

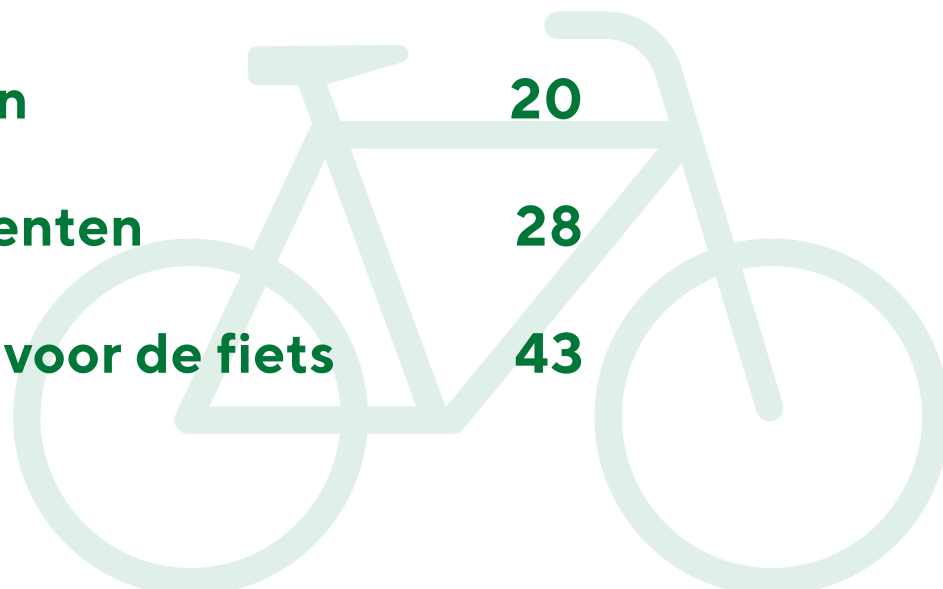


Brabants Toekomstbeeld Fiets

—
Meer ruimte voor de fiets

→ Inhoud

①	Inleiding	4
②	Maatschappelijke opgaven in Brabant	7
③	Onze ambitie: Meer ruimte voor de fiets!	13
④	Hoe wij onze ambities realiseren	20
⑤	Regionale uitwerkingen en accenten	28
⑥	Samenwerken aan meer ruimte voor de fiets	43





VOORWOORD

Gemiddeld zitten Nederlanders minstens vier keer per week op de fiets en de populariteit van dit vervoermiddel neemt alleen maar toe. Het (recreatief) fietsen kreeg tijdens de coronalockdowns nog een extra boost. Wie nu een fiets koopt, moet vaak een half jaar of langer wachten tot die geleverd kan worden. Die groeiende populariteit is natuurlijk geweldig, want al die mensen zijn lekker in beweging.

Die beweging wil ik vasthouden. Al die elektrische fietsen, mtb's, pedelecs, race-, stads- en ov-fietsen spelen een belangrijke rol in de andere manier van reizen, de zogenoemde mobiliteitstransitie, die Brabant voor ogen heeft. Het Brabants Toekomstbeeld Fiets gaat ons daarbij de weg wijzen. Het laat zien dat de fiets een grote bijdrage kan leveren aan de Brabantse ruimtelijke en maatschappelijke opgaven. Ik denk daarbij niet alleen aan mobiliteit en gezondheid, maar ook aan bijvoorbeeld de woningbouwopgave, klimaat, energietransitie en leefbaarheid.



De afgelopen jaren hebben de Brabantse gemeenten, de provincie en het Rijk al flink geïnvesteerd in het netwerk en in het veiliger en comfortabeler maken van het fietsen en fietsparkeren. Er wordt veel werk gemaakt van fietsstimulering, zowel via gemeentelijke campagnes als via het door BrabantStad opgezette Ons Brabant Fietst. Ook groeit de samenwerking met bedrijven die de voordelen zien van fietsgebruik door hun werknemers. Met deze acties gaan we door en we zetten een tandje bij, want in ons toekomstbeeld voor een slim, duurzaam en

veilig mobiliteitssysteem is de fiets cruciaal. Het Brabants Toekomstbeeld Fiets zet een forse ambitie neer: 40 procent meer fietskilometers in Brabant in 2040. Het is een nieuw startpunt. Samen - gemeenten, regio's, provincies en het Rijk, belangenorganisaties, werkgevers en inwoners - geven we meer ruimte aan de fiets. Fysiek op straat, in onze regelgeving en bij onze keuzes waar in te investeren.

Suzanne Otters-Bruijnen,
gedeputeerde Mobiliteit



1

Inleiding





De fiets is een onmisbaar onderdeel van het mobiliteitssysteem. De kracht van de fiets kan beter worden benut in de mobiliteit van Nederland. Dat is niet alleen van belang voor de mobiliteit, het draagt ook bij aan het oplossen van allerlei ruimtelijke en maatschappelijke opgaven: duurzame verstedelijking, leefbaarheid landelijk gebied, gezondheid, energietransitie, inclusiviteit. Overheden, kennisinstellingen en belangenorganisaties werken, onder de noemer [Tour de Force](#)¹, daarom al enkele jaren landelijk samen om de [Schaalsprong Fiets](#) te realiseren. Het doel van Tour de Force is 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Dit vraagt om forse investeringen in het fietsnetwerk, fietsenstallingen en fietsstimulering. De samenwerkende partijen in Tour de Force hebben hun gezamenlijk toekomstbeeld beschreven in het [Nationaal Toekomstbeeld Fiets \(NTF\)](#).

Waarom een Brabants Toekomstbeeld Fiets?

Het Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF) is de Brabantse uitwerking en invulling van de ambities in het NTF. De urgentie is groot: een enorme woningbouwopgave, het versnellen van de energietransitie, een stikstofcrisis, het versterken en beleven van de natuur. Brabant staat voor flinke opgaven die vragen om een integrale aanpak en een mobiliteitstransitie. In de Verstedelijkingsstrategie Brabant en in het Beleidskader Mobiliteit is geconcludeerd dat deze mobiliteitstransitie essentieel is om Brabant mobiel, leefbaar en gezond te houden. De rol van de fiets is daarin cruciaal, ook in de combinatie met het OV en als onderdeel van deelmobiliteit. Zonder de Schaalsprong Fiets is gezonde verstedelijking niet mogelijk, maar ook buiten de stad is de (elektrische) fiets belangrijk om voorzieningen bereikbaar te houden en daarmee de vitaliteit van het platteland. Daarom is het motto van dit Toekomstbeeld: meer ruimte voor de fiets, op straat en in ons beleid.

¹ Tour de Force is de fietssamenwerking van de Nederlandse overheden: VNG, IPO, vervoerregio's en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze samenwerking heeft een groot aantal partners waaronder Fietsersbond, ANWB, Bovag, kennisinstellingen, CROW en nog vele anderen.





Ambitie en doelen

Dit Brabantse Toekomstbeeld Fiets is een gezamenlijke ambitie van regio's, gemeenten en provincie. Het geeft vanuit een visie op de Brabantse ruimtelijke en maatschappelijke opgaven aan hoe we invulling willen geven aan de Schaalsprong Fiets en hoe dit bijdraagt aan de mobiliteitstransitie in Brabant. Dit document is gezamenlijk met de Brabantse partners, verenigd in de Brabantse regio's en BrabantStad, tot stand gekomen en is gebaseerd op diverse vigerende provinciale en regionale documenten, zoals: het provinciale [Beleidskader Mobiliteit](#), de [Verstedelijkingsstrategie](#) en de regionale mobiliteitsagenda's. Realisatie van de gezamenlijke fietsambities om de kracht van de fiets volop te benutten vraagt om een grote inzet, zowel financieel als in menskracht. Tegelijkertijd zijn de financiële middelen om te investeren in fietsinfrastructuur de komende jaren schaarser dan de afgelopen jaren. We kunnen niet alles doen en moeten daarom keuzes maken.

Het doel van dit Brabants Toekomstbeeld Fiets is drieledig:

1. Een gedragen Brabants toekomstbeeld voor de fiets met een gezamenlijk ambitieniveau van de Brabantse partners.
2. Een gezamenlijke Brabantse basis voor de uitwerking van de inzet voor fiets in onder andere de Verstedelijkingsstrategie Brabant, in de regionale mobiliteitsagenda's en -programma's.
3. Een gezamenlijke basis voor onze voorstellen richting het Rijk. We willen afspraken maken met het Rijk over de bijdragen die het Rijk gaat leveren aan de realisatie van onze fietsambities.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 staat in het teken van de provinciebrede opgaven. Deze opgaven zijn in hoofdstuk 3 vertaald in specifieke ambities waardoor de fiets kan bijdragen aan deze maatschappelijke opgaven. Deze ambities zijn het uitgangspunt voor de nadere uitwerking van concrete maatregelen in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 worden deze provinciebrede opgaven per Brabantse regio gekleurd. Met ruimte voor regionale verschillen wordt een beeld geschetst van de regionale inzet op de thema's fietsnetwerk, fietsparkeren en fietsstimulering. Hoofdstuk 6 gaat in op de samenwerking en governance die nodig is om de ambities in dit Brabants Toekomstbeeld Fiets te verwezenlijken.





2

Maatschappelijke opgaven in Brabant



De grote ruimtelijke en maatschappelijke opgaven zoals verwoord in de Brabantse Omgevingsvisie, bepalen onze inzet voor de fiets. We richten ons in dit toekomstbeeld op de opgaven waarin de fiets een sleutelrol kan spelen. Regio, provincie en gemeenten hebben samen de volgende opgaven benoemd:

- Verstedelijking: Brabant biedt meer mensen een prettige plek om te wonen en te werken.
- Verkeersveiligheid: jaarlijkse vermindering van het aantal verkeersslachtoffers op de fiets in Brabant.
- Gezondheid: drie gezonde levensjaren erbij voor elke Brabander in 2030.
- Een inclusieve samenleving: iedereen die wil kan fietsen om mee te kunnen doen aan de samenleving.
- Economie als motor: we willen onze bloeiende (vrijtijds)economie behouden en versterken met een aantrekkelijk vestigingsklimaat.
- De energietransitie en klimaat: Brabant moet versnellen om in 2050 klimaatneutraal te zijn.

Bovenstaande maatschappelijke opgaven vragen om een integrale mobiliteitsaanpak waarin de fiets een belangrijke rol kan vervullen. Die rol wordt hieronder per opgave kort toegelicht.

De verstedelijking: Brabant biedt meer mensen een prettige plek om te wonen en te werken

De verstedelijking is één van de grote opgaven waar we de komende decennia voor staan. Nog nooit zochten er zoveel mensen naar een (betaalbaar) huis. Ook in Brabant moet flink worden bijgebouwd om te kunnen voorzien in de toekomstige woonbehoefte. De komende decennia komen er circa 220.000 woningen bij. Deze groei gaat bovendien gepaard met een forse toename van het aantal arbeidsplaatsen en heeft als consequentie dat ook het aantal verplaatsingen fors zal toenemen. Reden om onze mobiliteit tegen het licht te houden. Uitbreiding van de capaciteit van het autowegnetwerk is kostbaar en vraagt te veel ruimte. Ruimte die vaak niet beschikbaar is. Bestaande ruimte moet daarom efficiënter en slimmer worden benut.





STEDELIJK OV+FIETS
(meer nabijheid, meer mix, meer OV en meer fiets)



HOV-KNOPEN
(Prioriteitslocaties: Waalwijk, Oosterhout, Veghel, Uden en toplocaties Brainport)



HOV-LIJNEN
(systeem van hoogwaardig openbaar vervoer)



PLEK maken - OV
(Eindhoven NW, Lage Zwaluwe, R'daal Zuid en Tilburg Universiteit)



POTENTIE NIEUWE KNOOP
(Verkoping Eindhoven NW, Berkel Enschtot en sprinterstation Roosendaal-Zuid)

- Beste potentie OV/fiets
- Zeer goede potentie OV/fiets
- Goede potentie OV/fiets
- Redelijke potentie OV/fiets
- Spoorlijn
- HOV-lijn
- Hoofdwegen auto

Daarom zetten provincie, regio's en gemeenten in op een mobiliteitstransitie: meer lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. De (verbetering van) verkeersveiligheid is vanzelfsprekend randvoorwaarde. Het vormgeven van de mobiliteitstransitie is een van de grote opgaven voor de komende jaren. De Brabantse ruimtelijke ordening moet deze transitie sturen en verleiden tot gezonde mobiliteitskeuzes zoals lopen en fietsen. Zo wordt meer dan de helft van de woningen binnenstedelijk gebouwd: zoveel mogelijk op loop- en fietsafstand van OV-knooppunten en centra. Door binnenstedelijk te bouwen wordt het gebruik van de (deel)fiets en het OV gestimuleerd. Verdichten in kernen en wijken kan er daarnaast voor zorgen dat deze vitaler worden. Door weloverwogen minder ruimte te geven aan de auto ontstaat ruimte voor meer groen, woningbouw en voor modaliteiten met minder impact op het klimaat (zie kader Bicycle Oriented Development). En dit is nodig, want om fietsgebruik te stimuleren zijn goede fietspaden en stallingen in stadscentra, bij stations, busknooppunten, bushaltes en voorzieningen een randvoorwaarde. De invoering van 30 km/uur in de centra kan de verkeersveiligheid versterken en er ontstaat ruimte voor de fiets.

Afbeelding 1: Mobiliteitstransitie maatwerk voor stad en dorp





Verkeersveiligheid: jaarlijkse vermindering van het aan verkeersslachtoffers op de fiets in Brabant

Alle verkeersveiligheidspartners, zijnde Rijkswaterstaat, gemeente, politie, Openbaar Ministerie en provincie, vinden het belangrijk dat Brabanders fietsen. Fietsen is goedkoop, gezond, goed voor het klimaat en het ontlast het gemotoriseerd verkeer. Een belangrijk gegeven hierbij is dat fietsers de kwetsbaarste deelnemers zijn in het verkeer. Aandacht voor fietsveiligheid is daarom van essentieel belang. Daarom wordt er extra aandacht besteed aan het thema fiets en verkeersveilige fietsstimulering.

Gezondheid: drie gezonde levensjaren erbij voor elke Brabander in 2030

Het is algemeen bekend dat fietsen (mentaal) gezond is. Mensen die circa 5 kilometer fietsen per dag leven 280 dagen langer. Een enorme bijdrage aan de Brabantse gezondheidsambitie dus. Omgerekend bedraagt de maatschappelijke gezondheidswinst € 0,18 per gefietste kilometer². Logisch dat Brabant die gezondheidswinst maximaal wil verzilveren door meer mensen vaker en langer op de fiets te krijgen. Dat is goed voor lichaam en geest.

Een inclusieve samenleving: iedereen die wil kan fietsen om mee te kunnen doen aan de samenleving

Brabant gaat voor een inclusieve samenleving waarin iedereen mee kan doen, toegang heeft tot voorzieningen en prettig kan wonen, werken en verblijven. Sommige regio's worstelen met de trek van jongeren uit de regio. Andere regio's zien steeds grotere vervoersongelijkheid op het platteland of juist in bepaalde wijken in de stad.

² Het verband tussen gezondheid en actief reizen (2021), Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).





De fiets is een middel om de bereikbaarheid te verbeteren, sociale cohesie te vergroten en bij te dragen aan meer inclusiviteit. Daarbij is de fiets een goedkoop alternatief voor de auto. Brabant is een mozaïek van dorpen en steden op (elektrische) fietsafstand van elkaar. Niet elke kern heeft een breed voorzieningen-aanbod. Inwoners van (kleine) kernen maken vaak gebruik van voorzieningen in een kern of stad verderop. Met goede, veilige fietsvoorzieningen tussen plattelandskernen en dorpen met voorzieningen blijft het landelijk gebied vitaal en aantrekkelijk. Met comfortabele fietsvoorzieningen tussen stad en het groen, kunnen de Brabanders bovendien duurzaam recreëren en genieten van het Brabantse land.

Wanneer alle kinderen de mogelijkheid hebben om goed te leren fietsen zorg je ervoor dat ook op latere leeftijd de fiets gebruikt kan worden. Als de fiets eenmaal is aangeschaft is het een erg betaalbaar vervoersmiddel. Hiermee stimuleren we dat iedereen kan meedoen.

Economie als motor: we willen onze bloeiende (vrijtijds) economie behouden en versterken met een aantrekkelijk vestigingsklimaat

Logistiek, automotieve, energie, hightech: Brabant is de thuisbasis van diverse economische topsectoren. Ook de vrijetijds-economie in Brabant doet het goed. De Efteling, diverse nationale parken, Safaripark de Beekse Bergen en gezellige dorpen en stadscentra: in Brabant is voor ieder wat wils. Met de groei van het aantal inwoners en de bedrijvigheid loopt het mobiliteitssysteem tegen haar grenzen aan. Veel van de economische hotspots zijn nu niet goed multimodaal bereikbaar. De auto is logischerwijs vaak het belangrijkste vervoersmiddel. Dit maakt de bereikbaarheid kwetsbaar omdat er voor personenvervoer en transport geen andere vervoermiddelen beschikbaar zijn.

We willen onze topsectoren koesteren en aantrekkelijk blijven voor bedrijven om zich te vestigen. Daarom gaan we aan de slag

met de bereikbaarheid van economische- en kennishotspots. Knelpunten in het wegennet en in het openbaar vervoer worden aangepakt, maar ook de fiets biedt nog volop kansen. Door de fietsbereikbaarheid van economische hotspots te vergroten, zal de fiets voor meer mensen een goed alternatief voor de auto zijn. Door dit voordeel goed te communiceren en actief werkgevers daarbij te betrekken nemen steeds meer forenzen de fiets naar het werk. Ook onze recreatieve trekpleisters moeten goed bereikbaar zijn met de (deel)fiets, onder andere vanaf OV-knooppunten.





De energietransitie: ook Brabant moet versnellen om de klimaatdoelen te halen

De Brabantse leefomgeving wordt schoner, gezonder en veiliger. Dit doet Brabant onder andere door invulling te geven aan de (inter)nationale klimaatdoelstellingen.

In 2030 willen we 50% minder broeikasgassen uitstoten ten opzichte van 1990. Brabant streeft ernaar in 2050 klimaatneutraal te zijn. Mobiliteit moet hier een flinke bijdrage aan leveren. Als gevolg van elektrificatie van voertuigen neemt de uitstoot van broeikasgassen door mobiliteit al een aantal

jaren af. Maar de opgave is niettemin groot – elektriciteit moet immers ook opgewekt worden – en daar kan een schaa sprong in het fietsgebruik een bijdrage leveren. Daarnaast moet de uitstoot van stikstof omlaag, met behoud van tempo in het realiseren van de ambities rondom woningbouw.





3

Onze ambitie:
Meer ruimte
voor de fiets!





De fiets biedt nog volop kansen om bij te dragen aan de maatschappelijke opgaven waar Brabant voor staat. Nieuwe soorten fietsen en technologische ontwikkelingen maken fietsen steeds makkelijker, sneller en comfortabeler. Denk hierbij aan de opkomst van de zogeheten LEV's (light electric vehicles), e-bikes, speedpedelec, cargobikes/ bakfietsen, fatbikes en betere navigatieapps en een completer aanbod deelfietsmobiliteit. Ook zullen nieuwe vormen van LEV's een plek gaan eisen, zoals e-steps op korte afstanden en deelscooters (snorfietsen) op de langere afstanden).

Een Schaalsprong Fiets draagt bij aan een toekomst waarin het mobiliteitssysteem actieve vervoersvormen (fietsen en lopen) en openbaar vervoer stimuleert. Op afstanden tot 15 kilometer is de (elektrische) fiets de meest aantrekkelijke vervoerswijze. Ook in Brabant zien wij, provincie, regio's en gemeenten het belang van een Schaalsprong Fiets. Daarom blijven we samen investeren in de fiets. In dit Toekomstbeeld Fiets laten we op hoofdlijnen zien aan welke projecten we

willen gaan werken, hoe we ruimte geven aan de fiets. Met de realisatie van deze projecten zorgen we ervoor dat er in 2027 in Brabant 20% meer fietskilometers gemaakt dan in 2017, wat kan toenemen tot 40% in 2040.

We bieden meer ruimte voor de fiets!

We richten onze energie op de ambities zoals beschreven op de volgende pagina's. Hier is de vraag om een transitie naar meer ruimte voor de fiets het grootst en heeft onze inzet de meeste impact.





1. Meer ruimte om te fietsen in en tussen steden en dorpen

De dagelijkse boodschappen doen, de kinderen naar school of naar de opvang brengen, naar de kroeg of de sportschool: dit soort dagelijkse ritjes maak je op de fiets of lopend. Door onze openbare ruimte daarop in te richten zorgen we binnen de bebouwde kom voor meer leefruimte en faciliteren we een aantrekkelijke en verkeersveilige verplaatsing. Van, naar en in nieuwe bouwlocaties krijgt de fietser en voetganger meer ruimte.

Niet alleen in steden maar ook in de kernen met meer voorzieningen krijgt de fiets een steeds centralere rol. Daarom maken we ook tussen kernen, dorpen en steden meer ruimte om te fietsen. We zien hier nog volop kansen, bijvoorbeeld dankzij de opmars van de elektrische fiets en de speedpedelec, waardoor meer voorzieningen voor meer mensen op fietsbare afstand³ komen.

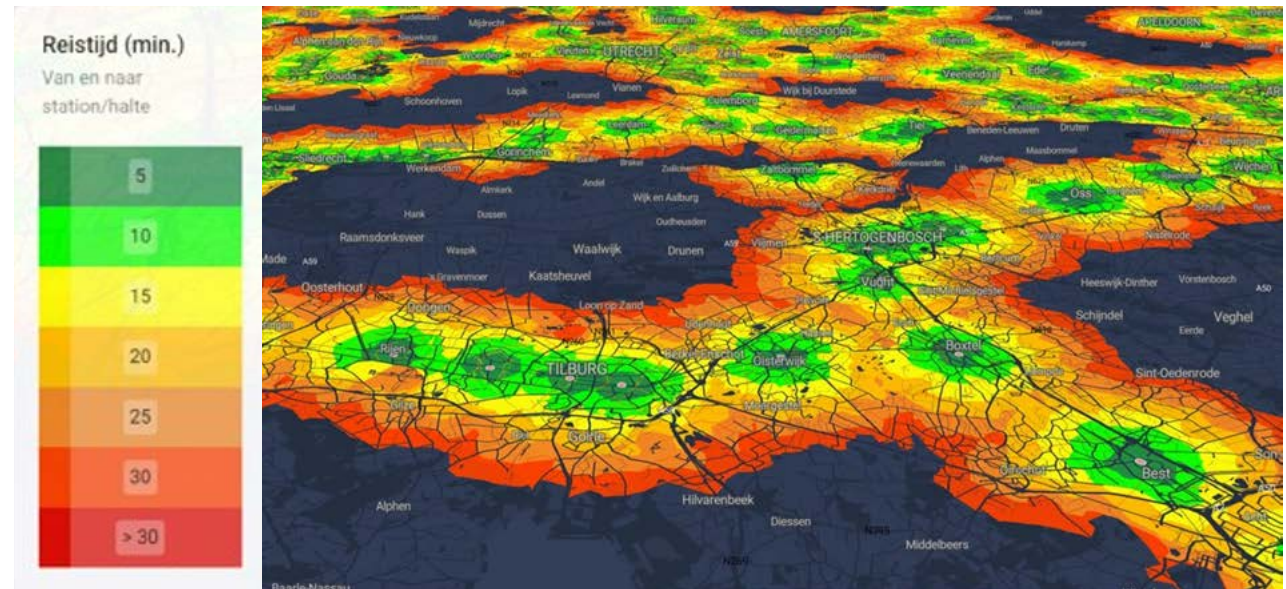
³ Ongeveer 7,5 km met een gewone fiets en tot 15 kilometer met een e-bike.



2. Meer ruimte om te fietsen van en naar OV-stations en om de fiets te stallen

De fiets vormt in combinatie met de trein een prima alternatief voor de langere afstanden. De fiets speelt daardoor een grote rol bij verplaatsingen náár stedelijk gebied, vanuit steden en dorpen in de omgeving of verder weg. Met het realiseren van snelle en directe fietsverbindingen kunnen we de bereikbaarheid van treinstations vergroten⁴. Dit geldt op een kleiner schaalniveau ook voor bushaltes, zeker voor de haltes van HOV-lijnen die grotere afstanden overbruggen. Vooral in het natransport zijn de deelfiets en andere vormen van deelmobiliteit steeds populairder en daarom houden we rekening met meer ruimte voor deelmobiliteit.

Bij toenemend gebruik van de fiets ontstaat ook een toenemende behoefte aan fietsenstallingen. Thuis, bij winkelcentra, bij je werklocatie of sportclub en op een eventuele overstaplocatie (stations, mobiliteitshubs, OV-haltes), moet er gelegenheid zijn om de fiets veilig en zonder moeite achter te laten.



Afbeelding 2: Fietsreistijd naar treinstations in minuten

3. Meer ruimte om te fietsen naar je werk

Ons woon-werk verkeer moet anders. Door de overstap te faciliteren van auto naar fiets of naar de fiets-treincombinatie dragen we bij aan onze klimaatdoelen en ambities voor leefbaarheid. Dit vermindert bovendien de spitsdruk op ons auto- en busnetwerk.

4. Meer ruimte om te fietsen naar onderwijs

Een groot deel van de dagelijkse OV-reizigers in de spits is scholier of student. Alhoewel het OV een duurzame reisoptie is, zijn de spitsritten kostbaar. Door deze groep te verleiden vaker de fiets te pakken en de fietsstimulering te koppelen aan verkeersveiligheid verlagen we de spitsdruk en bevorderen we veilig en gezond gedrag.

⁴ Verkenning fietsbereikbaarheid treinstations voor NOVI-gebieden, Breda University of Applied Sciences.





5. Meer ruimte om te fietsen in je vrije tijd

Even een terrasje pakken of naar je familie en vrienden doe je bij voorkeur op de fiets. Mooie en veilige recreatieve routes stimuleren inwoners en bezoekers (jong en oud) om ook in hun vrije tijd de fiets te pakken: een gezonde manier voor hun reis naar een toeristische trekpleister, een rondje door het Brabantse land en om je familie en vrienden te bezoeken. Dit

draagt bij aan gezonde en vitale inwoners, aan het versterken van onze recreatieve-toeristische economie en aan onze verkeersveiligheidsambities.

6. Meer ruimte om te fietsen in je hoofd

De mobiliteitstransitie vereist een gedragsverandering. Fietsen of de fiets als vervoermiddel in de ketenreis moet voor iedereen een optie worden

wanneer er gekozen wordt tussen transportmiddelen. Gedrag verander je niet zomaar. Dat vraagt expliciet aandacht en dat doen we op verschillende manieren: fietsstimuleringcampagnes, verkeerseducatie, samenwerking met werkgevers en met vervoerders, met onderwijs- en andere instellingen zorgen voor ruimte om te fietsen in ons hoofd. Het fietsen krijgt een vaste plek in de levensstijl van iedere Brabander.





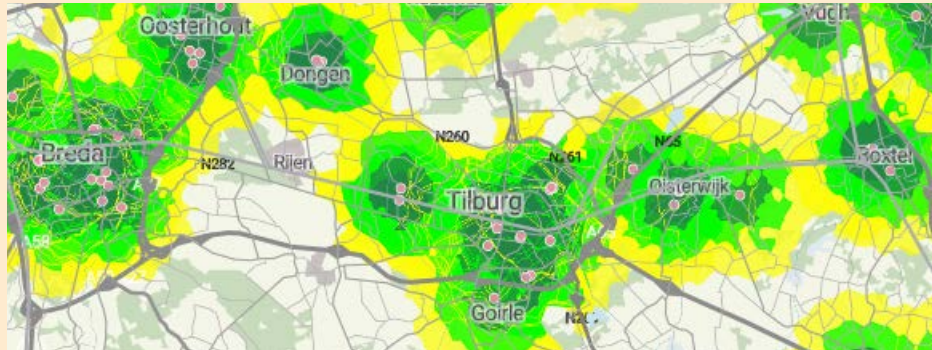
Data-ondersteund werken aan fietskennis

Huidige fietsers

We willen een fietsnetwerk faciliteren dat aansluit bij de vraag van de fietsers. Daarom onderscheiden we de verschillende motieven: wanneer neemt iemand wel of niet de fiets? Uniek in onze aanpak is de koppeling tussen de fietsbereidheid en het gedrag van fietsers per reismotief. Uit het grootschalig onderzoek Onderweg in Nederland 2018-2020 (ODiN, Centraal Bureau voor de Statistiek) blijkt namelijk dat mensen bereid zijn verschillende tijd en afstand te fietsen naar het werk, school of sociaal-recreatieve doeleinden. Dit leidt tot dus tot verschillend reisgedrag. Dit brengen we op verschillende schaalniveaus en voor verschillende doeleinden en netwerken in beeld. Waar bijvoorbeeld 'woon-werk' en 'woon-middelbare school' motieven zijn met een hogere bereidheid om langere afstanden te fietsen, hebben deze groepen met name impact op de regionale netwerken. Woon-OV en woon-winkel fietsritten zien we meer op lokale netwerken.

Potentiële fietsers

Naast de huidige fietsers is er ook een groep mensen voor wie de fiets een alternatief zou zijn, maar die (nog) vaak kiest voor de auto. Door het verhoogde fietscomfort van de elektrische fiets (hogere snelheid en minder inspanning) wordt fietsen op de middellange afstanden interessanter. Twee factoren, naast weersomstandigheden, die mensen ervan weerhouden om de (elektrische) fiets te pakken zijn oponthoud op de route en moeten omrijden door ontbrekende schakels. Daarom wordt per type netwerk bekeken welke schakels ontbreken en welke kwaliteitsslag nog gemaakt kan worden in termen van oponthoud. Zo hopen we alle potentiële fietsers ook op de fiets te krijgen. Een andere groep potentiële fietsers is de 'nieuwe inwoners'. We willen deze nieuwe inwoners ook zo veel mogelijk laten fietsen. Daarom zorgen we ervoor dat nieuwe wijken goed aansluiten op de bestaande fietsinfrastructuur en bij de (her)ontwikkeling van gebieden geven we meer ruimte aan de fiets. Hetzelfde geldt voor de (her)ontwikkeling van arbeidslocaties.



Fietsafstand in minuten naar middelbare scholen (donkergroen 0-5 minuten, lichtgroen 5-10 minuten, geel 10-15 minuten).

Bron: BUAS.



Berekend aantal fietsers (zichtbaar in lijndikte) die meer dan 3,5 km fietsen en hun hemelsbrede fietsnelheid (zichtbaar in kleur) op een gemodelleerd netwerk.

Bron: MoveMeter op basis van BBMA (West-Brabant) en NRM (Midden en Oost-Brabant).



Geschatte fietsintensiteit voor elke fietsbare verbinding in Brabant op basis van datafusie- en modeltechnieken.

Bron: Nationaal fietsbeeld Goudappel in samenwerking met BUAS.



Gemodelleerd netwerk van aantal autoritten (zichtbaar in lijndikte) van 7,5 tot 15 kilometer gecombineerd met de hemelsbrede fietssnelheid (zichtbaar in kleur) voor deze reis. Deze kaart geeft inzicht in de mate waarin de fiets een aantrekkelijk alternatief is voor de autorit.

Bron: MoveMeter op basis van BBMA.



4

Hoe wij onze ambities realiseren





De opgaven zijn groot en de ambities hoog. Het roer moet om: de mobiliteitstransitie was nog nooit zo urgent. Om onze ambities waar te maken moeten we meer doen dan we de afgelopen decennia hebben gedaan. Dit betekent dat we onze inzet versnellen, en dat we aan nieuwe knoppen draaien, bijvoorbeeld in de ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk geven we een eerste aanzet voor 'hoe we onze ambities realiseren'.

Een compleet en kwalitatief goed netwerk

De provincie ontwikkelt samen met BUAS en gemeenten het Toekomstig Fietsnetwerk Brabant. Waar in het verleden met name de stads- en dorpscentra met elkaar verbonden zijn door het fietsnetwerk, vraagt de (excentrische) ligging van bijvoorbeeld werklocaties, onderwijsinstellingen, ziekenhuizen, culturele en toeristische hotspots om een herdefiniëring van het fietsnetwerk. Provincie en gemeenten werken natuurlijk al een hoogwaardig fietsnetwerk in Brabant. Het fietsnetwerk wordt de komende jaren verder verbeterd en aangesloten op het

netwerk van mobiliteitshubs dat wordt ontwikkeld. Om te bepalen aan welke projecten en acties we prioriteit geven volgen we een door data ondersteunde aanpak. In deze aanpak maken we onderscheid tussen de huidige fietser en de potentiële fietser. De huidige fietser willen we behouden of stimuleren nog vaker te fietsen. De potentiële fietser helpen we de fiets ontdekken. Tegelijkertijd: als er de afgelopen jaren iets duidelijk is geworden, is het dat dé fietser niet bestaat. Om het fietsgebruik te stimuleren moet er een goede balans zijn tussen de fiets, de fietser en de fietsinfrastructuur. De variatie aan fietsers en fietsen stelt ook eisen aan de benodigde infrastructuur.

Fietsparkeren

Goede, bereikbare en toegankelijke fietsparkeervoorzieningen stimuleren fietsgebruik. Zowel thuis, op OV-knooppunten en hubs en bij je bestemming (bijvoorbeeld toeristische hotspots, werk, school of stad) moet je je fiets veilig kunnen stallen. In diverse centra en op diverse





ov-knooppunten en bushaltes moeten de stallingsvoorzieningen worden uitgebreid of verbeterd. Hierbij gaat het om capaciteit en kwaliteit. In het verlengde hiervan onderzoeken we hoe we fietsenstallingen kunnen moderniseren, om zo fietsen aantrekkelijker te maken. Onze inzet is om bij woningbouw- en gebiedsontwikkelingen expliciet rekening te houden met fietsparkeren, zowel kwantitatief en kwalitatief, ook in relatie tot het parkeren van de auto. We verkennen hoe dit soort maatregelen een plek kan krijgen in toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan normen en eisen voor fietsparkeren bij nieuwbouwontwikkelingen (en ook bestaande bebouwing) en kwaliteits-eisen voor fietsenstallingen voor wat betreft omvang (aantal fietsen en formaat per fiets(soort)), toegankelijkheid, veiligheid enz. Dit geldt ook voor light electric vehicles.

Fietsstimulering

Goede infrastructuur en veilig kunnen fietsen alleen zijn niet genoeg om een gedragsverandering tot stand te brengen. Fietsstimulering is essentieel als voedingsbodem om vervoerspatronen te wijzigen. Het zorgt ervoor dat nieuwe en potentiële fietsers, ouders en werkgevers beter weten wat de mogelijkheden en de positieve effecten van het fietsen zijn. Brabant beschikt daartoe over een goed werkend communicatie- en marketingplatform, Ons Brabant Fietst. Door samen te werken met Brabant Mobiliteitsnetwerk (BMN), de regio's en de Brabantse steden via BrabantStad Fiets worden herkenbare fietsstimuleringsprogramma's gerealiseerd. Ook zijn de steden en regio's zelfstandig actief en voeren hun eigen lokale fietsstimuleringsacties uit. Onze fietsstimulering richt zich op de volgende maatregelen:



De fietser in het algemeen:

- Fietsinformatiewebsites als tilburgfietst.nl of 076fietst.nl.
- De campagne 'Sjees' waarmee we Brabanders verleiden om vaker de fiets te pakken voor de dagelijkse ritjes naar bijvoorbeeld het werk, de sportclub en supermarkt.

Specifieke doelgroepen:

- Sjeesgangmakers (in samenwerking met BMN); gericht op werkgevers, waaronder fietsambassadeurs de Efteling en de TU/e.
- Doortrappen; fietsstimulering voor de oudere fietser.
- De recreatieve fietser in Brabant, onder andere door het aanbieden van (thema)routes, zoals de van Goghroutes (door het Routebureau), naast het knooppuntennetwerk.
- Kinderen veilig op de fiets; via 'ieder kind veilig op de fiets naar school'.
- Verkeerseductie BVL en TT; verkeersveilige fietsstimulering voor jongeren op basisscholen en voortgezet onderwijs.

Uitwerking middelen

Lekker Sjeesen kan in verschillende uitingen doorvertaald worden, het uitgangspunt is dat we Brabanders een belangrijke rol geven als fietsambassadeur.



Afbeelding 3: Middelen campagne Sjees

Specifieke locaties:

- Veilige schoolroutes.
- Herkenbare verwijzingen naar snelfietsroutes.



Specifieke situaties:

- Promotie bij de opening van de snelfietsroutes zoals de F261.
- Bij de oplevering van (vernieuwde) fietsenstallingen.
- Promotie bij evenementen.
- Goede aangepaste (digitale) fietsbewegwijzering bij werkzaamheden.
- Minder Hinder aanpak: de fiets als alternatief voor automobilisten bij wegwerkzaamheden. Bijvoorbeeld door e-bike probeerpoules voor werkgevers en werknemers die met de werkzaamheden te maken krijgen.
- Belevingsroutes, bijvoorbeeld de Sterrennacht op de van Goghroute in Eindhoven.



Afbeelding 4: Praktijkvoorbeeld Sjees activatie-event

Om de bijdrage van fietsstimulering aan de Schaalsprong Fiets te vergroten zetten we een tandje bij door:

- Succesvolle fietsstimuleringsacties de komende jaren voort te zetten en waar mogelijk te intensiveren.
- Kennis over fietsstimulering en goede voorbeelden breder te delen

binnen de bestaande regionale samenwerkingsverbanden in Brabant.

- Fietsstimulering te ontwikkelen bij het realiseren en opleveren van de woningen in de verstedelijkingsopgave en extra aandacht te hebben voor de promotie van fiets. Hier zullen ontwikkelaars actief bij moeten worden betrokken.

- Fietsstimulering uit te breiden naar belangrijke doelgroepen waar nu nog geen programma voor is zoals scholieren, gezinnen of sportverenigingen.





Fietsveiligheid

Het vergroten van de fietsveiligheid is voor fietsstimulering essentieel. Fietsveiligheid stimuleert namelijk fietsgebruik en draagt zo bij aan meerdere doelen. Tegelijkertijd betekent meer mensen op de fiets (of meer fietsritten) meer drukte op fietspaden wat kan leiden tot een toename aan verkeersonveilige situaties.

Daarom moeten alle uit te voeren activiteiten bijdragen aan het vergroten van verkeersveiligheid. De regio's werken data- en risicogestuurd aan fietsveiligheid. Hierbij zijn we alert om koppelkansen tussen de fietsstimulering- en verkeersveiligheidsmaatregelen te signaleren.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit is een vast onderdeel geworden van het straatbeeld. Het groeiende deelaanbod vergroot het palet aan mogelijke mobiliteitskeuzes. Deelfietsen zijn er in allerlei verschillende soorten en komen op steeds meer plaatsen beschikbaar. Maar ook de deelscooter en deelstep zijn in opmars. Dit biedt kansen voor de verduurzaming van de mobiliteit.





We zien kansen om de deelmobiliteit uit te breiden zowel in het voor- en natransport naar trein en (HOV-)bus en Bus Rapid Transit⁵, als ook als zelfstandig vervoersnetwerk (dus freefloating deelfietsen of deelfietsen met dropzones en/of hubs).

Versterkende maatregelen zijn nodig

De opgaven zijn groot en bestaande maatregelen niet afdoende. We moeten meer doen. Daarom gaan we de komende jaren onze toolbox 'meer ruimte voor de fietser' uitbreiden. Hierin trekken de Brabantse overheden samen op en zoeken we verbinding met het Rijk, Tour de Force en de wetenschap (o.a. BUAS). Ook gaan we met andere disciplines om tafel. Want het gaat uiteindelijk om de vraag hoe we onze leefomgeving willen inrichten. Dan gaat het niet alleen om fiets of mobiliteit, maar ook om ruimtelijke ordening.

Maatregelen waar we op inzetten die het tempo en de ontwikkeling van de mobiliteitstransitie versterken zijn bijvoorbeeld:

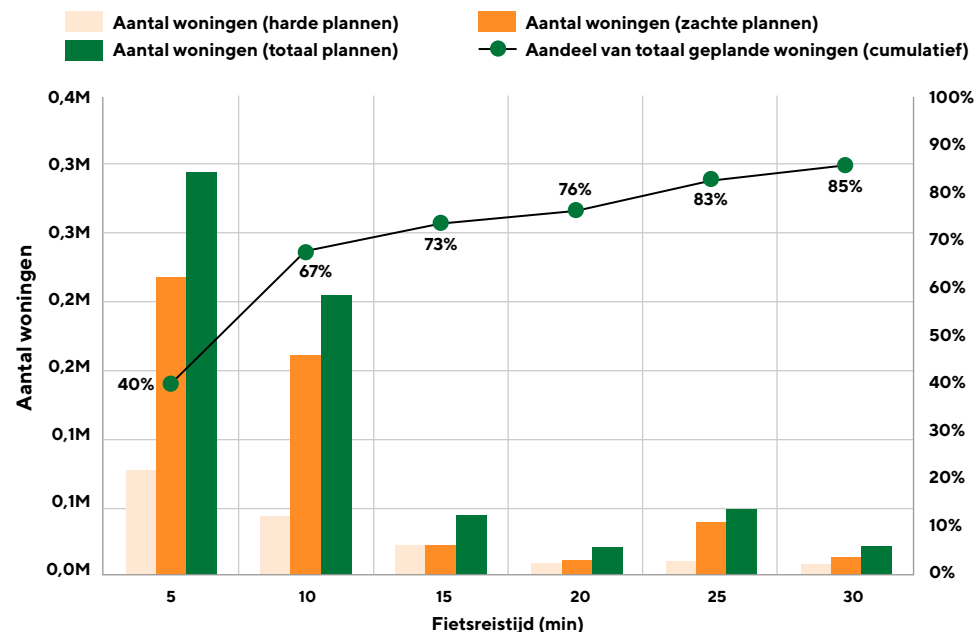
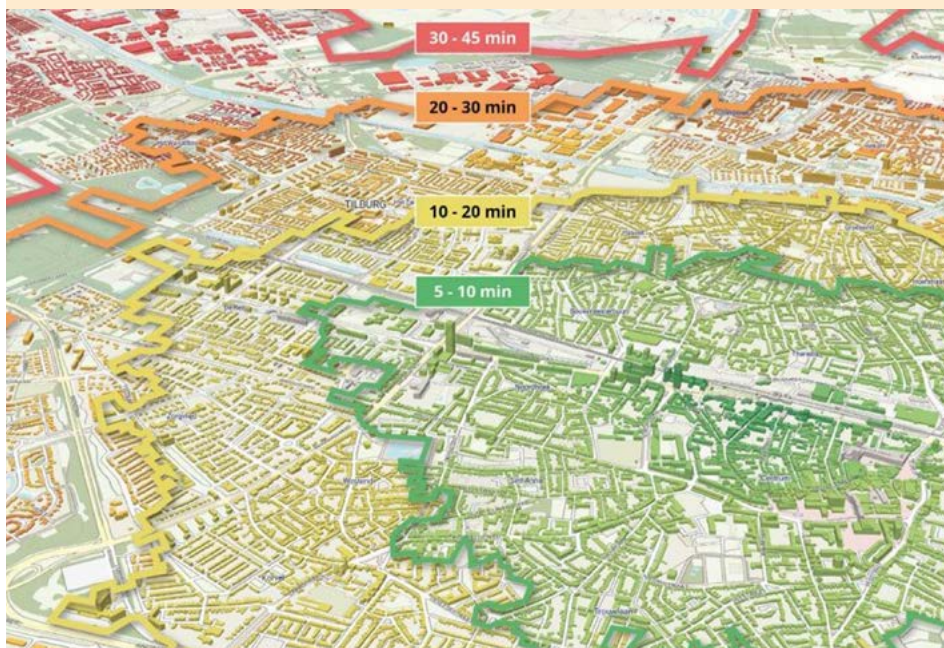
- **Bicycle Oriented Development (BOD):** we hanteren het principe van de 15-minutenstad. Dat houdt in dat voorzieningen en treinstations op 15 minuten fietsafstand te bereiken zijn.
- **Autoluwe steden:** in de verstedelijkingsstrategie zetten we in op autoluwe centra. Deze ontwikkeling draagt bij aan de kwaliteit van de openbare ruimte en stimuleert fietsgebruik, zeker wanneer dit gecombineerd wordt met meer ruimte voor de fiets.
- **Sturend parkeerbeleid en nieuwbouwlocaties met lage parkeernormen:** in steeds meer nieuwe woningbouwontwikkelingen, met name binnenstedelijke ontwikkelingen, wordt gebouwd met een lage autoparkeernorm. Dit stimuleert het fietsen en lopen en schept ruimte voor fiets(parkeer)voorzieningen en voor groen in de wijk.
- **Fietsenstallingen 2.0:** Er is steeds meer mogelijk op gebied van aantrekkelijk en gebruiksvriendelijk stallen. De gemeente Eindhoven werkt aan een pilot 'stalling van de toekomst', waarin de traditionele fietsenstalling wordt opgefrist.
- Met de invoering van **30 km/u binnen de bebouwde kom** kan de verkeersveiligheid worden versterkt en ontstaat er ruimte voor de fiets.
- Aanleggen van regionale netwerken van **mobiliteitshubs, stadsrandhubs of andere soorten hubs** hebben tot doel de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem te versnellen. In Brabant zijn meerdere (netwerken van) hubs in onderzoek.

⁵ Bus Rapid Transit (BRT) is een HOV-bus die mobiliteitshubs op stadsranden verbindt met elkaar en met de centra van steden. BRT is bedoeld om automobilisten een alternatief te geven in het reizen naar woon- en werklocaties.



Bicycle Oriented Development (BOD)

Binnen BOD staat de fietsbereikbaarheid van toegangspunten voor het openbaar vervoer (knooppunten en haltes) en andere essentiële functies zoals centrumgebieden, winkels en scholen centraal. Deze voorzieningen moeten binnen 15 minuten bereikbaar zijn. Zo stimuleren we fietsgebruik en laten bewoners sneller de auto staan. De nieuwe plannen voor woningbouw in Nederland worden veelal ontwikkeld binnen 15 minuten fietsen van het OV (zie grafiek). De ontwikkeling gaat door: we verkennen bijvoorbeeld ook hoe we de 15 minuten stad voor voetgangers kunnen realiseren.





5

Regionale uitwerkingen en accenten





5.1 West-Brabant

West-Brabant is volop in beweging. Deze regio zal groeien. In zowel de 'Stedenrij' als in het landelijke gebied worden nieuwe woningen gebouwd. Daarnaast kent de regio verhoudingsgewijs een hoog autogebruik, ook in stedelijk gebied en op relatief korte verplaatsingen.

Verstedelijking in de Stedenrij

De komende decennia zal met name in de Stedenrij flink worden bijgebouwd (45.000

woningen tot 2030). De Stedenrij bestaat uit twee regio's: de regio Breda (waaronder ook Etten-Leur en Oosterhout) en de regio Bergen op Zoom-Roosendaal (vierde Brabantse stedelijke regio). Vooral de regio Breda heeft een grote woningbouwopgave met daarbij de vraag: hoe blijft de regio bereikbaar? Onder andere wegen naar Moerdijk, Zevenbergen, Prinsenbeek en Breda staan al vaak vast. Alle steden in deze regio moeten aantrekkelijke verblijfsgebieden blijven. Een transitie naar andere mobiliteit

draagt hieraan bij. De regio geeft daarom meer ruimte aan voetgangers, fietsers en verblijven. De modal shift van auto naar fiets en OV wordt gestimuleerd, onder andere door te bouwen nabij ov-knooppunten en hubs te ontwikkelen. De fiets heeft een faciliterende rol in het creëren van een dragend ov-systeem: wanneer stations en hubs per fiets goed bereikbaar zijn vanuit woon- en werklocaties, wordt het overstappen op het openbaar vervoer aantrekkelijker.





Leefbaarheid in vitale dorpen

Overall in West-Brabant moeten inwoners toegang hebben tot arbeid, onderwijs en voorzieningen. Waar de stad groeit, krijgt het landelijk gebied te maken met wegtrekkende jeugd, een dalend voorzieningenniveau en vergrijzing. Vooral in en rondom Bergen op Zoom en Roosendaal is deze trend zichtbaar. Tegelijkertijd zien we dat regio West-Brabant een stapsteen is voor de regio Rotterdam: de woningmarkt in deze regio is nog betaalbaar en trekt hierdoor woningzoekenden uit de Randstad aan. Daarbij zijn de West-Brabantse dorpen veelal sterk auto-georiënteerd. Dit komt mede door het gebrek aan nabijheid van goed OV, de relatief grote afstanden tussen dorpskernen en het ontbreken van een dekkend netwerk met mobiliteitshubs.

Gedeelde mobiliteit als aanvulling op het OV en een veilig fietsnetwerk dragen bij aan meer leefbaarheid in de kernen, want zo blijven voorzieningen binnen handbereik. Door te bouwen in de kernen worden deze sterker.

Maar ook een goede ontsluiting van het platteland met de stad maakt het aantrekkelijker om in de dorpen te (blijven) wonen. De fiets is complementair in deze opgave; met een sterke fietsinfrastructuur worden dorpen verbonden met voorzieningen, woongebieden, steden en natuurlijk ov-knooppunten.

Een aantrekkelijk vestigingsklimaat en bloeiende vrijetijdseconomie

West-Brabant kent een aantal volwassen topsectoren: Agrofood/biobased, high tech en maintenance en logistiek. West-Brabant wil haar topsectoren en bedrijventerreinen multimodaal bereikbaar maken. Daarbij kijkt de regio ook naar de economische locaties die nog in ontwikkeling zijn, zoals Woensdrecht, Treepoort en AFC Nieuw Prinsenland. Daarnaast zet de regio in op het beter verbinden van grote woon- en werkgebieden zonder spoor, zoals Waalwijk, Oosterhout en Moerdijk. Hubs en fiets kunnen hier een belangrijke rol spelen in de transitie van auto naar andere mobiliteit. De regio heeft een bloeiende vrijetijdseconomie, maar de toeristische trekpleisters zijn veelal vooral

goed bereikbaar met de auto. Hier wil de regio verandering in brengen en daarom zet de regio zet in op beter OV en betere fietsverbindingen naar toeristische hotspots.

West-Brabant is nauw verbonden met de regio Antwerpen en regio Rotterdam, met Breda als hart van de internationale knoop. De regio wil de positie van Breda als internationale knoop versterken. Een mobiliteitstransitie kan de doorstroming op de internationale knoop verbeteren.

De West-Brabantse inzet op de mobiliteits-transitie leidt voor de fiets tot de volgende accenten:

Netwerk

- Een hoogwaardig fietsnetwerk in de steden. Hier komt meer ruimte voor de fiets, met nieuwe verbindingen.
- Kernen verbinden met voorzieningen in omliggende steden of kernen via fiets of in de ov-keten. Bij het laatste leggen we de focus op de relatie kern – hub – voorziening en kern – hub – arbeid.
- Realiseren van OV-hubs die goed



bereikbaar zijn met de fiets vanuit de gedachten van de 15-minutenstad of 15 minuten bereikbaarheid.

- Realiseren van doorfietsroutes waaronder de geplande (snel) fietsroutes. Daarbij over de lands- en provinciegrens heen kijkend (grens Zuid-Holland en België).
- Netwerk op orde naar de belangrijkste toeristische hotspots en recreatieve gebieden.
- Netwerk op orde naar de belangrijkste bedrijventerreinen en nieuwe economische hotspots (fiets en fiets-ov keten).
- Hierbij bijzondere aandacht voor woon- en werklocaties zonder spoor of goede busverbinding.
- Aansluiten van doorgaande fietsvoorzieningen op bestaande veerverbindingen van Altena naar overkant rivieren (acht veerverbindingen).

Stallingen

- Meer stallingsvoorzieningen bij de stations in Roosendaal, Etten-Leur en Bergen op Zoom en een aantal grote OV-knooppunten, waaronder Breda.

- Stallingsvoorzieningen verbeteren en vergroten op diverse mobiliteitshubs in de regio, waaronder diverse hubs in Altena.
- Stallingsvoorzieningen verbeteren of realiseren bij de hub-ontwikkeling in het kader van de verbetering van het OV op de corridor Breda – Gorinchem – Utrecht.
- Uitbreiden en verbeteren (bewaakte) stallingsvoorzieningen in diverse stadscentra, waaronder: Roosendaal, Breda, Etten-Leur, Steenberg, Bergen op Zoom en Oosterhout.

Fietsstimulering

- Bouwen nabij OV en stimuleren van deelmobiliteit om zo autogebruik te beperken.
- Stimuleren om 'fietsinclusief' (BOD) te bouwen: bij ontwikkelingen nadenken over de juiste (stallings)plek alsook veilige infrastructuur voor de fiets.
- Campagnes in combinatie met interventies gericht op de juiste doelgroep, en deze (gedrags-) campagnes gebruiken om fietsdata te verzamelen. Regiobrede fietscommunicatie aanpak opstellen.





5.2 Hart van Brabant

Ook Hart van Brabant loopt tegen de grenzen van het mobiliteitssysteem aan. Files en volle treinen laten zien dat de capaciteit van de infrastructuur is bereikt. Met name de A58 en A59 zijn congestiegevoelig en de provinciale wegen steeds drukker. De woningbouwopgave legt nog meer druk op het mobiliteitssysteem.

Hart van Brabant staat voor de opgave om zijn kenmerkende recreatieve gebieden bereikbaar te houden en tegelijkertijd de buitengebieden en dorpen aangesloten en dus aantrekkelijk te houden.

Verstedelijking door verdichting

Hart van Brabant verwacht een bevolkingsgroei, met name in Tilburg.

In de bijbehorende woningbouwopgave wordt ook hier gekozen voor verdichten: zoveel mogelijk bouwen binnen de bestaande kernen en inzet op duurzame mobiliteit: te voet, te fiets en met het OV. Dit betekent ook dat er behoefte is aan een samenhangend, multimodaal, ketengericht en betrouwbaar mobiliteitssysteem. Zo moeten OV-haltes en knooppunten beter bereikbaar





worden en goed gekoppeld zijn aan fietsroutes en deelmobiliteit. Hoogwaardige fietsvoorzieningen zijn een randvoorwaarde voor de woningbouwopgave. Fietsen in de stad wordt aantrekkelijker gemaakt, onder andere door meer ruimte te geven aan de fiets en te werken aan een mooie stad op 'eye-level'. Tegelijkertijd neemt de drukte op fietspaden toe. We fietsen vaker en langere afstanden. Onder andere de fietsinfrastructuur in en rondom Tilburg is daar nog niet goed op toegerust en er zijn de nodige barrières met zware infrastructuur die moeten worden opgelost.

De energietransitie hand in hand met de mobiliteitstransitie

Hart van Brabant staat net zoals de rest van de provincie voor de opgave van de energietransitie. Dit houdt niet alleen in dat de emissies moeten worden teruggedrongen, maar ook dat de geluidbelasting gereduceerd moet worden. Onder andere gemeente Waalwijk kampt met de geluidsbelasting door de toenemende mobiliteitsdruk.

Leefbaarheid: een groene, gezonde en veilige fietsomgeving

Hart van Brabant werkt aan een aantrekkelijke, gezonde, klimaatadaptieve omgeving die beweging en ontmoeting stimuleert. Dit vraagt om een beweegvriendelijk netwerk: goede verbindingen tussen stadsdelen onderling en tussen de kernen en steden en regionale parken, onder andere in de vorm van een (recreatief)fietsnetwerk.

Goede bereikbaarheid van kleine kernen in landelijk gebied is essentieel om deze plekken aantrekkelijk en duurzaam te houden. Het wegvallen van een busverbinding kan bijvoorbeeld leiden tot meer of blijvend autogebruik of tot vervoersarmoede. De fiets, in combinatie met een netwerk van hubs, kan aanvullend zijn.

In een inclusieve samenleving moet fietsen voor iedereen toegankelijk zijn en is er oog voor mensen die zich geen fiets kunnen veroorloven of extra ondersteuning nodig hebben in het leren fietsen.

Ook blijft verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers een aandachtspunt.



Fietsers zijn kwetsbaar: met name de toenemende groep ouderen te fiets en fietsers in het buitengebied die de weg delen met vracht- en landbouwverkeer. Daarbij worden de fietspaden steeds drukker en diverser gebruikt (o.a. bakfietsen, e-bikes en cargobikes), waardoor conflicten ontstaan. Het is van belang dat iedere fietser zich veilig en comfortabel kan verplaatsen en zich bovendien bewust is van zijn eigen rol in verkeersveiligheid. Hier werken we aan in onze verkeersveiligheidsaanpak.

Recreatie, logistiek en leisure als motor van de regio

Kenmerkend aan Hart van Brabant is het bruisende recreatie- en vrijetijdsaanbod. De bekende attractieparken Beekse Bergen en Efteling, maar ook Huis ter Heide en natuurgebieden zoals Nationaal Park de Loonse en Drunense Duinen trekken vele bezoekers. Deze leisure groeit jaarlijks met 7%. Dit is meer dan het landelijk gemiddelde. Dit is ook te zien in de mobiliteitsstromen. 25% van de verplaatsingen in de avondspits zijn recreatief; in totaal zelfs 50%. Hier is nog winst te bepalen! Daarom stimuleren we fietsgebruik naar recreatieve hotspots.





Hart van Brabant staat voor de opgave om de economische ontwikkeling mogelijk te houden, zonder afname van de bereikbaarheid. Dit geldt niet alleen voor recreatie, maar ook voor andere regionale economische kernlocaties, zoals bedrijventerreinen of woonboulevards. Daarnaast stimuleert de regio het recreatieve fietsen door onze inwoners. Want fietsen is leuk en gezond!

Hart van Brabant wil fietsgebruik stimuleren: zowel utilitair als recreatief. Dit begint met meer ruimte maken voor de fiets. Deze inzet speelt door al onze acties heen. Dit leidt tot de volgende accenten:

Netwerk

- Het scheiden van de hoofdfietsroutes van het hoofdwegennet, zodat een aangenaam en veilig fietsklimaat ontstaat.
- Het fietsnetwerk uitbouwen om de bereikbaarheid van de steden vanuit dorpen te behouden.
- Scheiden fietsers-voetgangers en vrachtverkeer.

- Onderzoeken en verbeteren van sociale veiligheid van fietsroutes.
- Inzetten op (H)OV en deelmobiliteit en de (fiets)bereikbaarheid van OV-haltes en hubs verbeteren.
- Verbeteren van OV- en fietsroutes naar piekgebieden (recreatie, bedrijventerreinen, centra).
- Uitbouwen (recreatief) fietsnetwerk.

Stallingen

- Vergroten hoeveelheid stallingen bij de diverse stations in Tilburg, Oisterwijk en Gilze en Rijen.
- Verbeteren en vergroten capaciteit van de stallingen in de centra van Waalwijk, Tilburg en Gilze en Rijen.
- Stallingsvoorzieningen toevoegen en aanpakken op diverse OV-knooppunten en bij mobiliteitshubs.
- Aandacht voor laadfaciliteiten voor elektrische fietsen bij stallingen en voorzieningen.

- Met name wordt gezocht naar het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande bewaakte fietsenstallingen en het beter laten aansluiten van de openingstijden bij verschillende doelgroepen.

Fietsstimulering

- Werkgevers aansporen om meer personeel met de fiets naar het werk te laten komen.
- Verminderen van het autogebruik in de spitsuren en dit opvangen met een goede combinatie van (H)OV, fiets en deelmobiliteit.
- Het gebruik van de E-bike stimuleren.





5.3 Noordoost-Brabant

Noordoost-Brabant vormt een mozaïek van grote en kleine dorpen en steden. Net als in de andere regio's zal Noordoost-Brabant de komende decennia groeien, met nieuwe uitdagingen onder andere op gebied van mobiliteit tot gevolg.

Verstedelijking in de stad, maar ook groei in de kernen

Ook in deze regio wordt gebouwd. In en rondom 's-Hertogenbosch wordt een groei van 47.000 (+16%) woningen in 2040 verwacht. Deze bouw gaat gepaard met een transitie in mobiliteit, waarbij de focus komt te liggen op wandelen, fietsen en OV. Ook in

de andere kernen wordt gebouwd, waarbij het uitgangspunt is te bouwen op plaatsen met een goede aansluiting op (H)OV. Waar wordt verdicht, wordt meer ruimte geboden aan de fiets. Zo ontstaat ruimte voor groen en voorzieningen.

Een aantal grotere woon- en werkgebieden en trekpleisters heeft geen spoorverbinding,





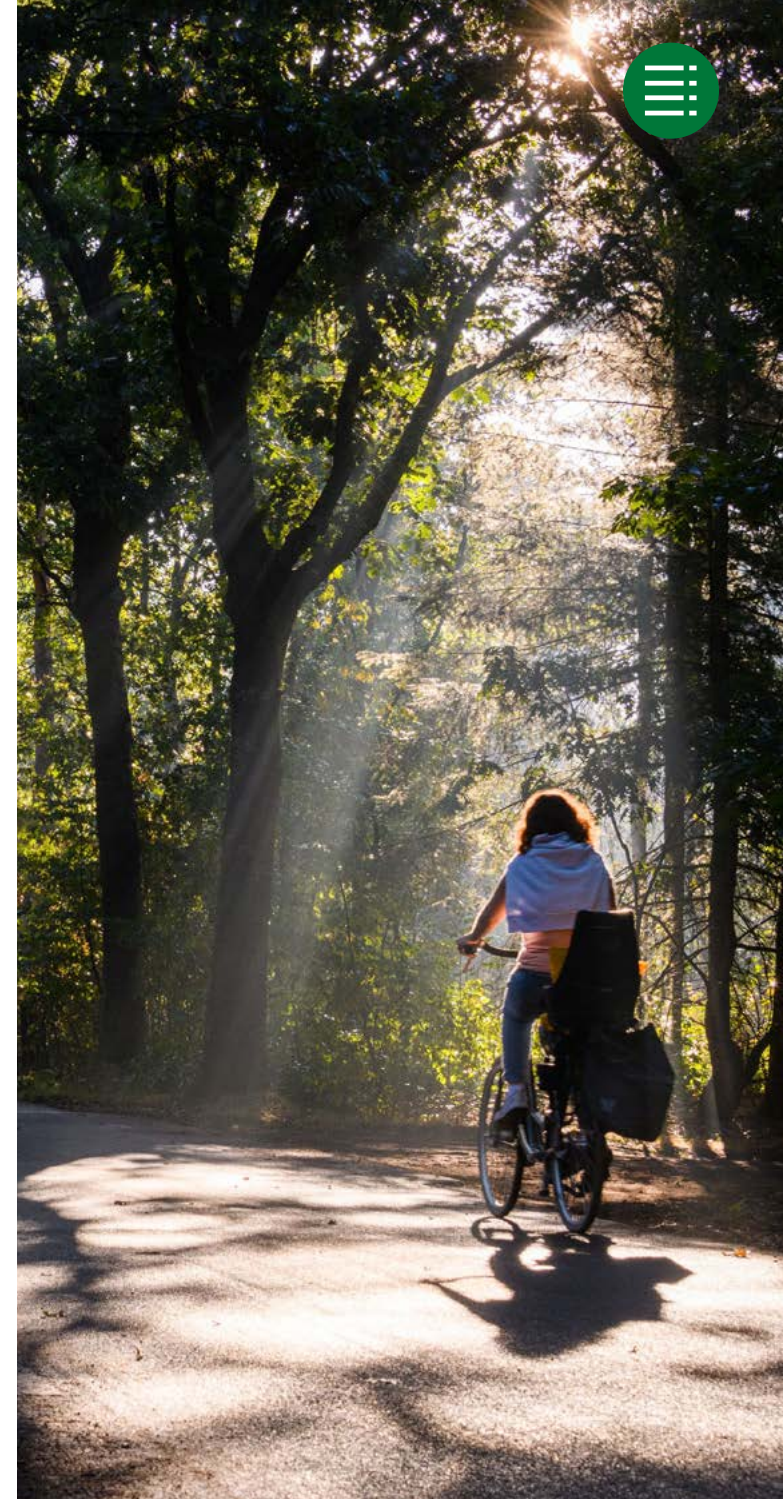
zoals Uden en Veghel. Uit de gebiedsanalyse blijkt dat deze steden beter moeten worden ontsloten, onder andere via OV-verbindingen met 's-Hertogenbosch, Oss, Eindhoven en Nijmegen. In steden zonder spoorstation wordt het gebruik van de fiets/e-bike extra gestimuleerd, want hier zijn nog volop kansen. Bijvoorbeeld in de kernen van Bernheze. In groei en ontwikkeling, maar ook in mobiliteit kijkt de regio over de regio- en provinciegrenzen, want veel van hun inwoners en werknemers wonen of werken in de regio Zuidoost-Brabant, Gelderland of Limburg.

De energietransitie heeft veel invloed op onze agenda

Om te kunnen voorzien in nieuwe duurzame energiewinning, kunnen de steden niet zonder het landelijke gebied. Ook is het landelijk gebied afhankelijk van goede en goed bereikbare voorzieningen in de steden. De transitie van de landbouw, het voorzien in locaties voor duurzame energie en de regio klimaatrobuust maken zal de komende jaren de agenda aanzienlijk bepalen. De transitie naar 'meer fiets' draagt in ieder geval bij aan de klimaatdoelen.

Een aantrekkelijke, vitale en gezonde regio

De regio Noordoost-Brabant scoort landelijk erg goed op brede welvaart en de regio blijft zich hiervoor inzetten, bijvoorbeeld door gezonde mobiliteit te stimuleren. Zo kent de regio Noordoost-Brabant veel (auto) verplaatsingen op korte afstanden en dat biedt veel kansen voor het stimuleren van de fiets. Tegelijkertijd kent de regio een grote autoafhankelijkheid, want sommige plekken zijn niet goed per fiets of multimodaal bereikbaar. Er zijn kansen voor het versterken van de ketenreis: van woning naar de stad, het werk of om te recreëren. De fiets kan ook een oplossing zijn in dunbevolkte gebieden met geen of beperkt OV. Waar de afstanden groot zijn biedt de e-bike een uitkomst. De regio wil haar vitale locaties (18 in totaal) goed ontsloten houden. Het gaat om locaties als ziekenhuizen, binnensteden, kennis- en cultuurclusters, scholen en logistieke bedrijven. De fietsbereikbaarheid van een deel van deze locaties verdient nog extra aandacht.





Bereikbaar werk, studie en recreatie

De regio Noordoost-Brabant is een economische aantrekkelijke regio. Dit wil de regio zo houden! Daarom zet de regio zich niet alleen in voor de bereikbaarheid van economische locaties, maar ook op maatschappelijke relevante locaties zoals culturele clusters, zorginstellingen. Ook kent Noordoost-Brabant meerdere campussen waar veel mensen werken en studeren. Het gaat om Metal Valley in Heusden, Pivot Park in Oss, Green Tech park in Boxtel, en de GROW Campus, JADS, en Spark Campus in 's-Hertogenbosch. Deze plekken ontsluiten we goed met de fiets. Daarbij streeft de regio naar goed ontsloten kantoorgebieden door de duurzame modaliteiten fiets, voet, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

De regio biedt legio mogelijkheden om te recreëren. De Maashorst, het Duitse lijntje, de Maasdijk, Maasheggen, Groene Woud, vestingsteden en ander erfgoed maken de regio het bezoeken waard. En is er veel natuurrecreatie. De fiets wordt volop gebruikt om van deze natuur te genieten. Dit willen we blijven stimuleren.

De regio Noordoost-Brabant versterkt de inzet op fiets, niet alleen voor de bereikbaarheid, maar ook voor de brede welvaart. De regio werkt samen met de regionale economische en maatschappelijke partners. Ze kiezen voor de volgende richting in de uitvoering:

Netwerk

- Meer ruimte voor de fiets in dichtbebouwde wijken creëren.
- Een fijnmazig fietsnetwerk dat de fiets aantrekkelijker dan de auto maakt, onder andere door:
 - Vitale locaties goed ontsluiten met de fiets.
 - Werklocaties goed ontsluiten op fietsvoorzieningen.
 - Woongebieden goed ontsluiten met de fiets.
 - Oplossen van ontbrekende schakels tussen kernen en recreatieve voorzieningen.
 - Belangrijkste doorfietsroutes op orde.
 - Fietsnetwerk uitbreiden in het zuidoosten van de regio.
- Netwerk van snelfietsroutes op orde.

Stallingen

- Stallingsvoorzieningen toevoegen en verbeteren op diverse bedrijventerreinen en winkelcentra in de gemeente 's-Hertogenbosch.
- Vergroten capaciteit en kwaliteit van stallingen bij de stations in 's-Hertogenbosch en Oss.
- Stallingsvoorzieningen toevoegen en verbeteren op diverse mobiliteitshubs en OV-knooppunten.
- Stallingen toevoegen in de centra van 's-Hertogenbosch, Veghel, Schijndel, Uden en Oss.
- Aandacht voor fietsparkeren bij woningen en belangrijke voorzieningen in de stad.

Fietsstimulering

- Het promoten van keten- en deelmobiliteit, vooral rond OV knopen en onderzoek naar nieuwe knooppunten (hubs).
- Gebruik van e-bike stimuleren op afstanden tot 15 km.





5.4 Zuidoost-Brabant

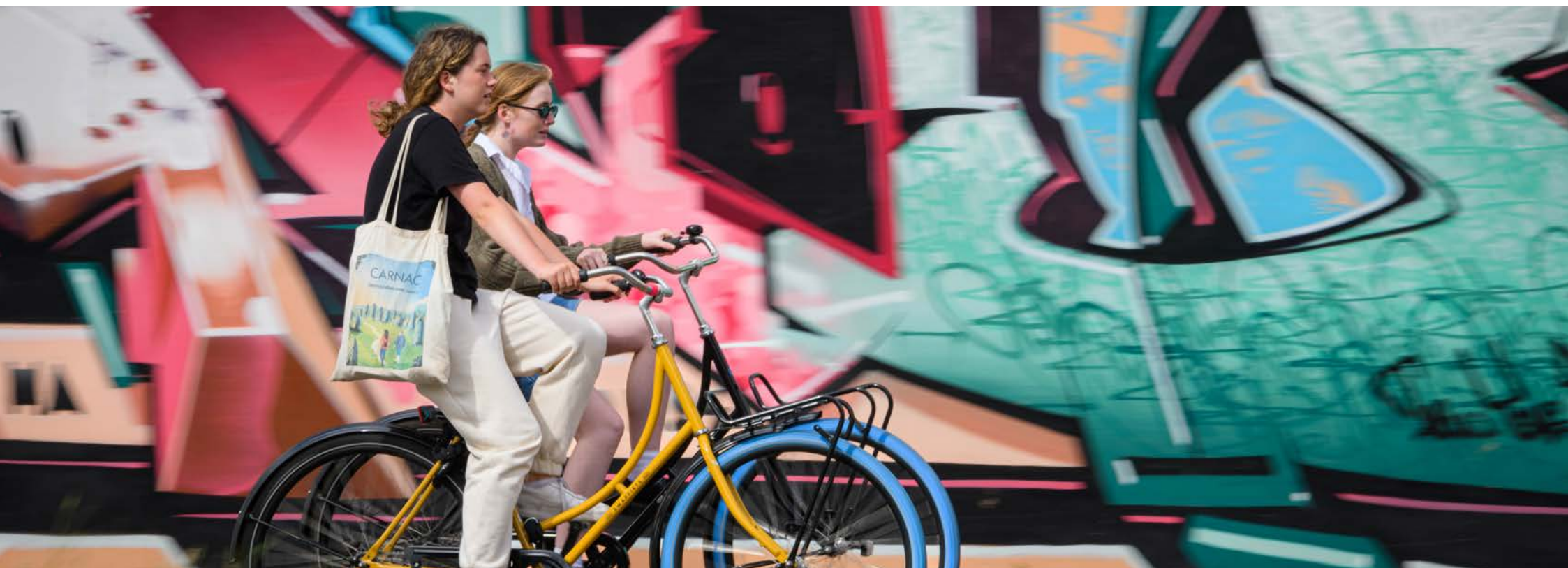
De regio Zuidoost-Brabant, de Brainportregio, groeit enorm. Dit biedt vele kansen, maar vraagt ook om radicale keuzes. Ook voor onze mobiliteit, want de mobiliteitsvraag groeit mee. Daarnaast vragen de ambities voor een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving, duurzaamheid en energietransitie om een mobiliteitstransitie. Een nieuw mobiliteitsstelsel is randvoorwaardelijk willen we onze

economische toplocaties bereikbaar houden, de groei van het aantal arbeidsplaatsen faciliteren en de woningbouwopgave realiseren. Hierin speelt de fiets een uiterst belangrijke rol.

Verstedelijking in en rondom Eindhoven

In Zuidoost-Brabant worden in de periode tot 2040 alleen al in het meest verstedelijkte gebied zo'n 62.000 nieuwe woningen

gebouwd. Het grootste deel van deze woningen wordt binnenstedelijk in Eindhoven gebouwd, maar ook in Helmond en Veldhoven komt er een fors aantal woningen bij. Ook buiten het stedelijke gebied worden er duizenden woningen gebouwd. Daarnaast zal het aantal arbeidsplaatsen in de regio stijgen met naar verwachting 72.000. Dit is een opgave: meer inwoners en meer arbeidsplaatsen





betekent meer verkeer. De schaarse ruimte moet worden gebruikt voor meerdere doelen, waaronder het vergroten van het woningaanbod, het verbeteren van de mobiliteit en het vergroenen van de stad. Daarom zet de regio in op een mobiliteits-transitie: steden worden autoluw en lopen, fiets en OV krijgen meer ruimte. De fiets krijgt substantieel meer (financiële en politieke) aandacht in mobiliteits- en ruimtelijk beleid en de uitvoering daarvan. Zo heeft de Eindhovense gemeenteraad besloten om de fiets op één te zetten in haar mobiliteitsbeleid.

Het verbeteren van de auto-OV-fiets interactie door de ontwikkeling van mobiliteitshubs is een belangrijk onderdeel van deze transitie. Maar betere voorzieningen voor de fiets natuurlijk ook.

In de regio Zuidoost-Brabant wordt samengewerkt aan de opgaven voor mobiliteit in de uitvoering van de Bereikbaarheidsagenda voor een deel van de regio en Brainport Bereikbaar voor de gehele regio. Brainport Bereikbaar faciliteert

en stimuleert samen met de regiogemeenten mobiliteitsoplossingen die beter, sneller, schoner en gezonder zijn om de mobiliteit in en bereikbaarheid van de regio te verbeteren.

De fiets als kans om leefbaarheid en gezondheid te verbeteren

De fiets is een belangrijk onderdeel van het nieuwe mobiliteitssysteem en draagt door schone, toegankelijke mobiliteit in een prettige, groene en stille leefomgeving fors bij aan een 'brede welvaart'. 'Slow mobility', zoals wandelen en fietsen, is goed voor de fysieke én mentale gezondheid. Binnenstedelijk ontstaat er door meer gebruik van de fiets ruimte om te recreëren, sporten en ontmoeten. Mede door de opkomst van de e-bike blijven dorpen aantrekkelijk, leefbaar en zijn vanuit daar de economische gebieden binnen de regio goed bereikbaar.

Aandachtspunt is verkeersveiligheid. Zonder extra inspanningen zou 'meer fietsers' ook kunnen betekenen 'meer verkeersslachtoffers'. Dat willen we zeker niet. In de regio streven we naar nul

verkeersslachtoffers. Dit doen we met een planmatige, risico- en datagestuurde aanpak, waarin we ons richten op veilig gedrag, een duurzaam veilige inrichting, verkeershandhaving en de inzet van technologische innovaties, met als één van de speerpunten de veiligheid van de fietser. Een ander aandachtspunt in deze regio is de aanwezigheid van veel internationale medewerkers van de bedrijven. De expats en arbeidsmigranten hebben vaak geen ervaring met fietsen en dat vraagt een andere benadering voor bijvoorbeeld fietsstimulering en verkeersveiligheid.

Stedelijk gebied bepaalt de urgentie, maar de uitstraling is breed

De belangrijkste werklocaties in Zuidoost-Brabant zijn geconcentreerd in en rond Eindhoven. Deze locaties kennen een sterke economische groei. Op korte termijn moet hier veel (technisch) arbeidspotentieel worden aangetrokken, bij voorkeur mensen die in de omgeving willen wonen. De randweg van Eindhoven, de belangrijkste (auto)verkeersader van het gebied, loopt





nu al tegen zijn grenzen aan. Ook diverse andere wegen lopen tegen capaciteits- of leefbaarheidsgrenzen aan.

Een passend mobiliteitssysteem is noodzakelijk om werklocaties te verbinden met de woonlocaties binnen én buiten de steden. De ruggengraat hiervoor is een netwerk dat de economische toplocaties, campussen en dorpen en wijken aan elkaar verbindt met OV en fiets. Ook hier spelen mobiliteitshubs een rol, om de interactie tussen alle vervoersmiddelen te verbeteren.

De veranderingen van het mobiliteitssysteem bieden uitdagingen en kansen voor de hele regio. Het aantrekkelijk maken van het gebruik van de fiets in het stedelijk gebied, maar ook tussen dorpen en wijken, maakt ook dat fietsen aantrekkelijk wordt voor iedereen. Zeker als voor een groot deel van de rit de voorzieningen een goede kwaliteit hebben.

Het innovatieve en hightech karakter van de regio biedt kansen. Eindhoven en de regio kunnen dienen als 'living lab'. Veel innovaties, ook op het gebied van mobiliteit, zijn hier

ontstaan. We willen innovators en designers uitdagen om met mobiliteit en zeker ook met de fiets aan de gang te gaan. Bijvoorbeeld door een innovatieagenda op te stellen voor onderwerpen als stallen, antidiefstal en fietsstimulering.

Dit leidt op grote lijnen tot de volgende inzet:

Netwerk

- Meer ruimte voor de fiets in de steden.
- Ontwikkeling van regionale mobiliteitshubs (zoals het internationale knooppunt Eindhoven) om de auto-OV-fiets keten te verbeteren.
- Herkomstlocaties en verbindingen tussen dorpen en wijken goed ontsluiten met fiets of via de keten met mobiliteitshubs.
- Inzet op de grote, belangrijke doorfietsroutes als onderdeel van een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk.
- De bestaande infrastructuur slim gebruiken.
- Economische werklocaties goed verbinden aan herkomstbestemmingen door middel van OV, een regionaal fietsnetwerk en mobiliteitshubs.





Stallingen

- Verbeteren en toevoegen van stallingsvoorzieningen bij de stations in Eindhoven, Best, Deurne en Helmond.
- Stallingen toevoegen in diverse centra.
- Fietsparkeren verbeteren bij diverse mobiliteitshubs en OV-knooppunten, waaronder in Eindhoven, Gemert, Eersel en Veldhoven.
- Fietsparkeren bij wonen verbeteren, zodat het aantrekkelijker wordt om geen auto aan te schaffen of het autogebruik te reduceren.
- De fiets als vertrekpunt nemen bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen door het aanbieden van hoogwaardige gemeenschappelijke stallingsvoorzieningen.

Fietsstimulering

- Werkgeversbenadering om de fiets te stimuleren onder forenzen.
- Fietsers voorrang op autoverkeer geven binnen de bebouwde kom.
- Campagnes opzetten rondom nieuwe fietsvoorzieningen.
- Investeren in pilots, nieuwe mobiliteitsideeën en blijvende gedragsverandering.
- Recreatief fietsen stimuleren.
- Fietsen stimuleren als onderdeel van de gezondheid.





6

.....

**Samenwerken
aan meer ruimte
voor de fiets**





Brabantse regio's, belangenorganisaties als Fietzersbond en ANWB, het Routebureau, het bedrijfsleven, gemeenten en de provincie werken al jaren samen aan het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en het aantrekkelijker maken van fietsgebruik. Dit Brabants Toekomstbeeld Fiets legt de basis om de komende jaren nog intensiever samen op te trekken en de Schaalsprong Fiets te realiseren. Hier ligt een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten, provincie, politie, Openbaar Ministerie, het Rijk en het bedrijfsleven.

Rolverdeling

Voor de uitvoering van dit Brabants Toekomstbeeld Fiets kunnen betrokken partijen het volgende van elkaar verwachten:

1. Voor het maken van afspraken over het realiseren van de Schaalsprong Fiets maken Rijk en regio gebruik van het bestaande bestuurlijke MIRT-proces. Het Rijk ziet haar rol in de regio op de volgende onderwerpen:
 - Ontsluiting woningbouwlocaties;
 - Impuls realiseren regionale snelle fietsroutes;

- Aanpakken knelpunten op eigen areaal die tot zwakke schakels in het fietsnetwerk leiden;
- Vergroten van de veiligheid van (fiets) infrastructuur via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.

Onze inzet:

- De Brabantse overheden werken samen met lenW en Fietsambassadeurs aan het stimuleren van meer fietsen naar het werk in combinatie met een eventuele OV-reis. Doelstelling is om 10% meer werknemers op de fiets te krijgen via Sjees gangmakers, Brabants Mobiliteitsnetwerk of het landelijke programma Kies de Fiets.
- In de verstedelijkingsakkoorden voor de stedelijke regio's in Brabant maken Rijk en regio afspraken over investeringen in veilige fietsinfrastructuur ter ontsluiting van woningbouwlocaties.
- Rijk en regio maken afspraken over de rijksbijdrage aan hoogwaardige bovenlokale fietsinfrastructuur waar deze over infrastructuur in beheer van Rijkswaterstaat of ProRail gaat en/of waar deze bijdraagt aan maatschappelijke opgaven.
- Rijk en regio maken afspraken over de fietsontsluiting van stations en uitbreiding van het aantal stallingplaatsen bij OV-knoppunten en mobiliteitshubs.
- Rijk en regio continueren het programma Doortrappen;
- Rijk en regio continueren de samenwerking op het gebied van verkeersveiligheid en investeren gezamenlijk in het kader van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid in veiligere regionale fietsinfrastructuur.
- Rijk en regio werken samen aan het zo goed mogelijk verbinden van de fietsambities aan de kansen die zich voordoen om bij te dragen aan de grote maatschappelijke opgaven, zoals klimaat, energietransitie, inclusiviteit en gezondheid.



2. De provincie heeft in het Beleidskader Mobiliteit opgenomen meer te gaan investeren in de mobiliteitstransitie en duurzame mobiliteit. De provincie investeert in ieder geval in:
- Fietspaden: snelfietsroutes en fietspaden langs provinciale wegen.
 - Fietsstimulering en gezonde lifestyle (via Ons Brabant Fietst en Sjees Gangmakers).
 - Fietsparkeren: prioriteit bij projecten die passen binnen uitwerking Toekomstbeeld OV 2040 en Actieplan Fietsparkeren (ProRail).
 - Fiets en verkeersveiligheid.
 - Fietsinnovaties.

Gezien de urgentie op de hiervoor genoemde grote ruimtelijke en maatschappelijke opgaven maakt de provincie de komende jaren werk van een omslag naar een waarachtig duurzaam mobiliteitssysteem waarin lopen en fietsen de logische keuze zijn voor afstanden van 0,1 tot 15 kilometer.

3. Gemeenten hebben een centrale rol in de realisatie van de SchaaSprong Fiets. De rol van de gemeenten bestaat uit:
- Concretiseren van de positie van de fiets in het ruimtelijk beleid.
 - Zorgdragen voor comfortabele en verkeersveilige lokale fietsnetwerken.
 - Voorzien in voldoende stallingsvoorzieningen bij de belangrijke voorzieningen (winkel- en uitgaanscentra, OV-haltes, bibliotheken etc.).
 - Bijdragen aan de mobiliteitstransitie door het toepassen van versterkende maatregelen als een lage parkeernorm, gekoppeld aan voldoende, ruime, comfortabele en aantrekkelijke stallingen (met laadpunten) bij woningen.
 - Het voortouw nemen voor de realisatie van snelfietsroutes.
 - Samenwerken aan fietsstimulering en fietsveiligheid (met bedrijven, andere gemeenten, provincie en Rijk).





4. Werkgevers groot en klein kunnen bijdragen aan de Schaa sprong Fiets. Onder andere de Sjees Gangmakers-campagne helpt werkgevers op weg om hun werknemers te stimuleren de fiets te pakken. Wat verwachten we van werkgevers?
- Bijdragen aan de mobiliteitstransitie;
 - Actief werk maken van fietsstimulering richting werknemers door:
 - Deelname aan Sjees Gangmakers.
 - Goede fietsenstallingen, laadvoorzieningen, douches en omkleedruimtes. Voorzien in fietsreparatieservice.
 - Bijdragen aan aanschaf van een fiets.
 - Vergoeding per fiets afgelegde kilometers.
 - Waar mogelijk inzetten van vrachtfietsen voor het (aan)leveren van producten en materialen.





5. Tot slot heeft ook een divers scala aan maatschappelijke partners belang bij een Schaalsprong Fiets. En zij zijn bereid hun rol te pakken: bedrijven die nieuwe vervoermiddelen ontwikkelen of die (innovatieve) producten of diensten voor de fiets leveren, OV-exploitanten die gebaat zijn bij een goede overstap, belangenorganisaties die de fietser vertegenwoordigen (Fietzersbond, ANWB), kennisinstellingen waarvoor 'fiets' een belangrijk thema is (onder andere Breda University of Applied Sciences).

Samenwerking

De Brabantse samenwerking op het fietsdossier is stevig verankerd in zowel de regionale (GGA-)samenwerking als BrabantStad en in toenemende mate in SmartwayZ.NL. Gezien het scala aan ruimtelijke en maatschappelijke opgaven waarvoor de fiets een oplossing biedt, is duidelijk dat deze samenwerking een centrale rol speelt in de realisatie van de Schaalsprong Fiets. Daarbinnen zien we de volgende rolverdeling.

BrabantStad

BrabantStad heeft de doelstelling van de Schaalsprong Fiets al in 2019 omarmd. BrabantStad Fiets werkt aan het verbeteren van de positie van de fiets in het Brabants mobiliteitssysteem, vooral door kennisontwikkeling en -deling en het organiseren van het Brabantbrede communicatie- en marketingplatform Ons Brabant Fietst. In ons beeld heeft BrabantStad de volgende rollen:

- Stuurt op de mobiliteitstransitie;
- Stuurt op het gebiedsgericht uitvoeren van de Schaalsprong Fiets en het benutten van de kansen die er liggen op de raakvlakken met het oplossen van de in hoofdstuk 1 beschreven maatschappelijke opgaven;
- Organiseert en heeft een aanjaag- en regiefunctie voor de uitvoering van het BTF;
- Draagt met de provincie Noord-Brabant actief de ambities van het Brabants Toekomstbeeld Fiets uit in de vier Brabantse regio's en borgt de uitvoering van fietsmaatregelen in de regionale mobiliteitsprogramma's (rmp's);

- Coördineert de Brabantse voorstellen voor het BO MIRT;
- Draagt zorg voor het Brabantbrede communicatie en marketingplatform Ons Brabant Fietst;
- Draagt zorg voor de Brabantbrede samenwerking op fietskennisontwikkeling en -verspreiding en innovaties (Brabant Cycling Intelligence).
- Deelt fietskennis, -innovaties en lokale ervaringen met de middelgrote gemeenten (M7) en andere gemeenten binnen de regionale samenwerking.
- Brengt de voortgang van de uitvoering van het BTF jaarlijks in beeld.

Regionale samenwerking

In elke regio staat fiets hoog op de bestuurlijke agenda. Voor de regio en de inliggende gemeenten zien we als rollen:

- Vertalen van de ambities in het Brabants Toekomstbeeld Fiets in de regionale mobiliteitsagenda's en andere relevante regionale en lokale plannen (omgevingsplannen, bestemmingsplannen e.d.);





- Jaarlijks actualiseren van de regionale mobiliteitsprogramma (rmp's); aan de regionale tafels bepalen de samenwerkende partners gezamenlijk de inhoud van deze uitvoeringsprogramma's.
- Volhardend positioneren van de fiets als mogelijke oplossing binnen regionale en lokale opgaven.
- Sturen op en bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
- Fietskennis en ervaringen actief uitwisselen.

SmartwayZ.NL

De mogelijkheden die SmartwayZ.NL biedt om de Schaa sprong Fiets te ondersteunen gaan we uitbouwen. Onder andere de specialistische kennis over gedragsverandering kan regionaal en lokaal nieuwe inzichten opleveren over motieven om wel of niet te gaan fietsen. Dergelijke inzichten kunnen fietsstimuleringscampagnes verrijken.

Investeringsopgave en programmering

Voor de globale inschatting van de investeringsopgave die gemoeid is met de realisatie van dit Brabants Toekomstbeeld

Fiets is gebruik gemaakt van een inventarisatie waarin gemeenten in 2021 projecten hebben aangeleverd voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen. De optelsom van al deze projecten (fietsinfrastructuur (inclusief recreatieve fietsroutes), fietsparkeren en fietsstimulering) resulteert in een investeringsopgave van meer dan € 1 miljard tot 2040. Kanttekening daarbij is dat de inventarisatie van projecten nog niet compleet is en de onderliggende ramingen nog zeer globaal zijn.

Het mag duidelijk zijn dat een dergelijke opgave vereist dat de samenwerkende partners keuzes maken in de uit te voeren projecten. Om deze keuzes te maken ontwikkelen we gezamenlijk een integrale, met data ondersteunde prioriteringswerkwijze.

Tijdens de periodieke bestuurlijke omgevingsdagen maken provincie en regio's afspraken over financiële bijdragen. Vanaf 2023 kan het Brabants Toekomstbeeld Fiets een vertaling krijgen in regionale mobiliteitsagenda's en -programma's.





Foto credits:

Berry de Jong

Sven Scholten

Wim Hollemans

Erik van de Burgt