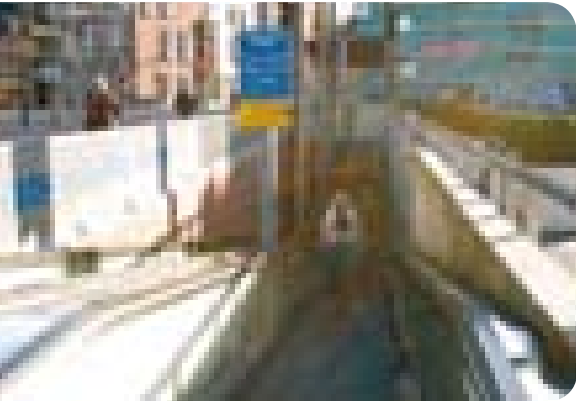


# Opvallende accenten in nieuw Tilburg fietsplan



Tilburg heeft een traditie in fietsbeleid. Zo had deze stad in 1977 de eerste hoogwaardige fietsroute – een demonstratieproject van Verkeer en Waterstaat – en werd in de decennia daarna het ‘sternet’ uitgebouwd, een fijnmazig net van fietspaden. Het nieuwe fietsplan van Tilburg, Tilburg fietst, heeft op verschillende punten een directe link met die vroege groei van het fietsbeleid. Wellicht bevat dit plan beleidskeuzes die elders in het land de komende jaren ook bediscussieerd zullen worden.

Dirk Ligtermoet

In het nieuwe fietsplan worden veel beleidskeuzes beargumenteerd vanuit opinies en wensen van fietsers. De Fietsbalans speelt een rol in de onderbouwing, maar een aantal lokale enquêtes uit de afgelopen jaren zijn nog belangrijker. Deze enquêtes geven inzicht in motieven om meer of minder te fietsen. Ze tonen vooral hoe fietsers de bestaande situatie waarderen. Voor thema's met opvallend negatieve beoordelingen van Tilburgers worden in het plan concrete maatregelen benoemd; dat zijn bijvoorbeeld onbewaakte fietsparkeervoorzieningen en de kwaliteit van de fietsvoorzieningen (wegdek, verlichting, afscheiding van het autoverkeer en – daarmee wellicht samenhangend - wachttijden bij verkeerslichten). Hoe meer Tilburg een ‘fietsbare stad’ is, hoe meer een dergelijke aanpak vanuit fietsertevredenheid passend is.

## Onderhoud naast aanleg

Het eerste opvallende accent in de maatregelen ligt op kwaliteit, comfort en onderhoud. Dit is een direct gevolg van de vroegtijdige realisatie van grote delen van een fietsnetwerk en de wensen van fietsers. In het Fietsplan 1993 lag de nadruk op de realisatie van zes hoofd fietsroutes, naast de ‘oude’ TOF-route: de Tilburg - Oisterwijk Fietsroute. Deze voorgenomen maatregelen zijn grotendeels uitgevoerd. Het sternet van hoofd fietsroutes, met een maaswijdte van ongeveer achthonderd meter, ligt er voor een groot deel. De blik kan nu dus ook meer op blijvende kwaliteit gericht worden. In Tilburg fietst staat bijvoorbeeld dat verharding van de hoofd fietsroutes met asfalt of beton een ontwerpcriterium is. Eind 2003 zijn alle verhardingen geïnspecteerd. Van de fietsstroken en – paden bleek 46% de kwalificatie ‘goed’ te verdienen en is 25% ‘redelijk’. Volgens het nieuwe fietsplan moet het percentage ‘goed’ minimaal op hetzelfde niveau blijven. 33% van de fietspaden moet ‘redelijk’ zijn. Daarvoor is een jaarlijks onderhoudsbudget van

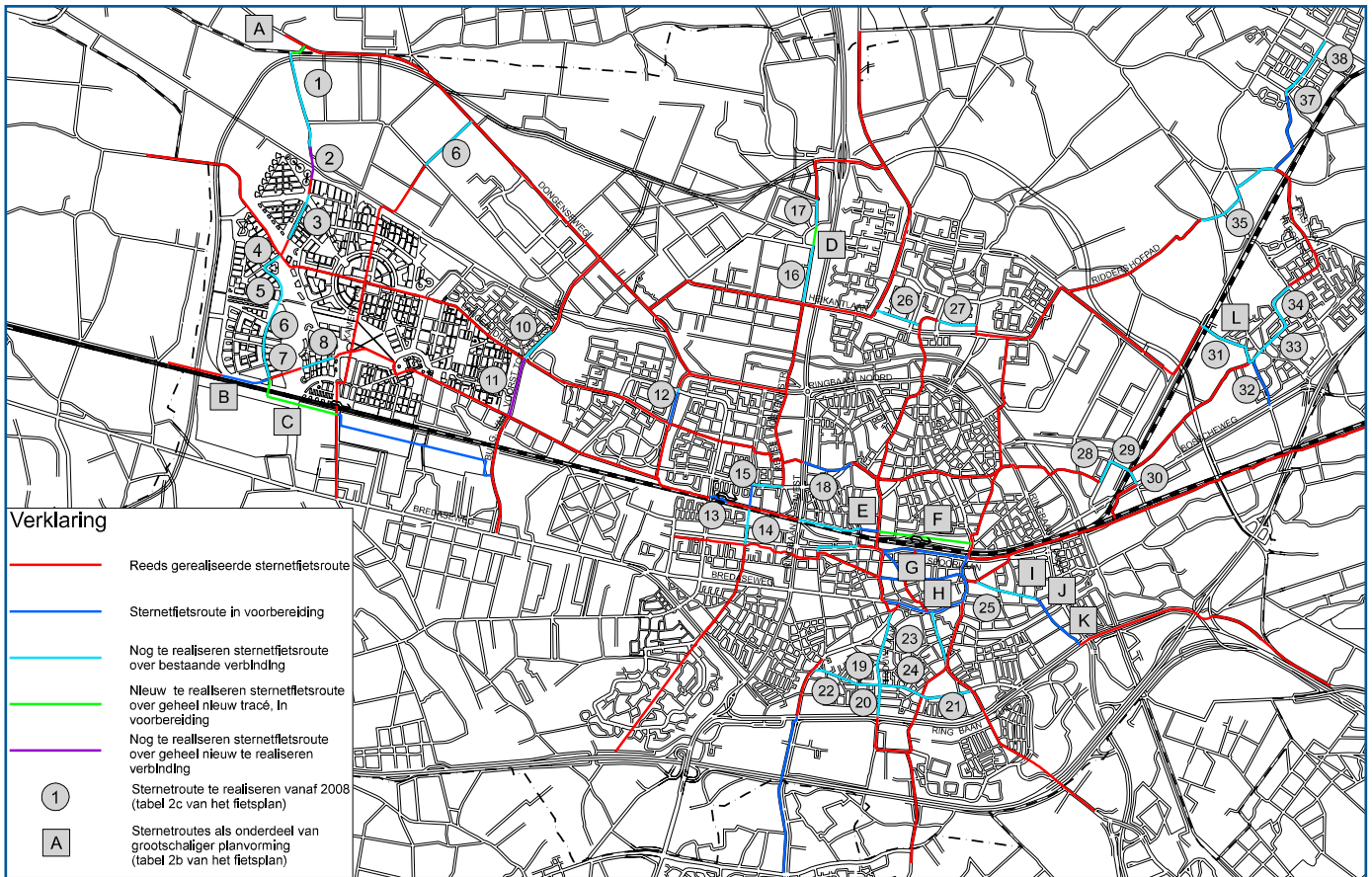
1,2 miljoen euro nodig. Dat is een verdubbeling van het huidige budget. Hiermee kan ieder jaar 4% van alle fietsroutes aangepakt worden.

## Marketing en doelgroepen

Al geruime tijd functioneert in Tilburg een Fietsforum. Het Fietsforum is in 2006 omgevormd tot een stichting met een kerngroep die bestaat uit Werkgroep Natuur en Milieu, Fietsersbond, Stichting Stadskern en Centrum voor Buitenlandse Vrouwen. Daarnaast worden belanghebbende organisaties per actie benaderd om mee te doen. Het Fietsforum is een organisatie die promotieactiviteiten ontplooit met budget van de gemeente, zoals fietsworkshops in de wijk en fietsparkeerspelregels. Tot voor kort organiseerde het forum het jaarlijkse Fietsfeest in Tilburg. Het Fietsforum geeft ook inhoudelijke adviezen aan de gemeente over het fietsbeleid.

Om de inhoud van het Fietsplan bekend te maken, besteedt de gemeente veel aandacht aan communicatie en promotie. Er worden in het plan specifieke





### Fietsroutenetwerk Tilburg.

doelgroepen genoemd die baat hebben bij de maatregelen. De fietsinfrastructuur is het fundament, waardevol voor alle groepen burgers. Aanvullende ‘zachte’ maatregelen, bijvoorbeeld promotie en kleinschalige diensten worden voorgesteld voor drie specifieke doelgroepen: schoolgaande jeugd, winkelend publiek en allochtonen.

#### Gratis bewaakt

In het Fietsplan 1993 lag de nadruk vooral op fietsparkeerbeleid als noviteit. Tilburg kwam in het

nieuws met de grote ondergrondse bewaakte stalling onder de Heuvel en het fietsparkeerverbod in winkelstraten. Nu wordt een nieuwe stap gezet. Per 1 december 2006 zijn alle gemeentelijke fietsenstallingen (samen 1800 plaatsen) gratis. Voorheen was daarin parkeren overigens ook niet duur: in de grote Heuvel-stalling moest 35 cent per keer worden betaald of 19 euro voor een jaarabonnement.

Het gratis maken van de stallingen is nauw verbonden met ander ‘gratis-beleid’: 55-plussers reizen gratis op de stadsbussen. Wethouder Aarts over de gratis stallingen: “Met deze maatregel wordt

tegen-gegaan dat juist fietsers na invoering van het gratis openbaar vervoer vanwege de kosten overstappen op de bus.” De parkeertarieven voor auto’s worden in 2007 met gemiddeld 6,4% verhoogd. Dit is mede gedaan om het gratis maken van de stallingen te financieren.

#### Ambitieuze gemeenteraad

Tilburg heeft een ambitieuze gemeenteraad. Bij de vaststelling van het nieuwe fietsplan wilde zij meer dan in het plan beschreven staat. Meer ambitie, maar dat kost ook meer geld. Eén van de doelen van het fietsplan is het op peil houden van het fietsgebruik. De raad vindt dit niet genoeg: er moet een stijging komen van het fietsaandeel van 34% naar 38%. Daarom is jaarlijks 1.1 miljoen euro extra vrijgemaakt voor intensivering van het fietsbeleid. Inclusief verwachte (provinciale) subsidies wordt het jaarlijkse fietsbudget zo’n 3 miljoen euro. Hier komt het onderhoudsbudget nog bovenop. De intensivering van het beleid leidt niet tot andere, nieuwe maatregelen maar tot ‘sneller’ en ‘meer’. Zo wordt het ‘sternet’ versneld gerealiseerd en van een hoger kwaliteitsniveau. Ook komen er meer algemene en doelgroepgerichte activiteiten. Voor het doelgroepenbeleid is jaarlijks 105.000 euro beschikbaar; voor de algemene promotie 45.000 euro.



De stalling onder de Heuvel.