

Autostad Breda wordt

Fietsstad



Dirk Ligtermoet - Ligtermoet & partners

Van oudsher kreeg de auto altijd ruim baan in Breda met invalswegen en grote parkeerplaatsen in het centrum. Het autogebruik voor binnenstedelijke verplaatsingen was en is nog steeds hoog. Toch is er flink aan de weg getimmerd om het fietsen in en om Breda aantrekkelijk te maken.

'Het vergeten geheim van Breda', zo typeert fietsambtenaar Rob Temme de snelfietsroute tussen het centrum van Breda en het 9 kilometer westelijker gelegen Etten-Leur. 'Al in 1998 hebben we dit plan ingediend naar aanleiding van een provinciale prijsvraag 'De Brabantse Voorbeeldfietsroute'. Het heeft nog tot 2004 geduurd voordat de hele route klaar was. Sindsdien ligt er een mooi opgeknapte directe route, comfortabel, op veel plekken in de voorrang en met een enkel verkeerslicht. 'De meeste fietsers komen uit Breda maar ook vanuit Etten-Leur is het aantal fietsers op deze route flink toegenomen.' Langs de route ligt een grote scholengemeenschap, waardoor een groot deel van de gebruikers uit scholieren bestaat.

Het concept van tweerichtingenfietspad wordt op veel plekken in Breda toegepast. Het scheelt extra oversteken en blijkt amper problemen op te leveren. Op kruisingen met autoverkeer ligt het fietspad consequent in de voorrang en is vaak ook

verhoogd aangelegd. Automobilisten kijken er niet meer van op. Het enkele stoplicht is, net zoals veel fietsverkeerslichten in Breda, uitgerust met een slim oog. Zodra je ervoor staat word je herkend en de wachttijden zijn inderdaad erg kort. 'Deze route is ons voorbeeld voor nieuwe routes. Graag willen we de route uitbreiden in noordoostelijke richting naar Oosterhout en ook in de noord-zuid richting een soortgelijke robuuste hoofd-fietsroute ontwikkelen.'

Meer fietsers

Het fietsgebruik lijkt de laatste jaren gestaag te groeien, dat laten althans de meetpunten zien. Het is niet helemaal duidelijk of dat wijst op méér fietsers of dat fietsers vooral de hoofd-routes opzoeken. Dat laatste effect is de meest aangename verklaring voor de spectaculaire groei op de snelfietsroute: in de Meidoornstraat van 1.000 fietsers per dag in 2004 naar 3.500 in 2011. Temeer daar de evaluatie van het Verkeerscircu-

Excursie Breda

De excursie van het Fietsberaad is dit jaar op 13 juni 2013 in Breda. Rob Temme en enkele van zijn collega's van de gemeente Breda leiden ons op de fiets door de stad en over een stukje van de snelfietsroute naar Etten-Leur. En we kunnen de smartphone app Positive Drive uitproberen.

latieplan in 2009 meldde dat het aandeel fiets in de modal split bleek te zijn teruggelopen. Maar bundeling of groei, de fiets is alom aanwezig in het Bredase straatbeeld, vooral in het centrum. De vele fietsnietjes en -beugels staan op een doordeweekse dag overal goed gevuld met vaak bont uitgedoste rijwielen. Er is een duidelijke groep fietsers die hun praktische vervoermiddel ook gebruiken als fashion statement. Kleurrijke fietstassen en hippe fietsmanden, al dan niet gedrapeerd met de bekende bloemkransen, wedijveren om de aandacht van de voorbijganger. En dat 'kijk-mij-nou-fietsen'-gevoel beperkt zich niet tot de trendgevoelige jeugd.

Klimaatneutraal

In 2008 heeft de gemeenteraad van Breda de ambitie uitgesproken om als stad in 2044 klimaatneutraal te zijn. 'Dan moet je alle zeilen bijzetten: energiebesparing, duurzame opwek-

king en ook op het gebied van verkeer is er dan veel werk aan de winkel', aldus Temme. Voor een compacte grote stad is het autogebruik nog steeds veel hoger dan in vergelijkbare steden. 'Als je dan ook nog een hoge ambitie hebt, een schaa sprong moet maken, dan moet je uit een ander vaatje tappen. Natuurlijk doen we veel aan traditionele verbetering van routes en stallingen, maar het vanzelfsprekende verband tussen betere kwaliteit en meer fietsgebruik is niet meer zo zichtbaar. Het Verkeersplan uit 2004 heeft niet de verwachtingen waargemaakt als het om duurzame mobiliteit gaat. In het nieuwe Structuurplan en de daarmee samenhangende Binnenstadvisie pakken het we nu fundamenteler aan. Het Stadshart moet het exclusieve domein van voetgangers en fietsers worden. Naar het voorbeeld van Den Bosch willen we in het hele Bredase stadshart fietsers toelaten. Met minder auto's, die aan de randen moeten parkeren. Dat is niet om 'autootje te pesten' maar om



Een fietsoog zorgt voor minder oponthoud voor fietsers.

Bebording naar
bewaakte stallingen.



de verblijfskwaliteit te verbeteren en de fiets in een betere, vanzelfsprekender positie te brengen als het gaat om centrumbezoek. Het college heeft deze aanpak inmiddels geaccordeerd, later dit jaar spreekt de raad zich er over uit.'



Fietsbeugels aan de Oude Vest worden goed gebruikt.

Het besluit enkele jaren geleden om het gratis stallingen in de diverse bewaakte stallingen af te schaffen, werd door critici wel betiteld als 'fietsertje pesten'. Een stallingkaartje kost nu € 0,50, of € 0,35 bij een knipkaart voor 20 stallingen. Het gebruik liep aanvankelijk flink terug maar heeft zich inmiddels iets gestabiliseerd. Diverse stallingen kregen een opknopbeurt want Breda wil de betalende fietser dan ook goede kwaliteit bieden. Stalling 'Oude Vest' werd onlangs feestelijk heropend. 'Ten opzichte van de gemiddelde besteding in de stad is de prijs van de stalling niet onoverkomelijk', verdedigt Temme, al begrijpt hij dat het een lastig signaal is richting de burger. De weerstand heeft niet te maken met de kosten. Het komt minder uitnodigend over als er betaald moet worden, te vergelijken met de weerstand tegen 'tolpoortjes' op de snelweg. De opbrengst van kaartjes maakt de stallingexploitatie ook niet echt rendabel, waarmee het toch vooral op symboolpolitiek uitdraait. Er is ook enige tijd geëxperimenteerd met een tussenvorm, waarbij de fietsers zelf mocht kiezen welk tarief zij betaalden. Maar dat bleek ook niet goed te werken.



Investeren in promotie

De snelfietsroute naar Etten-Leur kostte destijds € 3,5 miljoen. Vanwege de gewonnen prijsvraag kreeg Breda 80 procent subsidie. Voor de komende drie jaar is in totaal € 5 miljoen aan investeringen beschikbaar, te vermeerderen met de reguliere subsidiebijdragen. In vergelijking met andere steden is dat niet heel veel. Gezien het financiële klimaat is het niet de verwachting dat er na 2015 beduidend meer geld beschikbaar komt. Maar Breda verwacht ook niet dat groei van het fietsgebruik alleen van infrastructurele investeringen afhankelijk is. 'We hebben vooral een achterstand in fietsgebruik, veel minder in de kwaliteit van de voorzieningen', legt Temme uit. Vandaar dat er veel verwacht wordt van fietspromotie. 'Hiervoor zoeken we actief samenwerking met partners in de stad en aanbieders van consumentenproducten en -diensten.'

Een geslaagd voorbeeld van zo'n samenwerking was de spaar-

actie voor fietsende winkelbezoekers. Winkeliers gaven spaarzegels aan klanten die op de fiets kwamen: een volle spaarkaart leverde een hippe BRIETS-fiets tas op, beschikbaar gesteld door de gemeente. De deelname was groter dan verwacht want binnen twee weken waren alle fietstassen weg. Ook is in samenwerking met onder andere NHTV is een smartphone app gemaakt waarmee gewenst gedrag - fietsen - beloond wordt met spaarpunten en verloting van prijzen: Positive Drive. De app volgt automatisch het verplaatsingsgedrag in Breda en kent op basis daarvan spaarpunten toe. Het levert ook een schat aan verplaatsingsdata op, die nog wachten om geëxploreerd te worden. De app wordt dit jaar ook op scholen geïntroduceerd in het kader van verkeereducatie. De kinderen gaan dan samen met hun ouders naar school fietsen, met als verwacht neveneffect dat die ouders zelf ook vaker de fiets gaan gebruiken. 'Wij vinden het belangrijk om fietsen constant

Ook in de stad veel tweerichtingenfietspaden.





De snelfietsroute Etten-Leur - Breda ligt er al bijna tien jaar en trekt veel fietsers.



direct met elkaar praten. Dus korte lijnen tussen fietsers en ambtenaren maar ook tussen beleidsmensen onderling. Van het Bredase duo Rob Temme en Martijn Geervliet heeft elk zijn accenten binnen het fietsbeleid. Rob richt zich op de samenwerking met de collega's van de afdelingen stedenbouw en economie, om het fietsbeleid goed te integreren en te verankeren in het ruimtelijk en economisch beleid. Martijn doet verkeerszaken en de uitwerking van promotieactiviteiten voor de fiets in samenwerking met partners. Na het plotselinge vertrek eind vorig jaar van drijvende kracht Willems is er opvallend genoeg weinig veranderd. De nieuwe wethouder Selçuk Akinci zet dezelfde lijn voortvarend voort, wetende dat die in het college breed gedragen wordt. Fietsbeleid is inmiddels ver voorbij aan het imago van linkserig milieuactivisme. In Breda is het een van de instrumenten om de stad leefbaarder en aantrekkelijker te maken en dat is volgens de nieuwe beleidsvisie de sleutel tot verdere economische ontwikkeling. Het nieuwe college na de gemeenteraadsverkiezingen van 2014 zal de nieuwe plannen tot uitvoering moeten brengen. Hopelijk krijgt de nieuwe Structuurvisie een voortvarender aanpak dan het oude VCP uit 2004.



Veel scholieren maken gebruik van de snelfietsroute.