

Fiets in de Versnelling

Visie 2020 met actieprogramma

Auteur

Provincie Noord-Brabant

Datum

december 2009



Definitieve visie 'Fiets in de Versnelling'
Besluit Provinciale Staten op 11 december 2009
Provincie Noord-Brabant

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	8
1.1 Aanleiding ‘Fiets in de Versnelling’	8
1.2 Vraagstelling en reikwijdte	9
1.3 Proces	10
1.4 Leeswijzer	11
1.5 Brabants voorbeeldgezin	11
2 Fietsen in Noord-Brabant	12
2.1 Inleiding	12
2.2 Benchmark fietsgebruik in Brabant	12
2.3 Kansen in Brabant	16
2.4 Conclusie	23
3 Visie	25
3.1 Inleiding	25
3.2 Visie en ambitie 2020	25
4 Uitvoering en actieprogramma	30
4.1 Inleiding	30
4.2 Organisatie	30
4.3 Monitoring en evaluatie	30
4.4 Opbouw van het actieprogramma	31
4.5 Actieprogramma	32
4.6 Samenvatting Actieprogramma	43
Bijlage 1: Actorenanalyse	45
Bijlage 2: Verklarende woordenlijst	47
Bijlage 3: Utilitair fietsnetwerk Brabant	49
Bijlage 4: Recreatief fietsnetwerk Brabantse-knooppunten	51

Samenvatting

De fiets heeft veel voordelen ten opzichte van andere vervoersmiddelen. Fietsers zijn goedkoper, gezonder en vaak sneller op hun bestemming. Niet alleen voor het individu, ook voor de provincie Noord-Brabant heeft de fiets voordelen: een betere leefomgeving en snellere doorstroming op de weg. Naast deze bijdragen zal de fiets ook een positief effect hebben op duurzaamheid en op het economische rendement; op 1 autoparkeerplaats kunnen gemiddeld 15 fietsen worden geplaatst!

Het stimuleren van het fietsgebruik staat dan ook centraal in verschillende Brabantse beleidsnota's. Bovendien staat 'de fiets' zelf ook niet stil. Er zijn veel ontwikkelingen op fietsgebied: infrastructuur, producten en diensten. Het project 'Fiets in de Versnelling' is bedoeld om, samen met partners¹, het fietsbeleid vorm te geven. Daarbij wordt uitgegaan van de volgende *centrale vraag*:

'Op welke wijze kan de provincie Noord-Brabant samen met haar partners het fietsgebruik stimuleren, om daarmee een bijdrage te leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid (van met name stedelijke kerngebieden), leefbaarheid en gezondheid?'

Deze vraag is samen met partners in een interactief proces beantwoord. In verschillende bijeenkomsten zijn kansrijke onderwerpen en richtingen verkend en benoemd in de vorm van actielijnen. Met behulp van deze actielijnen is het ambitieniveau van de visie gedefinieerd.

Actielijnen

Aan de hand van het opgestelde basisdocument 'Fiets in de Versnelling'² zijn in een aantal bijeenkomsten de thema's bepaald om het fietsgebruik in Brabant in de komende tien jaar te stimuleren. Deze zijn herleid tot de volgende drie actielijnen:

1. Comfort en gemak verhogen

De aanleg en het verbeteren van het fietsnetwerk, zowel recreatieve als utilitaire verbindingen, en het uitbreiden en verbeteren van fietsparkeervoorzieningen. Het verhogen van het comfort en gemak voor de fietser staat hierbij centraal.

2. Verleiden mobilist

Het verleiden van specifieke doelgroepen om meer gebruik te maken van de fiets. De doelgroepen 'forensen' en 'schoolgaande jeugd' (zowel basis- als middelbare school) worden het meest kansrijk geacht.

3. Elkaar versterken

Het versterken van de samenwerking en delen van de kennis, tussen de verschillende fietspartners en tussen de beleidsterreinen binnen de provinciale organisatie, geeft een vliegwieleffect voor het bereiken van (gezamenlijke) resultaten. Tevens wordt binnen deze actielijn de communicatie en promotie van de fiets opgepakt.

¹ Met 'partners' wordt bedoeld: (mede-)overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en gebruikersorganisaties (inclusief de branche- en belangenorganisaties). Zie hiervoor ook de actorenanalyse in bijlage 1.

² In het basisdocument 'Fiets in de Versnelling' wordt een inventarisatie gegeven van het actuele beleid (Europees, nationaal, provinciaal en lokaal). Ook bevinden zich in dit document de feiten, cijfers, trends en ontwikkelingen in relatie tot de fiets. Zowel van de provincie als van haar partners.

Visie en ambitie

De bovenstaande actielijnen vormen de basis van de visie. Deze visie geeft de fietsambitie van Brabant³ weer voor 2020. De provincie gaat in de hoogste versnelling en streeft ernaar dé fietsprovincie van Nederland te worden. Dit ambitieniveau kan alleen bewerkstelligd worden, wanneer ook partners een actieve inzet leveren. In onderstaand overzicht wordt op hoofdlijnen aangegeven wat de ambitie is binnen elke actielijn.

Actielijn	Ambitie 2020: In de hoogste versnelling
Algemeen	Vergroten huidige percentage fietsverplaatsingen tot dé fietsprovincie van Nederland: 28-30%.
	Provincie voert wettelijke taken uit, subsidieert en stimuleert de uitvoering van projecten, coördineert de samenwerking tussen partners en de voortgang van de projecten uit 'Fiets in de Versnelling'. In een aantal projecten treedt de provincie op als regisseur.
Comfort en gemak verhogen	Gemeenten zetten zich maximaal in om de knelpunten in het fietsnetwerk op te lossen. Provincie onderzoekt mogelijkheden om het netwerk sneller aan de eisen te laten voldoen. Er wordt gesproken over één fietsnetwerk (geen scheiding tussen utilitair en recreatief).
	Aan recreatieve fietsverbindingen worden eisen gesteld en getoetst (voor utilitair zijn deze er al). In 2020 voldoet een groot deel van de recreatieve verbindingen aan deze eisen.
	Er worden meerdere fietssnelwegen gerealiseerd en andere maatregelen voor een sneller netwerk onderzocht en/of gerealiseerd.
	Op elk treinstation in Brabant zijn voldoende stallingsplaatsen (met behulp van landelijke subsidie-regeling). Provincie, gemeenten en bedrijfsleven trekken samen op om dit te realiseren. Tevens wordt het weesfietsbeleid over Brabant uitgerold.
	In de centra van de B5- en M7-gemeenten zijn voldoende fietsparkeerplaatsen. Gemeenten werken samen in het opstellen van fietsparkeerplannen en werken actief aan diefstalpreventie.
	Op alle treinstations in Brabant, in de centra van grote steden en bij andere belangrijke bestemmingen is een huurfiets beschikbaar. Provincie draagt zorg voor uniformiteit van het systeem.
Verleiden mobilist	Provincie heeft als werkgever een goed fietsstimuleringsplan. Bij alle (middel)grote bedrijven in Brabant wordt een actief marketingbeleid gevoerd om gunstige voorwaarden en voorzieningen te bieden voor fietsers.
	Jeugd wordt via school, verenigingen e.d. gestimuleerd meer te gaan fietsen. Fietsen moet hip, sexy en leuk worden gevonden.
	Door jeugd veel gebruikte fietsroutes en bestemmingen worden bij reconstructies en op plaatsen waar scholieren aangeven zich onveilig te voelen aangepast. Er wordt een veilige (school)omgeving voor scholieren gerealiseerd voor het ophalen/brengen.

³ Als wordt gesproken over 'Brabant' dan gaat over de provincie Noord-Brabant met haar partners of over het geografische gebied Noord-Brabant.

Elkaar versterken	Er wordt een centrale fietscampagne gevoerd (bewustwording, comfort en beleving), waar andere partijen gemakkelijk op kunnen inhaken of die ze kunnen overnemen.
	Relevante fietskennis wordt actief gedeeld en is beschikbaar op één centrale locatie in Brabant, waar 'best practices' gedeeld worden.
	Brabant wordt actief op de kaart gezet in binnen- en buitenland als fietsprovincie. Leerpunten uit binnen- of buitenland worden gebruikt en gedeeld met de partners. Tevens gaat Brabant op zoek naar innovaties op fietsgebied.
	Binnen de provincieorganisatie wordt beleid om fietsgebruik te stimuleren geregistreerd. Projecten worden gezamenlijk opgepakt.

De ambitie voor 2020 wordt geconcretiseerd in een actieprogramma. Hierin staan de acties vermeld die o.a. nodig zijn om de hoge ambitie waar te maken. In de onderstaande tabel staat een samenvatting van dit actieprogramma. Echter is dit een dynamische lijst van projecten waar in de loop van de jaren acties van afgerond en aan toegevoegd zullen worden.

Actielijn 'Comfort en gemak verhogen'	Actielijn 'Verleiden mobilist'	Actielijn 'Elkaar versterken'
Fietsnetwerk Brabant	Verbeteren fietsvaardigheid jeugd	Fietsrouteplanner
Ruimte voor de fiets	Campagne veilig fietsen	Bevorderen samenwerking
Huurfietsen	Ontwikkelen opmaat trajecten woon-werkverkeer	Interventie fietsgedrag
Opheffen barrières voor fietsers	Verbeteren fietsparkeren bij bedrijven	Stimuleren van innovaties
Fietsparkeren bij bushaltes	Veilige (school)omgeving en routes jeugd	Kennisdeling nut fietsstimulering
Fietsnelweg(en) in Noord-Brabant	Coördineren fietscommunicatie forensen	Fiets in RO
Digitaal bestekbeheer recr. verbindingen	Betere fietsvoorwaarden in CAO's	Stimuleren elektrische fietsen
Weesfietsen	Fiets in reisadviezen 9292ov.nl	Fietscommunicatie
Fietsdiefstal preventie/ controle	Uitbreiden 'Veilig Honk'	Fietsvierdaagse met België
Integraal stallingsconcept stations	Doelgroepenonderzoek	Brabants fietsbeleid als export-product
Stad-land fietsverbindingen	Fietsparkeren scholen	Deelname aan Europese projecten
Klachtenafhandeling fietspaden	Beloonsysteem voor fietsers	Prijsvraag uitvoer fietsprojecten
		Velocity naar Brabant
		Ondersteuning uitvoering fietsprojecten
		Masterclass 'Fietsen'
		Inzet fietsdeskundigen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding 'Fiets in de Versnelling'

Fietsen is één van de oudste vervoerswijzen van Nederland. Ook in de huidige tijd neemt de fiets een zeer belangrijke plaats in als vervoersmiddel, vooral voor de relatief korte afstand. De fietser heeft dan ook vele voordelen in vergelijking met andere modaliteiten: fietsen is goedkoop, snel op korte afstanden, duurzaam, snel beschikbaar en gezond.

Deze positieve factoren worden ondersteund door de vele ontwikkelingen die de fiets heeft doorgemaakt in de afgelopen jaren. De variatie in fietsen en fietsproducten is groot, denk bijvoorbeeld aan de elektrische fiets, bakfiets, OV-fiets of racefiets. Ook in de infrastructuur zijn veel innovaties en verbeteringen toegepast. Fietssnelwegen, fietsvriendelijke verkeerslichten en het recreatieve fietsknooppuntensysteem zijn hier sprekende voorbeelden van. Niet alleen de infrastructuur en de fiets zelf, maar ook campagnes en verkeerslessen dragen bij aan veiliger en méér fietsgebruik. De fiets bewijst zichzelf dus als zelfstandig vervoermiddel, maar is daarnaast als schakel in de keten*⁴ een krachtig vervoermiddel in het voor- en natransport van openbaar vervoer (OV). Naast dit utilitaire* gebruik, wordt de fiets ook in de recreatieve gebieden en Brabantse landschappen veelvuldig gebruikt: prettig verblijven en actief bewegen in de natuur of langs culturele bezienswaardigheden.

De genoemde voordelen van de fiets kunnen worden ingezet om verschillende problemen in Brabant te verminderen. Brabant kampt namelijk steeds meer met knelpunten als een slechte luchtkwaliteit en problematische bereikbaarheid van de stedelijke centra. Daarnaast is de algemene tendens dat mensen minder bewegen en daardoor overgewicht (obesitas) krijgen. Dit geeft steeds grotere problemen voor de gezondheid. Meer fietsgebruik kan voor bovenstaande knelpunten een deel van de oplossing zijn.

Het project 'Fiets in de Versnelling', dat heeft geleid tot deze visie met bijbehorend actieprogramma, heeft als doel het fietsgebruik in Brabant te verhogen. Bovengenoemde redenen zijn hiervoor de belangrijkste aanleiding.

Ook in diverse beleidsnota's is de wens geuit voor een hernieuwd provinciaal fietsbeleid. Het provinciale bestuursakkoord 'Vertrouwen in Brabant' (2007) bestaat uit een aantal programmalijnen. 'Bereikbaar Brabant' heeft als één van de speerpunten 'Het juiste vervoermiddel op het juiste moment'. Het project 'Fiets in de Versnelling' is ontwikkeld in het kader van dit speerpunt. Ook andere programmalijnen kunnen (weliswaar minder nadrukkelijk) in verband worden gebracht met het stimuleren van fietsgebruik. Binnen 'Mooi Brabant' kan de fiets een rol spelen bij het inpassen van de infrastructuur en de herstructurering van (aandachts)wijken en spoorzones. Er ligt ook een relatie met 'Schoon Brabant' in het tegengaan van files en verbeteren van het klimaat (luchtkwaliteit). En voor 'Perspectiefrijk Brabant' kan de fiets ten slotte de bereikbaarheid van stad en platteland verbeteren en biedt het een mogelijkheid voor de kanswijken in Brabant.

Naast de link met het bestuursakkoord is dit project een rechtstreeks gevolg van het provinciale verkeers- en vervoersplan (PVVP, 2006), waarin wordt gesteld dat de laatste fietsnota 'Brabant Fietst' (1996) herijkt moet worden. Tevens geven ook het 'Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar'

⁴ Woorden in de tekst aangegeven met een asterisk (*) worden in de verklarende woordenlijst (bijlage 2) nader toegelicht.

(2007, deelprogramma Stedelijke Bereikbaarheid) en de fietsplannen van verschillende Brabantse gemeenten reden om werk te maken van nieuw fietsbeleid.

Vorig jaar zetten de GGA regio's* en het SRE* een belangrijke stap richting het stimuleren van het fietsgebruik. Zij stelden toen een plan op voor het utilitaire fietsnetwerk* van Brabant. De Statencommissie Economie, Mobiliteitsbeleid en Grote stedenbeleid van de provincie Noord-Brabant heeft dit plan met enthousiasme ontvangen. Tevens heeft zij aangegeven dat er meerdere ontwikkelingen en aspecten zijn om, naast de fietsinfrastructuur, de Brabanders vaker op de fiets te krijgen. In deze visie (met het bijbehorende actieprogramma) wordt daarom ook nadrukkelijk gekeken naar deze mens- en voertuigerichte maatregelen voor de fiets.

Reden te meer voor de provincie Noord-Brabant om te verkennen hoe bovenstaande knelpunten aangepakt kunnen worden en hoe lopende ontwikkelingen een plaats kunnen krijgen (en zo nodig versterkt kunnen worden) binnen 'Fiets in de Versnelling'.

1.2 Vraagstelling en reikwijdte

Ondanks de vele voordelen die de fiets heeft, wordt er in Brabant minder vaak gefietst dan in de rest van Nederland. Gezien bovenstaande problemen waar Brabant mee te maken heeft of krijgt, is het wenselijk om het fietsgebruik in Brabant (verder) te stimuleren. Dit is dan ook het doel van 'Fiets in de Versnelling'.

Om het fietsgebruik in Brabant te meten, wordt de modal split* gebruikt. Dit is het aandeel van de fietsverplaatsingen ten opzichte van de verplaatsingen door andere modaliteiten. In Brabant ligt de huidige modal split rond de 24%⁵. Het gaat dan om alle verplaatsingen fiets ten opzichte van andere vervoersmogelijkheden, ongeacht de afstand. De modal split in Brabant ligt hiermee onder het Nederlands gemiddelde van 26%.

Het verhogen van fietsgebruik draagt bij aan de bereikbaarheid van stedelijke kerngebieden en de leefbaarheid van zowel de steden, dorpen en recreatieve gebieden. Ten slotte is het goed voor de gezondheid van de Brabantse burger.

Samenvattend gaat het om de volgende *centrale vraag*:

'Op welke wijze kan de provincie Noord-Brabant samen met haar partners het fietsgebruik stimuleren, om daarmee een bijdrage te leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid (van met name stedelijke kerngebieden), leefbaarheid en gezondheid?'

De in de centrale vraag genoemde termen worden in relatie tot fietsgebruik als volgt uitgelegd:

- *Bereikbaarheid*: de snelheid en het gemak waarmee een stad of gebied bereikbaar is voor bezoekers en bewoners. Het gaat hier, naast de fietspaden, bijvoorbeeld ook om aspecten als verkeerslichten, kruispunten en het gemak en kosten van het stallen van de fiets.
- *Leefbaarheid*: leefbaarheid geeft inzicht in hoe aantrekkelijk of geschikt een gebied is om in te wonen, te werken of te recreëren. Dit wordt mede bepaald aan de hand van de luchtkwaliteit, verrommeling van de buitenruimte, sociale veiligheid en verkeersveiligheid.
- *Gezondheid*: de mate van beweging die je als gevolg van fietsen krijgt.

⁵ Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2007 vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het MON omvat de (normale) dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking in Nederland in één jaar. Het gaat hierbij om de totale mobiliteit, exclusief de vakantiemobiliteit. Dit via een aselect steekproefonderzoek.

Naast de bovenstaande onderdelen draagt de fiets ook nog bij aan de maatschappelijke thema's als duurzaamheid en is het ook nog eens economisch rendabel (met name voor werkgevers).

De centrale vraag wordt beantwoord binnen de geografische reikwijdte van de provincie Noord-Brabant. Dat betekent dat ook de plannen van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) binnen deze visie vallen. Dat vergt uiteraard afstemming. Het SRE vormt immers een zelfstandig kaderwetgebied met een eigen verantwoordelijkheid, budgetten en plannen voor het fietsbeleid. Voor deze reikwijdte is gekozen zodat een samenhangend beleid ontstaat tussen het SRE en de rest van de provincie. Hetzelfde geldt voor de plannen die binnen de GGA regio's zijn gemaakt en de plannen van de Brabantse steden met een eigen fietsstimuleringsplan. De fietsroutenetwerken die door de GGA regio's zijn ontwikkeld vormen de basis voor deze fietsvisie en staan daarmee niet ter discussie. 'Fiets in de Versnelling' wil deze plannen verbinden, de gezamenlijkheid versterken en er mensgerichte acties aan toevoegen, voor zover die niet door de GGA regio's en steden zelf zijn gemaakt. Wanneer in de visie wordt gesproken over GGA regio, geldt een vergelijkbare rol voor het SRE, echter in dien verstande dat zij eigen beleid en middelen hebben.

De inhoudelijke reikwijdte beperkt zich tot het fietsverkeer, met of zonder hulpmotor (geen bromfiets). Daarbij wordt gekeken naar hoe mens-, voertuig- en weggerelateerde maatregelen het fietsgebruik kunnen stimuleren.

1.3 Proces

De beantwoording van de bovenstaande centrale vraag is de basis van het proces waarop de gedragen visie met bijbehorend actieprogramma is ontwikkeld. De provincie Noord-Brabant heeft de nadrukkelijke samenwerking gezocht met alle betrokken partijen, waaronder lokale overheden, bedrijfsleven, brancheorganisaties, kennisinstellingen en belangenorganisaties⁶. Gestreefd wordt naar een gedragen plan met een breed draagvlak voor de uitvoering van het beleid. Met deze open benadering zijn tijdens het proces, samen met belangrijke betrokken partners, keuzes gemaakt voor de thema's en speerpunten die hebben geleid tot deze visie met actieprogramma.

Om de centrale vraag te beantwoorden is begonnen met een inventarisatie van het huidige beleid, ontwikkelingen, trends en kansen om het fietsgebruik te stimuleren. Dit is gedaan bij alle relevante partners in binnen- en buitenland. Deze gegevens zijn gebundeld in het 'basisdocument Fiets in de Versnelling'. Tijdens verschillende bijeenkomsten in april 2009 is, aan de hand van dit basisdocument, gezamenlijk bekeken waar er voor Brabant de grootste kansen liggen en welke thema's de meeste mogelijkheden bieden om de hierboven geschetste problemen (paragraaf 1.1) aan te pakken. Vervolgens zijn deze kansen en thema's tijdens een vijftal themaworkshops in mei 2009 met specifieke deskundigen uitgediept. Dit leidde tot een eerste gezamenlijke concept visie, waarin een drietal scenario's met oplopende ambitie waren opgenomen.

Deze eerste versie is met verschillende bestuurders voor het zomerreces 2009 besproken. Tijdens de zomer is de visie aangescherpt en is het actieprogramma toegevoegd. Deze tweede concept versie is besproken op de bestuurlijke conferentie 'Fiets in de Versnelling' van 11 september 2009. Tijdens deze bijeenkomst zijn partners geïnformeerd en geënthousiasmeerd om projecten uit het actieprogramma (mee) uit te voeren. Het draagvlak bleek hoog om voor het hoogste scenario te gaan. Op basis van de resultaten uit deze conferentie is de laatste hand gelegd aan de visie en het actieprogramma. Op 11

⁶ Zie bijlage 1: Actorenanalyse.

december 2009 heeft Provinciale Staten de visie unaniem goedgekeurd en aangegeven te kiezen voor het scenario met de hoogste ambitie. En daarmee Brabant dé fietsprovincie van Nederland te maken in 2020. In de voorliggende, definitieve visie wordt het beleid en actieprogramma van deze keuze weergegeven.

1.4 Leeswijzer

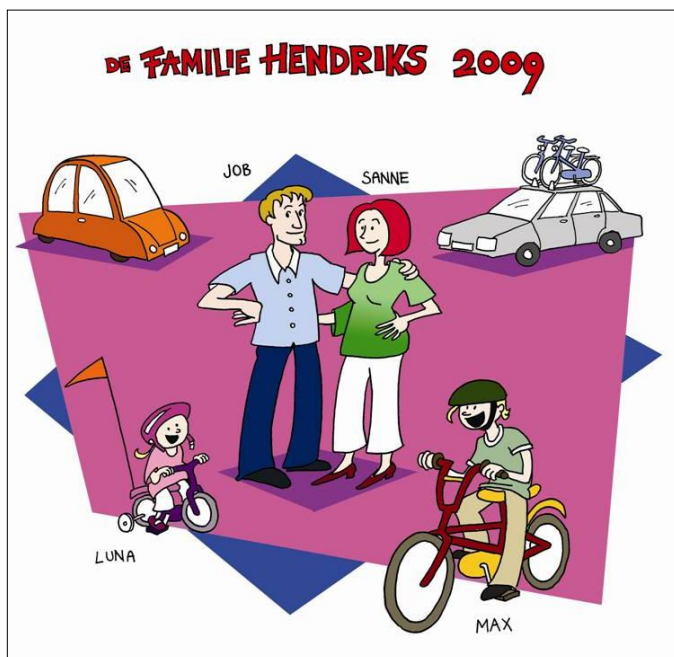
In hoofdstuk 2 wordt dieper ingegaan op het huidige fietsklimaat; de trends, ontwikkelingen, kansen en bedreigingen voor de fiets in Brabant. Deze analyse leidt tot een drietal actielijnen waarop de ambitie in hoofdstuk 3 gebaseerd worden. Hoofdstuk 4 biedt de concrete invulling van deze ambitie in het actieprogramma. De verzameling projecten in het actieprogramma geeft antwoord op de vraag hoe de gestelde doelstelling gerealiseerd kan worden. De bijlagen ten slotte bestaan uit achtereenvolgens een actorenanalyse, een verklarende woordenlijst, het Brabantse utilitaire fietsnetwerk en het recreatieve knooppuntennetwerk. Woorden in de tekst aangegeven met een asterisk (*) worden in de verklarende woordenlijst (bijlage 2) nader toegelicht.

1.5 Brabants voorbeeldgezin

Het maken van een visie is één, maar een voorstelling maken hoe dit in praktijk eruit ziet is stap twee. Daarom wordt kennisgemaakt met een Brabants voorbeeldgezin: de familie Hendriks. Het gezin geeft de ambitie beeldend en beschrijvend weer door een kijkje in het leven van deze familie in 2009 en 2020 te bieden.

Familie Hendriks 2009

De familie Hendriks woont in een mooie, middelgrote Brabantse gemeente. Job en Sanne hebben twee



kinderen, Max en Luna. Het gezin is, zoals veel gezinnen, druk in de weer om alles te doen wat bij een moderne leefwijze hoort: werk, school, sporten, cultuur, recreatie, enzovoort. Ook reist het gezin veel en graag. De auto is op dit moment het gemakkelijkste en comfortabelste vervoermiddel om al deze activiteiten te plannen. Job krijgt alleen een vergoeding van zijn baas als hij met de auto gaat en er is geen fietsenstalling op het werk. Sanne moet op een dag naar haar werk, de kinderen van school halen en brengen, boodschappen doen en sporten. Zonder auto krijgen ze dat niet voor elkaar. De kinderen fietsen weinig, dat vinden Job en Sanne te gevaarlijk.

Toch vinden Job en Sanne het niet altijd prettig om met de auto te gaan. Het milieu baart hen zorgen, maar ook de gezondheid van het gezin. Beweging is belangrijk voor iedereen! Vooral voor de kinderen zou het goed zijn om meer te bewegen. De gemeente doet ook haar best om meer inwoners op de fiets te krijgen, maar heeft niet alle antwoorden paraat.

2 Fietsen in Noord-Brabant

2.1 Inleiding

Op welke manier kan Brabant het fietsgebruik nu het beste stimuleren? Voor een goed antwoord op die vraag is het belangrijk om te onderzoeken waar Brabant nu staat, wat er in de nabije toekomst op ons af komt en waar er kansen liggen voor fietsstimulering. Deze analyse wordt in dit hoofdstuk gemaakt, echter als een onderbouwde analyse en niet als wetenschappelijk onderzoek. Hiervoor is een benchmark gedaan met andere gebieden om de positie van Brabant aan te geven. Deze uitgebreide inventarisatie is eerder vastgelegd in het basisdocument 'Fiets in de Versnelling'. Dit hoofdstuk licht de belangrijkste zaken hieruit. Uit deze stand van zaken en de trends en ontwikkelingen worden de kansen voor de fiets in Brabant gestedilleerd. Dit leidt tot een drietal actielijnen waarop de provincie Noord-Brabant zich wil inzetten.

2.2 Benchmark fietsgebruik in Brabant

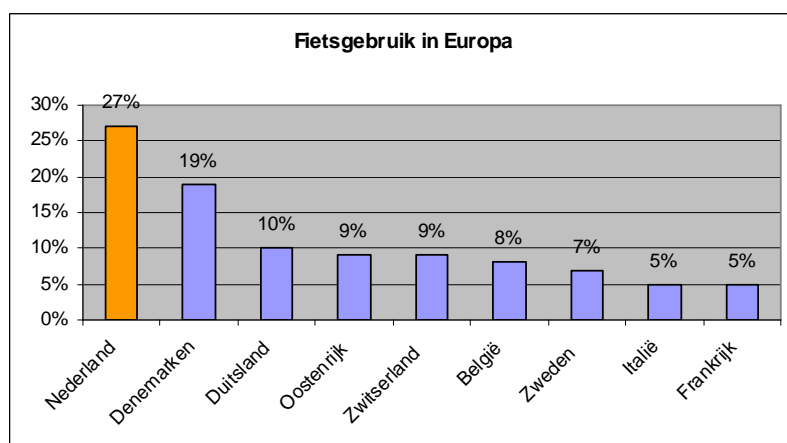
In deze paragraaf wordt het fietsgebruik in Brabant onder de loep genomen. Er wordt geprobeerd antwoord te geven op de vraag hoe Brabant zich verhoudt tot andere provincies en wat daar de oorzaken van kunnen zijn.

Nederland in de wereld

Nederland heeft in internationaal verband een goede fietsreputatie; er wordt hier veel gefietst. De structuur van het land is ook uitermate geschikt. Vlakke wegen, relatief korte afstanden naar veel bestemmingen en een goed netwerk dat met veel aandacht voor de fietser is opgesteld. Naast deze structuur heeft Nederland vaak gunstig fietsweer en heerst er in ons land van oudsher een fietscultuur.

Maar Nederland is lang niet het enige land dat fietst; ook in de rest van de wereld is fietsen op dit moment een trendy onderwerp. In veel landen wordt de fiets gestimuleerd als zelfstandig vervoermiddel en als keten in de schakel met openbaar vervoer. Hierbij wordt ook het sociale aspect van fietsen benadrukt: als je fietst, ontmoet je mensen. Nederland is echter nog steeds een voorbeeld voor veel landen en steden die de fiets willen promoten.

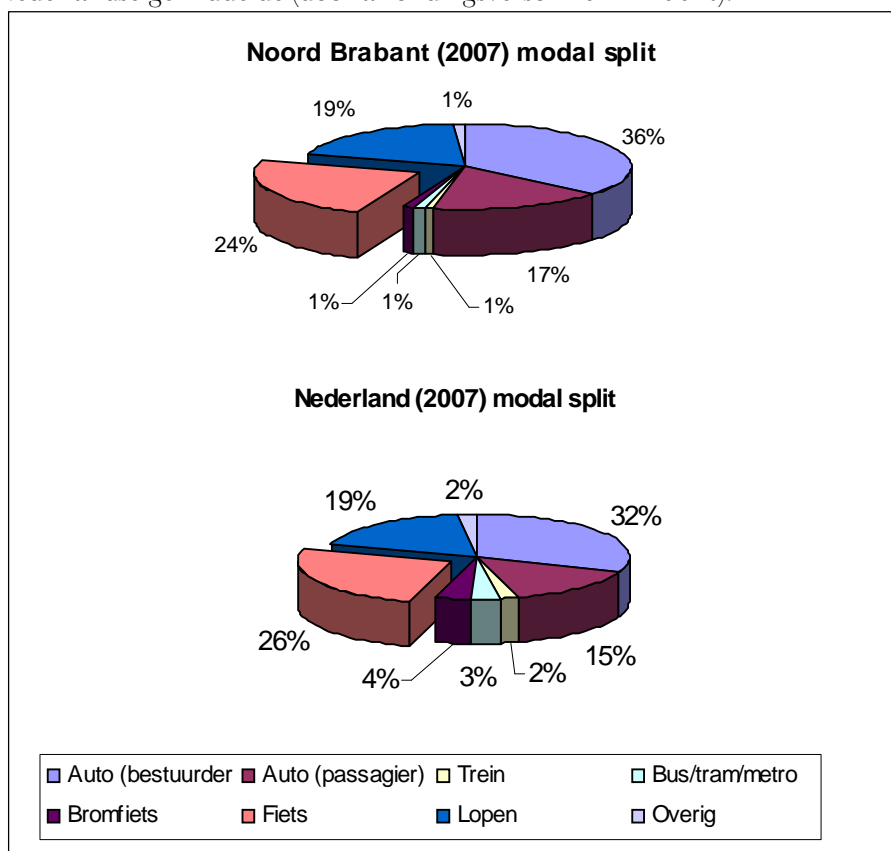
Dit is niet voor niets. Nederland maakt zijn reputatie waar en heeft binnen Europa het hoogste fietsgebruik (gemiddeld) per persoon (27%, in tegenstelling tot paragraaf 1.2 zijn dit gegevens 2006; gegevens van andere Europese landen niet recenter beschikbaar). Een goede tweede is Denemarken met 19%.



Figuur 1: Gemiddeld fietsgebruik in enkele Europese landen in 2006 (Bron: Fietsberaad 'Cycling in the Netherlands')

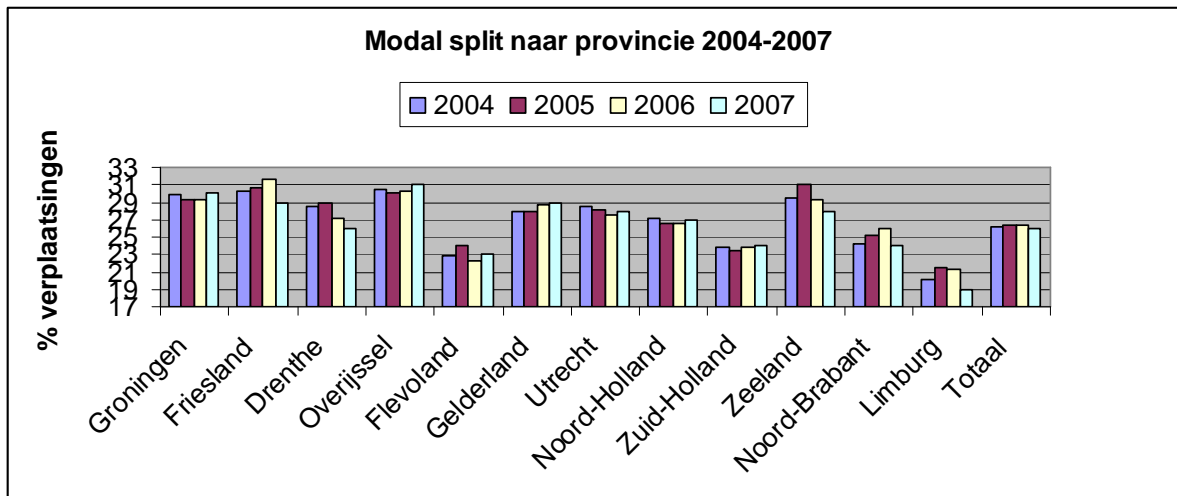
Brabant binnen Nederland

Het fietsgebruik in Brabant ligt al jaren een paar procent onder het landelijk gemiddelde. De Nederlander kiest gemiddeld in 26% van alle verplaatsingen voor de fiets (dit zijn recentere cijfers dan in de vorige paragraaf- 2007 in plaats van 2006); de Brabander doet dit in 24% van de verplaatsingen. Er wordt in Brabant vaker voor de auto gekozen: in 53% van de verplaatsingen tegen een landelijk gemiddelde van 47% (zowel bestuurder als passagier). In figuur 2 is de Brabantse modal split vergeleken met het Nederlandse gemiddelde (door afrondingsverschillen > 100%).



Figuur 2: Vergelijking modal split van Noord-Brabant en Nederland (MON, 2007)

Op fietsgebruik scoort de provincie Noord-Brabant dus enkele procentpunten onder het landelijke gemiddelde. Wat betekent dit in vergelijking met de afzonderlijke provincies? Zoals figuur 3 laat zien scoort Brabant met het fietsgebruik in 2007 beter dan de provincies Limburg, Flevoland en Zuid-Holland. De rest van onze collega-provincies moeten Brabant echter vóór zich laten. Provincies met een hoog fietsgebruik zijn Friesland, Overijssel en Groningen. De reden van deze verschillen is niet eenduidig te geven. Factoren die van invloed kunnen zijn, zijn de afwijkende samenstelling van de provincies, zoals verstedelijking of demografische kenmerken, cultuur (Brabanders zijn wat minder 'fiets-minded'), beschikbare voorzieningen voor fietsers en ook de beschikbare voorzieningen voor auto's (zoals parkeergelegenheden en wegen, die in Brabant erg goed zijn). Provincies die qua structuur op Brabant lijken, zoals Gelderland en Overijssel, scoren met 29% en 31% toch nog een stuk beter dan Brabant. Zij voeren al jaren een consequent fietsbeleid.

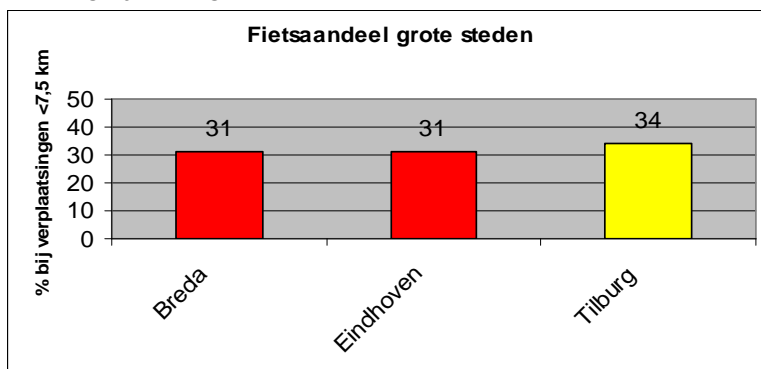


Figuur 3: Modal split per provincie (bron: OVG (CBS), MON (AVV), bewerkingen door provincie Noord-Brabant).

Naast het verschil in samenstelling van de provincies is ook de aandacht die er per provincie aan de fiets gegeven wordt verschillend. Doordat het fietsbeleid sterk versnipperd is (zowel bij het Rijk, provincies als gemeenten wordt beleid gemaakt en uitgevoerd) is de activiteit per gebied verschillend. Daarnaast kan het uitvoeren van verkeers-, milieu-, economisch, ruimtelijke ordening- en sociaal-cultureel beleid invloed hebben op het fietsgebruik. Het is daardoor lastig te zien welke aandacht er in de verschillende regio's precies gegeven wordt aan fietsbeleid. Toch kan voorzichtig worden geconcludeerd dat de provincies die veel geld besteden en/of veel tijd steken in fietsbeleid ook een hogere modal split voor de fiets hebben.

Fietsen in Brabantse steden

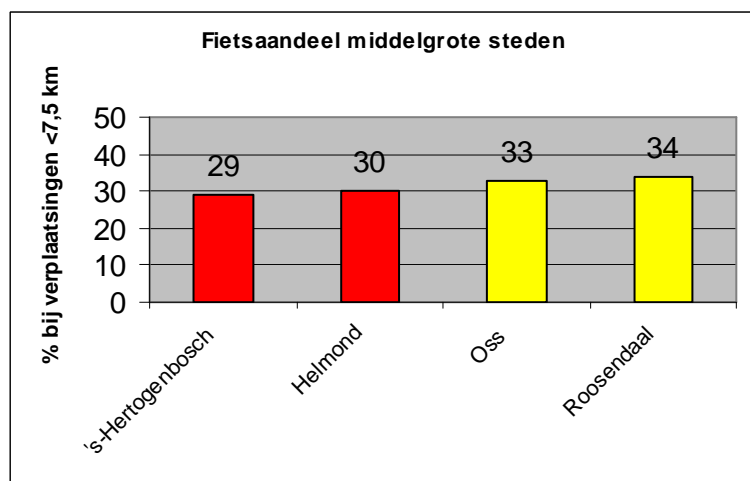
Naast het vergelijken van provincies is het ook zinvol om te kijken naar de verschillen tussen steden onderling in Nederland. In figuur 4 en 5 is de modal split van afstanden tot 7,5 kilometer van zeven grote en middelgrote gemeenten in Brabant⁷ vergeleken met het gemiddelde voor Nederlandse steden van vergelijkbare grootte.



Figuur 4: Fietsaandeel grote steden (bron: Fietsbalans 2004)

⁷ In de Fietsbalans wordt een andere indeling gekozen voor grote en middelgrote steden dan binnen de provincie Noord-Brabant gebruikelijk is. Hierdoor zijn zowel 's-Hertogenbosch als Helmond bij de middelgrote steden ingedeeld.

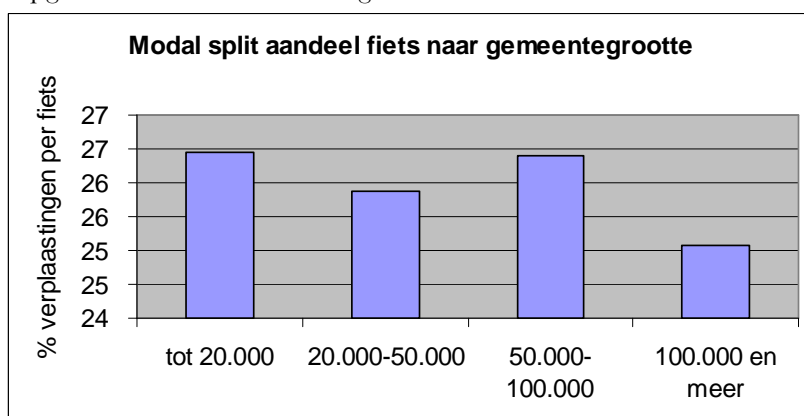
Hieruit blijkt dat de Brabantse steden rond het gemiddelde van 34% zitten (gele balk) of daaronder (rode balk). Waar de topgemeenten in Nederland tot ruim 40% in de modal split halen, scoort de best scorende Brabantse stad 34%.



Er zijn ook verschillen tussen de Brabantse gemeenten in het algemeen. Het aantal verplaatsingen met de fiets ligt tussen de 11% en 44%⁸. Dat is ook niet verwonderlijk. Fietsgebruik in een grote stad is anders dan fietsgebruik in de kleinere gemeenten/ platteland: de afstanden zijn anders door het verschil in voorzieningenniveau.

Figuur 5: Fietsaandeel middelgrote steden (bron: Fietsbalans 2004).

Wanneer alle ritten vergeleken worden (en niet zoals hierboven tot 7,5 kilometer), dan worden er in kleinere steden meer ritten met de fiets gemaakt dan in grotere steden. Dit blijkt uit figuur 6. Dit kan komen door beter openbaar vervoer, kleinere afstanden of daadwerkelijk meer fietsgebruik. Alle grote steden (B5*) hebben een eigen fietsstimuleringsplan. Hierin is naast het netwerk veel aandacht voor fietsparkeren, veiligheid, comfort en promotie. De middelgrote gemeenten hebben een apart fietsplan óf ze hebben hun fietsbeleid opgenomen in gemeentelijke verkeersplannen. Veel kleinere gemeenten hebben op dit moment nog geen fietsstimuleringsplan; daarvoor ontbreekt veelal tijd, geld en kennis. De GGA regio's en het SRE spelen bovenregionaal een coördinerende rol voor het fietsbeleid en richten zich vaak op de uitvoering van het fietsnetwerk. In enkele GGA regio's wordt op het gebied van fietsstimulering samengewerkt, waarbij kleine(re) en grote(re) gemeenten gebruik kunnen maken van de opgedane kennis van andere gemeenten.



Figuur 6: Modal split naar gemeentegrootte (Bron: OVG (CBS), MON (AVV), bewerkingen door provincie Noord-Brabant)

⁸ Bron: MON (AVV), 2007

Uit onderzoek blijkt dat er in Brabant minder vaak gefietst wordt dan in de rest van Nederland, ook ten opzichte van vergelijkbare provincies. Ook als Brabantse steden vergeleken worden met andere Nederlandse steden, is er nog wat te winnen. Ten slotte is er binnen Brabant sprake van grote verschillen. Steviger inzetten op fietsbeleid lijkt te resulteren in een hogere modal split.

2.3 Kansen in Brabant

Op basis van de centrale vraag van 'Fiets in de Versnelling' wordt in deze paragraaf gezocht naar de meest effectieve manier waarop het fietsgebruik in Brabant uitgebreid kan worden. Hiervoor worden achtereenvolgens het fietsbeleid en de trends en ontwikkelingen nader bekeken.

2.3.1 Effectief fietsbeleid

De top drie van provincies (Friesland, Overijssel en Groningen) voeren al decennialang een consequent fietsbeleid uit. De fiets is in deze provincies niet alleen een gescheiden onderdeel van het verkeersbeleid, maar óók een integraal onderdeel in de ruimtelijke planning. Hierdoor wordt er continu gekozen voor directe en comfortabele fietsroutes. Het CROW (nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) heeft onderzoek gedaan naar de beste wijze om automobilisten te beïnvloeden om vaker met de fiets te gaan. Hieruit kwam een verschil naar voren tussen lange en korte termijn. Op langere termijn zijn het imago van de fiets, gewinning en comfort in fietsgebruik te beïnvloeden. Op korte termijn kan het grootste effect verwacht worden van de aanleg van infrastructuur en voorzieningen als fietsparkeren, veiligheid en vergoedingen.

Fietsstimulering in Brabant: netwerk

Veel partijen in Brabant zijn al jaren bezig met het uitvoeren van fietsbeleid om het fietsgebruik te stimuleren. Vorig jaar is het fietsnetwerk in Brabant geïnventariseerd op regionaal niveau door de GGA regio's en het SRE. Dit heeft geleid tot een plan voor een netwerk van utilitaire fietsverbindingen in Brabant. Dit netwerk is gelegd naast een aantal gestelde eisen; waar de fietsverbindingen niet aan de eisen voldeden is een knelpunt geconstateerd. In 2008 heeft de provincie het plan voor het gehele netwerk goedgekeurd. Als stimulans voor de aanpak van de knelpunten in het netwerk heeft de provincie Noord-Brabant € 5 miljoen beschikbaar gesteld aan alle Brabantse gemeenten. Dit bedrag is een cofinanciering boven op de normale BDU-gelden*. Ook het SRE heeft het realiseren van het fietsnetwerk op de agenda staan. Het oplossen van de knelpunten is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders. Echter: de hoge kosten van het vervolmaken van het netwerk dwingen de wegbeheerders tot het stellen van prioriteiten. De provincie Noord-Brabant is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het oplossen van de knelpunten op de provinciale fietspaden

Boven op dit netwerk van utilitaire verbindingen bieden innovatieve vormen van infrastructuur kansen om de fietser te voorzien van extra comfort, gemak en snelheid. Denk hierbij aan het aanleggen van zogenoemde fietssnelwegen*, maar ook een fietsvriendelijke afstelling van verkeerslichten en het verbeteren van de voorrangssituatie. Recentelijk (augustus 2009) heeft Staatssecretaris Huizinga (Ministerie Verkeer en Waterstaat) in een brief aan de Tweede Kamer laten weten dat vanuit het Rijk €70 miljoen extra beschikbaar komt in deze kabinetsperiode ter stimulering van het fietsgebruik. Van dit bedrag wordt €25 miljoen landelijk ingezet op de bovengenoemde fietssnelwegen.

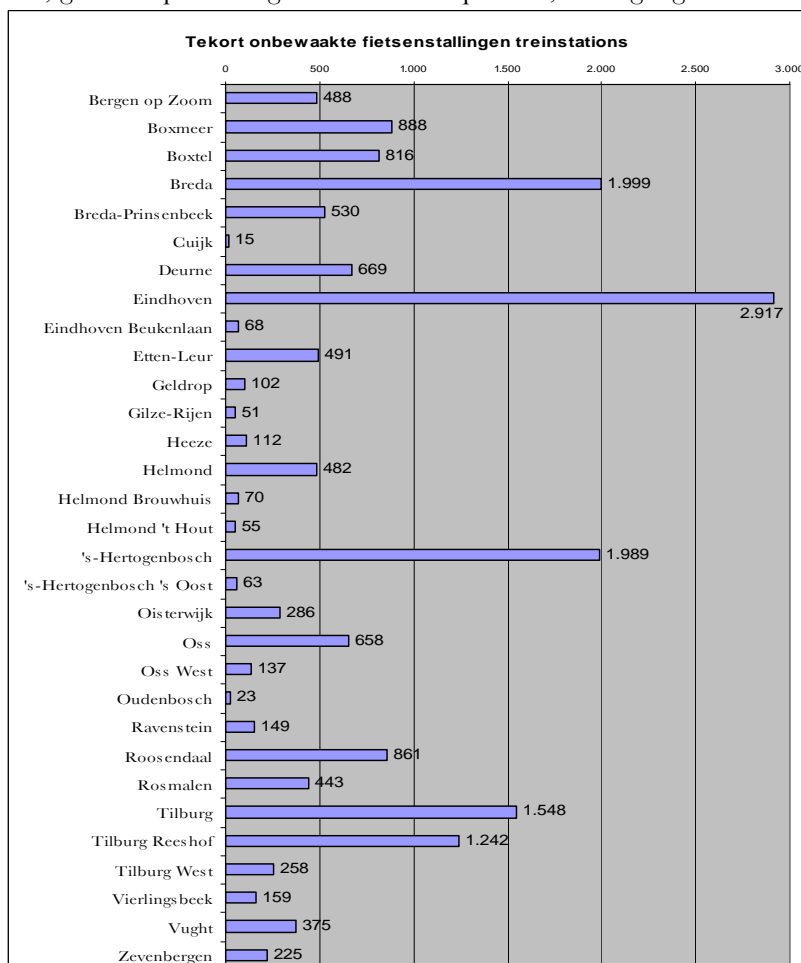
Het netwerk van recreatieve verbindingen wordt onderhouden door de recreatiesector en de gemeenten. Verschillende regio-organisaties als Uit in Brabant, de regio-VVV's, SES West-Brabant en het SRE

werken samen aan de ontwikkeling en het onderhoud van recreatieve fietsroutes. Het Routebureau Brabant heeft als doel om het recreatieve fietsgebruik in Brabant te stimuleren door het verbeteren en het ontsluiten van het aanbod. De kerntaken hierbij zijn ‘kennis’, ‘promotie’ en ‘innovatie’. De fietspaden zelf worden door de wegbeheerders onderhouden. Er bestaat nog geen (vastgesteld) eisenpakket voor deze recreatieve routes. Hierdoor is er nog weinig zicht op de knelpunten in de recreatieve verbindingen.

Brabant beschikt al over een goed plan voor het netwerk van utilitaire fietsverbindingen. Dit plan is echter kostbaar en knelpunten moeten nog worden opgelost. Innovaties om het netwerk nog aantrekkelijker te maken voor de fietser bieden extra kansen. Ook de recreatieve fietsers hebben een netwerk tot hun beschikking, dat goed wordt gecommuniceerd. Voor deze fietspaden zijn echter nog geen eisen gesteld en is het zicht op de kwaliteit onbekend.

Fietsparkeren

Naast de realisatie van fietsverbindingen hebben alle grote Brabantse steden hun eigen fietsparkeerbeleid, gericht op het vergroten van de capaciteit, het tegengaan van overlast en het aanpakken van fiet-



sendiefstal. Fietsparkeren blijkt een belangrijke schakel in het fietsbeleid. Een aantal problemen weerhoudt de fietser ervan om de fiets te gebruiken naar OV-locaties of stadscentra. Veiligheid en capaciteit zijn de grootste problemen, vooral bij stationslocaties. Uit onderstaand onderzoek van ProRail, in het kader van ‘Ruimte voor de fiets’, blijkt er in 2020 een groot tekort is aan stallingsplaatsen op stations.

In figuur 7 is een overzicht opgenomen van alle Brabantse stations waar een tekort bestaat aan onbewaakte fietsenparkeerplaatsen. Uit het overzicht blijkt dat de vraag naar extra stallingsplekken, met name op de stations van de grote Brabantse steden, hoog is. Maar ook de kleinere stations hebben vaak te weinig stallingsplaatsen.

Figuur 7: Tekort aan fietsparkeerplaatsen bij de Brabantse stations prognose 2020 (Bron: ProRail, bewerking Provincie Noord-Brabant)

De (subsidie)regeling ‘Ruimte voor de fiets’ van het Rijk en ProRail wordt ingezet om dit tekort te verminderen. De kosten (totaal ruim 7 miljoen) worden verdeeld over Rijk (50%), provincie (25%) en de betreffende gemeente (25%). In Brabant wordt er nog onvoldoende van deze regeling gebruikgemaakt, waardoor tekorten blijven bestaan. Voor busstations wordt gewerkt aan beleid voor het realiseren van (meer) fietsparkeerplaatsen.

Niet alleen bij stations, ook in stadscentra blijkt er een tekort te zijn aan fietsenstallingen. Dit blijkt o.a. uit onderzoek in 's-Hertogenbosch, waar er met name te weinig onbewaakte plaatsen in het centrum zijn. Dit terwijl de bewaakte stallingen daar tegelijkertijd niet volledig bezet zijn(!) De steden in Brabant kiezen daarom steeds vaker voor gratis bewaakte stallen voor (een deel van) de gemeentelijke stallingen. Dit beleid wordt in Nederland steeds vaker toegepast om het gebruik van alle stallingen te verhogen. Een bijkomende factor is de verbetering van de omgevingskwaliteit van het centrum.

Tegelijkertijd zijn ‘weesfietsen’ op veel (stations)locaties een probleem. Dit zijn fietsen die lang op een locatie staan en vaak geen eigenaar (meer) hebben. Deze beperken de capaciteit van de fietsenstalling. Weesfietsen zijn voor gemeenten moeilijk te verwijderen gezien de huidige wetgeving. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzoekt de mogelijkheden die het gemakkelijker maakt weesfietsen te verwijderen.

Naast de capaciteit van fietsparkeren is fietsdiefstal (of de angst daarvoor) voor velen een reden om de fiets thuis te laten. Fietsdiefstal is een veelvoorkomende vorm van criminaliteit. De Veiligheidsmonitor van het Rijk 2007 laat zien dat ruim 1 op de 20 fietsbezitters in 2006 slachtoffer was van fietsdiefstal. In 2005 lag het cijfer nog hoger. Het is aantoonbaar dat mensen momenteel niet overgaan tot het kopen van een goede, nieuwe fiets. Door de diefstalkans laten ze de fiets staan en kiezen voor een andere vervoermiddel. Opvallend is dat naast de te verwachten locaties als de straat (23,5%) en bij het station of de bushalte (20,4%) veel diefstallen thuis plaatsvinden (27,1%). Verschillende partijen zijn bezig met het verminderen van het aantal fietsdiefstallen: naast gratis bewaakte stallen zijn ook innovaties met registratie via chips zijn kansrijk. Vermindering van de kans op fietsdiefstal kan de angst wegnemen om met de fiets naar centrum of station te gaan.

Het stallen van fietsen geeft nog veel problemen in Brabant. Hierdoor voelen fietsers zich belemmerd om met de fiets te reizen. De vergroting van de stallingscapaciteit heeft prioriteit in grote Brabantse gemeenten. Maar ondanks de goede maatregelen blijven er capaciteitsproblemen bestaan. Het verminderen van fietsdiefstal en het aanpakken van weesfietsen is een belangrijk aanknopingspunt om fietsgebruik te stimuleren.

2.3.2 Trends en ontwikkelingen

Het effect van het fietsbeleid is afhankelijk van externe invloeden. Diverse trends en ontwikkelingen bieden de kans om fietsgebruik te stimuleren; andere lijken daar juist tegen te werken. Deze ontwikkelingen (en daaruit volgende kansen) worden in deze paragraaf besproken.

Landelijke trends en ontwikkelingen

De huidige trend van duurzaamheid biedt grote kansen voor de fiets als schoon en zuinig vervoermiddel. Daarnaast is ook de huidige economische recessie een winst voor het fietsbeleid. Fietsbeleid is rela-

tief goedkoop en kan toch veel effecten sorteren in de verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid. Tevens is de fiets een middel wat goed ingezet kan worden tegen het groeiende overgewicht (obesitas). Een half uurtje matig inspannend bewegen (fietsen) per dag, is al een goede bijdrage voor de benodigde beweging en dus goed voor de gezondheid. Ook voor de inwoners van Brabant is de fiets een goedkoop vervoermiddel waarmee in deze moeilijke tijden kosten kunnen worden bespaard. Ten slotte biedt ook de toekomstige invoering van de kilometerprijs kansen voor de fiets. De automobilist gaat straks betalen per kilometer. Dat betekent dat hij de kosten voor zijn auto concreter en sneller voelt. De fiets biedt dan een goedkoop alternatief voor de kortere ritten die eerste met de auto gemaakt werden.

Deze ontwikkelingen vergroten de kansen voor de fiets. Een trend die een bedreiging kan zijn voor de fiets is de huidige 24-uurseconomie. Iedereen heeft drukke agenda's en de afgelegde afstanden zijn verder weg dan vroeger. Daarom zijn deze vaak alleen nog maar met de auto te doen. Bij instandhouding van dit leefpatroon is de fiets voor velen niet de beste optie.

Mobiliteitsmanagement

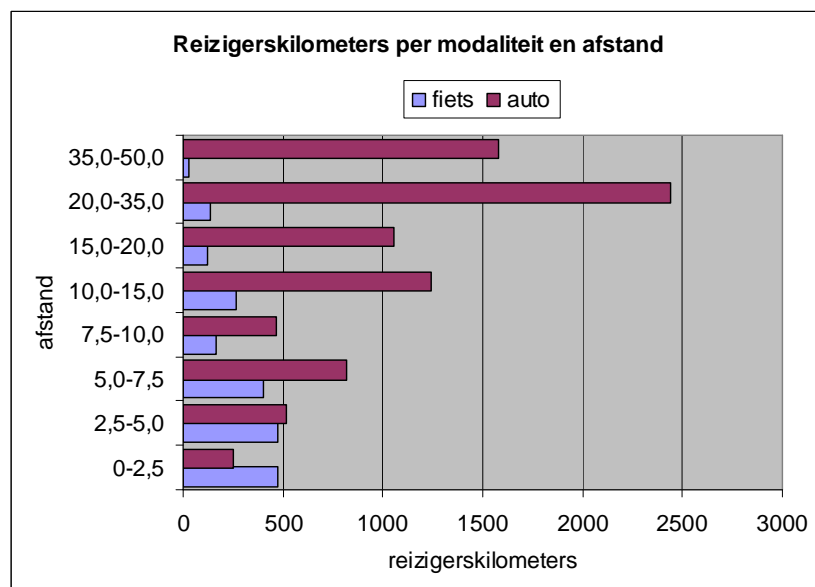
Een nationale trend met gevolgen voor de mobiliteit in Brabant is de groeiende aandacht voor mobiliteitsmanagement, ofwel het anders organiseren van de verplaatsingen. Werkgevers en overheid hebben de handen ineen geslagen in de landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement. Het is de bedoeling dat de Taskforce concrete en niet-vrijblijvende resultaten boekt om de bereikbaarheid en leefbaarheid structureel te verbeteren. Als dat niet lukt, treedt een Ministeriële Regeling in werking die werkgevers verplicht om maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement te treffen.

In kader van deze Taskforce zijn er een paar voorbeeldregio's aangewezen. Brabant is er daar één van. In deze regio's worden convenanten afgesloten tussen werkgevers en overheden. Bedrijven en overheid werken samen in het verbeteren van de mobiliteit in Brabant. Hierbinnen is er een grote kans voor de fiets. De fiets is immers een belangrijk onderdeel van mobiliteitsmanagement, naast o.a. openbaar vervoer en thuiswerken. Het convenant biedt kansen om bij bedrijven de mogelijkheden van fietsen naar het werk onder de aandacht te brengen. Met mobiliteitsscans en concrete projecten worden forensen overgehaald om vaker met de fiets te gaan. Daarnaast blijkt uit verschillende onderzoek dat werknemers die op de fiets naar het werk gaan, gezonder zijn dan niet-fietsende collega's. Dit bespaart de werkgever uiteindelijk ziektekosten.

Fietspatroon van de Brabander

Op korte afstanden tot 2,5 kilometer pakken Brabanders twee keer zo vaak de fiets als de auto. Bij afstanden van 2,5 tot 5 kilometer ligt deze keuze ongeveer gelijk. Bij afstanden groter dan 5 kilometer kiezen Brabanders voornamelijk de auto. Figuur 8 laat de reizigerskilometers en de afgelegde afstand per auto en fiets zien.

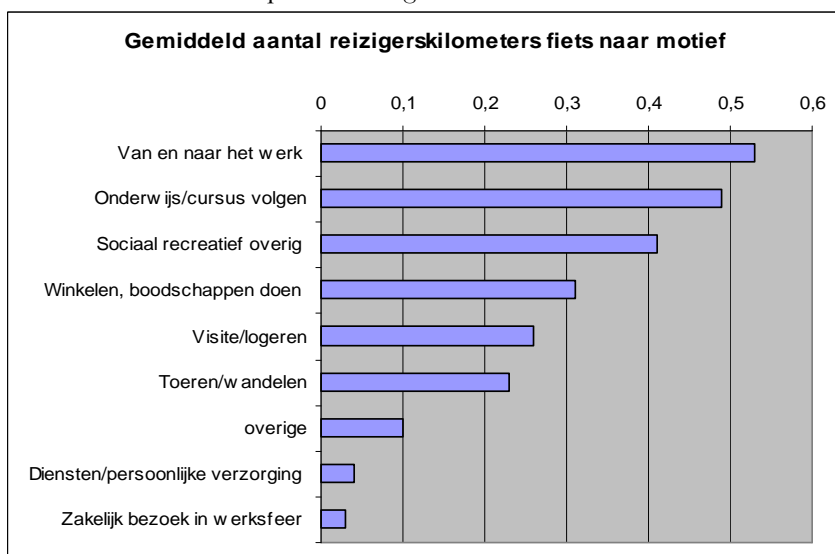
Er is een grote groep korte auto-verplaatsingen waarvoor de fiets



Figuur 8: Reizigerskilometer per vervoerswijze en afstand (tot 50 km), 2006.

een goed alternatief kan zijn. Hoewel er op de afstand tot 7,5 kilometer veel autoverplaatsingen zijn, wordt door een grote groep ook de fiets veelvuldig gebruikt. Hieruit blijkt de mogelijkheid om op de korte ritten vaker de fiets in te zetten.

Voor verplaatsingen voor woon-werk, woon-school en sociaal-recreatieve doeleinden leggen Brabanders gemiddeld de meeste kilometers af. Dit is af te lezen uit figuur 9. Bij dit soort verplaatsingen is de bereidheid om de fiets te pakken het grootst. Daarmee heeft het stimuleren van het aantal verplaatsingen



voor deze doeleinden het meeste effect voor de totale afstand die gereden wordt (wetende dat de maximale mogelijkheid hiervoor nog niet is bereikt). En daarmee ook op het totaal aantal gereden kilometers per fiets. Door de komst van de elektrische fiets (met een steeds hoger wordende actieradius), is de fietsafstand op te rekken naar 15 kilometer.

Figuur 9: Gemiddeld aantal reizigerskilometers fiets naar motief.

Een hoger aantal gereden kilometers heeft een positief effect op de doelstellingen luchtkwaliteit, congestie en gezondheid.

Het blijkt dat de Brabander ook voor korte afstanden nog regelmatig de auto pakt. Bij fietsverplaatsingen naar het werk worden de grootste afstanden per rit afgelegd. Met het Platform mobiliteitsmanagement Brabant ligt er een kans om de fiets bij bedrijven onder de aandacht te brengen. In het woon-werkverkeer is ook de grootste winst te boeken voor de reductie van files en verbeteren van de gezondheid en luchtkwaliteit.

Demografie

Toekomstige ontwikkelingen in de bevolkingsgrootte en -samenstelling kunnen bepalend zijn voor het verwachte fietsgebruik in de toekomst en daarmee ook voor het in te zetten beleid. Ook in Brabant slaat de vergrijzing toe. De totale bevolkingomvang blijft ongeveer gelijk. Dit leidt er bijvoorbeeld toe dat het aantal recreatieve verplaatsingen toeneemt. Een bijkomend effect kan zijn dat de vraag naar elektrische fietsen, en daarmee ook de voorzieningen, toeneemt.

Een andere kijk op de bevolkingssamenstelling leert dat er steeds meer allochtonen komen. Waar autochtone Nederlanders vaak vanzelfsprekend zijn opgegroeid met de fiets, is dat niet in elke cultuur zo. Fietsen in Nederland is voor een groep allochtone Nederlanders (nog) geen vanzelfsprekendheid en ook het imago van de fiets is anders. Het bijbrengen van een fietscultuur heeft een langdurig effect op het fietsgebruik. Dit werkt het best wanneer daar op jonge leeftijd mee begonnen wordt, bijvoorbeeld op scholen.

Hoewel Brabant vergrijst, biedt de jeugd kansen voor het fietsbeleid: jong geleerd is oud gedaan. Dat blijkt uit de vele initiatieven die er op scholen worden gehouden om de jeugd veilig te leren fietsen. Het is een trend dat kinderen op de basisschool vaker met de auto naar school gebracht worden. Ouders hebben, door het combineren van werk, school en andere dagelijkse bezigheden, minder tijd om apart met de fiets naar school te rijden. Steeds vaker worden kinderen onderweg naar het werk op school afgezet. Dit leidt tot minder fietsen bij de jeugd. Gevolg: deze kinderen kiezen op latere leeftijd ook niet (meer) voor de fiets. Campagnes op scholen met verschillende soorten beloningssystemen hebben hun nut bewezen en zorgen voor het doorbreken van gewoontegedrag.

Het bereiken van de jeugd via scholen is de insteek van het Brabants Verkeersveiligheids Label (BVL). Het BVL biedt scholen (basis- en middelbaar onderwijs) en gemeenten de helpende hand om structureel meer op de praktijk van alle dag gerichte verkeerseducatie te geven. Alle Brabantse gemeenten hebben inmiddels het gedachtegoed van BVL overgenomen via een college- of raadsbesluit en investeren er menskracht en geld in.

Dit succesvolle instrument kan gemakkelijk worden gebruikt om de jeugd zelfredzaam te maken in het verkeer. Daarnaast is de provincie, in samenwerking met de Fietsersbond, gestart met de Brabantse Fietsschool. Zo wordt het fietsgebruik van jonge kinderen gestimuleerd. De Fietsschool vraagt aandacht voor alle aspecten die het fietsgebruik onder kinderen (6-12 jaar) kunnen bevorderen. Veilige schoolroutes, verkeerslessen, fietsstallingen bij scholen en voorlichting aan ouders en docenten. Er zijn meer van dergelijke initiatieven om het fietsgebruik onder jeugd te stimuleren.

Ook oudere jeugd is een belangrijke doelgroep. Jongeren in de eerste jaren van de middelbare school krijgen vaak te maken met een langere reisafstand die vaak wordt gefietst en gaan (dus) fietsen. Daarnaast hebben zij op 16-jarige en 18-jarige leeftijd de brommer en auto als alternatief, juist dan (met name voor de brommers) is het belangrijk de jeugd zo lang mogelijk te verleiden op de fiets te blijven en speelt imago een belangrijke rol. Educatie en promotie levert een positieve bijdrage aan deze overgangen.

Demografische ontwikkelingen in Brabant bieden zowel kansen als bedreigingen. Waar de vergrijzing kansen biedt voor meer recreatief gebruik van de fiets, is de groeiende groep allochtonen een bedreiging. Reden: van huis uit is deze groep minder bekend met de fietscultuur. 'Jong geleerd is oud gedaan' en onderwijs voor de jeugd is daarmee een belangrijk hulpmiddel om een fietscultuur aan te leren en kinderen zelfredzaam te maken. Ook kan via de jeugd de fietsbereidheid van ouders veranderen.

Rollen van andere overheden, beleidsterreinen en partijen

Er zijn in Nederland veel partijen die fietsbeleid maken en uitvoeren. Op verschillende niveaus en vanuit verschillende invalshoeken. Lokaal hebben vooral gemeenten een belangrijke taak in het uitvoeren van fietsbeleid. In hun rol als wegbeheerder onderhouden en verbeteren ze fietsverbindingen en fietsstallingen, afgestemd op de behoeften van de inwoners. Vooral de grotere steden nemen, naast de taken als wegbeheerder, de rol op zich om het fietsen op een andere manier te stimuleren. Met communicatiecampagnes en actief fietsstimuleringsbeleid worden grote stappen gezet.

Op nationale schaal speelt de Rijksoverheid een belangrijke rol in het landelijke fietsbeleid. Waar problemen bovenregionaal zijn, zoals het ruimen van weesfietsen of de aanleg van fietssnelwegen, pakt de Rijksoverheid haar verantwoordelijkheid om daar beleid op te formuleren. Samenwerking met Europa

is belangrijk voor het verwerven van nieuwe inzichten in de wijze van communiceren met de doelgroep fietsers. Maar het biedt ook een mogelijkheid om Brabant Europees op de kaart te zetten als fietsprovincie. Het ondertekenen van het Charter of Brussels (waarin Europese steden beloven zich in te zetten voor goede en veilige fietsvoorzieningen, 2009) en deelname aan Eurocities (samenwerkingsplatform voor Europese steden) door BrabantStad* zijn hiervan mooie voorbeelden. Concreet wil een aantal gemeenten in Brabant de organisatie van het internationale fietscongres Vélocity in 2011 op zich nemen.

Buiten het vakgebied verkeer- en vervoer is de fiets ook van belang voor andere vakgebieden. Denk aan milieubeleid (fiets is duurzaam en milieuvriendelijk); cultuurbeleid (recreatief fietsverkeer biedt kansen om Brabant zichtbaarder te maken); ruimtelijke ordening (in een vroeg stadium van de planning rekening houden met de fiets en daarmee leefbare wijken creëren) of economie (het stimuleren van toerisme). Voor al deze beleidsterreinen kan de fiets een rol spelen. Integraal handelen en denken versterkt de samenwerking. Bovendien kunnen zo mooiere resultaten worden geboekt.

Overheden zijn niet de enige partij die de fiets willen promoten en beleid maken. Ook belanghebbende organisaties zijn zeer actief binnen onze provincie. Gebruikersorganisaties als de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, Stichting Team Alert en de ANWB richten zich ook op het stimuleren van het fietsgebruik. Hierbij zijn de veiligheid, het terugdringen van barrières, voorrang voor fietsers en comfortabele, aantrekkelijke fietsroutes de belangrijkste prioriteiten. Met acties en campagnes helpen ze veel mensen op de fiets. De fietsbranche en BOVAG/RAI willen innovaties op fietsgebied, zoals de elektrische fiets, in de (commerciële) markt zetten. Dit type fiets vergroot de fietsafstand. Kennisinstellingen als het Fietsberaad of de NHTV werken aan de beschikbaarheid en het uitdragen van de kennis op fietsgebied. Door deze kennis kunnen andere partijen gemakkelijker fietsbeleid uitvoeren én staat Brabant beter op de kaart.

OV-bedrijven zien voor zichzelf ook een rol weggelegd bij het stimuleren van het fietsgebruik, vooral als voor- en natransport. ProRail en NS hebben in de afgelopen jaren al veel fietsenstallingen verbeterd en veel stationsomgevingen fietsvriendelijk gemaakt. Een succesformule voor de fiets in het natransport is de OV-fiets. Dit is een succesvol fietshuursysteem. Deze formule heeft sinds 2006 zowel in aantallen locaties waar deze aangeboden wordt, als in aantallen abonnementen en daadwerkelijk gebruik een flinke groei doorgemaakt.

Ideeën uit binnen- en buitenland

Ondanks dat Nederland 'fietsland' nummer 1 is, staat ook het buitenland niet stil met innovaties en 'best practises'. De huurfiets* is hier een goed voorbeeld van. Na steden als Lyon, Barcelona, Wenen en Berlijn heeft Parijs de Vélib (een huurfietsstelsel) in het leven geroepen. 10.000 Fietsen verspreid over verschillende locaties in Parijs (en niet alleen op OV locaties). De fietsen werden in anderhalf jaar meer dan 41 miljoen keer gebruikt. Maar het plan dreigt slachtoffer te worden van het eigen succes. Door vandalisme en diefstal lopen de kosten hoog op. Verschillende Nederlandse steden onderzoeken of implementeren ook een huurfietsstelsel.

Ook service is een aspect die bij fietsstimulering een rol kan spelen. Voor het woon-winkel fietsverkeer valt er te denken aan een 'buggyleenservice' in de stad, speciale bakfietsparkeermogelijkheden en een gratis fiets APK. En voor het woon-werk/ -schoolverkeer bijvoorbeeld aan voorzieningen bij bestem-

mingen (als douches en oplaadpunten voor elektrische fietsen), groene golf voor fietsers naar voorbeeld uit de Deense stad Odense en het uitproberen van de elektrische fiets voor werknemers (Pedelac-project in Eindhoven).

Tenslotte blijkt de inzet op promotie, imago en marketing haar vruchten af te werpen. Een fietsweek georganiseerd in Groot-Brittannië met gratis fietskaarten en fietstrainingen, heeft in de laatste jaren het fietsgebruik in Londen verhoogd met 83%. Een initiatief als 'Trappers', waarbij werknemers sparen voor cadeaus bij elke keer dat ze naar het werk komen gefietst, heeft in de desbetreffende pilot geresulteerd dat 28% van de deelnemers aan de proef minder vaak de auto naar het werk pakken. Dit betekent al snel een besparing van 11% van het aantal autoritten. Promotie op scholen met een fietsweek, waarbij leerlingen stickers krijgen wanneer ze niet met de auto naar school komen, de beste fietsschool verkiezing, quizzes in combinatie met verkeerslessen zorgden voor een stijging in het gebruik van de fiets van 6%⁹.

In Brabant wordt al veel fietsbeleid uitgevoerd. Medeoverheden houden zich intensief bezig met de fiets als vervoermiddel en hebben vaak goede stimuleringsplannen. Naast de invalshoek 'verkeer' kan de fiets ook op andere terreinen een rol spelen. Ten slotte wordt niet alleen door de overheden, maar ook door commerciële en niet-commerciële partijen een actieve rol gespeeld op 'fiets'. Door al deze verschillende activiteiten, beleidsterreinen en partijen vaker samen te brengen, kan sneller resultaat worden geboekt en kennis en ervaring gedeeld. Door het stimuleren van de samenwerking tussen partijen onderling en de overheden ontstaat een vliegwieleffect waarmee het fietsbeleid wordt gestimuleerd.

2.4 Conclusie

Aan de hand van het basisdocument 'Fiets in de Versnelling' heeft de provincie Noord-Brabant samen met fietspartners in een aantal bijeenkomsten de kansrijke richtingen voor het stimuleren van de fiets bepaald. Deze zijn verwoord in drie actielijnen. De visie 'Fiets in de Versnelling' legt de focus op de uitwerking van deze actielijnen. In die zin vormt het document de basis voor de verdere uitwerking van de visie en de ambitie.

1. Comfort en gemak verhogen

Het verbeteren van het fietsnetwerk, zowel recreatieve als utilitaire verbindingen, heeft een effect op het fietsgebruik. Snellere en comfortabele verbindingen kunnen op de kortere termijn zorgen voor meer fietsverkeer. Het verbeteren van fietsstallingen is een tweede prioriteit binnen deze actielijn. Veilig en gemakkelijk stallen is een randvoorwaarde om met de fiets te reizen. Het comfort en gemak voor de fietser staat hierbij centraal. Zowel kwantitatief (aantal verbindingen en stallingen) als kwalitatief (kwaliteit wegen, prijs-kwaliteit en veiligheid van stallingen) liggen er kansen.

2. Verleiden mobilist

Bepaalde doelgroepen kunnen wezenlijk bijdragen aan de uitbreiding van het fietsgebruik. Deze specifieke doelgroepen worden verleid om meer gebruik te maken van de fiets. Een eerste belangrijke doelgroep is het woon-werkverkeer. Deze gebruikers fietsen in Brabant relatief weinig, maar waar er gefietst wordt leggen ze een grotere afstand af. Met de grote aandacht bij overheden en werkgevers voor mobiliteitsmanagement liggen hier kansen om forensen te stimuleren meer te gaan fietsen. Daarnaast is deze

⁹ Bron Fietsberaad: Overzicht campagnes in het fietsbeleid, april 2009.

groep belangrijk voor de verbetering van de doorstroming en luchtkwaliteit. (Dat zijn tenslotte ook de redenen om het fietsgebruik verder te stimuleren.)

Schoolgaande jeugd is de tweede doelgroep, de fiets moet een positief imago krijgen: hip, sexy en trendy en daarnaast ook nog gezond en goedkoop! Ook de allochtone jeugd zal vanuit school kennis maken met fietsen en met deze groep kan fietsen (verder) structureel in de cultuur verweven worden. Hierdoor ontstaan kansen voor de fiets in de toekomst. Ook hier is er sprake van een goed georganiseerd netwerk van scholen, verenigingen en bedrijven die met goede methodes de fiets kunnen stimuleren bij deze doelgroep.

3. Elkaar versterken

Gemeenten, Rijk, Europa, bedrijfsleven, kennisinstellingen en de verschillende beleidsafdelingen bij overheden initiëren veel goede plannen/acties om het fietsgebruik te stimuleren. Dit vanuit verschillende invalshoeken (zoals verkeer, recreatie en toerisme, milieu, jeugdbeleid, enzovoort). Meer samenwerking tussen deze partijen onderling, tussen de verschillende beleidsterreinen en met collega-overheden zorgt voor een vliegwieleffect voor het stimuleren van fietsgebruik. Het delen van kennis en het stimuleren van innovaties speelt een belangrijke rol. Ook kunnen partijen elkaar versterken in het communiceren over de fiets en het promoten van de fiets.

3 Visie

3.1 Inleiding

De analyse in het vorige hoofdstuk heeft geleid tot de drie genoemde actielijnen die kansrijk zijn om het fietsgebruik in Brabant te stimuleren. Deze actielijnen bieden de basis voor het formuleren van de visie op fietsgebruik in Noord-Brabant, zoals verwoord vanaf paragraaf 3.2. De visie laat zien hoe de provincie Noord-Brabant de rol van de fiets in 2020 ziet en geeft antwoord op de centrale vraag.

Het behalen van de ambitie is niet alleen een taak van de provincie zelf: een actieve provinciale rol vereist ook een actieve rol van de andere fietspartners.

In de volgende paragraaf wordt de visie geschetst van de plaats van de fiets in Brabant in 2020. De rode draad door deze ambitie wordt gevormd door de drie actielijnen.

3.2 Visie en ambitie 2020

Brabant is een economisch actieve provincie. Veel bedrijven vestigen zich in Brabant omwille van het gunstige vestigingsklimaat. Deze grotere economische activiteit in de regio leidt tot meer mobiliteit van personen. Het gros van deze mobiliteitsgroei wordt nu door het wegverkeer opgevangen, met name de auto en de fiets. Het grote aandeel van de auto hierin leidt tot de negatieve kanten van de economische groei: congestie, luchtvervuiling, verkeersonveiligheid en een verslechtering van de gezondheid van de Brabanders doordat ze minder bewegen. De algemene levensstijlverandering naar een 24-uurseconomie en veel activiteiten buiten de deur versterken de trend naar meer (auto)verkeer in Brabant.

Door het stimuleren van de fiets in het personenvervoer wil Brabant het snelle, duurzame, goedkope en gezonde alternatief voor de auto een duwtje in de rug geven. De fiets biedt met name kansen op de korte afstand en als schakel in de keten met het openbaar vervoer.

Ook de Brabantse landschappen (Groene Woud, Brabantse Wal en Maashorst) en andere recreatieve Brabantse hotspots mogen niet worden vergeten. Door de aanleg van recreatieve poorten bij natuurgebieden wordt een ontmoetingspunt gecreëerd met alle voorzieningen en service die de recreanten nodig hebben (denk aan informatiepanelen, huurfietsen naast de autoparkeerplaats en uniforme bebording).

Ondernemers in de omgeving ontwikkelen aansluitende bedrijfsconcepten om de recreanten te ontvangen (streekwinkels, kampeerboerderijen, 'helpen bij de boer' etc.), wat de lokale economie stimuleert.

Brabant zet in op een forse verschuiving ten opzichte van de huidige situatie. Brabanders denken 'fietsminded' en de fiets wordt ervaren als een duurzaam, gemakkelijk, gezond en betaalbaar vervoermiddel die de concurrentie aan kan met de auto. Door gezamenlijk de regie in handen te nemen wordt Brabant dé fietsprovincie in Nederland én daarbuiten! Het aandeel fiets groeit naar zo'n 28-30% in 2020¹⁰. Concreet betekent dit per procentpunt dat ongeveer 75.000 verplaatsingen per dag meer moeten worden gemaakt op de fiets dan met een andere vervoerswijze, waardoor deze ambitie moet leiden tot 300.000 – 450.000 extra fietsverplaatsingen per dag ten opzichte van de huidige situatie.

Fietspaden in Brabant zijn kwalitatief op orde. Het gehele fietsnetwerk (binnen één netwerk voor utilitair en recreatief fietsverkeer) voldoet in 2020 aan de minimum eisen voor het wegvak en een groot deel van de

¹⁰ Uitgaande van gelijk blijvende resultaten in de modal split bij andere provincies.

wegbeheerders gaan voor de optimale eisen. De herkenbaarheid, sociale en verkeersveiligheid, verlichting en bewegwijzering van het netwerk maken het fietsen in Brabant aantrekkelijk voor iedereen.

(Binnen)steden in Brabant zijn fietsvriendelijk. De van nature sterke positie van de fiets in de binnensteden wordt ook toegepast op de nieuwe wijken in de stad. Bij de duurzame ontwikkeling hiervan wordt al in de planfase rekening gehouden met de fiets. In de aanpak van wijken en buitengebieden krijgt de fiets een stevige plaats. Daarbovenop wordt de snelheid op het utilitaire netwerk sterk verhoogd. Er ligt een aantal fietssnelwegen waar de fietser op hoge snelheid kan fietsen. In 2020 zijn er heldere eisen voor de recreatieve verbindingen en een groot deel daarvan voldoet ook aan die eisen. Voor fietsers die geen fiets hebben, zijn fietsen beschikbaar.

Stallingen in Brabant hebben voldoende capaciteit en zijn veilig en goedkoop voor de fietser. Op alle stationslocaties en in centrumgebieden van grote steden zijn er voldoende fietsenstallingen. Ook kleinere gemeenten voeren een actief fietsparkeerbeleid. Bewaakte stallingen zijn bijna overal gratis beschikbaar. In heel Brabant zijn huurfietsen beschikbaar op stations, in centra en bij andere locaties waar veel vraag naar huurfietsen is, zoals recreatiegebieden, transferia of bedrijventerreinen.

De jeugd fietst vaker naar school en andere, buitenschoolse, activiteiten. Er is een cultuur om met de fiets overal heen te gaan en ouders hebben vertrouwen om kinderen veilig zelfstandig te laten fietsen. Om de jeugd te stimuleren meer te gaan fietsen, wordt er op scholen (zowel basis- als voortgezet onderwijs) aandacht gegeven aan veilig fietsen. De fiets is onderdeel van de lespakketten. Ook verenigingen en sportclubs besteden aandacht aan veilig fietsen en zorgen voor voldoende veilige fietsenstallingen. De jeugd geeft de gevaarlijke plekken aan, waarop de wegbeheerder deze aanpast binnen de mogelijkheden. Fietsen is vanzelfsprekend voor de jeugd tot 18 jaar.

Werknemers in Brabant hebben voldoende faciliteiten om naar het werk te fietsen. Werkgevers zien de fiets als vast onderdeel van hun mobiliteitsmanagementbeleid. Alle grote werkgevers in de steden worden aangespoord om mee te doen aan mobiliteitsmanagement. Dit biedt veel mogelijkheden om de fiets te stimuleren. Werknemers krijgen gunstige voorwaarden voor het gebruik van de fiets. Er wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van elektrische fiets voor afstanden tot 15 kilometer. Fietsenstallingen en huurfietsen zijn, eventueel in aanvulling op het openbaar vervoer, beschikbaar.

Overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en gebruikersorganisaties vinden elkaar in Brabant. Dit leidt tot kennisdeling, het oppakken van best practices en snelle uitvoering van maatregelen. Gezamenlijke communicatie leidt tot een sterkere fietscultuur. Partijen in Brabant werken intensief met elkaar samen om fietsgebruik te stimuleren. Best practices worden gedeeld en overgenomen, in samenwerking met het bedrijfsleven wordt ruimte gegeven voor innovaties en campagnes worden met elkaar afgestemd. Er wordt voor innovatieve ideeën een link gelegd tussen de automotive en fietsindustrie. De provinciale organisatie speelt een belangrijke rol hierin door partijen (fysiek) bij elkaar te brengen, fietsgebruik te stimuleren en kennis te delen. Er wordt nadrukkelijk over de Brabantse en Nederlandse grenzen heen gekeken om te leren én om Brabant op de kaart te zetten. Kennis over de fiets in Brabant is centraal beschikbaar voor partijen die de fiets willen stimuleren.

Communicatie richting de Brabanders wordt onder regie van de provincie opgepakt. Bestaande campagnes van partijen die zich hierbij aansluiten worden herkenbaar als Brabants initiatief. Hierdoor worden Brabanders geïnformeerd over de (nieuwe) fietsmogelijkheden en de voordelen die dat voor hen kan hebben.

Doordat de provincie de regie in handen neemt en extra middelen ter beschikking stelt, komen projecten sneller en gemakkelijker van de grond. Hierdoor horen Brabant en de Brabanders in 2020 tot de fietstop van Nederland.

3.2.1 Actielijnen

Comfort en gemak verhogen

Directe en veilige fietsverbindingen zijn belangrijk om de fiets een extra stevige positie te geven. Wegbeheerders zijn primair aan zet om de fiets ruim baan te geven. Ze hebben maximaal aandacht voor de fiets en ook de provincie steunt met subsidie de versnelde aanleg van de utilitaire verbindingen. De grootste knelpunten worden opgelost zodat ze aan de maximum eisen voldoen. De provincie heeft de fietspaden langs wegen die zij in beheer heeft in 2020 aangepakt. Er komt een aantal fietssnelwegen waardoor veel automobilisten over zullen stappen op de fiets. Er worden ook onderzoeken gedaan om barrièrewerking door natuurgebieden en (spoor)wegen te voorkomen. Oplossingen worden door provincie gesubsidieerd.

De andere belangrijke basisvoorziening, het stallen van de fiets, krijgt prioriteit bij gemeenten, vervoerders, werkgevers en scholen/verenigingen. Alle stallingsmogelijkheden krijgen voldoende capaciteit en waar nodig, is er gratis bewaking. Op stationslocaties en in stedelijke centra wordt een actief weesfietsenbeleid gevoerd. In woonomgevingen worden stallingsmogelijkheden uitgebreid door het veilig stallen bij de openbare weg te verbeteren. Het stallen van de fiets krijgt, naast de fietspaden, al in de planfase ruime aandacht van stedenbouwkundigen.

Verleiden mobilist

Het verleiden van de Brabander om vaker de fiets te gebruiken is een rol die vooral door het bedrijfsleven en belangenorganisaties wordt opgepakt. In het kader van mobiliteitsmanagement worden bedrijven in Brabant actief aangespoord om fietsbeleid te voeren. Mogelijkheden en voordelen worden toegespitst op het bedrijf beschikbaar gesteld. Waar onmogelijkheden liggen biedt de provincie een platform om deze gezamenlijk weg te nemen, bijvoorbeeld door een gezamenlijke lobby. Werknemers die de mogelijkheid hebben om met de fiets naar het werk te gaan worden actief benaderd door hun werkgever over de route en duur van een fietsrit naar het werk in vergelijking met de auto. Om hen over te halen worden beloofsystemen ingezet.

Voor de jeugd geldt de fiets als meest natuurlijke vervoermiddel. Van jongs af worden kinderen vertrouwd gemaakt met de fiets: zowel op school als bij verenigingen e.d. In de laatste klas van de basisschool wordt ook aandacht besteed aan het fietsen naar de middelbare school. Ieder jaar wordt aandacht besteed aan technisch- en praktijkonderwijs op school. De omgeving van scholen en verenigingen wordt aangepast zodat ouders hun kinderen gemakkelijk met de fiets naar school kunnen brengen (gemakkelijker dan met de auto). De veilige omgeving en routes zorgen voor een vertrouwd gevoel bij ouders om hun kind zelfstandig naar school of vereniging te laten fietsen. Scholen, verenigingen en gemeente overleggen regelmatig over oplossingen en mogelijkheden. In het voortgezet onderwijs, maar bijvoorbeeld ook bij verenigingen en uitgaansgebieden, wordt de fiets weer hip door een communicatie-campagne.

Elkaar versterken

Om de topprovincie van Nederland te worden moeten de neuzen allemaal dezelfde kant op staan. De provincie neemt de regierol op zich om alle partijen aan te sluiten, te informeren en te sturen om de fiets gezamenlijk te ondersteunen. Hiertoe vormt het een soort loketfunctie waar kennis, beïnvloeding en uitvoering bij elkaar komen. Gebruik makend van dit loket kunnen andere partijen gemakkelijk en snel hun fietsbeleid vormgeven en uitvoeren. De provincie vergaart de kennis bij kennisinstellingen en

gebruikersverenigingen om partijen actief te informeren over het fietsbeleid. Interventies in het mobiliteitsgedrag leiden tot meer kennis over de mogelijkheden om de Brabanders meer te laten fietsen. Bestpractises worden overgenomen door partners. De provincie is ook loket voor financieringsmogelijkheden, waardoor we efficiencywinst halen. Om partijen te informeren organiseert de provincie jaarlijks een aantal informatiebijeenkomsten.

Alle inspanningen voor de fiets worden uitgebreid gecommuniceerd naar de Brabanders. Een herkenbare campagne, waar partijen bij kunnen aansluiten met hun eigen campagne, wijst de Brabanders op de voordelen van de fiets. Hierbij wordt aangesloten bij landelijke campagne 'Heel Nederland Fietst' in het voorjaar van 2010. Op de juiste momenten worden Brabanders geïnformeerd over de concrete mogelijkheden om voor hun verplaatsingen (woon-werk, woon-school, woon-winkel) de fiets te gebruiken. Bijvoorbeeld bij verhuizingen, veranderingen in baan of school of grote wegwerkzaamheden in de autoroute.

In de ruimtelijke ordening staat de fiets centraal. De provincie brengt al in het begin van de planvorming de fiets in. Dit leidt tot fietsvriendelijkere wijken, centra en buitengebieden. Hierbij is rekening gehouden met fietspaden, fietsstallingen en voorzieningen als oplaadpunten voor de elektrische fiets. De fiets wordt hierdoor door de bewoners voor bijna iedere korte rit als de meest logische keuze beschouwd.

Om technische ontwikkelingen de ruimte te geven stimuleert Brabant innovaties. De elektrische fiets wordt gestimuleerd door overal in Brabant oplaadpunten, fietsvriendelijke verkeerslichten en fietssnelwegen te realiseren. Hierdoor worden meer kilometers per fietsverplaatsing afgelegd.

3.2.2 Brabants voorbeeldgezin

In 2020 wonen vader Job en moeder Sanne met zoon Max en dochter Luna nog altijd naar tevredenheid in hun mooie Brabantse gemeente. Inmiddels is het gezin uitgebreid met Fleur, die net 8 jaar is geworden.

Job gaat eigenlijk altijd met de fiets naar het werk. De auto is ook te duur, vooral nu de reiskostenvergoeding voor de auto is gehalveerd en die voor de fiets verdubbeld. Zijn werkgever belooft Job voor zijn fietskilometers. Hij voelt zich beter en hoeft niet meer 2x per week naar de sportschool.

Sanne deelt de zorg voor de kinderen met een parttimebaan in het centrum van de stad. Toch kan ze de ritjes combineren met de fiets. De fiets is nu ook het meest voor de hand liggende vervoermiddel. Na de reconstructie van de wijk staat de fiets nu immers gemakkelijk en veilig bij de voordeur. De tweede auto hebben ze allang weg gedaan. Dat geeft Job en Sanne wel een goed gevoel.

Max studeert inmiddels, maar woont nog wel thuis. Via de nieuwe fietssnelweg op zijn hippe elektrische fiets, is hij er al binnen een half uurtje. De fiets was een stuk goedkoper tijdens de fietsactie vorig jaar. Opladen kan gemakkelijk bij de faculteit. Als hij vrienden aan de andere kant van de provincie gaat, gebruikt hij de trein. Dan pakt hij een huurfiets op het station.

Luna gaat met de fiets naar de middelbare school aan de rand van de stad. Toen ze net naar de nieuwe school ging was er een bijeenkomst over de te kiezen schoolroute. Er werd een veilige en snelle route voor haar uitgestippeld en het heeft vruchten afgeworpen want iedereen gaat tegenwoordig eigenlijk met de fiets. Ze moet een eind fietsen naar school, maar onderweg heeft ze een aantal adressen waar ze terecht kan bij eventuele ongemakken of hoosbuien, vaak van ouders van medescholieren. Ze maakt er zelden gebruik van, maar soms stapt ze toch even binnen op weg naar huis. Wel zo gezellig!

Op de basisschool van Fleur hebben de kinderen een project gedaan waarmee kinderen gezamenlijk onder begeleiding naar school fietsen. Soms rijden Sanne of Luna mee met de groep. Hierdoor is Fleur al heel zelfstandig in het verkeer. Ze vindt fietsen ook leuk en is trots dat ze kan fietsen. Ze komen op weg naar school nauwelijks nog een auto tegen en dicht bij de school mogen zelfs geen auto's meer komen. De gemeente heeft daar onlangs de weg en regels aangepast. Kinderen die nog steeds worden weggebracht moeten een stukje lopen van de uitstapplaats naar school. Deze kinderen komen van erg ver weg.



De familie vindt gezond bewegen nog steeds belangrijk. De sportcomplexen zijn nu goed bereikbaar per fiets. De stallingen zijn ook prima. Hierdoor kan de familie veilig zelfstandig naar hun sport gaan. Met het gezin gaan ze ook vaak fietsen in de natuur, er ligt nu een mooie route direct naar het bos. Voor ritjes naar de binnenstad wordt meestal de fiets gepakt. Overal in de stad kunnen fietsen veilig gesteld worden op speciaal aangegeven locaties. Ze vinden al die fietsroutes wel een mooi gezicht in de stad, vaak ge-

combineerd met plantenbakken of zelfs via een ondergronds systeem. Beter dan al die auto's van een paar jaar geleden.

De gemeente heeft het fietsnetwerk versneld afgerond. Daarnaast heeft de gemeente een stimuleringsplan gemaakt voor de fiets. Regelmatig hebben ze contact met andere gemeenten. Afgelopen jaar heeft de gemeente de felbegeerde titel 'Fietsgemeente van Brabant' mogen ontvangen. De wethouder is erop gebrand om deze volgend jaar te prolongeren. Dat wordt lastig, want er zijn veel gemeenten die het net zo goed doen... Iedereen probeert elkaar de loef af te steken.

4 Uitvoering en actieprogramma

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de eerste stappen voor de uitvoering na vaststelling van de visie geschetst. Achtereenvolgens worden de hoofdlijnen van de organisatie, monitoring en evaluatie en het actieprogramma besproken. Dit wordt bij de operationalisering van Fiets in de Versnelling verder uitgewerkt.

In het actieprogramma staan de projecten ter stimulering van het fietsgebruik in Noord-Brabant. Deze projecten dragen bij aan de verbetering van de bereikbaarheid (van met name stedelijke kerngebieden), leefbaarheid en gezondheid. Door betrokken overheden, kennisinstituten, belangenorganisaties en marktpartijen zijn concrete projecten genoemd die op korte, middellange of lange termijn uitgevoerd kunnen worden (zie daarvoor het onderdeel ‘tijdpad’ bij de acties).

De projecten uit het actieprogramma worden per actielijn beschreven en vormen een dynamische lijst om het ambitieniveau te halen.

4.2 Organisatie

‘Fiets in de Versnelling’ is een lange termijn project tot 2020. Een projectorganisatie zorgt voor het monitoren van de uitvoering van projecten, maar vooral ook voor het vasthouden van de gezamenlijkheid en draagvlak waarmee de visie tot stand is gekomen. De provincie is afhankelijk van andere partijen om het fietsbeleid uit te voeren en daarom blijven deze partijen betrokken bij het project en worden ze verankerd in de organisatie. Gezien de hoge ambitie zal gedacht moeten worden aan een ‘fietsteam’ bestaande uit meerdere personen met vertegenwoordigers van de provincie maar ook van onze partners om het integrale karakter te houden. Er zal zoveel mogelijk gebruikt worden gemaakt van bestaande structuren en overleggen. Na vaststelling van deze visie wordt de invulling van de organisatie verder uitgewerkt.

4.3 Monitoring en evaluatie

De visie en de projecten uit het bijbehorende actieprogramma hebben heldere doelen. Naast de voortgang van de projecten die in dit hoofdstuk worden genoemd, vindt er een regelmatige monitoring plaats voor het centrale doel: de modal split. De gegevens uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) worden hiertoe jaarlijks gemonitord over de resultaten van de uitvoering van ‘Fiets in de Versnelling’ als geheel.

Ook worden fietstellingen gedaan op het utilitaire netwerk in Brabant. De nulmeting heeft recentelijk plaatsgevonden en deze tellingen worden om de paar jaar herhaald. Hiermee kan een inschatting worden gemaakt van het gebruik van het utilitaire netwerk. De uitkomsten vormen een indicatie voor het succes van ‘Fiets in de Versnelling’. Tevens zal voor het recreatieve netwerk gekeken worden naar bestaande mogelijkheden van monitoring. Daarnaast wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van voorhanden gegevens. De Fietsbalans is hier een goed middel voor, waar gemeenten (tegen betaling) jaarlijks van de Fietsersbond een analyse krijgen van veel verschillende aspecten rondom het fietsbeleid (onder andere directheid, tevredenheid fietsers, verkeersveiligheid, fietsgebruik en comfort). Door dit op een hoger abstractieniveau te bekijken, kan geconcludeerd worden hoe het met Brabant gaat.

Zoals besproken in hoofdstuk 1 wordt ‘Fiets in de Versnelling’ ingezet om zowel de bereikbaarheid, gezondheid als leefbaarheid te verbeteren. De causale relatie tot het stimuleren van de fiets, zoals geme-

ten met de modal split, en deze doelen is niet heel groot. Het stimuleren van het fietsgebruik is slechts één aspect dat van invloed is op deze doelen. In het algemeen worden deze doelen wel gemonitord in het kader van het Provinciale Verkeer- en Vervoersplan (PVVP), waar 'Fiets in de Versnelling' onderdeel van is. Ook met behulp van dit onderzoek wordt de voortgang van het project in de gaten gehouden. Een aantal doelen uit 'Fiets in de Versnelling' wordt ook meegenomen met het onderzoek naar de resultaten van het PVVP. Het gaat concreet om de volgende doelen:

- Energie besparen;
- Infrastructuur goed overstekbaar voor langzaam verkeer;
- Ontwikkelen van (netwerk)visies;
- Veilig wegennet en veilig weggebruik;
- Verbeteren fietsnetwerk;
- Verbeteren luchtkwaliteit;
- Verbeteren reisinformatie;
- Verknoping van modaliteiten;
- Versterken samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

De evaluatie van het project 'Fiets in de Versnelling' zal naar wens jaarlijks tot tweejaarlijks worden gehouden.

4.4 Opbouw van het actieprogramma

In lijn met de opbouw van de voorgaande hoofdstukken wordt ook het actieprogramma opgesteld. Per actielijn is er een actieprogramma ontwikkeld. Het actieprogramma wordt per actielijn gepresenteerd. Gezamenlijk geven de projecten van elke actielijn invulling aan de ambitie zoals beschreven in hoofdstuk 3. Dit betekent dat er vanuit verschillende uitgangspunten maatregelen worden genomen. Dit gaat om weggerelateerde (infrastructurele), voertuiggerichte (de fiets als zelfstandig vervoermiddel) en mensgerichte maatregelen. Echter is dit een dynamische lijst van projecten waar in de loop van de jaren acties van afgerond en aan toegevoegd zullen worden.

De betrokken partners kunnen verschillende rollen vervullen. Dit kan uiteenlopen van coördineren en lobbyen tot uitvoeren en financieren. Bij lobby kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het politiek uitdragen binnen eigen partijlijnen ter ondersteuning van het actieprogramma. In dit hoofdstuk is per actie de rol aangegeven die de provincie kan spelen. De rollen die worden verwacht van andere partners – inclusief het tijdpad en het verder specificeren van budgetten – worden omschreven bij de verdere uitwerking van de projecten na vaststelling. Tevens worden de (provinciale) organisatie en de benodigde financiën verder uitgewerkt. Gezamenlijk met de partners wordt een slag gemaakt in prioritering en de verdeling naar de korte, middellange en lange acties (de eerste indicatie staat bij de acties onder 'tijdpad') zodat een uitvoeringsplan voor de aankomende jaren ontstaat.

Per project/ actie zijn de volgende eigenschappen uitgewerkt:

- titel;
- korte omschrijving;
- doel;
- trekker (onderstreept) en overige betrokken partijen;
- rol provincie;
- tijdpad;
- budgetcategorie.

Bij het bepalen van het budget is gekozen om te werken met budgetindicaties. Dit geeft de geschatte totale kosten van het project weer. Voor de budgetindicatie is de volgende categorie-indeling:

- categorie 1: tot € 5.000,-;
- categorie 2: € 5.000,- tot € 50.000,-;
- categorie 3: € 50.000,- tot € 100.000,-;
- categorie 4: € 100.000,- tot € 1.000.000,-;
- categorie 5: meer dan € 1.000.000,-
- pm: budgetindicatie niet bekend

‘Fiets in de Versnelling’ is een plan dat gezamenlijk met andere partners uitgevoerd wordt. Medeverantwoordelijkheid en inzet van partners is een noodzakelijke voorwaarde voor het bereiken van de ambitie.

4.5 Actieprogramma

4.5.1 Actielijn 1 ‘Comfort en gemak verhogen’

In deze actielijn worden de infrastructurele acties gebundeld voor het stimuleren van de fiets. Het gaat dan met name om verbeteringen in het netwerk, uitbreiding van fietsenstallingen en dergelijke. Ook beheersmaatregelen als weesfietsenbeleid en anti fietsdiefstal maatregelen worden binnen deze actielijn uitgevoerd.

Deze acties vallen over het algemeen onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders, veelal gemeenten (ism SRE/ GGA regio’s), aangezien deze voorzieningen op hun grondgebied liggen. Gezien de aard van de projecten (infrastructuur) vergen deze acties de meeste middelen in het gehele actieprogramma. In het algemeen kunnen de acties gefinancierd worden uit de normale BDU-stromen, maar het is de vraag of de prioriteit van de fietsmaatregelen hoog genoeg gelegd wordt dat daarmee de beoogde doelen ook gehaald kunnen worden.

Naast de utilitaire verbindingen, die reeds in het ‘Fietsnetwerk Brabant’ zijn opgenomen, krijgen ook de recreatieve verbindingen aandacht van de wegbeheerders. De samenhang van het fietsnetwerk (zowel recreatieve als utilitaire verbindingen) is een blijvend aandachtspunt voor de wegbeheerders. Daarnaast is er aandacht voor snellere fietsverbindingen (fiets snelwegen en opheffen van barrières) en het voorkomen van diefstal. Er wordt ook voorzien in goede stad-landverbindingen en alle klachten over de wegen worden gecoördineerd.

De rol van de provincie is, naast het co-financieren van infrastructuur, vooral coördinerend van aard. Daar waar projecten provinciebreed opgepakt moeten worden kan de provincie de regierol op zich nemen. Voor fietspaden langs provinciale wegen ligt een duidelijke regierol van de provincie. Ook de provincie heeft als wegbeheerders een verantwoordelijkheid in het uitvoeren van het fietsnetwerk Brabant.

In deze actielijn spelen gebruikersorganisaties en kennisinstellingen een belangrijke rol. Zij helpen om kennis te delen, te leren en om de stem van de gebruiker te laten horen.

4.5.2 Actielijn 2 'Verleiden mobilist'

In deze actielijn worden specifieke doelgroepen verleid om meer te gaan fietsen. Deels is er overlap met de andere actielijnen, bijvoorbeeld infrastructuur naar scholen en werklocaties. De regierol in deze actielijn ligt voornamelijk bij het bedrijfsleven (werkgevers) en de jeugdinstellingen (scholen, verenigingen) zelf. Deze partijen zijn ook primair verantwoordelijk voor de financiering.

Projecten die nu al lopen worden voortgezet. Scholen voeren, in het kader van BVL, acties uit om veilig fietsen naar scholen te stimuleren. Het gaat om lesmateriaal, campagnes en het zorgdragen voor een veilige schoolomgeving. Denk aan de Brabantse Fietsschool en JONGleren. Het bedrijfsleven en de gemeenten kunnen deze acties uitvoeren, door bijvoorbeeld lespakketten te leveren en voorzieningen te treffen bij scholen. Maar om de ambitie te halen worden extra maatregelen ingezet: basisscholen, middelbare scholen, (sport)verenigingen en gemeenten zetten zich in om de jeugd op de fiets te krijgen en houden. Goed gedrag wordt beloond en voorzieningen als fietsparkeren en schoolroutes worden aangepakt. Basisscholen leggen meer de aandacht op veiliger fietsen. Ook middelbare scholen hebben hiervoor aandacht en proberen daarnaast te voorkomen dat jongeren al snel op een bromfiets stappen in plaats van de fiets. (Sport)verenigingen maar ook wijken besteden meer aandacht aan het stimuleren van fietsen naar/in hun gebied. Hierbij zijn niet alleen de voorzieningen op sportparken, in wijken en centra belangrijk; ook de route biedt een goede, snelle en veilige verbinding tussen huis en bestemming. De jeugd moet goed thuis raken op het fietstraject thuis-school. Daarvoor worden voorzieningen getroffen om spelenderwijs met de fiets te leren omgaan, zoals verkeerstuinen.

Voor het stimuleren van het fietsgebruik onder werknemers ligt de regie voornamelijk bij de werkgever. Vanuit mobiliteitsmanagement worden nu al acties ingezet voor het anders reizen naar het werk. Deze worden sterker gericht op fiets. Voorwaarden en voorzieningen worden sterker ingezet om meer werknemers op de fiets te krijgen. Er zijn voldoende fietsenstallingen, de vergoeding voor fietsers wordt op niveau gebracht, of er wordt zelfs een beloning voor fietsers verstrekt. Bij '9292ov' wordt reisadvies gegeven over fiets en er wordt gezamenlijk gecommuniceerd.

In samenwerking met de provincie en de mobiliteitsmakelaar in Brabant worden, ondersteund door het Rijk, mobiliteitsmanagement trajecten opgestart om meer kansen aan de fiets te geven. Tenslotte zal er een doelgroepenonderzoek plaatsvinden met de vraag wat voor welke doelgroep werkt en hoe deze partijen overtuigd kunnen worden van het nut van fiets.

De Rijksoverheid pakt de rol op door het instellen van de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Hierin wordt ook fiets vanuit landelijk perspectief opgepakt. Eén maatregel is bijvoorbeeld het verbeteren van de fiscale mogelijkheden.

De provincie co-financiert de fietsvoorzieningen en stimuleert het bieden van de juiste voorwaarden aan de werknemers, bijvoorbeeld door het inzetten van een mobiliteitsmakelaar.

4.5.3 Actielijn 3 'Elkaar versterken'

In deze actielijn worden partijen bij elkaar gebracht om samen de fiets te stimuleren. Het is vooral de taak van de provincie om de partijen bij elkaar te brengen. De provincie neemt de regie stevig in handen. Op eigen initiatief worden partijen gezocht en gebundeld die elkaar versterken met het uitvoeren van de acties uit de andere actielijnen. Zo worden ook partijen aangespoord die nog niet zo actief zijn met het uitvoeren van fietsbeleid, onder andere door het delen van kennis.

Naast het bij elkaar brengen van partijen neemt de provincie zelf ook de regie in de communicatie richting burger. Een Brabantbrede campagne waar overheden, scholen, bedrijven en gebruikersorganisaties in samenwerken én gebruik van maken wordt door de provincie in gang gezet.

De kennis van gebruikersorganisaties en kennisinstellingen wordt actief gebruikt voor het uitvoeren van fietsbeleid. Innovaties uit het bedrijfsleven krijgen een kans om in Brabant uitgezet te worden. Er wordt in verder gekeken dan Brabant: Nederland en Europa zien Brabant nu als de innovatieve fietsprovincie die het wil zijn. Europese partijen worden uitgenodigd om mee te kijken in Brabant, maar ook actief betrokken bij het provinciale fietsbeleid. Zo wordt er wordt een fietsvierdaagse georganiseerd met België.

Als innovatieve provincie zet Brabant ook in op het stimuleren van innovaties als fietsrouteplanner en elektrische fietsen.

4.5.4 Projectenlijst Actielijn 1 'Comfort en gemak verhogen'

CG.1	Fietsnetwerk Brabant
Omschrijving	Wegbeheerders zetten zich maximaal in om knelpunten in de utilitaire verbindingen op te lossen, zodat het netwerk in 2020 aan de minimum gestelde eisen voldoet. Recreatie sector beïnvloedt wegbeheerders tot het oplossen van knelpunten in de recreatieve verbindingen. Provincie en recreatiesector formuleren eisen aan het recreatieve netwerk. Provincie onderzoekt mogelijkheid voor extra stimuleringsmiddelen. Provincie lost knelpunten op voor eigen wegen
Doel	Meer fietsers door verbetering infrastructuur
Type project	Weg
Trekker en betrokken partijen	GGA regio's, gemeenten, provincie, <u>Uit in Brabant</u> , natuurbeschermers, Fietsersbond, ANWB
Rol provincie	Uitvoerder provinciale wegen, overige wegen: subsidiëren, stimuleren
Tijdpad	In uitvoering – 10 jaar
Budgetcategorie	5

CG.7	Digitaal bestekbeheer recr. verbindingen
Omschrijving	De locatie en plaats van de bewegwijzering, infrastructuurknelpunten kan met een digitaal bestekbeheer makkelijker in kaart gebracht worden. Hierdoor worden problemen sneller en gemakkelijker aangepakt.
Doel	Meer fietsers door betere kwaliteit netwerk.
Type project	Weg
Trekker en betrokken partijen	<u>Uit in Brabant</u> , Provincie, SES West Brabant, VVV's, gemeenten
Rol provincie	subsidiëren
Tijdpad	1-2 jaar
Budgetcategorie	3

CG.2	Ruimte voor de fiets
Omschrijving	ProRail en provincie stimuleren gezamenlijk stationsgemeenten hun onbewaakte stalling uit te breiden met subsidie vanuit Rijksoverheid. <i>Provincie onderzoek verhoging subsidie.</i>
Doel	Meer fietsers door meer en betere fietsstallingen
Type project	Mensgericht
Trekker en betrokken partijen	ProRail, Gemeente, Provincie, Rijk, NS
Rol provincie	stimuleren, subsidiëren
Tijdpad	2 jaar
Budgetcategorie	5

CG.8	Weesfietsen
Omschrijving	Ontwikkelen van weesfietsenbeleid
Doel	Meer capaciteit voor fietsen bij stallingen door minder weesfietsen; gemeenten worden aangespoord om dit beleid uit te voeren.
Type project	Weg/voertuig
Trekker en betrokken partijen	Rijk, gemeenten, stallingsbeheerders, stadstoezicht
Rol provincie	stimuleren
Tijdpad	3 jaar
Budgetcategorie	1

CG.3	Huurfietsen
Omschrijving	Aanbieders van huurfietsen nemen initiatief tot het plaatsen van huurfietsen, op ov-locaties, in centra en op bedrijventerreinen. Provincie subsidieert en draagt zorg voor eenheid in verhuursysteem. Mogelijkheid voor huurfietsen op recreatieve bestemmingen wordt onderzocht
Doel	Meer fietsers door betere beschikbaarheid van fietsen
Type project	Mensgericht/voertuig
Trekker en betrokken partijen	<u>Aanbieders huurfietsen</u> , gemeenten, NS, ProRail, provincie, <u>Uit in Brabant</u> , werkgevers
Rol provincie	stimuleren subsidiëren
Tijdpad	5 jaar
Budgetcategorie	4

CG.9	Fietsdiefstal preventie/ controle
Omschrijving	Aanschaffen en ruimte maken voor gebruik scanners ihkv diefstalpreventie. Starten met een pilot.
Doel	Verbetering veiligheid
Type project	Mens/ voertuig
Trekker en betrokken partijen	Rijk (BiZa), politie, fietsersbond, gemeenten, provincie
Rol provincie	coördineren
Tijdpad	3-4 jaar
Budgetcategorie	pm

CG.4	Opheffen barrières voor fietsers
Omschrijving	Fietsverbindingen worden in het kader van 'spoorse doorsnijdingen' behouden. Gebruikersorganisaties lobbyen bij gemeenten voor opheffing overige barrières, provincie stimuleert oplossingen en onderzoekt verhogen subsidie. Ook kijkend naar barrières bij nutsbedrijven.
Doel	Meer fietsers door betere en directere infrastructuur
Type project	Weg
Trekker en betrokken partijen	Gemeenten, provincie, GGA regio's, ProRail, nutsbedrijven.
Rol provincie	subsidiëren, stimuleren
Tijdpad	10 jaar
Budgetcategorie	5

CG.10	Integraal stallingsconcept stations
Omschrijving	Ontwikkelen van nieuw stallingsconcept voor bewaakte stallingen op stations.
Doel	Meer fietsers door betere stallingen (kwaliteit en kwantiteit) op stations
Type project	Weg/voertuig
Trekker en betrokken partijen	ProRail, NS, provincie, gemeenten, exploitanten, V&W
Rol provincie	stimuleren
Tijdpad	5 jaar
Budgetcategorie	2

CG.5	Fietsparkeren bij bushaltes
Omschrijving	Realiseren van fietsstallingen bij bushaltes HOV en doorstroommassen, tevens onderzoek (en realisatie) naar haltecategorieën III en IV en bij meldingen van andere categorieën.
Doel	Meer ketenverplaatsingen met fiets
Type project	Weg
Trekker en betrokken partijen	Gemeenten, provincie, vervoerbedrijven, ROB
Rol provincie	subsidiëren, coördineren
Tijdpad	10 jaar
Budgetcategorie	5

CG.11	Stad-land fietsverbindingen
Omschrijving	Verbetering van de fietsverbindingen tussen stedelijk woongebied geheel Brabant.
Doel	Meer fietsers vanuit stedelijke gebieden naar natuurgebieden
Type project	Weg
Trekker en betrokken partijen	gemeenten, GGA, Provincie, natuurorganisaties, gebruikersorganisaties
Rol provincie	stimuleren, subsidiëren
Tijdpad	5 jaar
Budgetcategorie	pm

CG.6	Fietsnelwegen in Noord-Brabant
Omschrijving	Realiseren van fietsnelweg (bijvoorbeeld Oss-'s-Hertogenbosch), gebruik makend van subsidie van Rijk. Onderzoek andere fietsnelwegen in Brabant.
Doel	Meer fietsers door verbetering infrastructuur
Type project	Weg
Trekker en betrokken partijen	Provincie, GGA regio's, gemeenten, Fietsersbond, ANWB, Verkeer en Waterstaat
Rol provincie	subsidiëren, regisseren
Tijdpad	10 jaar
Budgetcategorie	5

CG.12	Klachtenafhandeling fietspaden
Omschrijving	Brabanders kunnen op centraal punt terecht voor klachten over fietspaden. De klachten worden actief bijgehouden en behandeld.
Doel	Beter fietsimago door snelle klachtenafhandeling
Type project	Weg
Trekker en betrokken partijen	provincie, gemeenten, wegbeheerders, gebruikersorganisaties
Rol provincie	regisseren
Tijdpad	10 jaar
Budgetcategorie	2

4.5.5 Projectenlijst Actielijn 2 'Verleiden Mobilist'

VM.1	Verbeteren fietsvaardigheid jeugd
Omschrijving	In het basisonderwijs wordt aandacht besteed aan fietslessen. Het middelbaar onderwijs besteed aandacht aan veilig fietsen voor leerlingen
Doel	Meer kinderen op de fiets doordat ze vaardig zijn
Type project	Mensgericht
Trekker en betrokken partijen	Scholen, GGA regio's, gemeenten, provincie (BVL), kennisinstellingen, bedrijfsleven, ANWB
Rol provincie	stimuleren, subsidiëren
Tijdpad	10 jaar
Budgetcategorie	2

VM.7	Betere fietsvoorwaarden in CAO's
Omschrijving	Lobby bij Ministerie van Financiën voor betere arbeidsvoorwaarden voor de fiets in de wetgeving (kilometervergoeding, elektrische fiets)
Doel	Meer forensen op de fiets door betere arbeidsvoorwaarden
Type project	Mensgericht
Trekker en betrokken partijen	Taskforce Mobiliteitsmanagement, werkgevers, werknemers, Ministerie van Financiën, kenniscentrum arbeidsvoorwaarden en mobiliteit
Rol provincie	stimuleren
Tijdpad	2 jaar
Budgetcategorie	1

VM.2	Campagne veilig fietsen
Omschrijving	Campagne waaraan scholen mee kunnen doen. Aansluiten bij bestaande campagnes, gemeenten en provincie stimuleren deelname.
Doel	Meer fietsers door bevorderen veiligheid op de fiets
Type project	Mensgericht
Trekker en betrokken partijen	VVN, scholen, gemeenten, provincie (BVL), fietsersbond, adviesbureaus,
Rol provincie	subsidieren, stimuleren
Tijdpad	10 jaar
Budgetcategorie	1

VM.8	Fiets in reisadviezen 9292ov.nl
Omschrijving	De fiets meenemen in de digitale adviezen van 9292ov.
Doel	Optimale mobiliteitskeuze.
Type project	Mens
Trekker en betrokken partijen	Bedrijfsleven, belangenorganisaties
Rol provincie	Stimuleren, aanjagen
Tijdpad	1-2 jaar
Budgetcategorie	Pm.

VM.3	Ontwikkelen opmaat trajecten woon-werkverkeer
Omschrijving	Werkgevers stimuleren gebruik van de fiets naar het werk door goede voorwaarden. Mobiliteitsmanagement Brabant stimuleert partijen mee te gaan in deze trajecten. <i>Provincie coördineert gezamenlijke actie richting Rijk</i>
Doel	Meer forensen op de fiets
Type project	Mensgericht
Trekker en betrokken partijen	Werkgevers, BRAMM, ANWB, provincie, SRE, Fietseraad, Rijk/Taskforce mobiliteitsmanagement
Rol provincie	coördineren
Tijdpad	4 jaar
Budgetcategorie	2

VM.9	Uitbreiden 'Veilig Honk'
Omschrijving	Veilig Honk is pilotproject in West-Brabant, waarbij kinderen onderweg naar school op locaties terecht kunnen bij pech, regen, gevoel van onveiligheid e.d. Dit geeft ouders veilig gevoel en kinderen ook. <i>Deze best practice wordt door provincie actief gedeeld met andere regio's/gemeenten</i>
Doel	Meer kinderen op fiets naar school door 'veilige havens' onderweg
Type project	Mensgericht
Trekker en betrokken partijen	Gemeenten, scholen, ouders, provincie (BVL), VVN
Rol provincie	stimuleren
Tijdpad	5 jaar
Budgetcategorie	3

VM.4	Verbeteren fietsparkeren bij bedrijven
Omschrijving	Bedrijven stimuleren om voldoende kwalitatief goede stallingen te hebben, ook voorzieningen voor de fietser als douches of reparatiemogelijkheid. <i>BRAMM stimuleert bedrijven actief om goede voorzieningen te treffen</i>
Doel	Meer forensen op de fiets door voldoende (kwalitatief en kwantitatief) fietsparkeervoorzieningen bij bedrijven
Type project	Weg/voertuig
Trekker en betrokken partijen	werkgevers, BRAMM, gemeenten
Rol provincie	subsidieren
Tijdpad	5 jaar
Budgetcategorie	3

VM.10	Doelgroepenonderzoek
Omschrijving	Onderzoek naar de effectiviteit van verschillende maatregelen bij doelgroepen. En de weerstand waarom de verschillende groepen minder fietsen.
Doel	Inzicht krijgen welke groepen er zijn en hoe te benaderen/ wat te doen.
Type project	Onderzoek
Trekker en betrokken partijen	Provincie, Fietseraad, andere kennisinstellingen, gemeenten, Fietsersbond.
Rol provincie	Coördineren
Tijdpad	1 jaar
Budgetcategorie	2

VM.5	Veilige omgeving en routes jeugd
Omschrijving	Aanpassen van bestemmingen waar kinderen vaak komen (school, sport, vereniging) zodat kinderen veiliger naar deze bestemmingen kunnen komen en veilig de fiets kunnen stalen voor wegbrengen e.d.
Doel	Meer kinderen op de fiets naar school, vereniging e.d.
Type project	weg
Trekker en betrokken partijen	gemeenten, verenigingen, provincie, fietsersbond, VVN
Rol provincie	Aanjagen, subsidiëren
Tijdpad	1 jaar
Budgetcategorie	pm

VM.11	Fietsparkeren scholen
Omschrijving	Fietsparkeervoorzieningen op orde brengen bij scholen, zodat dat geen belemmering meer vormt voor fietsen naar school. Ook mogelijkheid creëren voor 'kiss and ride' voor fietsen (bv bakfietsen)
Doel	Meer fietsen door voldoende (kwalitatief en kwantitatief) fietsparkeervoorzieningen op scholen
Type project	Weg/voertuig
Trekker en betrokken partijen	Gemeente, scholen, provincie (BVL), VVN
Rol provincie	subsidieren
Tijdpad	5 jaar
Budgetcategorie	5

VM.6	Coördineren fietscommunicatie forensen
Omschrijving	Er zijn nu veel fietscampagnes met verschillende afzenders. De acties gericht op forensen worden op elkaar afgestemd en gebundeld. Communicatie onder een gezamenlijke noemer, <i>maar toegespitst op de verschillende doelgroepen/ branches.</i>
Doel	Meer fietsen naar het werk door imagoverbetering fiets
Type project	Mensgericht
Trekker en betrokken partijen	NISB, Provincie, belangenpartijen (fietsers, gezondheid, milieu, verkeersveiligheid...), gemeente, bedrijfsleven, kennisinstellingen, ministerie VenW, ministerie VWS, bestaande samenwerkingsverbanden (NL bereikbaar, ...)
Rol provincie	stimuleren, subsidiëren
Tijdpad	5 jaar
Budgetcategorie	2

VM.12	Beloofstelsysteem voor fietsers
Omschrijving	Fietser wordt beloond voor fietsen naar school of werk. Voor het opzetten van een dergelijk systeem subsidieert provincie een nulonderzoek. Bedrijven en scholen worden actief benaderd om deel te nemen.
Doel	Meer fietsers door gebruik van beloofstelsysteem
Type project	Mensgericht
Trekker en betrokken partijen	Aanbieders beloofstelsystemen, provincie, belangenpartijen (fietsers, gezondheid, milieu, ...), gemeenten, BRAMM, werkgevers, scholen
Rol provincie	stimuleren, subsidiëren
Tijdpad	4 jaar
Budgetcategorie	2

4.5.6 Projectenlijst Actielijn 3 'Elkaar Versterken'

EV.1	Fietsrouteplanner	EV.9	Fietsvierdaagse met België
Omschrijving	Met fietsrouteplanner kunnen fietsers gemakkelijk een route vinden (en printen) voor utilitaire of recreatieve verbindingen. Bedrijfsleven wordt actief gestimuleerd om interessante punten toe te voegen (POI). Routeplanner wordt gebruikt als instrument bij mobiliteitsmanagement	Omschrijving	Fietsvierdaagse organiseren met onze Belgische grensprovincie.
Doel	Meer fietsers door gemakkelijke routekeuze	Doel	Meer mensen op de fiets. Samenwerking tussen Nederland en België verbeteren op fietsgebied.
Type project	Mensgericht	Type project	Mens
Trekker en betrokken partijen	Provincie, bedrijfsleven	Trekker en betrokken partijen	Provincie, gemeenten, Fietsersbond, belangenorganisaties, provincies België
Rol provincie	Regisseren, subsidiëren	Rol provincie	Coördineren
Tijdpad	2 jaar	Tijdpad	2-3 jaar
Budgetcategorie	3	Budgetcategorie	Pm.
EV.2	Bevorderen samenwerking	EV.10	Brabants fietsbeleid als exportproduct
Omschrijving	Provincie organiseert regelmatig bijeenkomsten over fietsstimulering met overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven	Omschrijving	Nederland en Brabant hebben bijzonder fietsbeleid. Het exporteren van deze kennis biedt mogelijkheden voor bedrijfsleven om zich te profileren in Europa.
Doel	Meer fietsstimulering door gezamenlijk grijpen van kansen	Doel	Meer fietsers door gemakkelijke routekeuze
Type project	mensgericht	Type project	Mensgericht
Trekker en betrokken partijen	Provincie, overige partijen	Trekker en betrokken partijen	NHTV, provincie, bedrijfsleven, andere kennisinstellingen
Rol provincie	regisseur	Rol provincie	Aanjagen, subsidiëren
Tijdpad	10 jaar	Tijdpad	2 jaar
Budgetcategorie	3	Budgetcategorie	pm
EV.3	Interventie fietsgedrag	EV.11	Deelname aan Europese projecten
Omschrijving	Onderzoek naar de achtergrond waarom automobilisten niet op de fiets stappen. Met dit inzicht worden nieuw interventies bedacht, uitgevoerd en op effect onderzocht.	Omschrijving	De provincie neemt als partner of trekker deel aan transnationale of Europese projecten met als onderwerp 'fiets'. Daarbij betreft zij tevens partners (samenwerking en innovatie). Vanuit het thema fiets wordt contact gezocht met Bureau Europa van de provincie. Deelname aan Europese projecten wordt actief gestimuleerd vanuit kennis, innovatie en uitvoering
Doel	Meer overstappers naar de fiets door gerichte interventie	Doel	Meer kennis, samenwerking en innovatie over fietsstimulering bij partners; verbetering imago Brabant als fietsprovincie
Type project	Mensgericht	Type project	regisseren
Trekker en betrokken partijen	RU Nijmegen, Provincie, bedrijven, scholen, gemeenten	Trekker en betrokken partijen	Provincie, allen
Rol provincie	Aanjagen, subsidiëren	Rol provincie	Faciliteren
Tijdpad	2 jaar	Tijdpad	2 jaar
Budgetcategorie	4	Budgetcategorie	1
EV.4	Stimuleren van innovaties	EV.12	Prijsvraag uitvoer fietsprojecten
Omschrijving	- Partijen bekend maken met innovatiebudgetten van andere overheden/Partijen - Stimuleren gebruikmaking van deze budgetten - Actief bij elkaar zoeken van partijen om pilot te organiseren - Communicatie van resultaten	Omschrijving	Gemeenten kampen met gebrek aan geld voor uitvoer van goede projecten. Uit deze prijsvraag worden de beste projecten gekozen en uitgevoerd door de provincie.
Doel	Meer innovaties in fietsstimulering en daardoor meer fietsers op de weg; Op kaart zetten Brabant als innovatieve provincie	Doel	Snellere uitvoering van infraprojecten fiets door subsidiëring provincie
Type project	Innovatie	Type project	Weg
Trekker en betrokken partijen	Provincie, allen	Trekker en betrokken partijen	Provincie, GGA regio's, gemeenten, marktpartijen
Rol provincie	coördineren	Rol provincie	Regisseren, subsidiëren
Tijdpad	2 jaar	Tijdpad	1 jaar
Budgetcategorie	2	Budgetcategorie	5
EV.5	Kennisdeling nut fietsstimulering	EV.13	Velocity naar Brabant
Omschrijving	Kennis over de nut en noodzaak van fietsstimulering wordt actief gedeeld met relevante partijen. Ook inzichtelijk maken van de kosten (Co2, files, tijd etc.) auto tov fiets. Provincie is regionaal loket voor fietsvragen en initieert onderzoeken naar fietsstimulering.	Omschrijving	Om het fietsbeleid in Brabant meer internationale aandacht te geven organiseren enkele steden in Brabant de volgende editie van Velocity, het fietscongres van de wereld.
Doel	Meer fietsers door betere kennis over nut en noodzaak fietsstimulans	Doel	Brabant op de kaart als fietsprovincie
Type project	Samenwerking	Type project	Mensgericht
Trekker en betrokken partijen	Provincie, fietsberaad, gemeenten, Uit in Brabant, Fietsersbond, SenterNovem.	Trekker en betrokken partijen	Gemeenten, provincie, bedrijfsleven, kennisinstellingen
Rol provincie	Coördineren	Rol provincie	coördineren
Tijdpad	10 jaar	Tijdpad	2 jaar
Budgetcategorie	2	Budgetcategorie	pm

Projectenlijst Actielijn 3 'Elkaar Versterken' (vervolg)

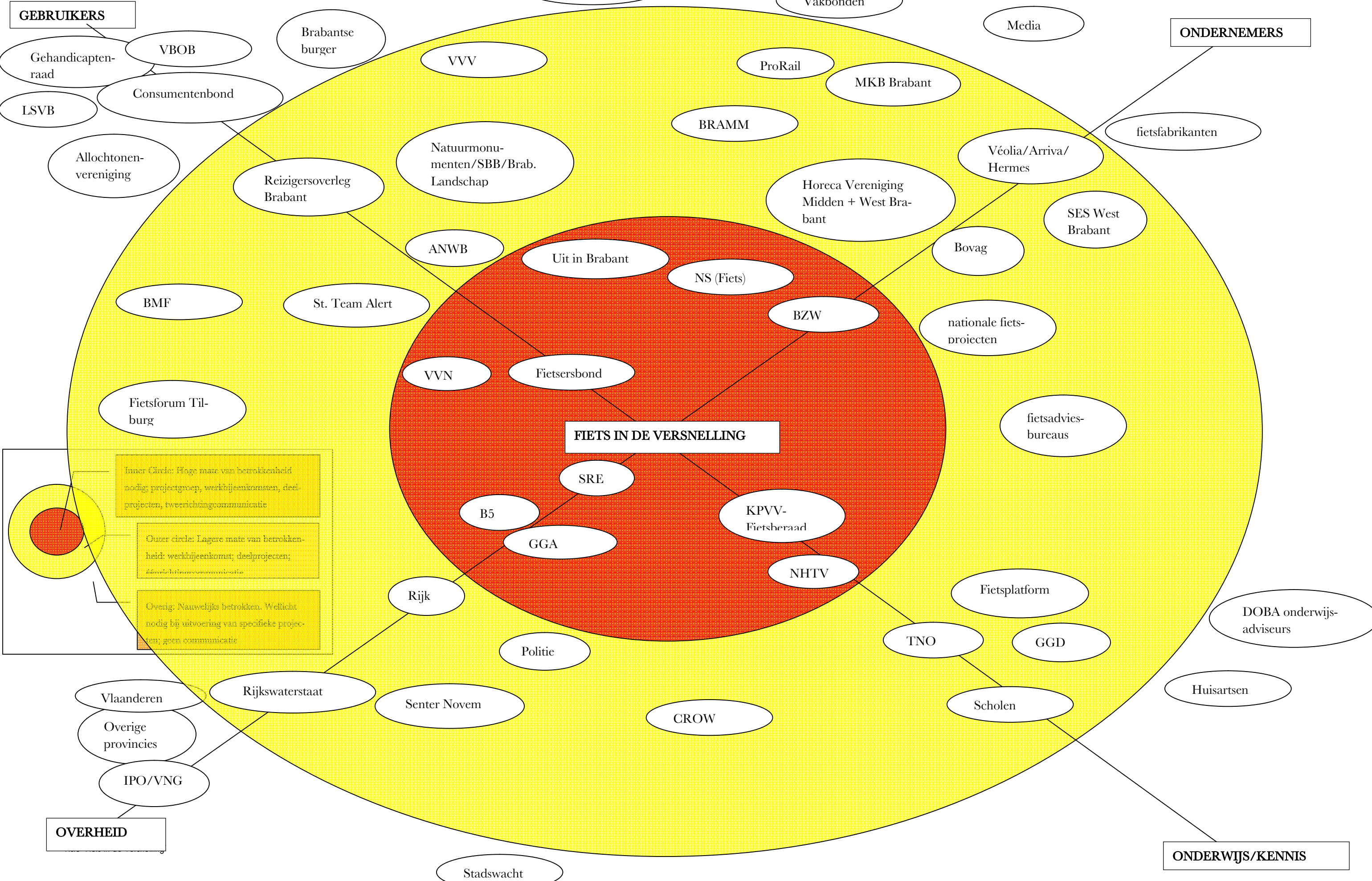
EV.6	Fiets in RO	EV.14	Ondersteuning uitvoering fietsprojecten
Omschrijving	De provincie informeert gemeenten over de mogelijkheden om fiets al in een vroeg stadium in de plannen te betrekken	Omschrijving	De provincie draagt zorg voor het ontwikkelen, beheren en ontsluiten van kennis voor de fiets naar haar partners. De provincie stelt hiervoor een team samen dat bij vragen van partners geraadpleegd kan worden. De provincie werkt hierbij actief samen met haar partners binnen Noord-Brabant en met kennisinstellingen.
Doel	Betere inpassing fietsvoorzieningen	Doel	Betere en sneller uitvoering fietsprojecten
Type project	Weg	Type project	Samenwerking
Trekker en betrokken partijen	Provincie, gemeenten, GGA regio's	Trekker en betrokken partijen	Provincie, gemeenten, kennisinstellingen, gebruikersorganisaties
Rol provincie	Stimuleren	Rol provincie	coördineren
Tijdpad	10 jaar	Tijdpad	5 jaar
Budgetcategorie	1	Budgetcategorie	1
EV.7	Stimuleren elektrische fietsen	EV.15	Masterclass 'Fietsen'
Omschrijving	De provincie stimuleert partijen rekening te houden met faciliteiten voor el. fietsen in stallingen e.d. Daarnaast wordt de el fiets meegenomen in communicatiecampagnes en bij mobiliteitsmanagement voor bedrijven (voorzieningen)	Omschrijving	Aan de NHTV wordt een masterclass gegeven voor gemeenten en mogelijk later voor werkgevers over de voordelen van fiets. En hoe fiets een goede plaats te geven in lokaal/ regionaal beleid.
Doel	Langere fietsafstand door meer gebruik elektrische fiets	Doel	Bewust maken van aspecten en mogelijkheden van fietsen en aanverwante aspecten als veiligheid, winst tov auto, gezondheid, bereikbaarheid etc.
Type project	Voertuig	Type project	Samenwerking
Trekker en betrokken partijen	Provincie, bedrijfsleven, stallingsbeheerders	Trekker en betrokken partijen	Provincie, NHTV, gebruikersorganisaties, gemeenten, andere kennisinstellingen
Rol provincie	Regisseren, subsidiëren	Rol provincie	stimuleren
Tijdpad	2 jaar	Tijdpad	5 jaar
Budgetcategorie	3	Budgetcategorie	3
EV.8	Fietscommunicatie	EV.16	Inzet fietsdeskundigen
Omschrijving	Huidige acties worden samengevoegd, er komt een brede campagne om Brabanders op de fiets te krijgen. Er wordt aangehaakt bij de landelijke campagne 'Heel Nederland fietst' april 2010. Alle Brabanders zijn de doelgroep. Partijen kunnen met toolkit een eigen deelcampagne opzetten. Aandacht voor voordelen van fiets, maar ook veilig fietsen (verlichtingsactie e.d.). Voor jeugd wordt er gebruik gemaakt van nieuwe media. Gezondheid is een belangrijke insteek.	Omschrijving	Kennis van gebruikersorganisatie wordt in huis gehaald door een betaalde kracht op te nemen in het uitvoeringsteam.
Doel	Meer fietsers door imagoverbetering fiets	Doel	meer kennis van de gebruiker in de uitvoer van projecten
Type project	Mensgericht	Type project	Samenwerking
Trekker en betrokken partijen	Provincie, belangenpartijen (fietsers, gezondheid, milieu, ...), gemeente, bedrijfsleven, kennisinstellingen, ministerie VenW, ministerie VWS, GGD's, bestaande samenwerkingsverbanden (NL bereikbaar, ...)	Trekker en betrokken partijen	Provincie, gemeenten, kennisinstellingen, gebruikersorganisaties
Rol provincie	Regisseren, subsidiëren	Rol provincie	regisseren
Tijdpad	10 jaar	Tijdpad	5 jaar
Budgetcategorie	5	Budgetcategorie	3

4.6 Samenvatting Actieprogramma

Het voorgaande actieprogramma voor de drie actielijnen kan middels de volgende tabel worden samengevat.

Actielijn 'Comfort en gemak verhogen'	Actielijn 'Verleiden mobilist'	Actielijn 'Elkaar versterken'
Fietsnetwerk Brabant	Verbeteren fietsvaardigheid jeugd	Fietsrouteplanner
Ruimte voor de fiets	Campagne veilig fietsen	Bevorderen samenwerking
Huurfietsen	Ontwikkelen opmaat trajecten woon-werkverkeer	Interventie fietsgedrag
Opheffen barrières voor fietsers	Verbeteren fietsparkeren bij bedrijven	Stimuleren van innovaties
Fietsparkeren bij bushaltes	Veilige (school)omgeving en routes jeugd	Kennisdeling nut fietsstimulering
Fiets snelweg(en) in Noord-Brabant	Coördineren fietscommunicatie forensen	Fiets in RO
Digitaal bestekbeheer recr. verbindingen	Betere fietsvoorwaarden in CAO's	Stimuleren elektrische fietsen
Weesfietsen	Fiets in reisadviezen 9292ov.nl	Fietscommunicatie
Fietsdiefstal preventie/ controle	Uitbreiden 'Veilig Honk'	Fietsvierdaagse met België
Integraal stallingsconcept stations	Doelgroepenonderzoek	Brabants fietsbeleid als export-product
Stad-land fietsverbindingen	Fietsparkeren scholen	Deelname aan Europese projecten
Klachtenafhandeling fietspaden	Beloonsysteem voor fietsers	Prijsvraag uitvoer fietsprojecten
		Velocity naar Brabant
		Ondersteuning uitvoering fietsprojecten
		Masterclass 'Fietsen'
		Inzet fietsdeskundigen

Bijlage 1: Actorenanalyse



FIETS IN DE VERSNELLING

GEBRUIKERS

ONDERNEMERS

OVERHEID

ONDERWIJS/KENNIS

Inner Circle: Hoge mate van betrokkenheid nodig; projectgroep, werkbijeenkomsten, deelprojecten, tweerichtingscommunicatie

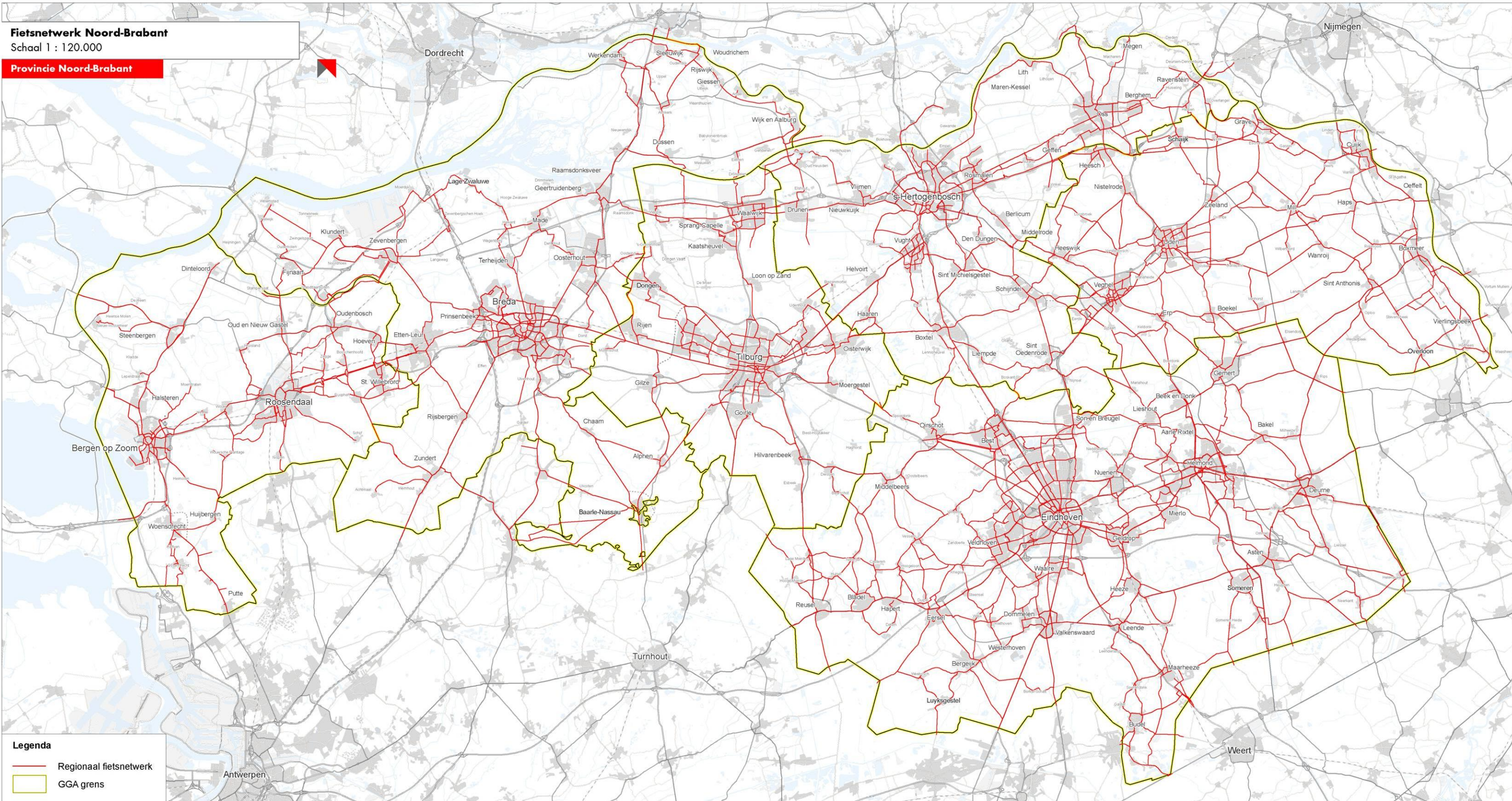
Outer circle: Lagere mate van betrokkenheid; werkbijeenkomst; deelprojecten; éénrichtingscommunicatie

Overig: Nauwelijks betrokken. Wellicht nodig bij uitvoering van specifieke projecten; geen communicatie

Bijlage 2: Verklarende woordenlijst

B5	De vijf grote Brabantse steden: Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg.
BDU-stromen	Brede Doeluitkering; financiële middelen van het Rijk die via de provincie voor cofinanciering naar de gemeenten wordt overgeheveld. Dit ten behoeve van Verkeer en Vervoer.
BrabantStad	Samenwerkingsverband tussen de provincie en de vijf grote Brabantse steden: Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg.
Brabants fietsnetwerk	Netwerk van fietspaden in Brabant bestaande uit zowel utilitaire als recreatieve verbindingen. Het utilitaire deel is door GGA regio's, SRE en de provincie Noord-Brabant opgesteld naar aanleiding van wenslijnen.
Fietsbalans	De Fietsbalans is een groot project van de Fietsersbond met als doel gemeenten te stimuleren tot (nog) beter fietsbeleid. De 10 aspecten die in de fietsbalans nader bekeken worden zijn: Directheid, Comfort (hinder), Comfort (wegdek), Aantrekkelijkheid, Concurrentiepositie ten opzichte van de auto, Fietsgebruik, Verkeersveiligheid, Stedelijke dichtheid, Tevredenheid van fietsers en Beleid op papier.
Fietsnelweg	Fietspad zonder beperkingen als stoplichten of kruisende wegen waarop voorrang verleend moet worden (ook wel; non-stop-fietsroute).
GGA regio's	GebiedsGerichte Aanpak regio's, samenwerking tussen Brabantse gemeenten in een regio. De GGA regio's zijn: Westelijk Noord-Brabant, Breda, Midden Brabant, 's-Hertogenbosch en Noord-Oost Brabant. Het SRE wordt niet tot de GGA regio's gerekend.
Huurfiets	Fiets die op verschillende plaatsen beschikbaar zijn en tegen betaling van een (klein) bedrag voor een periode gehuurd kunnen worden. Afhankelijk van het systeem hoeft de fiets niet persé op dezelfde plaats terug worden gebracht als waar deze is meegenomen.
Keten	Ketenverplaatsing is een verplaatsing die uit meerdere soorten vervoersmiddelen bestaat, bijvoorbeeld trein-fiets of auto-fiets.
M7	De zeven middelgrote Brabantse steden: Uden, Veghel, Waalwijk, Oosterhout, Bergen op Zoom, Roosendaal en Oss.
Mobiliteitsmanagement	Het geheel aan beleid gericht op een betere benutting van het totale verkeers- en vervoerssysteem.
Modal split	De verdeling van de (personen-) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten).
Recreatief fietsverkeer	Hierbij gaat het om fietsverplaatsingen waarbij de verplaatsing zelf het doel van de reis is.
SRE	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven; samenwerking tussen Brabantse gemeenten in de regio Eindhoven. Het SRE heeft op gebied van verkeer en vervoer (en dus ook voor de fiets) de bevoegdheid en de middelen om haar beleid te bepalen.
Utilitair fietsverkeer	Hierbij gaat het om fietsverplaatsingen met als doel een bestemming te bereiken, bijvoorbeeld werk- onderwijs- en winkelactiviteiten.

Bijlage 3: Utilitair fietsnetwerk Brabant



Bijlage 4: Recreatief fietsnetwerk Brabantse-knooppunten



