die scholieren veel gebruiken.

In samenwerking met het PON heeft de provincie de voor Brabant beschikbare big data over leefstijlen toegankelijk gemaakt. Die gegevens kunnen we nu gebruiken om beleidsinformatie te genereren die ook voor het fietsprogramma bruikbaar is.

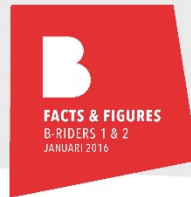
---

<sup>8</sup> Spring maar op die fiets (2014), NBTC-NIPO Research/Vrijetijdshuis Brabant.

**B-RIDERS FIETSEN NAAR HET WERK**  
 OM MEER TE BEWEGEN, OM MET EEN FRIS GEVOELTHUIS TE KOMEN, OM GELD TE VERDIENEN OF TE BESPAREN.  
 SINDS DE START VAN B-RIDERS 2 FIETSEN 5000 BRABANDERS MET DE B-RIDERS APP OP HUN SMARTPHONE NAAR HET WERK.  
 B-RIDERS WON DE GALAARDPPRIJS IN 2014 VOOR DE MEEST EFFECTIEVE OVERHEIDSCAMPAGNE.

WWW.B-RIDERS.NL

B1 B-RIDERS 1 B2 B-RIDERS 2



AANTAL B-RIDERS  
 B1 **2.300** B2 **5.000**



SPITSMIJDINGEN PER DAG (GEMIDDELD) **1.025**

**TOP 5 WOONPLAATSEN**



B1 1 TILBURG 2 EINDHOVEN 3 ROSMALEN 4 HELMOND 5 ETTEN-LEUR  
 B2 1 EINDHOVEN 2 TILBURG 3 HELMOND 4 VELDHOVEN 5 DEN BOSCH

TOTALE AFSTAND PER DAG

B1 **40.000 KM**  
 MET DE KE  
 B2 **35.000 KM**

TOTALE AFSTAND

B1 **5.500.000 KM**  
 MET DE KE  
 B2 **4.700.000 KM**

GEMIDDELDE AFSTAND

B1 **9,7 KM**  
 MET DE KE  
 B2 **7,9 KM**

**TOP 5 WERKGEVERS**



B1 1 ZIEKENHUIS BERNHOVEN 2 JEROEN BOSCH ZIEKENHUIS 3 GEMEENTE TILBURG 4 GEMEENTE BREDA 5 PROVINCIE NOORD-BRABANT  
 B2 1 ZIEKENHUIS BERNHOVEN 2 TU EINDHOVEN 3 MAXIMA MEDISCH CENTRUM 4 FONTYS HOGESCHOLEN 5 JEROEN BOSCH ZIEKENHUIS

B1 **50%** **50%**  
 B2 **47%** **53%**

FAVORIETE FIETSDAG

B1 **D1**  
 B2 **D0**



POPULAIERSTE FIETSRUTES

B1 **VELDHOVEN - EINDHOVEN**  
**ROSMALLEN - DEN BOSCH**

B2 **VELDHOVEN - EINDHOVEN**  
**NUENEN - EINDHOVEN**

B1 **1.022** **300**  
 LIKES VOLGERS  
 B2 **1.340** **314**  
 LIKES VOLGERS



**Wat wil de provincie bereiken?**

- De fiets is voor steeds meer Brabanders de logische mobiliteitskeuze (naar het werk, naar school, naar de winkel, recreatief etc.).
- Werkgevers in Brabant geven zichtbaar invulling aan stimulering van de fiets als vervoerwijze voor het woon-werkverkeer en het zakelijke verkeer (al dan niet in de combinatie met het OV). Zij benutten de kansen van corporate vitaliteitsbeleid en geven de fiets daarbinnen een volwaardige positie.

**Wat gaan we daarvoor doen?**

1. De provincie financiert het communicatie- en samenwerkingsplatform Ons Brabant Fietst en is partner in de samenwerking.
2. De provincie verbindt het project B-Riders met de werkgeversaanpak. Samen met marktpartijen ontwikkelen we een businesscase, zodat het project kan doorgaan met een beperkte provinciale subsidie.
3. De provincie stelt samenhangend vitaliteitsbeleid op voor de eigen provinciale organisatie.
4. De provincie promoot het fietsgebruik tijdens een select aantal grote wiel- en andere evenementen.
5. De provincie onderzoekt de leefstijlndata om doelgroepen te identificeren die het meest interessant zijn voor de stimulering van het fietsgebruik (in combinatie met OV-gebruik). Met deze leefstijlinformatie kan de provincie de marketing en communicatie op actieniveau versterken, bijvoorbeeld bij de marketing van snelfietsroutes.
6. De provincie stimuleert verkeersveilig gedrag bij de gebruikers van het fietsnetwerk. Dit gebeurt via het Verkeersveiligheidsprogramma.
7. De provincie brengt met haar partners fietsongevallenconcentraties in beeld en stimuleert op basis hiervan het uitvoeren van verbeteracties door de wegbeheerders (waaronder de provincie zelf).

8. De provincie verkent de mogelijkheden voor een studenten- en scholierenaanpak OV en fiets om ook voor deze doelgroepen de fiets de logische keuze te laten zijn. Daartoe doen we een pilot met scholen, OV, gemeenten en scholieren. Dit gebeurt via de OV vernieuwingsagenda.

### KernPrestaties en Indicatoren

- Het project B-Riders realiseert in totaal 5000 spitsmijdingen per spits en 10.000 gedurende de hele dag, elke dag. Dit zijn duurzame spitsmijdingen.
- In Brabant stimuleren 125 werkgevers met meer dan 100 werknemers fietsen naar het werk.

### 2.3 Fiets: voertuig voor innovatie

Brabant maakt werk van slimme mobiliteit. Dat geldt zeker voor het programma Fiets in de Versnelling. Sinds de start ervan in 2010 hebben talloze innovaties in hardware (infrastructuur), software (gedrag en data) en orgware (samenwerking) ervoor gezorgd dat Brabant (inter)nationaal bekend staat als 1 van de meest innovatieve regio's.

Zo is Brabant bekend van enkele hardware-innovaties voor de fiets:

- Het eerste glow-in-the-dark-fietspad ter wereld van Daan Roosegaarde (Van Gogh fietspad Eindhoven - Nuenen). Goed voor de attractiviteit, de beleving en de veiligheid van het fietspad.
- De fiets-DRIP (zie foto), ontwikkeld in 's-Hertogenbosch. Die geeft fietsers de snelste oversteekmogelijkheid op een drukke kruising, zonder extra opstoppingen voor het andere wegverkeer. Dit zorgt voor sneller fietsen, minder door rood licht rijden en meer verkeersveiligheid.
- De eerste 3D-simulator voor fietsbeleving (virtual reality) is in Brabant ontwikkeld. Deze simulator biedt de mogelijkheid het wegontwerp te beleven voordat het is aangelegd. Wegbeheerders kunnen daarmee effectiever en efficiënter fietspaden aanleggen;
- De eerste Solar-bike (zie foto), ontwikkeld door TU/e en een aantal partners.



auteurs: Stephan Schillemans en Roy Ensink

Wat betreft software, vooral data en gedragsbeïnvloeding, is Brabant koploper. Brabant heeft in Nederland een standaard gezet door data over gedrag van B-Riders te visualiseren met BikePRINT<sup>9</sup>. De NHTV heeft deze tool ontwikkeld. Die geeft inzicht in de vervoersbewegingen van fietsers en in snelheden, routes en vertragingen. Deze informatie is waardevol bij het oplossen van knelpunten in het fietsnetwerk en bij het maken van afwegingen rond de aan te leggen snelfietsroutes.

Deze innovaties zijn niet mogelijk zonder de ontwikkeling van de orgware. De samenwerking in de GGA-regio's en vooral de samenwerking in BrabantStad Fiets (B5, NHTV en provincie) maakt duidelijk dat fietsen steeds vaker verder gaat dan de eigen gemeentegrenzen. Binnen deze samenwerking ontstaan innovatieve oplossingen en kansen. Kennis is breder beschikbaar en innovaties kunnen na een pilotfase gemakkelijk en goedkoop worden uitgebreid naar andere gebieden.

### **Wat doet de provincie al?**

Innovatie is de rode draad in de uitvoering van het programma Fiets in de Versnelling. De afgelopen 3 jaar hebben de provincie, B5-steden en kennis- en onderwijsinstellingen veel geïnvesteerd in het versterken van de Brabantse innovatiekracht rondom de thema's slim en duurzaam in relatie tot fiets. Belangrijk daarbij waren en zijn (inter)nationale programma's en samenwerking, waaronder:

- SURF (Smart Cycling Futures);
- CHIPS<sup>10</sup> (Cycle Highways Innovation for smarter People transport and Spatial planning);
- NISTO (New Integrated Smart Transport Options).

De Hogeschool NHTV heeft met de provincie het Lectoraat Urban Intelligence opgericht. Nieuwe onderzoeksmethoden en -technieken zoals GPS-tracking, BIG-data analyses en virtual reality helpen om het uit te voeren beleid te onderbouwen en de juiste keuzes te maken. Dit lectoraat verbindt wetenschappelijk en toegepast onderzoek met de provinciale uitvoeringspraktijk. Via dit lectoraat strekt de samenwerking met kennisinstellingen zich uit tot de Universiteit Utrecht (belevingsonderzoek), de TU/e (verplaatsingsgedrag) en TNO (de intelligente fiets).

De provincie heeft als cofinancier bijgedragen aan de ontwikkeling van BikePRINT.

Om het thema gezondheid binnen Brabant meer en gebundelde aandacht te geven, werkt de provincie samen met de B5-steden aan een Gezondheidsdeal (een onderdeel van de Dynamische Uitvoeringsagenda PMWP<sup>11</sup>). Deze Gezondheidsdeal neemt de acties van het uitvoeringsprogramma Fiets in de Versnelling waar mogelijk over.

Via het programma Beter Benutten werkt de provincie met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de gemeente Eindhoven aan een pilot om de effecten van luchtkwaliteit op fietsgedrag te meten. De B-Riders-community dient daarbij als livinglab.

De provincie zoekt naar de slimste kansen om van fietsen binnen Brabant de logische mobiliteitskeuze te maken. Dat betekent ook: monitoren en evalueren. Het is belangrijk om data te verzamelen die het effect van de Brabantse acties kunnen meten en voorspellen.

---

<sup>9</sup> BikePRINT toonde het positieve effect aan van de businesscase van gedragsstimulering op fietsen naar het werk.

<sup>10</sup> CHIPS: de partners van CHIPS zijn de regio Hart van Brabant, provincie Gelderland, de Duitse regio's Ruhr, Frankfurt en Rhein-Neckar, de Britse fietspromotor Sustrans, de Hogeschool NHTV en de Europese Fietsersfederatie (ECF).

<sup>11</sup> PMWP: Provinciaal Milieu- en WaterPlan.

### **Wat wil de provincie bereiken?**

- Brabant is de slimste mobiliteits- en dus ook fietsprovincie van Nederland (software, hardware en orgware).
- Het fietsbeleid draagt bij aan (circulaire) duurzame economische ontwikkeling.
- Het fietsbeleid draagt bij aan de provinciale energiedoelen.
- Het fietsbeleid draagt bij aan een betere gezondheid van de Brabander en aan een gezonde fysieke leefomgeving.

### **Wat gaan we daarvoor doen?**

1. De provincie verkent de toepassing van biobased materialen in de provinciale fietsinfrastructuur.
2. De provincie biedt een testomgeving voor innovaties op snelfietsroutes en op fietspaden langs provinciale wegen. Bijvoorbeeld innovaties op het gebied van verlichting, zonne-energie (in wegdek), verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit.
3. De provincie faciliteert en participeert in innovatieve (Europese) projecten.
4. De provincie voert regie op het beschikbaar hebben, krijgen en houden van data en informatie over fiets en andere modaliteiten door:
  - het faciliteren van genereren en combineren van data onder meer via B-Riders, Hopperpoint, OV-fiets, teldata;
  - het stimuleren van BikePRINT;
  - deelname aan de nationale Fiets TelWeek;
  - deelname aan de Fietsmonitor Zuid.
5. De provincie verkent de mogelijkheden voor het Brabantse bedrijfsleven om internationale business(relaties) voor fietsinnovaties te creëren.

### **KernPrestaties en Indicatoren**

- De provincie realiseert 500 meter energieopwekkend 'SolaRoad'- fietspad (zie [www.solaroad.nl](http://www.solaroad.nl)).
- Bij elke nieuw aan te leggen snelfietsroute maken we expliciet de afweging om innovaties toe te passen om doorstroming en/of veiligheid voor fiets en auto op een slimme manier te verbeteren.

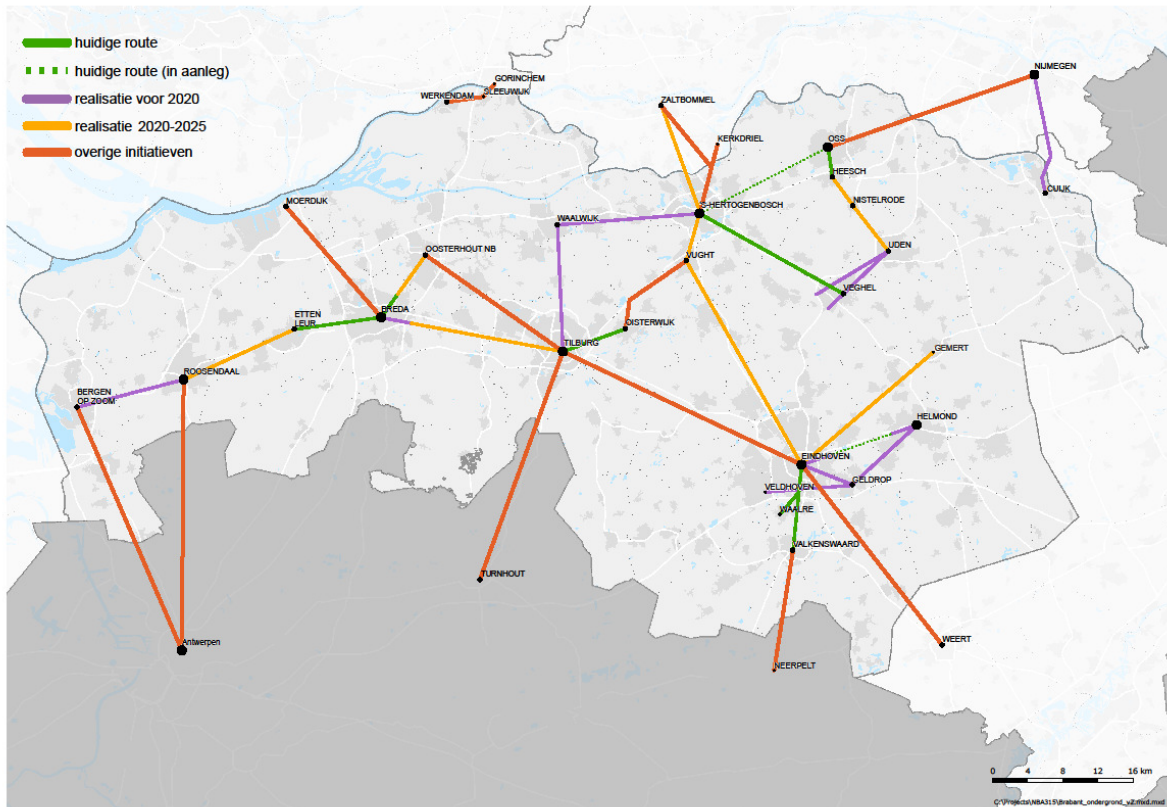
### 3 Snelfietsrouten netwerk Brabant

De Uitvoeringsagenda Snelfietsrouten netwerk Brabant (USB) is opgesteld samen met de regionale partners. Dat zijn de GGA-regio's, betrokken gemeenten en de Fietzersbond. De USB beschrijft de kansrijke snelfietsroutes tot 2020 met een doorkijk naar de periode daarna. Of een route kansrijk is, is bepaald op basis van potentie en draagvlak. Omdat dit een momentopname is, heeft de USB een dynamisch karakter. Projecten kunnen door diverse omstandigheden vertraging oplopen waardoor plannings veranderen. Ook kunnen er door ruimtelijke of bestuurlijke ontwikkelingen nieuwe, kansrijke initiatieven ontstaan, die we op dit moment nog niet kunnen voorzien. De USB geeft daarom richting aan de uitvoering van projecten en staat open voor nieuwe, kansrijke initiatieven.

Het Brabantmozaïek kent veel relatief grote steden op een beperkte onderlinge afstand, met daartussen vele dorpen. Dit biedt bij uitstek kansen voor snelfietsroutes in en tussen deze gemeenten. Dit om zowel om het mobiliteitssysteem te versterken en bij te dragen aan andere opgaven.

#### Kansen

1. Als we snelfietsroutes waar mogelijk verknopen met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en trein, dan vergroot het voedingsgebied van het openbaar vervoer aanzienlijk. HOV-knooppunten zijn door de snelfietsroutes vanuit verder gelegen gebieden te bereiken. Wel zijn er voldoende goede stallingsvoorzieningen bij overstappunten nodig.
2. Snelfietsroutes bieden lucht op stedelijke ringwegen en invalswegen waardoor ruimte ontstaat voor de auto. Door veilig en snel fietsen te faciliteren, vergroten de voordelen van het fietsen en krijgt de mobilist de keuze om (wanneer dat goed uitkomt) de fiets te nemen. Vooral in het woon-werkverkeer kan dat bijdragen aan vermindering van de filedruk en vertraging (economische baten). Ook bestaande fietsers profiteren van de voordelen.
3. Snelfietsroutes dragen voor de bestaande fietsers bij aan het comfort en de verkeersveiligheid. Ook trekken ze nieuwe woon-werkfietsers aan en zijn het hoogwaardige schakels in het recreatieve netwerk. Op de meest kansrijke corridors kan een snelfietsroute tot wel 7000 nieuwe fietsers opleveren. Die komen deels uit de auto en het OV en zijn deels het geheel nieuwe mobilisten.
4. Snelfietsroutes maken het aantrekkelijk voor scholieren en studenten om van buiten de stad naar school te fietsen. Omgekeerd kunnen stedelingen snel en veilig het buitengebied bereiken.
5. Snelfietsroutes maken het gemakkelijker om op een snelle manier met de fiets in het hart van de stad te komen. Elke fietser is een potentiële klant, die bovendien ruimte laat voor bezoekers van verder om met de auto of het OV naar de binnenstad te komen (economische baten).
6. Elke Brabander die gaat fietsen, werkt daarmee aan zijn gezondheid (gezondheidsbaten).
7. Meer fietsers betekent minder gebruik van fossiele brandstoffen en minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. Lokaal draagt de (snelle) fiets bij aan de luchtkwaliteit en aan minder verkeerslawaai (milieubaten).
8. Op basis van een MKBA-scan blijkt dat de meest kansrijke, Brabantse snelfietsroutes meer opleveren dan ze kosten.



Figuur 3: snelfietsrouten netwerk Brabant.

Figuur 3 geeft een beeld van het snelfietsrouten netwerk en de fase waarin de projecten globaal verkeren. Of een route kansrijk is, hangt af van de potentie ervan en van het draagvlak ervoor in de regio. Deze kaart wordt indien nodig herzien. We kunnen nieuwe routes toevoegen, wanneer blijkt dat er:

1. voldoende potentie is om nieuwe fietsers aan te trekken en om voldoende bestaande fietsers een snellere route te bieden (toets met de fietspotentiescan<sup>12</sup>);
2. voldoende draagvlak is bij betrokken partijen, wat uitmondt in een uitvoerings- en financieringsafpraak.

Fietsinfrastructuur gaat steeds vaker over gemeentegrenzen heen. Er ligt een regionale taak om de economische toplocaties van Brabant bereikbaar te houden en de kansen voor snelfietsroutes daarbij slim te benutten. De potentie van snelfietsroutes vergroot naarmate ook het bedrijfsleven een actieve rol oppakt en werknemers stimuleert om van de nieuwe infrastructuur gebruik te maken. Ook op dat punt moeten de regionale krachten bundelen. Hetzelfde is nodig voor een optimale koppeling met het HOV-netwerk.

### Provinciale rol bij snelfietsroutes

Noord-Brabant heeft met de GGA-regio's al een sterke samenwerkingsvorm tussen gemeenten op mobiliteitsgebied. De regio's hebben de wens om zelf de trekkersrol te vervullen bij de snelfietsrouteprojecten. Maar ze willen ook nadrukkelijk een betrokken provincie bij deze soms complexe projecten. In de verkenningfase (tracébeplanning) en bij de uitwerking naar integrale maatregelen heeft de provincie vooral een adviserende rol. Ook bewaakt de provincie het

<sup>12</sup> De fietspotentiescan met de B-Riders-data geeft aan dat de meeste geselecteerde routes een potentiescore (nieuwe fietsers plus reistijdwinst per kilometer route) hebben van meer dan 500.

ambitieniveau en de integraliteit. Dit betekent een provinciale regierol op kwaliteit, zowel bij de voorbereiding van het project als later in het proces (bij de cofinanciering). De provinciale criteria voor snelfietsroutes en het belang van de snelfietsroute in het mobiliteitssysteem zijn daarbij voor de provincie leidend.

### **Kwaliteitsniveau op maat**

Voor de provincie is 50% cofinanciering over de gehele snelfietsroute het vertrekpunt. Voor extra kwaliteit, innovaties en kunstwerken stelt de provincie aanvullende cofinanciering beschikbaar. De omvang van deze cofinanciering is een kwestie van maatwerk en bedraagt maximaal 80% in het geval van noodzakelijke kunstwerken. Samen met gemeenten en bedrijfsleven en andere partijen (waaronder Rijkswaterstaat) wil de provincie een integrale afweging maken om tot een kwaliteitsniveau op maat te komen voor elke snelfietsroute. Dat kwaliteitsniveau is afhankelijk van de ambities en financiële bijdragen van betrokken partijen.

Per snelfietsroute komt er een bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst. Voorwaarden daarvoor zijn dat:

- er concreet zicht is op uitvoering;
- de route voldoende is uitgewerkt om afspraken te kunnen maken over de inzet en hoogte van de cofinanciering.

In de overeenkomst staan afspraken vastgelegd over begin- en eindpunt, de te volgen route, kwaliteitsniveau, financiering en planning. Vaste onderdelen van deze overeenkomst zijn:

- afspraken over het opstellen van een uitwerkingsplan voor de ruimtelijke kwaliteit;
- een communicatieplan dat expliciet ingaat op het betrekken van werkgevers in het gebied bij de aanleg van de snelfietsroute.

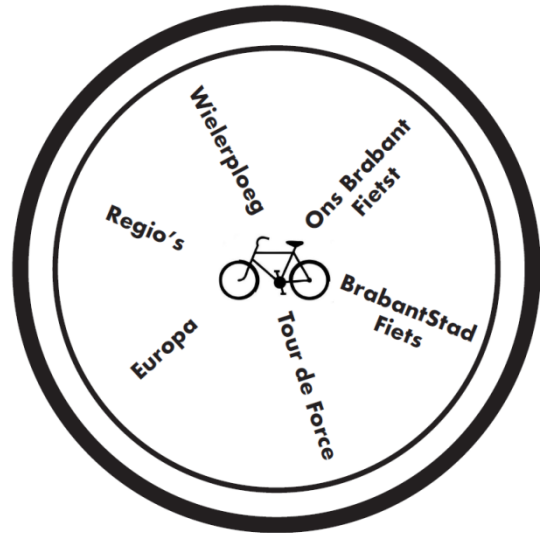
De volledige Uitvoeringsagenda Snelfietsroutenetwerk Brabant (USB) staat in bijlage 1.

## 4 Samenwerking en uitvoering

### 4.1 Samenwerking

De partners en de andere provinciale programma's (Natuur, Milieu, Vrijtijdseconomie, Verkeersveiligheid, Sport, Openbaar Vervoer en Infrastructuur) hebben input gegeven voor dit uitvoeringsprogramma. Tijdens reguliere bijeenkomsten én een aantal ronde tafels hebben we (nieuwe) verbindingen gelegd met partijen uit het bedrijfsleven, vanuit gezondheid en de streeknetwerken. Ook hebben we kansen voor cross-overs in het kader van de toekomstige mobiliteit geïdentificeerd.

De regionale, Brabantbrede samenwerking rond het thema fiets is uniek in Nederland en biedt een stevige basis voor het uitvoeringsprogramma 2016-2020. Dit is verbeeld met spaken in een wiel van samenwerking.



*Figuur 4: wiel van samenwerking*

Ons Brabant Fiets - gehost onder VisitBrabant - faciliteert (online en offline) ook de publieksverbindende en overkoepelende marketing en communicatie over fietsen in Brabant. In het netwerk werken BrabantStad<sup>13</sup>, de regio's en de zogeheten Wielerploeg<sup>14</sup> met de provincie aan de realisatie van het programma Fiets in de Versnelling. Via de regionale uitvoeringsprogramma's investeren de GGA-regio's verkeer en vervoer flink in (fiets)infrastructuur en verkeersveiligheid. Naast de GGA-regio's zijn ook de streeknetwerken betrokken. Zij faciliteren vooral initiatieven die het recreatieve fietsnetwerk versterken.

De samenwerking binnen het programma Beter Benutten geeft een flinke impuls aan de positie van de fiets binnen het Brabants mobiliteitssysteem. Daarnaast nemen Brabantse overheden deel aan Tour de Force. Dit is de landelijke samenwerking rond thema's als financiering, keten, ruimtelijke kwaliteit en regionale routes.

### Europese samenwerking

Veel kansen liggen er de komende jaren in Europese samenwerking. Via de Hogeschool NHTV (data), regio Hart van Brabant (CHIPS) en de streeknetwerken (Trappistenroute) is de provincie al betrokken bij een aantal EU-projecten. Het is de ambitie om de komende jaren meer kennis en financiering uit Europa te halen met projecten die passen binnen de doelstelling van het programma Fiets in de Versnelling. Brabant is ook deelnemer in de Dutch Cycling Embassy (DCE). Dit is een publiek-private intermediair tussen de vraag naar Nederlandse fietskennis en de Nederlandse partners die deze kennis kunnen leveren.

<sup>13</sup> BrabantStad kent een eigen samenwerkingsagenda, BrabantStad Fiets 2015-2018. Deze agenda wordt uitgevoerd door de werkgroep fiets binnen BrabantStad Bereikbaar, waar ook de Hogeschool NHTV deel van uitmaakt.

<sup>14</sup> Actieve deelnemers aan de Wielerploeg zijn op het moment naast de provincie de ANWB, de Fietsersbond, VisitBrabant, Sportservice Noord-Brabant, Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU), de B5-gemeenten, gemeente Goirle, de Hogeschool NHTV, Brabant mobiliteitsnetwerk en als agendalid KNWU, GGD en het Fietsberaad.

## 4.2 Marketing en communicatie

Marketing en communicatie ondersteunen en versterken de Brabantse fietsprojecten en geven er ruchtbaarheid aan. Ons Brabant Fietst is de paraplu voor alle publiekscommunicatie over fietsen in Brabant. Door de krachten te bundelen, werken de partners in Ons Brabant Fietst aan een beter bereik van de fietsende consument en betere benutting van hun fietsvoorzieningen. De projectorganisatie Ons Brabant Fietst coördineert de marketing en branding van fietsen in Brabant en hanteert een strategie die erop is gericht dat het fietsgebruik toeneemt.

Een positief imago voor fietsen staat centraal in de consumentenbenadering (fietsen is fun). Bovendien ontdek je op de fiets het bijzondere van Brabant (Brabant branding). Hiervoor is het nodig te blijven investeren in de samenwerking tussen de verschillende partners in het netwerk (zie 1.5).

## Gedragverandering

De ontwikkeling van het snelfietsrouten netwerk vraagt een slimme inzet van communicatie en marketing. Zowel in de fase van de planvorming (tracékeuze, procedures etc.) als in de realisatiefase (aanlegwerkzaamheden). We zetten allerlei instrumenten in om de voordelen van de fiets uit te dragen en om uiteindelijk gedragsverandering te bereiken. Bij keuzes in communicatieboodschappen en -middelen benut de provincie de beschikbare data over leefstijlen in Brabant.

Gedurende de looptijd van het programma Fiets in de Versnelling bieden diverse evenementen de kans om richting fietsprofessionals de provincie te profileren als innovatieve fietsprovincie. In 2017 is Brabant (gemeente Tilburg) gastheer van het Nationaal Fietscongres. In samenwerking met VisitBrabant bereiden we een themajaar Fiets voor. Grote (fiets)evenementen (Eneco Tour, fietsvierdaagsen, VeloMondial, Dutch Design Week en het WK Veldrijden Hoogerheide) bieden de kans om bezoekers te vertellen over de mogelijkheden van het fietsen als vervoerkeuze.

## 4.3 Uitvoering en monitoring

Het uitvoeringsprogramma vraagt om kennis, netwerk en financiële middelen. Financiële middelen zijn nodig voor de cofinanciering van activiteiten en projecten, waaronder snelfietsroutes, fietsstimulering, marketing en (Europese) innovatieve projecten. Onderstaand overzicht laat zien welk bedrag wij beschikbaar willen stellen om de gewenste effecten te bereiken. Het gaat in totaal om een bedrag van € 41,3 miljoen voor deze bestuursperiode (tot en met 2019).

<b>Fiets in de Versnelling</b>	<b>miljoen euro</b>
eerste versnelling Fiets: de Brabantse fietsinfrastructuur klaar voor de toekomst	38,1 (waarvan 35,6 voor snelfietsrouten netwerk)
tweede versnelling Fiets: de Brabantse leefstijl	0,8
derde versnelling Fiets: voertuig voor innovatie	1,3
samenwerking, marketing en communicatie	0,9
algemene kosten	0,2
<b>totaal</b>	<b>41,3</b>

Voor de cofinanciering van de snelfietsroutes stelt de provincie een startbedrag beschikbaar van 35,6 mln voor de projecten die naar verwachting in 2020 worden opgeleverd (zie bijlage 1)

## **Monitoring prestaties**

Aan de hand van de KernPrestatie Indicatoren (KPI's) monitort de provincie de voortgang van de uitvoeringsagenda Fiets in de Versnelling. Om te bevorderen dat de prestaties worden gerealiseerd voert de provincie een risicoanalyse uit en vindt gedurende de looptijd van het programma risicomanagement plaats.

## **Monitoring effectiviteit**

Naast de KPI's die vooral de output (prestaties) meten, is er in het nieuwe uitvoeringsprogramma aandacht voor de effectiviteit (outcome) van de projecten, zoals ook in de evaluatie van het programma Fiets in de Versnelling is aanbevolen. De afgelopen jaren heeft het programma Fiets in de Versnelling geïnvesteerd in betere monitoringsinstrumenten voor fietsmaatregelen. Die zetten we de komende periode in om de outcome van de maatregelen te meten.

- 1 We monitoren de outcome van nieuwe fietsinfrastructuur op een aantal manieren:
  - Monitoring van daadwerkelijk gemaakte fietsritten voor- en na de aanleg van een route. De tool BikePRINT maakt het mogelijk zo het aantal nieuwe fietsers op een route te achterhalen. De verandering in routekeuze, gemiddelde snelheid, wachttijden (bijvoorbeeld bij verkeerslichten) en aantal fietsers wordt zichtbaar.
  - Voor de monitoring van snelfietsroutes sluit de provincie aan bij de landelijke monitoringssystematiek voor snelfietsroutes. Die bestaat uit een voor- en nameting met een enquête onder gebruikers. Dit brengt de effecten in beeld van de route met betrekking tot overstappers, beleving en ervaren reistijden. Ook is te bepalen wat de gemiddelde snelheid is, of deze snelheid hoger is dan voor de aanleg, wat de beleving is van de route, hoeveel extra fietsers er zijn bijgekomen en hoe fietsers hun routekeuze hebben veranderd.

ProRail monitort de uitbreiding van fietsstallingen bij stations (tellingen). BikePRINT bepaalt de herkomst van de gestalde fietsen. Hetzelfde geldt voor de projecten OV-fiets en Hopperpoint. NS respectievelijk de Hopperpoint-organisatie meten het gebruik (aantal verhuringen). Bij Hopperpoint heeft Brabant de beschikking over de locatiedata aangezien in alle Hoppers een GPS zit. Dat levert ook informatie op over bijvoorbeeld bestemmingen en snelheden.

### 2 Fiets: de Brabantse leefstijl

De effectiviteit van gedragsmaatregelen als B-Riders is goed te meten doordat de deelnemers aan deze projecten te volgen zijn via hun smartphones. Dat maakt zichtbaar of de smartphone-eigenaar de auto of de fiets gebruikt. Gecombineerd met informatie over de fietstijden en locatie is te bepalen of overstappers ook spitsmijdingen opleveren. De effectiviteit van de maatregel is daarmee bijzonder goed vast te stellen.

De effectiviteit van de werkgeversaanpak is te monitoren door het aantal aangesloten werkgevers te meten. Dit zegt nog weinig over het gedrag van werknemers. Dit laatste is moeilijk objectief te meten, maar via enquêtes is wel zelfgerapporteerd gedrag te meten. Dat geeft een beeld van het effect van de genomen maatregelen door deze werkgevers.

### 3 Fiets: voertuig voor innovatie

In de derde versnelling zijn projecten opgenomen waarvan het effect lastig is te meten. Deze projecten onderscheiden zich door hun innovatief of faciliterend karakter en dragen bij aan meerdere doelen van de provincie. Ze worden dan ook op basis van output geëvalueerd en niet op basis van outcome. De projecten die bijdragen aan het genereren van beleidsinformatie op basis van (big) data zijn wel van belang voor de monitoring van de projecten in het gehele uitvoeringsprogramma.

### **Evaluatie en verantwoording**

In 2019 wordt het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan 2006-2020 geëvalueerd. Het uitvoeringsprogramma Fiets in de Versnelling maakt onderdeel uit van deze evaluatie. Dit gebeurt naast de reguliere jaarlijkse verantwoording via de P&C-cyclus waarbij inzicht wordt gegeven in de voortgang van de beleidsdoelen en de prestaties. De in hoofdstuk 2 vermelde prestatie-indicatoren worden opgenomen in de jaarlijkse begroting, bestuursrapportage en de jaarrekening.

# Bijlage 1: Uitvoeringsagenda Snelfietsroutenetwerk Brabant

## 1 Uitvoeringskader

### 1.1 Inleiding

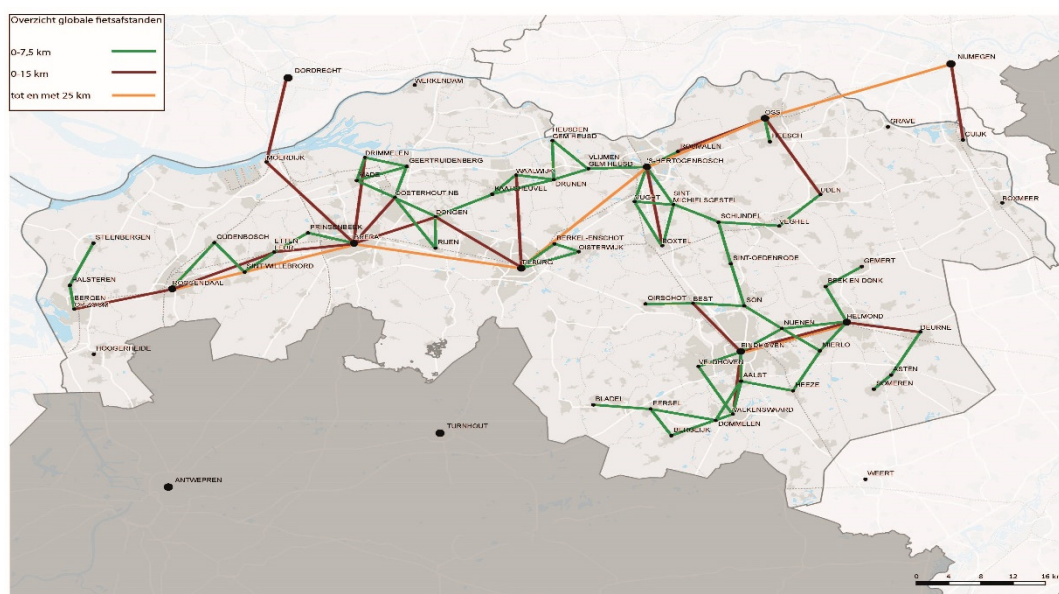
Het fietsgebruik zit stevig in de lift. Gemeenten in Brabant en daarbuiten investeren daarom flink in het opwaarderen van hun fietsnetwerk. Met de opkomst van nieuwe, snellere en meer verschillende soorten fietsen wordt het ook interessant om fietsers over langere afstanden te faciliteren. Het optimaal faciliteren van de fiets naar stedelijke (werkgelegenheids)locaties draagt bij aan een leefbaardere en gezondere provincie en multimodale bereikbaarheid. Deze opgave is vertaald naar deze uitvoeringsagenda voor de komende jaren.

Hoofdstuk 1 van deze uitvoeringsagenda beschrijft het uitvoeringskader, met een beschouwing op snelfietsroutes vanuit het Brabantse perspectief. In hoofdstuk 2 brengen we de zeer kansrijke en de kansrijke Brabantse snelfietsroutes in beeld.

### 1.2 De fiets, het vervoermiddel van de toekomst

De fiets is bezig met een schaa sprong. Van relatief smalle fietspaden langs drukke wegen naar een kwalitatief hoogwaardig netwerk tussen kernen. Een netwerk dat in samenhang met het (H)OV en het autonetwerk een bijdrage levert aan de bereikbaarheid van stedelijke gebieden en leefbaarheid van het platteland.

De schaa sprong in de infrastructuur faciliteert de verwachte toename van fietsers. Door de opkomst van de e-bike leggen fietsers steeds langere afstanden af. Afstanden tot 15 kilometer of meer zijn steeds makkelijker befietsbaar. Dit biedt Noord-Brabant veel kansen. Brabant kent immers veel relatief grote kernen op een beperkte onderlinge afstand: het Brabantmozaïek. Zie figuur B1.1 met fietsbare relaties tussen grote steden (20 kilometer), van en naar grote steden (15 kilometer) en tussen middelgrote plaatsen (7,5 kilometer).



Figuur B1.1: fietsbare afstanden tussen grote en middelgrote kernen in Brabant.

Om de potentie van de snelle fietsen te benutten – en zo de bereikbaarheid van de steden met de fiets en daarmee óók per auto en OV te verbeteren – is het zaak dat er op de interessante verbindingen snelle, directe, veilige en aantrekkelijke routes zijn. Een snelle fiets is alleen snel als de infrastructuur dat toelaat. Zonder maatregelen schiet de bestaande infrastructuur echter tekort. Bestaande fietspaden zijn onvoldoende uitgerust om meer fietsers met grotere snelheidsverschillen veilig te kunnen afwikkelen.

### Definitie snelfietsroute

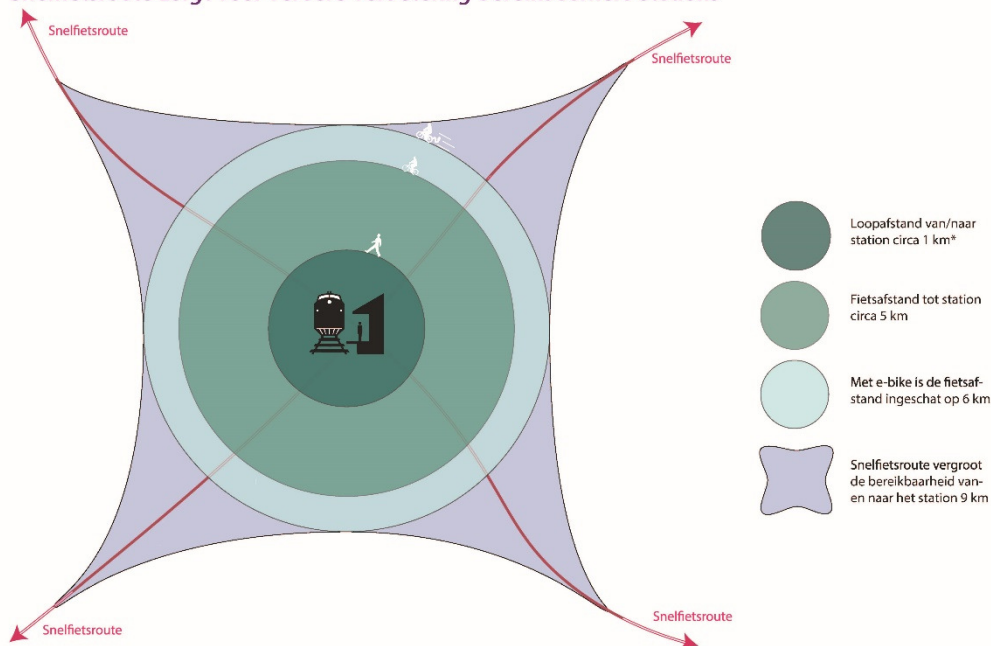
Een hoogwaardige fietsverbinding, uitgerust om grote aantallen fietsers met grotere snelheidsverschillen te kunnen afwikkelen, die op langere afstanden (tot maximaal 20 à 30<sup>15</sup> kilometer) kernen en/of economische (top)locaties met elkaar verbindt.

## 1.3 Snelfietsroutes in Noord-Brabant: wat levert het op?

### Fiets en HOV een goed stel

De fiets zorgt voor een veel groter voedingsgebied voor het HOV (snelle bussen en de trein). Haltes zijn vanuit een veel groter gebied te bereiken en bieden reizigers dus meer mogelijkheden om van het HOV gebruik te maken. Vooral de centrale knopen in het systeem profiteren. Met snelfietsroutes zijn HOV-knooppunten ook vanuit verder gelegen gebieden vlot te bereiken.

#### Snelfietsroute zorgt voor verdere verbetering bereikbaarheid stations



Figuur B1.2: invloed op het bereik van het treinstation.

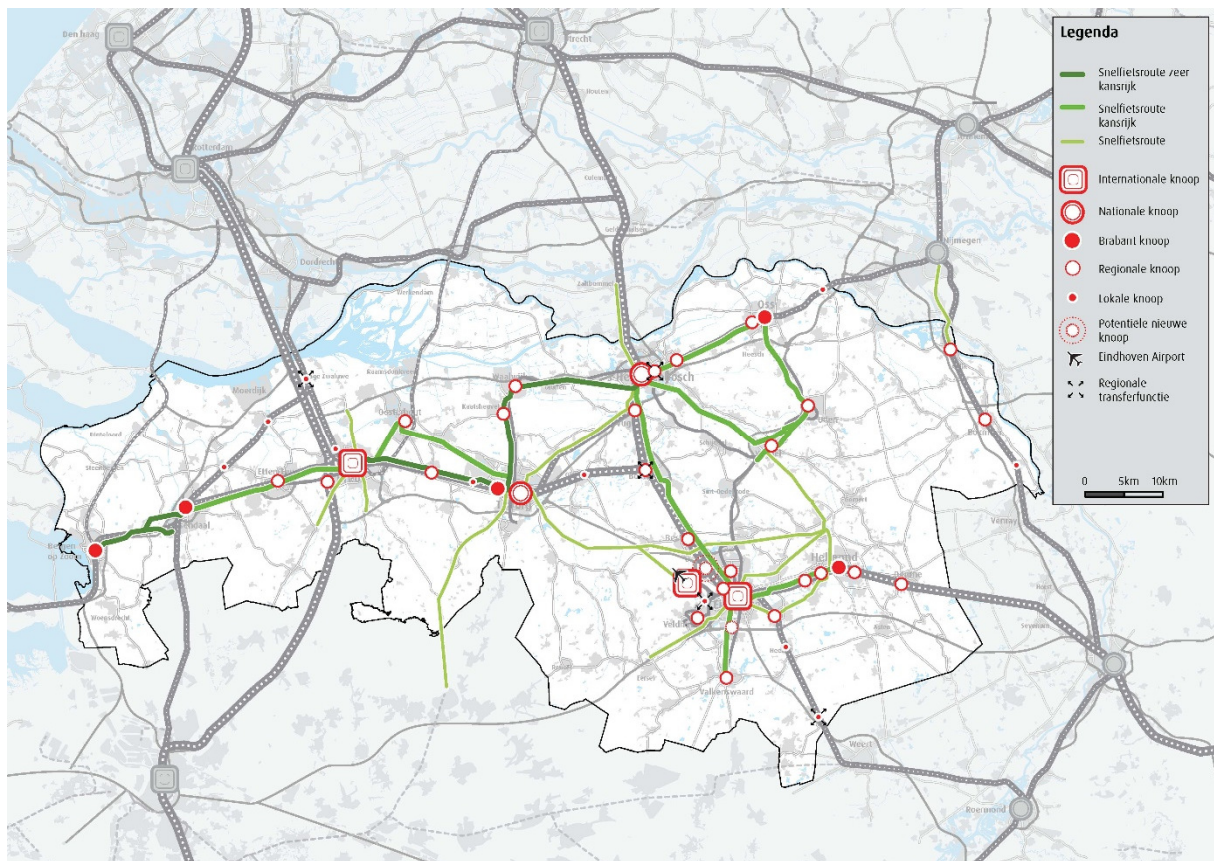
De fiets en de bus zijn ook concurrenten. Ze bedienen deels dezelfde markt. Maar de verplaatsingen met de (snelle) fiets zijn korter en gaan meer kriskras dan het openbaar vervoer. De echte overlap is dus beperkt. Fiets en bus hebben elkaar bovendien nodig als back-up. Ten slotte kan de snelle fiets de piek in korte OV-verplaatsingen afomen en zo zelfs de drukke spitsbussen ontlasten. In figuur B1.3 staat het HOV-netwerk met de knopen en de snelfietsroutes: een samenhangend netwerk.

<sup>15</sup> Een afstand tot circa 30 kilometer is alleen interessant als de route onderweg verschillende andere bestemmingen aandoet. Op een onderlinge afstand van 30 kilometer heeft de fiets onvoldoende potentie om alleen op basis daarvan een snelfietsroute te rechtvaardigen.

## Slimme combinatie

Om de potentie van de combinatie snelfietsroute met HOV optimaal te kunnen benutten, sluiten de snelfietsroutes aan op de HOV-knooppunten. Zo is een soepele overstap van HOV op de snelle fiets en andersom mogelijk. Dit geldt in eerste instantie vooral bij de grotere HOV-knooppunten die interessant zijn om over grotere lengte naartoe te fietsen. Door een slimme combinatie van snelfietsroutes en HOV-knooppunten in voorsteden of dorpen, kan de combi HOV-snelle fiets ook daar veel grotere gebieden bedienen dan nu het geval is. Dat betekent dat we in de toekomst moeten bekijken wat de consequenties zijn van deze ontwikkeling voor het stelsel van buslijnen.

Gezien het huidige en toekomstige gebruik van snelle en dure fietsen op de snelfietsroutes is een goede fietsenstalling bij de overstappunten noodzakelijk. Bewaking of kluisen op kleinere locaties, gemak voor de relatief zware fietsen en een mogelijkheid om de e-bike te kunnen opladen, zijn daarbij kwaliteitseisen. De realisatie van stallingen valt buiten de scope van deze uitvoeringsagenda snelfietsroutes, maar komt terug in de Ontwikkelagenda Spoor, HOV en knooppunten.



Figuur B1.3: samenhangende HOV-knoepen en snelfietsroutes.

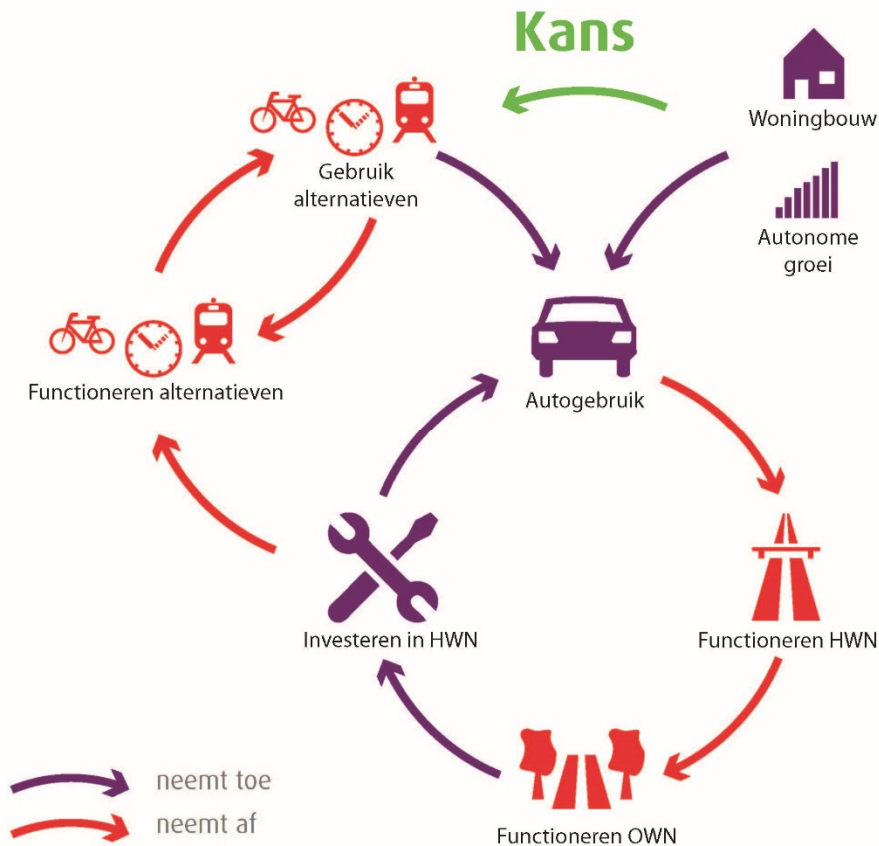
## Fiets en files

70% Van alle autoritten zijn korter dan 15 kilometer en 61% van alle werknemers woont binnen 15 kilometer van het werk. Het investeren in de snelle fiets lost niet meteen de files op autosnelwegen op, maar biedt wel lucht op stedelijke ringwegen en invalswegen. Daardoor ontstaat ruimte voor essentieel autoverkeer.

Het investeren in de fiets en dan zeker in snelfietsroutes op regionale afstanden, is 1 van de meest kansrijke maatregelen als alternatief voor het verder verbreden en uitbreiden van het autonetwerk. Niet voor niets investeren overheden in het kader van het programma Beter Benutten volop in de fiets.

Voor het natransport komen op alle treinstations en 5 grote busstations in Brabant in 2016 OV-fietsen beschikbaar. De snelfietsroutes zorgen voor een groter bereik vanaf het station.

De snelle fiets biedt een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Dat geldt voor regionale verplaatsingen samen met de fiets in de stad en voor de combinatie fiets-OV op langere afstanden. Met andere woorden: als we de (snelle) fiets faciliteren, dan geven we mensen daarmee een handige, alternatieve vervoersoptie. Altijd, of soms, als het zo uitkomt. Het faciliteren van de keuze voor de (snelle) fiets is een relatief voordelige optie. Zie figuur B1.4.



Figuur B1.4: de (snelle) fiets als alternatief voor de auto.

### Meer fietsers

Snelfietsroutes dragen bij aan het comfort en de verkeersveiligheid van fietsers, leveren nieuwe woon-werkfietsers op en leggen hoogwaardige schakels in het recreatieve netwerk. De fietspotentiescan laat zien dat het aanleggen van snelfietsroutes op de meest kansrijke corridors voor tot wel 7000 nieuwe fietsers per etmaal zorgt. Dan moeten deze routes wel optimaal zijn uitgerust. Deze nieuwe fietsers komen deels uit de auto en het OV; deels zijn het helemaal nieuwe reizigers. Uit de eerste evaluatie van de snelfietsroute F35 in Twente blijkt dat 25% van de geënquêteerde fietsers zijn of haar verplaatsingsgedrag heeft aangepast sinds de aanleg van de snelfietsroute. 7% Van de respondenten geeft aan minder met de auto te zijn gaan rijden.

### Meer dan één doelgroep

De snelfietsroutes zijn niet alleen nuttig voor de woon-werkfietsers. De verbindingen van het buitengebied naar de stad zijn ook ideaal voor een veilige en snelle verplaatsing naar school. In omgekeerde richting zijn ze ook zeer geschikt om veilig en aantrekkelijk vanuit de stad het buitengebied te bereiken.

## **Zeker niet alleen nieuwe fietsers**

Het gaat bij snelfietsroutes niet alleen om nieuwe fietsers. Ook de bestaande fietsers hebben profijt:

1. Uit de fietspotentiescan blijkt dat vooral ook bestaande fietsers baat hebben bij de (verbeteringen op de) snelfietsroutes. Doordat er een directe verbinding voor hen komt, doordat ze minder oponthoud ondervinden of doordat ze simpelweg sneller kunnen doorfietsen door een gladder, breder en meer gestrekte route.
2. De waardering van de fietsers op aangelegde routes neemt toe. Dat is meetbaar: waar de fietsers op de Fietsfilevrijroutes<sup>16</sup>, met een beperkt aantal maatregelen, slechts weinig waren opgeschoten, is het oordeel van bijvoorbeeld fietsers in Twente op de F35 zeer positief.
3. Bestaande fietsers blijven niet per definitie voortdurend over dezelfde routes rijden. Als zich een aantrekkelijker alternatief aandient (een eigen auto of een snelle bus), kunnen ze zomaar afhaken. Goede fietsvoorzieningen beperken dit zo veel mogelijk.

## **Prettige en gezonde binnensteden**

De fiets biedt Brabanders de keuzevrijheid om op een gezonde, goedkope en snelle manier mobiel te zijn. Fietsen is samen met lopen de beste manier om het stedelijk verkeerssysteem draaiend te houden. En om de stad aantrekkelijk, schoon en ruimte-efficiënt te maken. Elke fietser is een potentiële klant, die bovendien ruimte laat voor bezoekers van verder om met de auto of het OV naar de binnenstad te komen. Dit effect van de fiets geldt uiteraard vooral voor de stedelijke fietsrit. De stedelijke fietsers profiteren echter ook volop van het netwerk van snelfietsroutes: voor het laatste stuk naar de binnenstad, om de buitenwijk aan de andere kant van de stad te bereiken of voor de last mile vanaf het station.

## **Gezondheidswinst**

Wie overstapt van de auto naar de fiets, verlengt zijn levensverwachting met 3 tot 14 maanden. De mogelijke verlaging van de levensverwachting door meer blootstelling aan luchtverontreiniging (0,8 tot 40 dagen) en verkeersonveiligheid (5 tot 9 dagen) valt daarbij in het niet.

## **Milieu-effect**

Lopen en fietsen zijn de meest milieuvriendelijke vervoerwijzen. Dit geldt ook voor de elektrische fiets. De extra verbruikte stroom om de batterij op de laden, valt volledig in het niet bij het energieverbruik van een auto. Milieu Centraal houdt het op factor 50. Hetzelfde effect geldt voor de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Lokaal draagt de (snelle) fiets bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit en minder hinder door verkeerslawaai. Door toepassing van duurzame materialen en technieken bij aanleg en beheer van de snelfietsroutes kunnen deze routes als voorbeeld dienen voor andere (fiets)projecten.

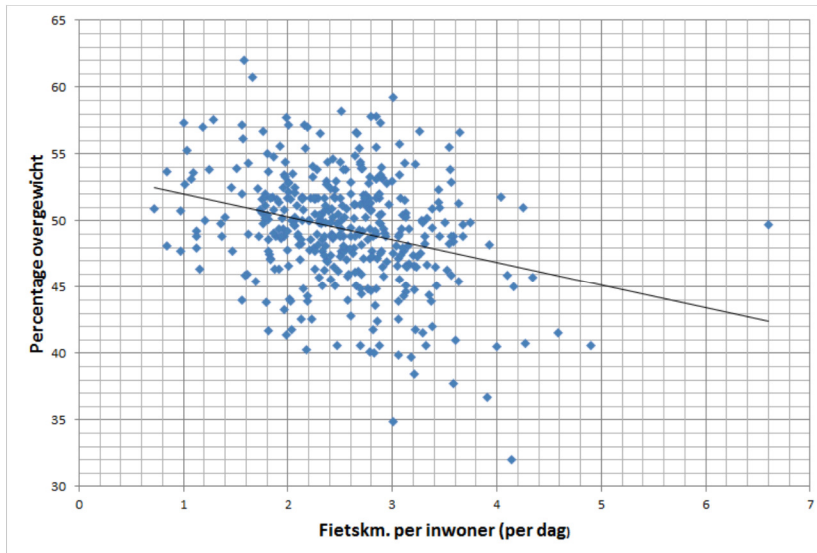
## **Maatschappelijk effectief**

De fiets is gezond, goedkoop en milieuvriendelijk. Dat wisten we al. Maar dat investeringen in fietsinfrastructuur meer opleveren dan dat ze kosten, is voor velen nieuw. Een euro investeren in een snelfietsroute levert minimaal het dubbele aan gezondheidswinst op. Onderzoekers van de Vlaamse Instelling voor Technologisch onderzoek (VIT) hebben een rekenmodel ontwikkeld. Daarmee kunnen ze de kosten van infrastructuur (tussen € 300.000 en € 800.000 per kilometer) afzetten tegen de opbrengst in termen van gezondheidswinst als 600 tot 4000 fietsers gebruikmaken van de route (bron: Journal of Transport & Health).

---

<sup>16</sup> In Fietsfilevrij is met een beperkt budget een aantal bestaande fietsroutes parallel aan filegevoelige autoverbindingen opgewaarderd tot 'snelfietsroute'. Door het beperkte budget is niet overal gekozen voor de best denkbare fietskwaliteit.

Ook in Nederland is het verband aangetoond tussen het aantal fietskilometers per inwoner per dag en het percentage van de bevolking dat kampt met overgewicht (<http://www.kpvvdashboard-12.blogspot.nl/>). Het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de leefomgeving geven in hun publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid (2016) aan dat investeren in de fiets, anders dan in infrastructuur voor auto en OV, maatschappelijk verantwoord is: "Een overstap van de auto of het openbaar vervoer naar de fiets levert substantiële maatschappelijke baten op. Het kan dus, zowel voor de Rijksoverheid als voor de lagere overheden, zinvol zijn om met maatregelen het fietsgebruik te stimuleren."



Figuur B1.5: relatie aantal fietskilometers per inwoner (2010-2013) versus het percentage overgewicht (2012), per gemeente. Bron: OVin en CBS Statlin.

### MKBA's

De webtool MKBA Fiets ([www.fietsberaad.nl/mkba-fiets](http://www.fietsberaad.nl/mkba-fiets)) kan verschillende maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) voor fietsprojecten maken. Een MKBA vergelijkt alle relevante maatschappelijke baten (milieu-, economische en gezondheidsbaten) van een project met de kosten ervan. Voor een goede vergelijking worden de effecten onder 1 noemer geschaard door ze in euro's te waarderen. Daarmee ontstaat een integraal en zo objectief mogelijk overzicht van de maatschappelijke kosten en baten van een fietsproject.

Op basis van de berekende potenties van de snelfietsroutes en de globale kostenindicatie is voor de kansrijke routes een MKBA-scan uitgevoerd met deze tool. Alle routes hebben een positieve MKBA-score. De gedetailleerde resultaten staan in de projectsheets in hoofdstuk 2. De MKBA's geven slechts een globale indruk: de bestaande aantallen fietsers zijn niet voldoende bekend en de potenties zijn niet voor alle routes op basis van dezelfde data bepaald.

### Waarom de provincie?

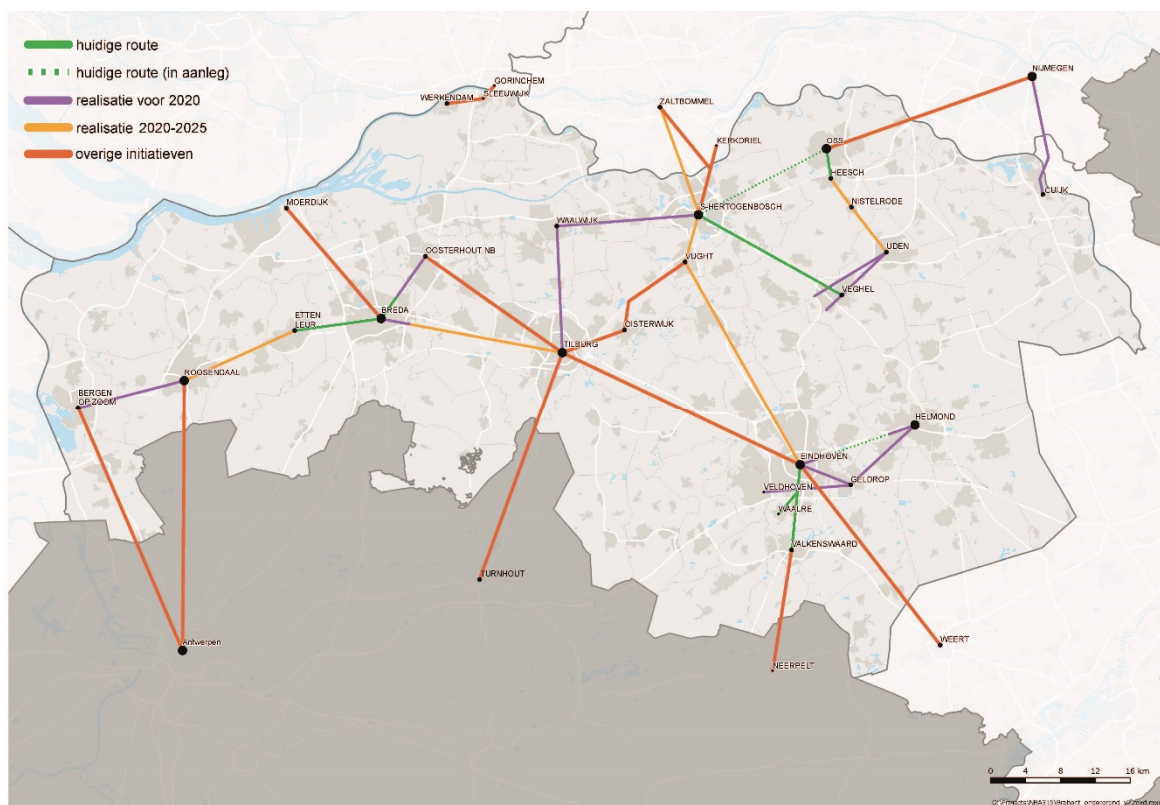
Waarom moet de provincie een rol spelen in het netwerk van snelfietsroutes?

- 1 Snelfietsroutes die verplaatsingen op middellange afstand faciliteren, overschrijden bijna per definitie de gemeentegrenzen. De gemeenten (vaak meer dan 2) moeten dus samenwerken, maar er is ook een partij nodig die de kaders uitzet en bewaakt.
- 2 De middelen die de provincie in regionale fietsroutes steekt, zijn een stimulans voor andere partijen (gemeenten, regio's en het Rijk) om ook te investeren. Samen met deze partijen kan de provincie sturen op de veranderingen in het mobiliteitssysteem (fiets, OV en auto).

- 3 Het regionale fietsnetwerk is onlosmakelijk onderdeel van het provinciaal verkeers- en vervoerssysteem. Slechts in enkele gevallen (bijvoorbeeld Breda - Tilburg) valt een snelfietsroute mogelijk samen met een provinciale weg en is de provincie beheerder. Maar de snelfietsroutes hebben wel degelijk een gemeente-overstijgende functie. Met de realisatie van de Uitvoeringsagenda Snelfietsroutenetwerk Brabant (USB) ontstaat er een fietsnetwerk van provinciaal belang.

#### 1.4 De kansrijke, Brabantse snelfietsroutes

Figuur B1.6 laat een overzicht zien van het snelfietsroutenetwerk Brabant. Voor deze routes is de potentie<sup>17</sup> bepaald. Dat is gemeten in bereikbaarheidseffecten, aantallen nieuwe fietsers en reistijdwinst voor bestaande fietsers. Aan de hand daarvan hebben we binnen de geselecteerde routes de prioriteit bepaald. Routes binnen de bebouwde kom zijn alleen onderdeel van het snelfietsroutenetwerk van de provincie als ze aansluiten op snelfietsroutes tussen de kernen buiten de bebouwde kom.



Figuur B1.6: snelfietsroutenetwerk Brabant.

De Hogeschool NHTV heeft de potentie van de snelfietsroutes berekend met behulp van de fietspotentiescan. Deze scan berekent de meerwaarde van een nieuwe snelfietsroute op basis van bestaande fietsdata uit B-Riders, geanalyseerd met BikePRINT<sup>18</sup>. De scan maakt duidelijk hoeveel winst bestaande fietsers bereiken door een nieuwe schakel toe te voegen of een bestaande schakel te verbeteren. Ook wordt zichtbaar hoeveel nieuwe fietsers in potentie van de nieuwe of verbeterde schakel gaan gebruikmaken. De lijst met kansrijke routes is gebaseerd op de potentie ervan en het draagvlak ervoor in de regio.

<sup>17</sup> Dit geldt niet voor de grensoverschrijdende routes.

<sup>18</sup> BikePRINT is een analysetool voor GPS-data van fietsers, medeontwikkeld door de provincie Noord-Brabant. BikePRINT biedt inzicht in routes en knelpunten van bestaande fietsers en verkent bovendien het effect van nieuwe of snellere routes in de fietspotentiescan.

We kunnen nieuwe routes aan de kaart toevoegen en cofinancieren wanneer blijkt dat er:

- voldoende potentie is om nieuwe fietsers aan te trekken en voldoende bestaande fietsers een snellere route te bieden (toets met de fietspotentiescan<sup>19</sup>);
- voldoende draagvlak is bij betrokken partijen, wat uiteindelijk uitmondt in een overeenkomst met uitvoerings- en financieringsafspraken.

Routes kunnen ook vervallen. Bijvoorbeeld als blijkt dat het niet haalbaar is om ze in de gestelde periode te realiseren of als beperkte financiële middelen dwingen tot keuzes.

## Kenmerken

We hebben de hoofdcriteria verder uitgewerkt aan de hand van de criteria uit het landelijke inspiratieboek Snelfietsroutes van CROW. In samenspraak met de regionale partners hebben we ze verder ingevuld. De lijst met criteria hanteert een onderscheid tussen 2 ambitieniveaus:

- basis: het minimumniveau om nog te kunnen spreken van een snelfietsroute;
- ambitie: de meest wenselijke kwaliteit voor snelfietsroutes in Brabant.

criterium	doel	ambitie	basis
samenschap	vindbaarheid	self-explaining route	geen eis
	kerkenbaarheid	herkenbaar als Ons Brabant Fietst-route	geen eis
	bewegwijzering	bewegwijzering ook op de toevoerroutes	bewegwijzering
directheid	omrijden	maximaal 10% omrijden t.o.v. hemelsbreed	maximaal 20% omrijden ten opzichte van hemelsbreed
	ontwerpsnelheid	30 kilometer per uur	30 kilometer per uur
veiligheid	type fietsvoorziening	fietspad	binnen bebouwde kom: Fietsstraat buiten bebouwde kom: autoluw (< 500 motorvoertuigen/etmaal) en herkenbaar
	breedte tweerichting	4,0 meter 4,5 bij > 3000 fietsers 3,5 < 1000 fietsers	4,0 meter 3,5 < 1000 fietsers
	breedte eenrichting	3,0 m 3,5 bij > 1500 fietsers 2,5 bij < 500 fietsers	3,0 m 2,5 bij < 500 fietsers
	oversteek gebiedsontsluitingsweg	voorrang of ongelijkvloers	snelheid auto maximaal 30 gemiddelde wachttijd maximaal 15 seconden maximaal 0,4 stops kilometer
	oversteek erftoegangsweg	altijd voorrang	maximaal 0,4 stops per kilometer
	vergevingsgezindheid	geen paaltjes en obstakels	geen eis
comfort	verharding	rood asfalt of beton	herkenbaar, gesloten en comfortabel
aantrekkelijkheid	beleving	uitgewerkt plan ruimtelijke kwaliteit	geen eis
	verlichting	maatwerk, niet bij verstoring natuurgebieden	maatwerk, niet bij verstoring natuurgebieden

Tabel B1.1: kwaliteitskenmerken snelfietsroutes.

<sup>19</sup> De meeste geselecteerde routes hebben een potentiescore (nieuwe fietsers plus reistijdwinst per kilometer route) van meer dan 500 op basis van de fietspotentiescan met de B-Ridersdata.

## Referenties

Wat is de fietskwaliteit die je mag verwachten bij een fietsroute volgens de criteria in tabel B1.1? Op de foto's een aantal referenties van bestaande, kwalitatief goede snelfietsroutes.



Figuur B1.7: referentiebeelden snelfietsroutes (Breda - Ettenleur, Rijnwaalpad, F35 Twente en Lunetten - Uithof Utrecht).

## 1.5 Wat betekent dit voor de samenwerking tussen gemeenten, regio's en provincie?

Fietsinfrastructuur gaat steeds vaker over gemeentegrenzen heen. Voor snelfietsroutes ligt er een regionale taak om de economische toplocaties van Brabant bereikbaar te houden, de potentie van de (elektrische) fiets daarvoor te benutten en een optimale koppeling met het HOV-netwerk te bewerkstelligen.

Regio's en samenwerkende gemeenten hebben ambitieuze plannen voor snelfietsroutes en willen die samen met de provincie tot stand brengen. Zij hebben tijdens de voorbereiding van de USB aangegeven dat zij een regierol voor de provincie nodig achten.

### Uitwerking provinciale regierol

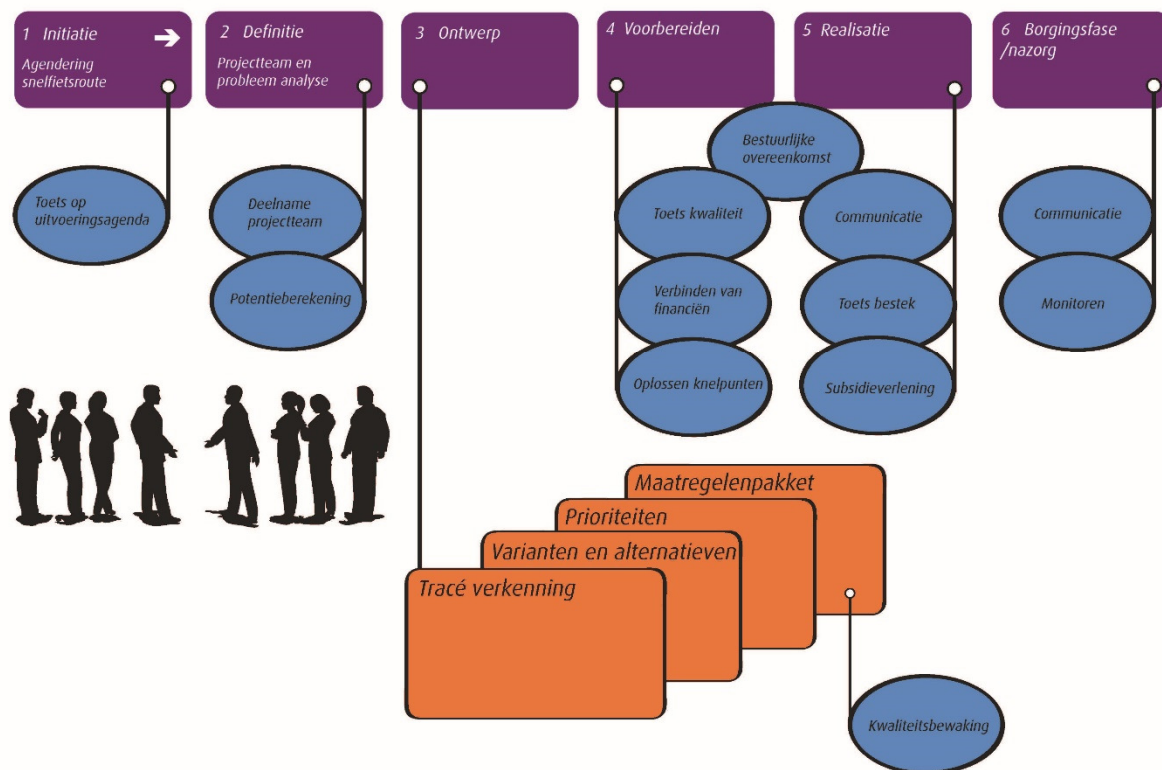
Noord-Brabant kent in de vorm van GGA-regio's een sterke samenwerkingsvorm tussen gemeenten op mobiliteitsgebied. De regio's hebben dan ook de wens om zelf de trekkersrol te vervullen bij de snelfietsrouteprojecten. Maar ze willen ook nadrukkelijk een betrokken provincie bij deze soms complexe projecten. In de verkenningsfase (tracébeplanning) en bij de uitwerking naar maatregelen heeft de provincie een adviserende rol en bewaakt zij het ambitieniveau. De provincie wil vanuit haar regierol maatwerk op de kwaliteit van de snelfietsroutes. Zowel aan de voorzijde van het project bij het bepalen van het ambitieniveau als bij het bepalen van de provinciale cofinanciering. De hiervoor genoemde criteria (zie tabel B1.1) voor snelfietsroutes en het oplossend vermogen van te nemen maatregelen (multimodale afweging) zijn daarbij leidend.

Zijn de projecten 'uitvoeringsgereed', dan volgt de formele subsidietoets. Bij deze fase kan de provincie vanuit haar kennis en ervaring en haar netwerk optreden als verbinder van partijen; hetzij om (mede)financiering mogelijk te maken, hetzij om complexe onderdelen inhoudelijk of procesmatig op te lossen. De inzet van deze kennisfunctie vraagt om een nauwe(re) samenwerking met de regio's. Naast deze projectspecifieke taken heeft de provinciale organisatie een rol in de overstijgende onderdelen. Denk aan communicatie, innovatie en monitoring van snelfietsroutes.

### Werkgroep Snelfietsroutes

Om deze regierol te kunnen vervullen, richt de provincie een werkgroep Snelfietsroutes op. Deze werkgroep stemt viermaal per jaar af over de voortgang van het uitvoeringsprogramma, de verbinding met het OV en andere opgaven, de innovaties en die projectonderdelen waarin de provincie de rol van 'olierolletje' kan vervullen. Het initiatief en de trekkersrol van deze werkgroep ligt bij de provincie Noord-Brabant.

#### Rol van de provincie Noord-Brabant



Figuur B1.8: processchema met rol van de provincie.

## **(Mede)financiering**

Per snelfietsroute komt er een overeenkomst met uitvoerings- en financieringsafspraken. Voorwaarden zijn dat er concreet zicht is op uitvoering. En dat de route voldoende is uitgewerkt om afspraken te kunnen maken over de inzet en hoogte van de cofinanciering. De overeenkomst omvat afspraken over begin- en eindpunt, te volgen route, kwaliteitsniveau, financiering en planning. De uiteindelijke, provinciale cofinanciering is uiteraard afhankelijk van de verdere uitwerking en voortgang van de route. De provincie kent de cofinanciering per routedeel toe. De cofinanciering is afhankelijk van het kwaliteitsniveau. De verdere kostenverdeling tussen de regionale partijen die de snelfietsroute realiseren, is aan de regio's.

**Definitie:** een routedeel is samenhangend gedeelte (van minimaal 1000 meter) van een snelfietsroute, bijvoorbeeld een routedeel tussen een fietsbrug over een kanaal en een rotonde.

Voor de cofinanciering onderscheidt de provincie de volgende onderdelen:

- 1 onderdelen van de route die niet voldoen aan het basisniveau;
- 2 onderdelen<sup>20</sup> die voldoen aan het basisniveau;
- 3 overige maatregelen:
  - grote projecten die de mogelijkheden van de lokale partijen te boven gaan, zoals bruggen en onderdoorgangen;
  - opwaardering van bestaande snelfietsroutes;
  - het alvast realiseren van delen van routes die verder nog niet op korte termijn gerealiseerd kunnen worden; voorwaarde is dat er een overeenkomst is voor de gehele route en/of dat er zicht is op de realisatie van de totale route met een logisch begin- en eindpunt en een snelfietswaardige kwaliteit;
  - maatregelen op voedingslinks (op de snelfietsroute aantakende fietspaden);
  - innovatieve maatregelen (in de brede zin van het woord) die de kwaliteit en beleving van de fietsroute ten goede komen.

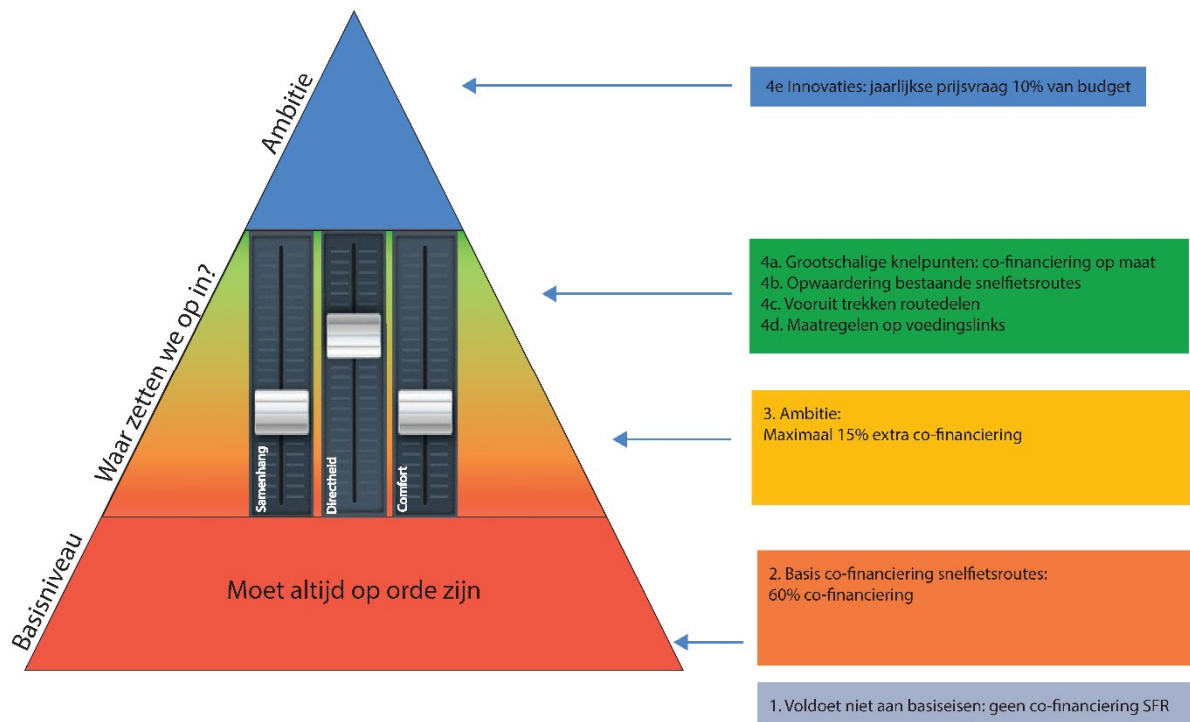
De provincie gaat uit van 50% cofinanciering over de gehele snelfietsroute. Aanvullende cofinanciering stelt de provincie beschikbaar voor extra kwaliteit, innovaties en kunstwerken. De omvang van deze cofinanciering is een kwestie van maatwerk en bedraagt maximaal 80% in het geval van noodzakelijke kunstwerken. Samen met gemeenten en bedrijfsleven en andere partijen (waaronder Rijkswaterstaat) wil de provincie een integrale afweging maken om tot een kwaliteitsniveau op maat te komen voor elke snelfietsroute. Dat kwaliteitsniveau is afhankelijk van de ambities en financiële bijdragen van betrokken partijen en van het belang van de snelfietsroute in het mobiliteitssysteem.

## **Hardheidsclausule**

De provincie Noord-Brabant heeft te allen tijde de mogelijkheid om in overleg met betrokken partners tot maatwerk te komen. En bijvoorbeeld in uitzonderlijke gevallen cofinanciering toe te kennen aan delen van snelfietsroutes die onvoorzien niet voldoen aan het basisniveau. Dit kan voorkomen als het opwaarderen tot het basisniveau een onevenredig beroep doet op budget, inpassing, ruimtelijke kwaliteit en/of draagvlak.

---

<sup>20</sup> Mits de aan te leggen onderdelen samen een logisch geheel vormen met een logisch begin- en eindpunt en met een snelfietswaardige kwaliteit.



Figuur B1.9: opbouw cofinanciering.

### Innovatie

Brabant is de broedplaats voor innovatie. De provincie wil ook bij de aanleg van snelfietsroutes nadrukkelijk innovaties stimuleren. Daarom komen zowel innovatieve materialen, producten, communicatieve aspecten als procesaanpak in principe in aanmerking voor cofinanciering. Dat geldt ook voor het uitvoeren van pilots met als doel het gebruik en/of comfort van snelfietsroutes te verbeteren.

### Ruimtelijke kwaliteit

Een snelfietsroute is meer dan een snelle fietsroute. Een samenhangend pakket zorgt ervoor dat de route als geheel herkenbaar is voor fietsers en voor anderen. Een aantrekkelijk, ruimtelijk ontwerp zorgt ervoor dat de route ook aantrekkelijk en sociaal-veilig is om op te fietsen. En dat de route goed past in de omgeving. Het vormt een verbinding in verschillende omgevingen. Het uitwerkingsplan voor de ruimtelijke kwaliteit vormt hiervoor de basis.



Figuur B1.10: ruimtelijke kwaliteit verbinden van verschillende omgevingen.

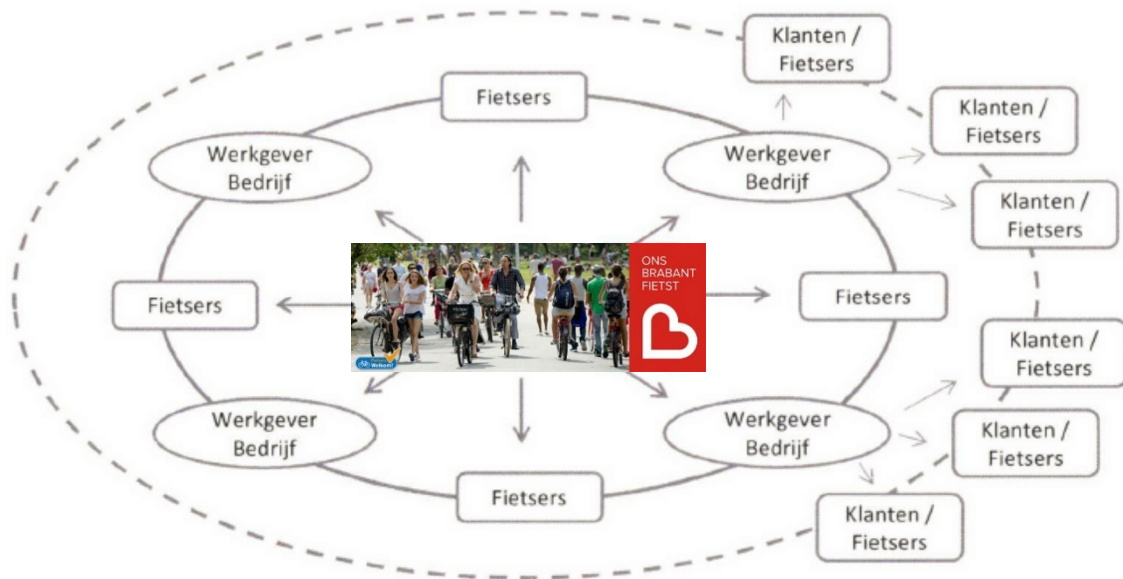
### Communicatie en gedragsmaatregelen

Slechte infrastructuur heeft een negatief effect op fietsgebruik. Omgekeerd leidt goede fietsinfrastructuur niet automatisch tot meer fietsgebruik. Daarvoor is inzet van communicatie en marketing (over de voordelen van de snelfietsroute) noodzakelijk. Communicatie en marketing maken daarom deel uit van de uitvoeringsafspraken.

Dat houdt in dat er voor elke snelfietsroute een (project)communicatieplan vereist is. Dit plan omvat de fase van de planvorming (tracébeplanning en politieke besluitvorming) tot en met de aanleg van de route (wegwerkzaamheden). Het communicatieplan bevat onder meer een stakeholdersanalyse, kernboodschap, bepaling van mijlpalen in het proces en doelgroepen/middelenmatrix.

### Fietsstimulering

Parallel aan het communicatieplan neemt de regio ook het voortouw om voor de route een plan te maken voor fietsstimulering (van de auto naar de fiets of vaker en verder fietsen). Hierin is aandacht voor weerstanden en motieven die aanknopingspunten bieden om gedrag te beïnvloeden. Bij het opstellen en in de uitvoering van dit fietsstimuleringsplan zijn werkgevers een belangrijke doelgroep. De activiteiten van de Werkgeversaanpak Fiets (zie paragraaf 2.2. in de hoofdtekst) en Brabant mobiliteitsnetwerk kunnen de regio daarbij ondersteunen.



Figuur B1.11: fietscommunity. Bron: Fietsbeleid 2.0: Ons Brabant Fietst, beeld: HVR-group.

Alle snelfietsroutes hebben een eigen naam en een regionale identiteit. Omdat de routes deel uitmaken van een provinciaal snelfietsroutenetwerk, sturen we op een uniforme vormgeving van naam en/of logo. Ook krijgt het logo 'Ons Brabant Fietst' een plek in alle communicatie-uitingen over de snelfietsroutes.



Figuur B1.12: toepassing logo.

Investerings in de fietsinfrastructuur moeten worden gecombineerd met gedragsinterventies die op de regio zijn gericht (bron: Eindrapport evaluatie Fiets in de Versnelling, 2016). Daarbij verwachten we veel van de combinatie met een verdere invulling en uitrol van de werkgeversaanpak. De regio's Twente Mobiel en Maastricht Bereikbaar zijn voorbeelden waar een gerichte aanpak leidt tot vermindering van spitsritten en vergroting van het gebruik van de (elektrische) fiets.

### **Monitoring**

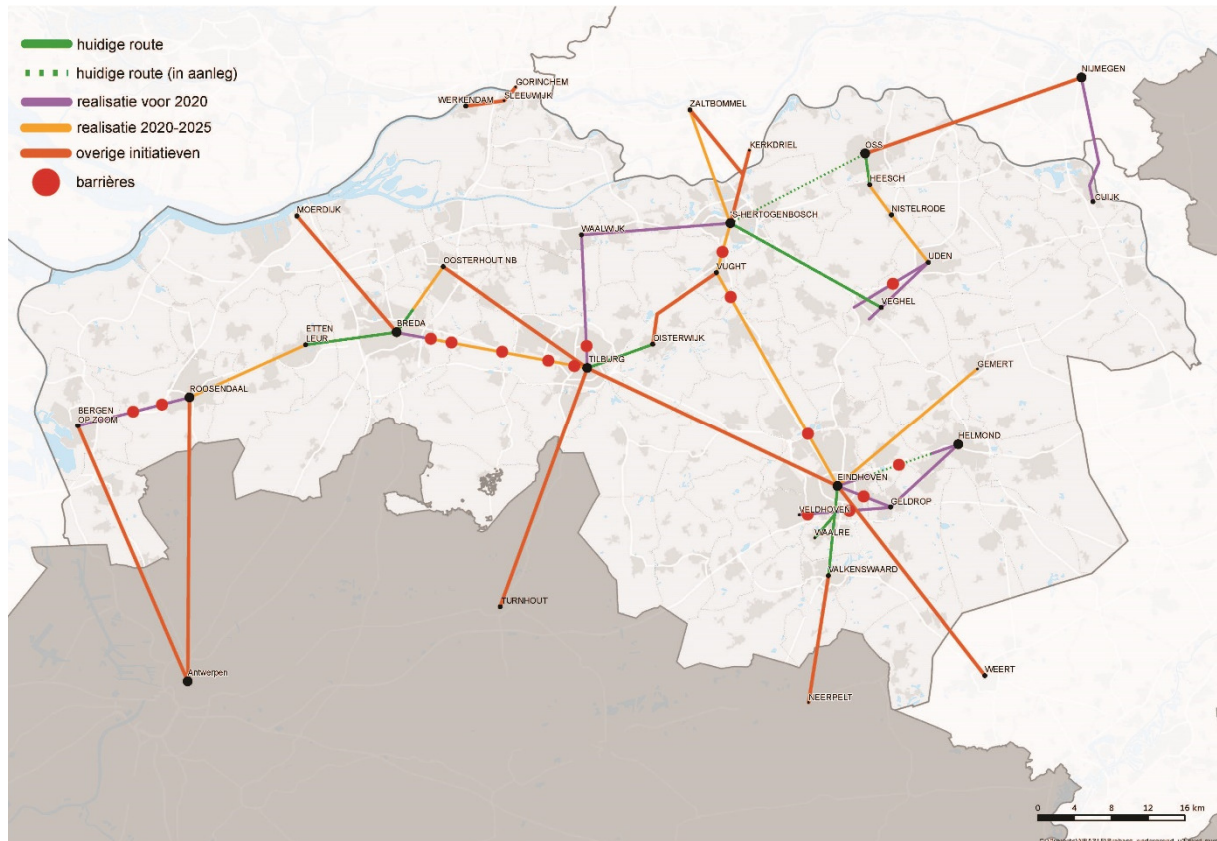
Voor de monitoring van snelfietsroutes sluit de provincie aan bij de landelijke monitoringsystematiek voor snelfietsroutes. Die bestaat uit een voor- en nameting met een enquête onder gebruikers. Dit brengt de effecten in beeld van de route met betrekking tot overstappers, beleving en ervaren reistijden. Ook is te bepalen wat de gemiddelde snelheid is, of deze snelheid hoger is dan voor de aanleg, wat de beleving is van de route, hoeveel extra fietsers er zijn bijgekomen en hoe fietsers hun routekeuze hebben veranderd.

Er komt voor elke snelfietsroute een monitoringsplan gebaseerd op deze landelijke monitoringsystematiek.



## 2 Dynamisch projectenoverzicht

Hoofdstuk 1 van deze uitvoeringsagenda presenteert het uitvoeringskader en een overzicht van kansrijke routes. Deze bijlage gaat nader in op deze routes en de bijbehorende kosten. Die routes staan in figuur B1.13. Er is, ten opzichte van de kaart in het uitvoeringskader, een globaal overzicht toegevoegd van de belangrijkste barrières op de routes: kruisingen met stroom- en gebiedsontsluitingswegen, spoorwegen en waterwegen.



Figuur B1.13: projecten en initiatieven.

De projecten zijn ingedeeld in 4 categorieën:

1. projecten die we voor 2020 kunnen realiseren;
2. projecten die we tussen 2020-2025 kunnen realiseren;
3. grensoverschrijdende routes, omdat hiervoor geen potenties zijn berekend, is onbekend hoe kansrijk ze zijn;
4. overige initiatieven waarvoor geen planning bekend is.

Tabel B1.2 en B1.3 laten een globale kostenindicatie zien van de investeringskosten voor de aanleg van de routes. Daarbij maken we een onderscheid tussen:

- de basiskosten voor de realisatie of opwaardering van het tracé tot snelfietsroute;
- de kosten voor het overbruggen van barrières.

Voor veel routes is nog geen verkenning opgesteld. Daardoor heeft de kostenraming een zeer globaal en indicatief karakter.

<b>TOT 2020</b>	<b>Lengte [km]</b>	<b>Verdeling voor en na 2020</b>	<b>Kosten route</b>	<b>Barrières</b>	<b>Totaal</b>
Bergen op Zoom - Roosendaal	14,6	geheel voor 2020	2,4	8,9	11,3
Eindhoven - Helmond (via Nuenen)	12,7	geheel voor 2020	8,0	3,0	11,0
Eindhoven - Helmond (via Geldrop)	10	geheel voor 2020	4,0	0,0	4,0
Geldrop - Eindhoven - De Run	10	geheel voor 2020	6,0	10,0	16,0
Den Bosch - Waalwijk	18,7	geheel voor 2020	9,3	5,0	14,3
Breda -Roosendaal	26	voor 2020 deel in Breda, Etten-Leur - Roosendaal na 2020	0,8	0,0	0,8
Breda - Tilburg	20	tot A27 voor 2020	5,6	0,0	5,6
Tilburg - Waalwijk	14,6	deels voor 2020	6,0	0,0	6,0
Veghel - Nistelrode - Heesch	16,4	ontbrekende schakels Veghel - Uden voor 2020, rest erna	1,6	2,9	4,5
<b>TOTAAL</b>			<b>43,7</b>	<b>29,8</b>	<b>73,5</b>

Tabel B1.2: kostenindicatie snelfietsroutes tot 2020 (x miljoen euro)

<b>2020 - 2025</b>	<b>Lengte [km]</b>	<b>Verdeling voor en na 2020</b>	<b>Kosten route</b>	<b>Barrières</b>	<b>Totaal</b>
Breda -Roosendaal	26	voor 2020 deel in Breda, Etten-Leur - Roosendaal na 2020	12,0	15,0	27,0
Breda - Oosterhout	7,7	Breda - Teteringen gereed 2016, Teteringen - Oosterhout na 2020	3,1	5,0	8,1
Breda - Tilburg	20	tot A27 voor 2020	9,8	25,0	34,8
Tilburg - Waalwijk	14,6	deels voor 2020	5,3	13,2	18,5
Veghel - Nistelrode - Heesch	16,4	ontbrekende schakels Veghel - Uden voor 2020, rest erna	5,2	0,0	5,2
Den Bosch - Eindhoven	32,6	klein deel Den Bosch mogelijk voor 2020	16,4	15,0	31,4
<b>TOTAAL</b>			<b>51,8</b>	<b>73,2</b>	<b>125,0</b>

Tabel B1.3: Kostenindicatie snelfietsroutes 2020-2025 (x miljoen euro)

<b>Grensoverschrijdende routes</b>	
Antwerpen - Roosendaal	aansluitend op route provincie Antwerpen in aanleg
Antwerpen - Bergen op Zoom	route op plan provincie Antwerpen
Tilburg - Turnhout	route op plan provincie Antwerpen
Eindhoven - Neerpelt	
Eindhoven - Weert	kansrijk, potentie bepalen
Nijmegen - Cuijk	in voorbereiding
Nijmegen - Oss	kansrijk, potentie bepalen, mogelijk koppeling met recreatieve internationale Maasfietsroute
Zaltbommel/Kerkdriel - 's-Hertogenbosch langs A2	kansrijk, potentie bepalen, mogelijk bijdrage Rijkswaterstaat, verbinden met koploper
Zaltbommel - 's-Hertogenbosch	Maasoeverpark
<b>Overige routes nog niet uitgewerkt</b>	
Tilburg - Oosterhout	goede potentie, nog geen plannen
Tilburg - Oisterwijk - 's-Hertogenbosch	deels Rijkswaterstaat
Eindhoven - Tilburg	lage potentie, Rijkswaterstaat

*Tabel B1.4: overige initiatieven.*

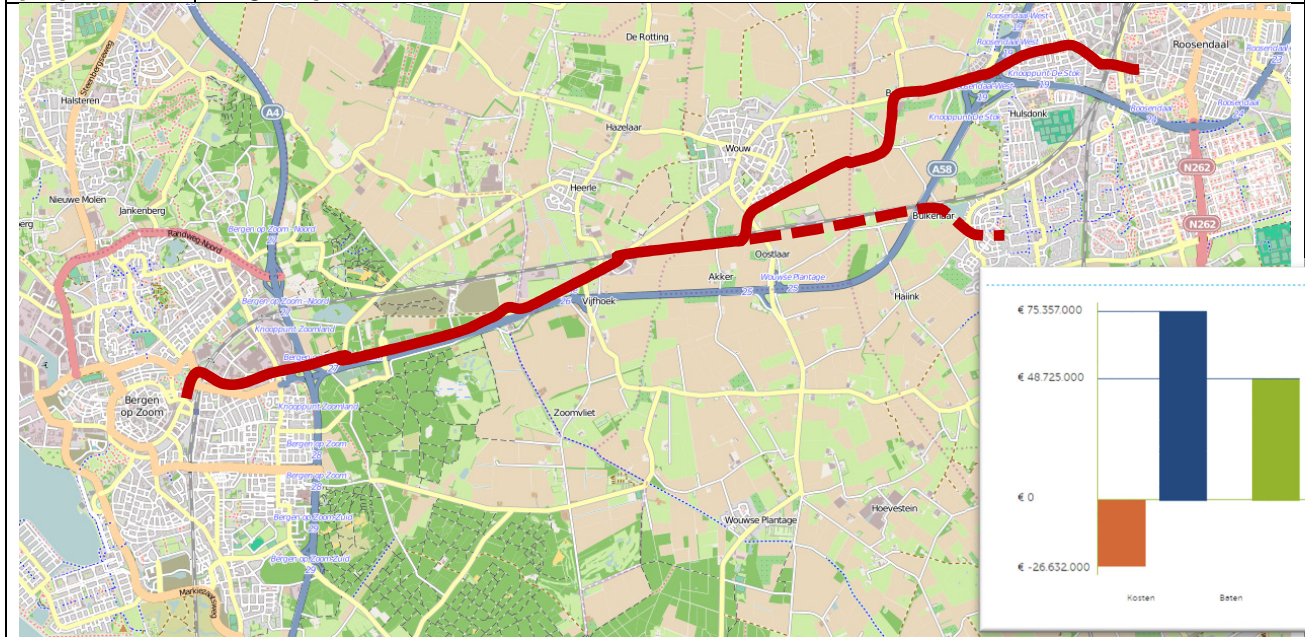
In hoofdstuk 3 staan de routes nader uitgewerkt in projectsheets. Voor de routes Eindhoven - Helmond (via Geldrop) en Geldrop - Eindhoven - De Run zijn er vanwege het ontbreken van informatie nog geen projectsheets. Dat geldt ook voor bovenstaande grensoverschrijdende routes uit tabel B1.3 en voor een drietal overige routes. Die zitten nog in de idee- of initiatieffase.

### 3 Projectsheets

Bovenaan de projectsheet staat een globale kaart van het tracé van de route. Ook staat er per route een grafiek met het resultaat van de [MKBA-tool](#) van Fietsberaad. De MKBA-tool vergelijkt globaal de kosten voor de realisatie van de route met de maatschappelijke baten ervan. In de projectsheets staat per route de volgende informatie:

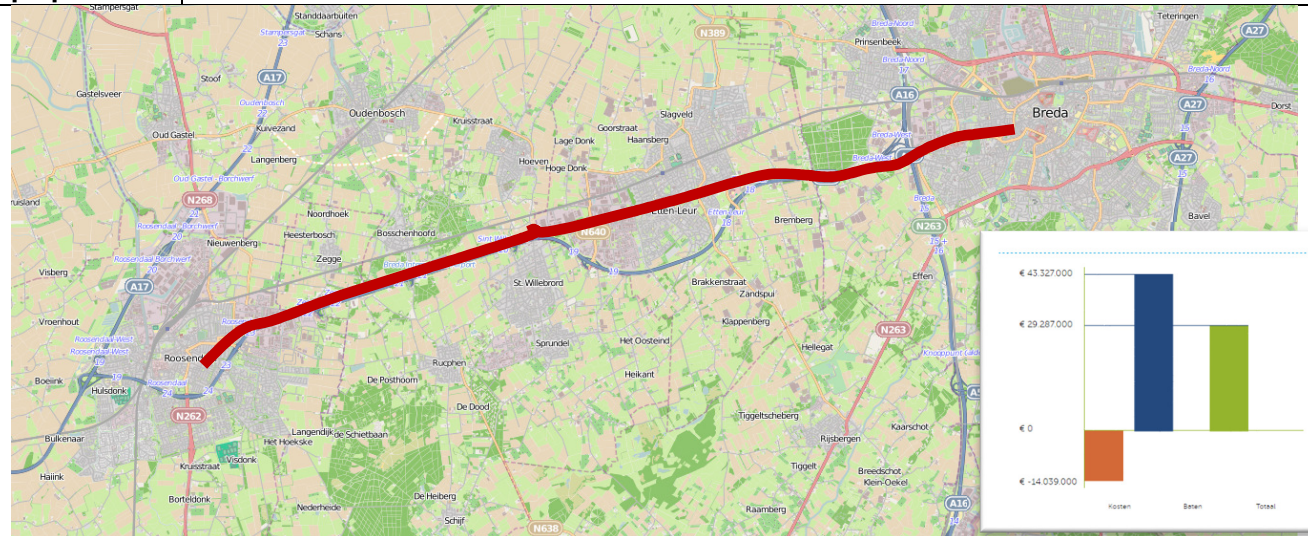
<b>projectinfo</b>	
trekker	partij die het project trekt
partijen	partijen die bij het project betrokken zijn
potentie	aantal extra fietsers op deze route per etmaal volgens fietspotentiescan
reistijdwinst	reistijdwinst voor bestaande fietsers in uren per etmaal
campagnes	geplande campagnes om het fietsgebruik op en om de route te vergroten
werkgevers	werkgevers die bij de route betrokken worden of zijn
betrokken stakeholders	overige partijen die in het proces zijn betrokken
bewegwijzering	geplande bewegwijzering
innovaties	specifieke innovaties die op deze route worden toegepast
<b>info per routedeel</b>	
lengte	lengte van het routedeel route in km
voortgang	stand van zaken voor de uitwerking
kunstwerken	barrières in de route die kunstwerken moeten 'overbruggen'
kosten	kostenindicatie voor dit routedeel in miljoen euro
planning	gepland jaar van realisatie
opmerkingen	overige opmerkingen
ambitie	beoordeling van de ambitie van de route met sterren

<b>project</b>	<b>Bergen op Zoom - Roosendaal</b>					
----------------	------------------------------------	--	--	--	--	--

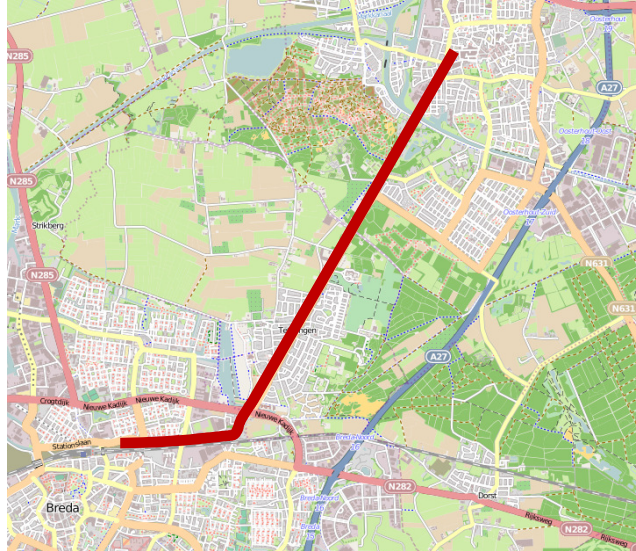
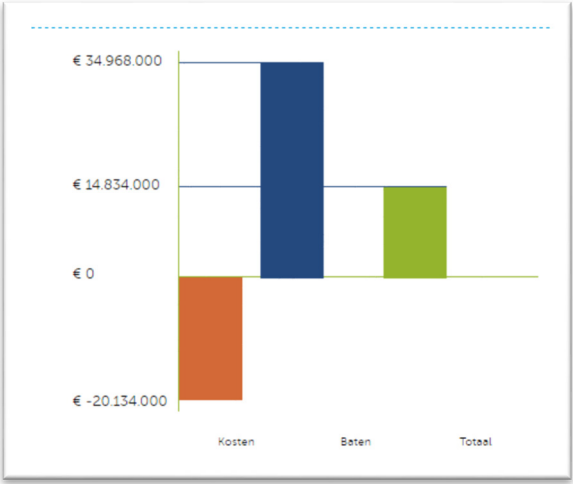


trekker	Joost Kleinhaarhuis en Gerben Geijssel	routedeel 1	routedeel 2	routedeel 3	TOTAAL
partijen	gemeenten Bergen op Zoom, Roosendaal en provincie	Bergen op Zoom tot gemeentegrens	Gemeentegrens - Rosada	Rosada - Roosendaal	
potentie	voorkeustracé: 4.366 nieuwe fietsers	lengte			14.560 meter
reistijdwinst	5.165 uur	voortgang	gereed voor bestuurlijke vaststelling en uitwerking (fasering)	gereed voor bestuurlijke vaststelling en uitwerking (fasering)	
campagnes	Nog nader te bepalen	kunstwerken	-	ongelijkvloers alternatief via kabels- en leidingenstraat (Nog nader te bepalen)	fietspassage knooppunt De Stok
werkgevers	Nog nader te bepalen	kosten	€ 2,4 miljoen	3,9 miljoen + PM	€ 2,4 miljoen
betrokken stakeholders	Fietsersbond (lokaal en provinciaal) (Rijkswaterstaat)	planning	< 2020	< 2020	< 2020
bewegwijzering	in begroting	opmerkingen		heeft invloed op tracé en kans voor een aanvoerende verbinding	
innovaties	n.v.t	ambitie	**	***	**

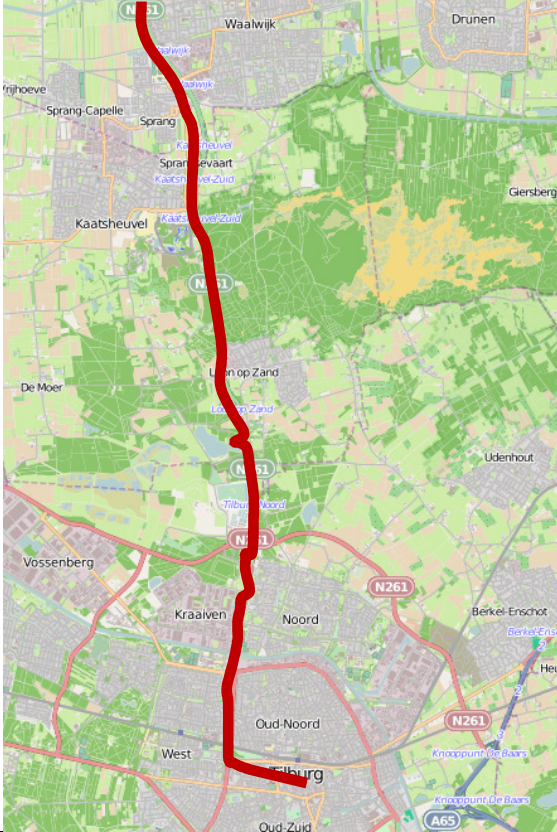
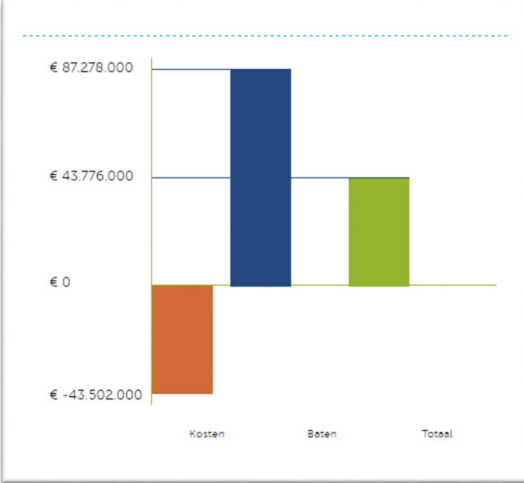
**project** **Breda - Etten-Leur - Roosendaal**

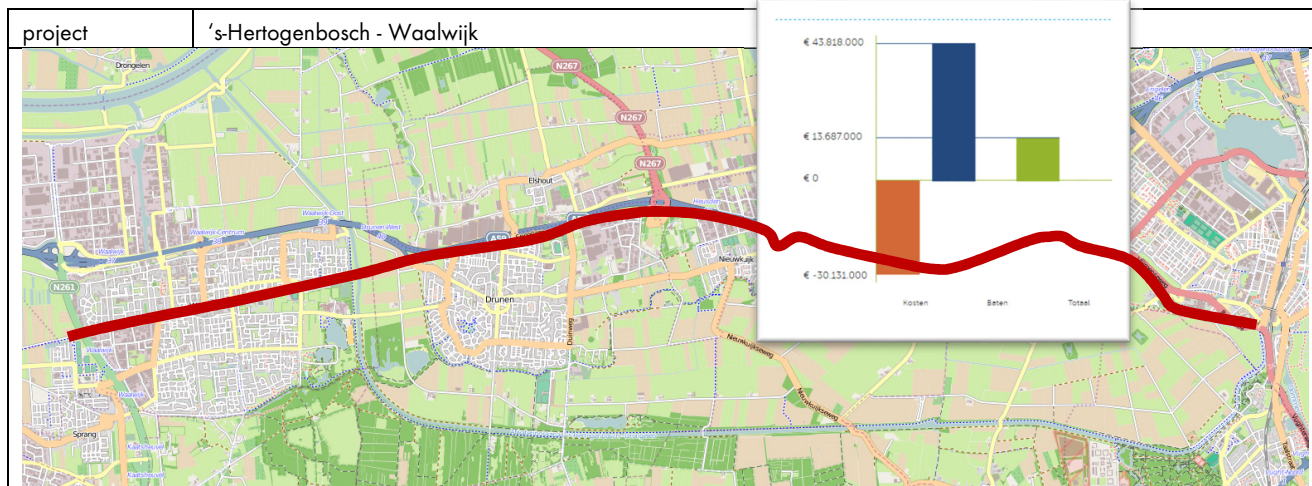


trekker	Rob Temme (deel 1)	routedeel 1	Breda	routedeel 2	Etten-Leur (huidige snelfietsroute)	routedeel 3	Etten-Leur - Roosendaal	TOTAAL	
partijen	gemeenten Breda, Etten-Leur, Roosendaal, provincie	potentie	5.211 nieuwe fietsers	lengte					26.000 meter
reistijdwinst	totale tracé: 6.247 uur	voortgang	upgrading grotendeels gereed, doortrekking Meidoornstraat - Tramsingel - binnenstad (fietsstraat)				tracéverkenning moet nog starten		
campagnes	onderdeel van de campagnestrategie van gemeente Breda	kunstwerken							
werkgevers	Nog nader te bepalen	kosten	€ 0,8 miljoen						
betrokken stakeholders	Fietsersbond	planning	2018				na 2020		
bewegwijzering	moet op een deel	opmerkingen	aanvullende innovaties voor versnelling route		idem deel 1 en aanvullende verlichting				
innovaties	diverse: City of imagineers	ambitie	***		***				


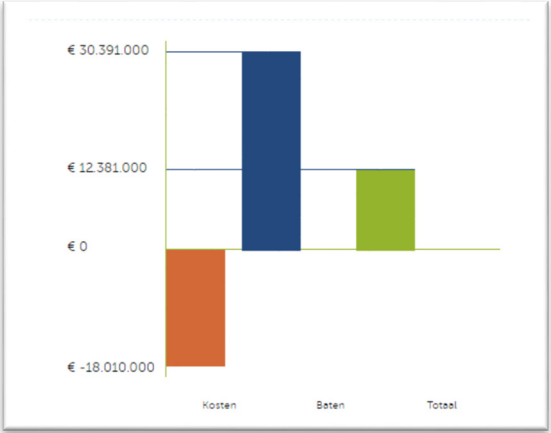
project		Breda - Oosterhout				
						
trekker	Rob Temme (deel 1)	routedeel 1	routedeel 2	routedeel 3	TOTAAL	
partijen	gemeenten Breda, Oosterhout, provincie	Breda (station noordzijde Noordelijke Rondweg)	Teteringen	Oosterhout		
potentie	4.600 nieuwe fietsers	lengte	2.500 meter	3.000 meter	2.200 meter	7.700 meter
reistijdwinst	5.686 uur	voortgang	gereed	fietsstraten tweezijdig gereed (exclusief kort traject aan noordzijde i.v.m. grondaankoop)	tracéverkenning starten	
campagnes	onderdeel van de campagnestrategie gemeente Breda	Kunstwerken				
werkgevers	in samenspraak met onder meer Campus	kosten			€ 8,1 miljoen op basis van oude schatting	
betrokken stakeholders	Fietsersbond, werkgevers	planning	2016 gereed	2016 gereed	na 2020	
bewegwijzering	in begroting	Opmerkingen	deels financiering programma Beter Benutten	in samenhang met uitwerking deel 3		
innovaties	diverse: City of imagineers	ambitie	***	***	PM	

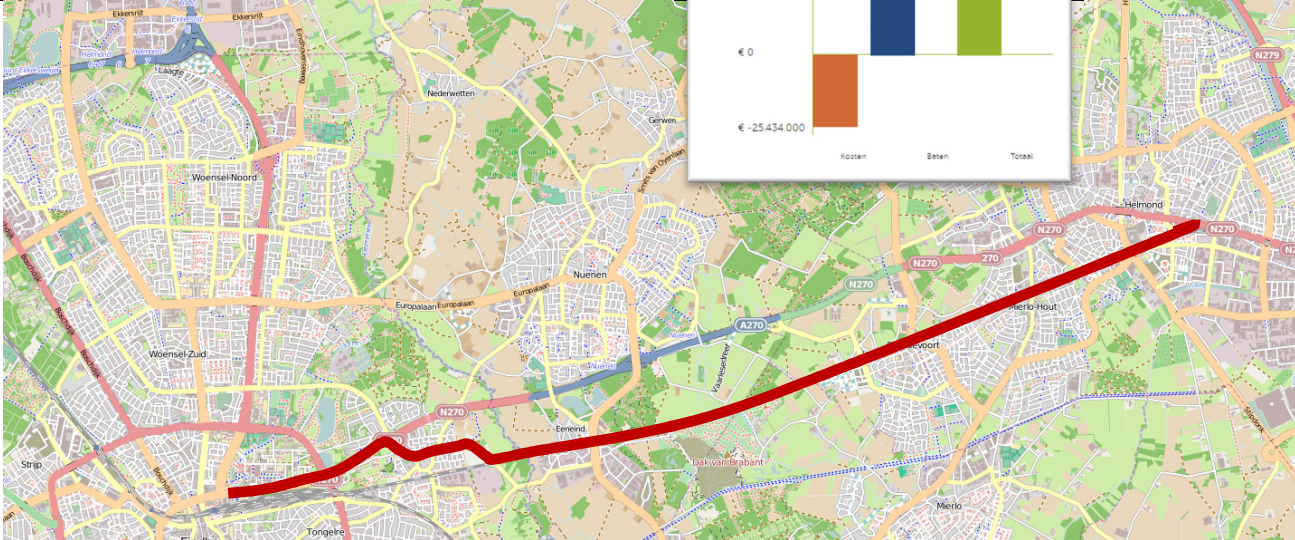
project	Breda - Tilburg								
trekker	Rob Temme (deel 1)	routedeel 1	Breda (station - Sofiastreet - Ignatiusstraat)	routedeel 2	Ignatiusstraat - A27	routedeel 3	A27 - Tilburg	TOTAAL	
partijen	gemeente Breda (gemeente Gilze en Rijen), (gemeente Tilburg, provincie)	potentie	tracédeel 1: 3876 nieuwe fietsers totaaltracé: 8278 nieuwe fietsers	lengte	1.730 meter	gekoppeld aan deel 3	19.000 meter	20.730 meter	
reistijdwinst	tracédeel 1: 4862 uur totaaltracé: 9940 uur	voortgang	gereed voor bestuurlijke vaststelling en uitwerking (fasering)	diverse tracés mogelijk Heusdenhoutsestraat (fietsstraat) uitvoerings-gereed of Galgenstraat langs spoor	Tracé-verkenning start dit jaar				
campagnes	onderdeel van de campagnestrategie van de gemeente Breda	Kunstwerken	Ignatiusstraat-Beverweg: groene golf voor fiets	Circa 5 kunstwerken (2 in Tilburg, 1 in Gilze en Rijen en 2 in Breda)					
werkgevers	in samenspraak met onder meer Campus	kosten	€ 5 miljoen	€ 0,6 miljoen (Galgenstraat)	€ 34,8 miljoen				
betrokken stakeholders	Fietsersbond, werkgevers	planning	2017	2016 (fietsstraat) 2017 (Galgenstraat)	na 2020				
Bewegwijzering	in begroting	Opmerkingen	deels financiering vanuit het Rijk (50%)	in samenhang met uitwerking deel 3					
innovaties	diverse: City of imagineers	ambitie	***	***	***	***			

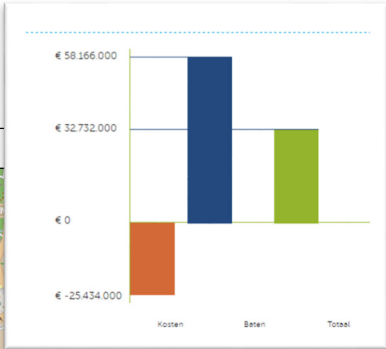
Project		Tilburg - Loon op Zand - Waalwijk: Hart van Brabant-route				
						
<b>trekker</b>	Ronald Soemers		<b>routedeel 1</b>	<b>routedeel 2</b>	<b>routedeel 3</b>	<b>TOTAAL</b>
<b>partijen</b>	gemeenten Tilburg, Loon op Zand, Waalwijk, provincie, Efteling		Tilburg	Loon op Zand	Waalwijk	
<b>potentie</b>	7.348 extra fietsers	<b>lengte</b>			5.000 meter	14.560 meter
<b>reistijdwinst</b>	8.583 uren	<b>voortgang</b>	startnotitie, SSK-raming en uitvoeringsprogramma gereed	startnotitie, SSK-raming en uitvoeringsprogramma gereed	startnotitie SSK-raming en uitvoeringsprogramma gereed	
<b>campagnes</b>	SMART-programma en CHIPS-programma	<b>kunstenwerken</b>	Tunnel Zevenheuvelen-weg	inclusief fiets-tunnel Europalaan (€ 3,2 miljoen)	fietsbrug A59	
<b>werkgevers</b>	betrokken als stakeholder	<b>kosten</b>	€ 5,2 miljoen	€ 6,9 miljoen	€ 2,4 miljoen + fietsbrug A59	
<b>betrokken stakeholders</b>	Fietsersbond (lokaal en provinciaal), werkgevers, onderwijs, leisure en politiek	<b>planning</b>	€ 2,1 miljoen < 2020 € 3,1 miljoen > 2020 Tunnel: nog nader te bepalen	€ 2,7 miljoen < 2020 € 4,2 miljoen > 2020	€ 1,2 miljoen < 2020 € 1,2 miljoen > 2020 Fietsbrug: nog nader te bepalen	
<b>Bewegwijzering</b>	onderdeel eisenpakket	<b>opmerkingen</b>				
<b>innovaties</b>	binnen CHIPS-programma	<b>ambitie</b>	***	***	***	***



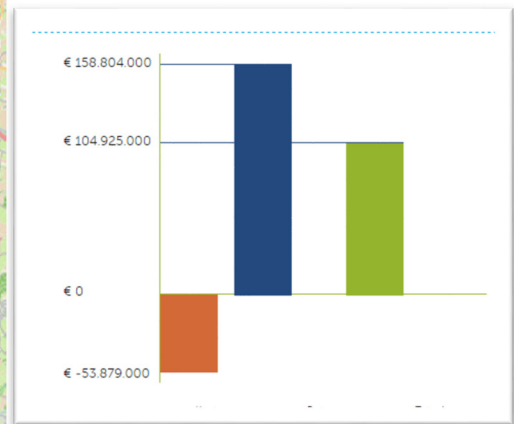
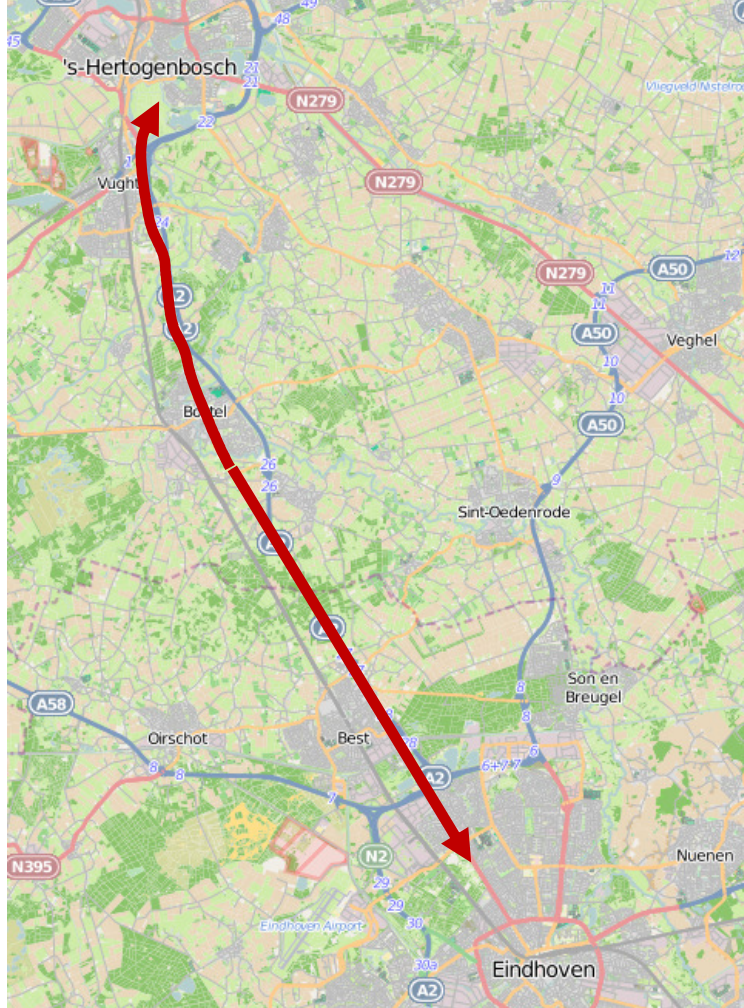
trekker	Suzanne van Brandwijk		routedeel 1	routedeel 2	routedeel 3	TOTAAL
partijen	Gemeenten 's-Hertogenbosch, Heusden, Waalwijk, Rijkswaterstaat provincie		's-Hertogenbosch - A59	A59 GOL	Waalwijk	
potentie	4.145 nieuwe fietsers	lengte	3.400 meter	9.800 meter	5.500 meter	18.700 meter
reistijdwinst	5.040 uur	voortgang	verkenning in uitvoering	verkenning in uitvoering	verkenning in uitvoering	
campagnes	Nog nader te bepalen	Kunstwerken	-	-	kanaal Waalwijk	
werkgevers	Nog nader te bepalen	kosten	PM Antea	PM Antea	PM Antea	€ 14,3 miljoen (oude schatting)
betrokken stakeholders	GOL-project	planning	< 2020	< 2020	< 2020	
bewegwijzering	Nog nader te bepalen	Opmerkingen		meelifen met GOL	grotendeels bestaand	
innovaties	n.v.t	ambitie	**	**	**	**

project		Veghel - Nistelrode - (Oss)				
						
<b>trekker</b>	Rian Snijder		<b>routedeel 1</b>	<b>routedeel 2</b>	<b>routedeel 3</b>	<b>TOTAAL</b>
<b>partijen</b>	gemeente Veghel gemeente Uden gemeente Bernheze		<b>Veghel - Uden 2 takken</b>	<b>Uden - Nistelrode</b>	<b>Nistelrode - Heesch</b>	
<b>potentie</b>	2.051 nieuwe fietsers	<b>lengte</b>	9.300 meter	7.100 meter	4.400 meter	20.800 meter
<b>reistijdwinst</b>	2.569 uur	<b>voortgang</b>	verkenning gereed	verkenning gereed		
<b>campagnes</b>	budget voor fietsstimulering voorzien	<b>kunstwerken</b>	kruising Udenseweg			
<b>werkgevers</b>	budget voor fietsstimulering voorzien	<b>kosten</b>	€ 5,9 miljoen	€ 1,6 miljoen	PM	€ 7,5 miljoen + PM
<b>betrokken stakeholders</b>	triple-helix-methode	<b>planning</b>	voor 2020 ontbrekende schakels, rest later	na 2020	na 2020	
<b>bewegwijzering</b>	ja, uitgewerkt	<b>opmerkingen</b>		geen financiën		
<b>innovaties</b>	n.v.t	<b>ambitie</b>	*	*	PM	*

project		Eindhoven - Helmond (via Nuenen)				
						
<b>trekker</b>	gemeente Helmond (PM) deel 1 metropoolregio Eindhoven (Pieter Goossens) gemeente Eindhoven (Bas Braakman) deel 3		<b>routedeel 1</b>	<b>routedeel 2</b>	<b>routedeel 3</b>	<b>TOTAAL</b>
<b>partijen</b>	gemeenten Eindhoven, Nuenen, Helmond, metropoolregio Eindhoven, provincie		<b>Helmond (doortrekking tot station)</b>	<b>Helmond-Nuenen-Eindhoven (spoortunnel)</b>	<b>Eindhoven (Loostraat-Berenkuil)</b>	
<b>potentie</b>	5.055 nieuwe fietsers	<b>lengte</b>	1.000 meter	8.170 meter	3.500 meter	12.670 meter
<b>reistijd-winst</b>	6.149 uur	<b>voortgang</b>	verkenning in uitvoering	in uitvoering	verkenning in uitvoering	
<b>campagnes</b>	Nog nader te bepalen	<b>Kunst werken</b>	-	spoortunnel Eeneind of fietstunnel Collse Hoefdijk		
<b>werkgevers</b>	Nog nader te bepalen	<b>kosten</b>	€ 6 miljoen	€ 30 miljoen (spoortunnel) of € 3 miljoen (fietstunnel)	€ 2 miljoen	
<b>betrokken stakeholders</b>	bereikbaarheidsagenda Zuidoost Brabant, Brainport	<b>planning</b>	< 2020	< 2020	< 2020	
<b>bewegwijzering</b>	maakt deel uit van route	<b>Opmerkingen</b>				
<b>innovaties</b>	in samenhang met bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant	<b>ambitie</b>	***	***	***	***



**project** 's-Hertogenbosch - Eindhoven



trekker	Suzanne van Brandwijk		routedeel 1	routedeel 2	routedeel 3	TOTAAL
partijen	gemeente 's-Hertogenbosch gemeente Vught gemeente Boxtel gemeente Best gemeente Eindhoven		's-Hertogenbosch - Vught	Vught - Boxtel	Boxtel - Best (Eindhoven)	
potentie	4.549 nieuwe fietsers	Lengte	5.800 meter	8.300 meter	18.500 meter	32.600 meter
reistijdwinst	5.617 uur	voortgang	globale verkenning in uitvoering	globale verkenning in uitvoering	globale verkenning in uitvoering	
campagnes	Nog nader te bepalen	kunstwerken	PM Antea	PM Antea	PM Antea	
werkgevers	Nog nader te bepalen	kosten	PM Antea	PM Antea	PM Antea	€ 31,4 miljoen o.b.v. oude schatting
betrokken stakeholders	Rijkswaterstaat (A65) ProRail (spoor Boxtel)	planning	na 2020	na 2020	na 2020	
bewegwijzering	Nog nader te bepalen	opmerkingen	meeliften met A65 en PHS	meeliften met PHS	aantakken op slowlane?	
innovaties	n.v.t.	ambitie	PM	PM	PM	PM

## 4 Potentie fietsroutes omgeving Eindhoven

De potentie voor een aantal routes in de regio Eindhoven is bepaald met behulp van de fietspotentietool. Dit is een aanvulling op de berekening van de potentie van snelfietsroutes in heel Brabant. De meest kansrijke routes zijn vervolgens in het uitvoeringsprogramma opgenomen. De potentie uit onderstaande lijst kun je niet 1 op 1 vergelijken met de potentie voor de eerder doorgerekende routes. Dat komt omdat de routes in de fietspotentiescan zijn doorgerekend met andere achtergronddata dan de eerdere berekeningen van de Hogeschool NHTV. Wel biedt dit overzicht een relatieve vergelijking tussen de voorgestelde routes in de omgeving Eindhoven - Helmond. Er volgt nog een nadere analyse van dezelfde data als die voor de andere routes is gebruikt. Daardoor zijn de analyses beter vergelijkbaar.

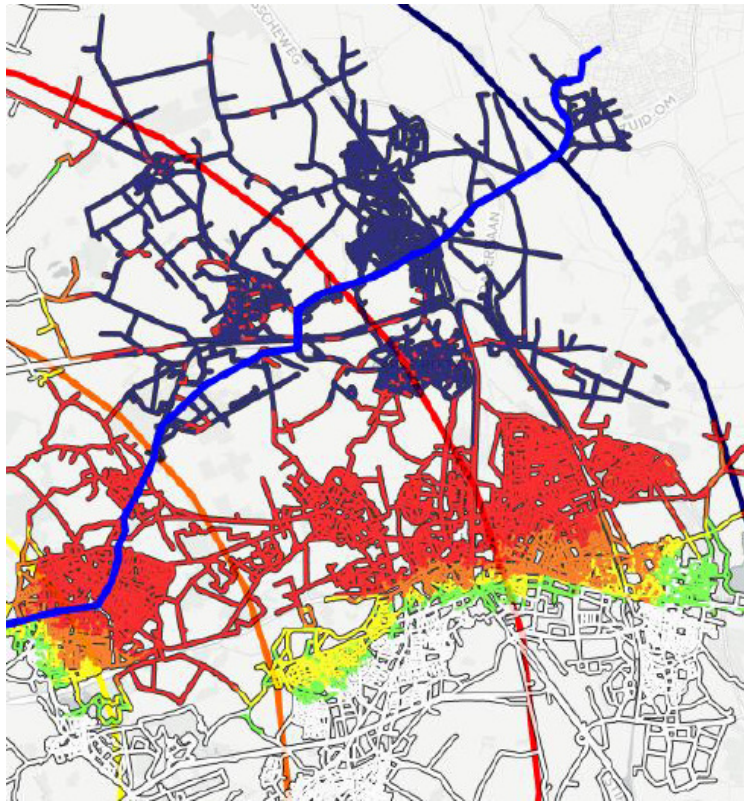
Voor de routes is de volgende informatie opgenomen:

- de potentie om extra fietsers aan te trekken (in aantal fietsers per etmaal);
- de reistijdwinst voor bestaande fietsers (in uren per etmaal);
- de lengte van de doorgerekende route;
- de potentie per kilometer route (fietsers per kilometer);
- de reistijdwinst per kilometer route (uur per kilometer);
- de score: de extra potentie plus de reistijdwinst per kilometer route.

	<b>potentie extra fietsers per etmaal</b>	<b>reistijdwinst bestaande fietsers, uur per etmaal</b>	<b>lengte door- gerekende route</b>	<b>potentie per kilometer</b>	<b>reistijdwinst per kilometer</b>	<b>SCORE: potentie + reistijdwinst per kilometer</b>
Gemert - Eindhoven	20.444	22.323	20	1.022	1.116	2.138
Eindhoven - Helmond	9.143	10.667	10	914	1.067	1.981
Helmond - Geldrop - Eindhoven	7.018	8.692	10	702	869	1.571
Geldrop - De Run Eindhoven -	4.140	5.151	10	414	515	929
's-Hertogenbosch	11.698	13.954	30	390	465	855
Helmond - Bakel	1.279	1.566	4	320	392	711
Lieshout - Aarle-Rixtel	1.191	1.499	4	298	375	673
Eindhoven - Veghel	6.097	7.209	26	235	277	512
Helmond - Gemert	1.620	2.003	8	203	250	453
Eindhoven - Veldhoven - Eersel	3.856	4.762	24	161	198	359
Eindhoven - Tilburg	2.911	3.620	21	139	172	311
Oirschot - Aarle-Rixtel	2.731	3.320	25	109	133	242
Eindhoven - Maarheze	1.733	1.970	17	102	116	218

### Route Gemert - Eindhoven

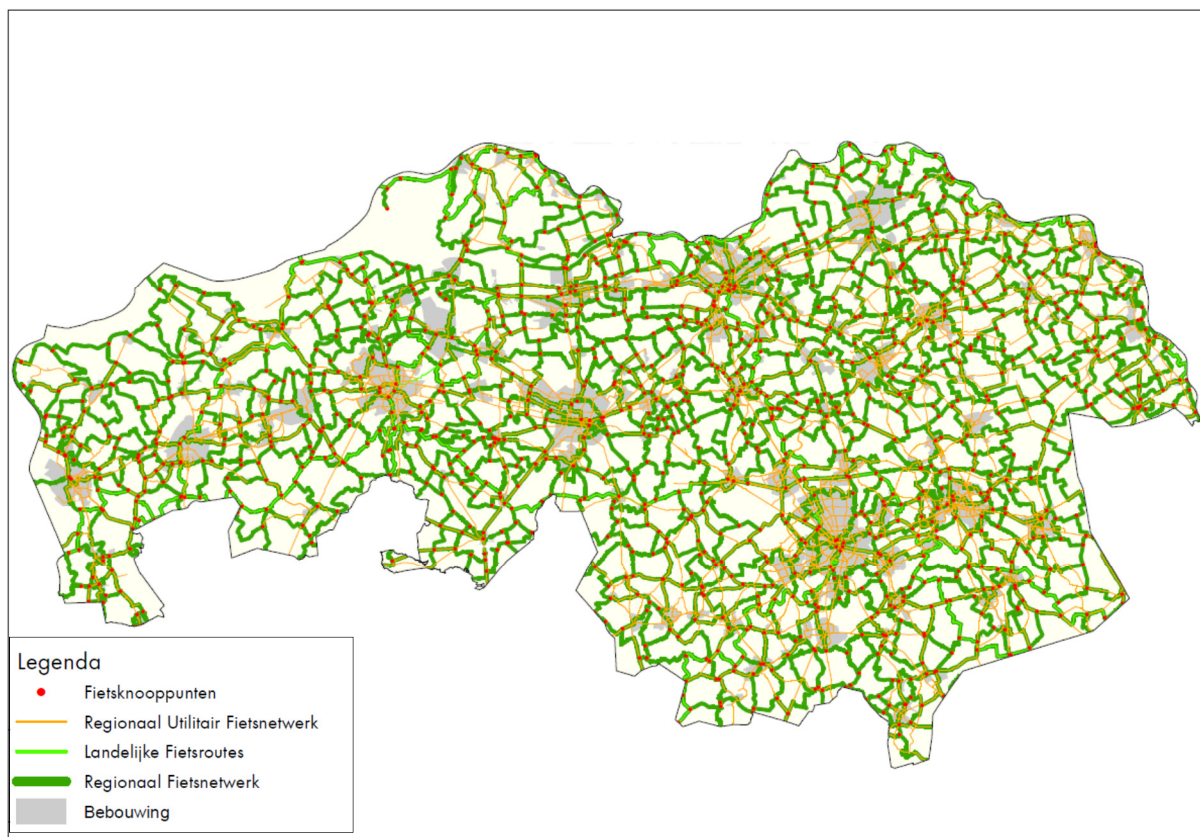
De route Gemert - Eindhoven staat ondanks de grote potentie voornamelijk niet in het projectoverzicht. Uit een nadere analyse van deze route blijkt dat de winst ervan grotendeels voor rekening komt van fietsers vanuit Helmond en Nuenen en niet vanuit Gemert. Fietsers uit Gemert, Beek en Donk en Aarle-Rixtel hebben wel de grootste reistijdwinst, maar het gebied waaruit fietsers 'winst' halen is in Helmond en Nuenen veel groter en dichter bevolkt. Het lijkt verstandiger om de route via Nuenen naar de noordkant van Helmond te optimaliseren. We onderzoeken de potentie van de routes in deze richting nog nader. In figuur B1.14 is de relatieve reistijdwinst opgenomen bij aanleg van een snelfietsroute Gemert - Eindhoven, gerekend vanuit Eindhoven.



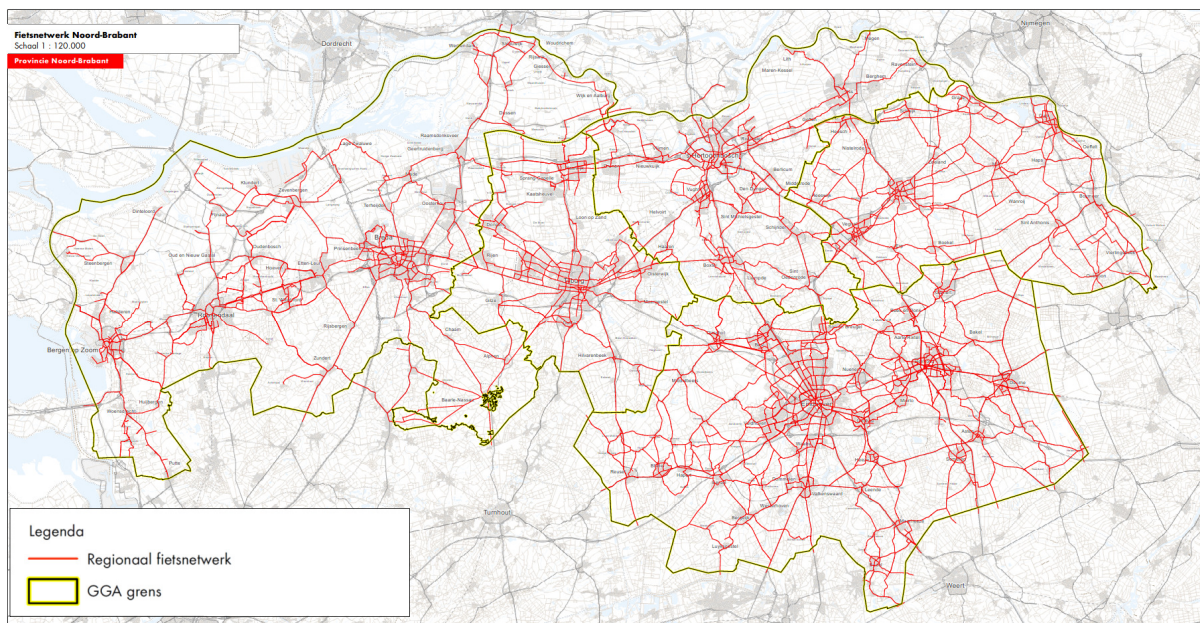
Figuur B1.14: reistijdwinst bij aanleg van de route Gemert - Eindhoven per fietser, gerekend vanuit Eindhoven.



## Bijlage 2: Fietsnetwerken



Figuur B2.1: het recreatief fietsnetwerk.



Figuur B2.2: het regionaal, utilitair fietsnetwerk.

