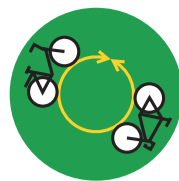


veilig, maar zeker ook gezond actief te blijven. Kinderen zullen op jonge leeftijd vertrouwd moeten raken met het besef dat de fiets een uitstekende vorm van zelfstandig vervoer is. Ouders moeten inzien dat het per fiets naar school brengen van kinderen op verschillende fronten bijdraagt aan de verkeersveiligheid rondom scholen én in de woonwijk. Toename van het fietsgebruik zal er toe leiden dat de huidige fietsvoorzieningen extra belast worden. Hiermee komt de verkeersveiligheid in het gedrang. Het scheiden van auto- en fietsstromen, door het aanleggen van fietspaden, levert een belangrijke bijdrage aan de veiligheid van de fietser. Wij vragen extra aandacht voor wegen waar auto's en fietsers elkaar treffen. Op drukke, doorgaande autoroutes (zoals de Noordelijke Rondweg) pleiten wij voor ongelijkvloerse kruisingen. Op gelijkvloerse kruisingen dient de fiets een hogere verkeerslichtprioriteit te krijgen ten opzichte van de auto. Ook op die manier zal de automobilist worden uitgenodigd om zich vaker fietsend in de stad te verplaatsen.



Fietsplezier: Naast het functionele gebruik van de fiets maken wij ons sterk voor het recreatief gebruik van de fiets. Breda zelf is al een mooie stad en wordt omsloten door minstens even fraaie gebieden. Vanuit de stad moeten ook de buitengebieden goed bereikbaar zijn en blijven. Andersom zou de stad uit kunnen stralen dat het goed toeven is in Breda, niet in de laatste plaats voor de fietser. De bezoeker van de stad mag veel duidelijker ervaren dat hij zijn auto beter aan de buitenrand van de stad kan parkeren om vervolgens op de fiets zijn weg naar de binnenstad af te leggen. Goede voorzieningen maken duidelijk dat het fijn fietsen is in Breda. De buitengebieden moeten op een aantrekkelijke en veilige manier nog meer ontsloten worden, waarmee de fiets een belangrijke bijdrage kan leveren aan levensgenot en gezondheid van de bevolking. Onveilige ervaringen op straat zijn voor m.n. ouderen en kinderen aanleiding om de fiets te laten staan. We willen een snelle aanpak van gevaarlijke en risicovolle situaties, om zo de kans op ongevallen, letsel en schade te minimaliseren. Regelmatig overleg hierover met betrokken instanties en snelle acties zijn heel zinvol, maar ook de burger moet eenvoudig zijn weg naar het juiste loket weten te vinden.



Fietsbepleit

Beleidsplan van de Fietsersbond Afdeling Breda 2020 - 2025

Als Fietsersbond Breda maken wij deel uit van de landelijke Fietsersbond. In de Fietsvisie 2040 schetst de Fietsersbond zijn langetermijnvisie als belangenbehartiger voor het fietsen, de fietser en de middelen die daarbij ingezet worden.

Als Fietsersbond Breda herkennen wij ons in de Fietsersbondvisie 2040.

Het motto dat wij op plaatselijk niveau hanteren omschrijven wij als:

Van belangenbehartiging tot beleidsbeïnvloeding.

Onze missie is: **Meer ruimte voor de fiets.**

Wij hanteren 4 thema's waar we ons in Breda op richten. De 4 thema's zijn:



Ruimte en Leefbaarheid: alle aspecten van fietsen die raken aan ruimtelijk beleid en leefbaarheid.



Mobiliteit: alle aspecten van fietsen die raken aan de fiets als onderdeel van het mobiliteitssysteem.



Gezondheid en Veiligheid: alle aspecten van fietsen die raken aan gezondheid en veiligheid.



Fietsplezier: alle aspecten van fietsen die raken aan het ervaren en stimuleren van plezier.

Elk van de genoemde thema's wordt hierna uitgewerkt vanuit onze achterban en dient in samenspraak met onze gesprekspartners verder ontwikkeld te worden binnen Breda en onze regio.



De thema's uitgewerkt in fiets-relaties



Ruimte en Leefbaarheid: binnen dit thema richten wij ons op zowel de openbare als de private ruimte die het optimaal mogelijk maakt de fiets te gebruiken als hét vervoermiddel in de stad en ruim daar omheen. We zetten in op een toename van het gebruik van de fiets, wat mogelijk wordt gemaakt door middel van meer fysieke ruimte voor fietsvoorzieningen. Denk hierbij aan doorlopende fietsroutes en meer en bredere (o.a. twee richtingen-) fietspaden. Wij streven naar een vergroting van het aantal vrij liggende fietspaden. Er is in toenemende mate behoefte aan stallingsplaatsen in de openbare ruimte en overdekte en bewaakte fietsenstallingen. Er zijn extra grote investeringen in ruimte en middelen nodig om een adequaat antwoord te geven op de toenemende vraag naar veilig fietsgebruik.



Mobiliteit: Wij zien het gebruik van de fiets als belangrijke, toekomstbestendige, bijdrage aan het mobiliteitssysteem zoals dat in Breda ingericht is of kan worden. De fiets is een uitstekend alternatief voor de auto. De fiets is in de stad vaak sneller en neemt veel minder ruimte in. We zien dat in verschillende mobiliteitssystemen zoals bezorgdiensten (post, pakketten, maaltijden) en personenvervoer de fiets heel efficiënt ingezet kan worden. Steeds meer bedrijven zien hier de voordelen van, maar het kan nog beter. Er is meer overtuigingskracht nodig om een aanzienlijk deel van de Bredase bevolking (vooral de automobilist) duidelijk te maken dat de fiets heel veel voordelen heeft. De wil om vaste mobiliteitsgewoontes te veranderen zal zeker ook vanuit de gemeente (politiek) veel meer aandacht en stimulans dienen te krijgen.



Gezondheid en Veiligheid: Breda is een fijne stad om te wonen. De openbare ruimte draagt daar in grote mate aan bij. Willen we onze mooie stad in de toekomst gezond en veilig houden dan zal er nu geïnvesteerd moeten worden in meer ruimte voor de fiets. Het gebruik van de fiets daagt mensen uit om in beweging te blijven en heeft daarmee bij uitstek een positief effect op de gezondheid. Dan hebben we het ook over de luchtkwaliteit, die door het gebruik van de fiets niet wordt aangetast. De opkomst van de elektrische auto zal op korte termijn niet tot grote veranderingen hierin leiden en lost ook het ruimtebeslag van de auto niet op. Voor een vergrijzende bevolking biedt de fiets veel mogelijkheden om



Onze achterban

Als fietsersbond Breda richten we ons op de groep waarvoor wij de belangen behartigen: onze achterban. Dat zijn in eerste instantie onze leden. Tot de achterban rekenen we echter ook de Bredase fietser die meer of minder regelmatig de fiets gebruikt om zichzelf te verplaatsen door de stad en daarbuiten. We informeren onze leden over onze activiteiten middels ons afdelingskatern, De Digi-Tuub, en door middel van onze website. De website is ook voor niet-leden toegankelijk als informatiebron. Niet-leden proberen we te benaderen middels de lokale media, wijkbijeenkomsten en nieuwsbrieven.

Onze gesprekspartners

De partners waarmee wij aan tafel zitten zijn de beleidsmakers en uitvoerende partijen op het gebied van fietsmobiliteit binnen de gemeente. We stellen ons structureel positief, tevens kritisch op naar de gemeente. Vanuit deze positie willen wij betrokkenheid bij de ontwikkeling van de gemeentelijke Omgevings- en Mobiliteitsvisie. Wij vragen daarin specifieke aandacht voor de verschillende fietsnetwerken. Tevens dienen wij een duidelijke vinger aan de pols te houden ten aanzien van de realisering en uitvoering van fietsvoorzieningen. De plaatselijke politieke partijen zijn onze gesprekspartners als het gaat om het ontwikkelen van (mobiliteit)visie, evenals de verschillende belangenbehartigers voor de openbare ruimte, zoals wijkraden en (bouw)locatieprojecten. Wij nemen deel aan overlegplatforms als het BVL (Brabants Verkeersveiligheids Label) en Verkeersveiligheidsoverleg.

Op provinciaal en regionaal gebied maken wij ons sterk voor de fietslobby. Als Fietsersbond zullen wij ons allereerst richten op de belangen van de Bredase fietser, zoals deze in elk van de 4 thema's naar voren komen.



Fietsersbond
Afdeling Breda
www.fietsersbondbreda.nl



Vanuit de beschreven thema's werken we als Fietzersbond Breda een aantal onderwerpen nader uit:

- 1 De binnenstad van Breda moet autoluw worden. Daartoe hebben wij enkele voorstellen:
 + De autoroute van de singels wordt eenrichtingsverkeer.
 + Verplaats parkeerterreinen naar buiten de singels.
 + Creëer mobiliteitshubs en transferia op knooppunten.
 + Bouw bestaande parkeergarages om tot fietsenstalling, met goede voorzieningen en oplaadpunten.
- 2 We zijn voorstander van ongelijkvloerse kruisingen met de Noordelijke Rondweg. We zien deze oplossing als enig juiste om de enorme autoastroom die hier dagelijks overheen gaat, veilig te laten kruisen met de fietsers en voetgangers naar en van het stadshart.
- 3 We pleiten voor een doorlopende fietsroute langs de gehele binnensingel van de stad. Zeker ook het terrein van de KMA zou beschikbaar gesteld moeten worden om deel uit te maken van deze veilige en doorgaande (binnenstad ontsluitende) fietsring.
- 4 Wij zijn voor ontvlechting van verkeersstromen. Dit kan bereikt worden door fietsers binnen de bebouwde kom een tweemaal zo dicht hoofdnet te bieden als het snelverkeer. Fietsroutes 'binnendoor' kunnen door woon- en groenzones geleid worden. Doorgaand (snel) verkeer dient gebundeld te worden.
- 5 Veel verkeersregelinstanties dateren uit de tijd dat de fiets een 2e-rangs verkeersdeelnemer was. Het Bredase systeem moet nodig opnieuw ingesteld worden, waarbij de fiets een grotere prioriteit krijgt.
- 6 Vanuit alle windrichtingen moeten ruime, brede 2-richtingen fietspaden komen, leidend naar de binnenstad. Op deze fietsroutes moet de fiets prioriteit krijgen bij verkeersregel installaties.



7

Wij maken ons sterk voor het aanleggen van regionale (snel)fietsroutes naar plaatsen als Oosterhout, Tilburg, Zundert, Etten-Leur, Zevenbergen en de Moerdijkbrug.

8

Verontrustend is de toenemende druk op de fietspaden in de stad. Allerlei soorten fietsvarianten, behorende tot de Fietsfamilie, en ander langzaam rijdende verkeersdeelnemers maken meer en meer gebruik van fietspaden. Er zijn verschillende plaatsen waar de limiet inmiddels bereikt is en de veiligheid in het gedrang komt. Om die reden pleiten wij voor doelgroepenbeleid op basis van drie verschillende fietsnetwerken:

- + Een zeer autoluw fietsnetwerk, geschikt voor de kwetsbare fietsers.
 - + Een hoofdnetwerk, geschikt voor vaardige fietsers.
 - + Een netwerk geschikt voor zware en snelle fietsen.
- Boven alles zijn we voor minder autoverkeer in de stad zodat de snelle fiets de rijbaan op kan.

9

In toenemende mate worden oude, smalle fietspaden in 2 richtingen gebruikt, waar ze echter nooit voor aangelegd zijn. Wij willen dat nieuw aan te leggen fietspaden 2-richtingen paden worden en dat de oude paden overeenkomstig de normen aangepast worden tot veilige 2-richtingen paden.

10

Maximaal 30 km/u zal de standaard moeten worden binnen de bebouwde kom (30 is het nieuwe 50). Er kunnen zelfs 15 km zones komen. Handhaving is daarbij belangrijk voor het veiligheidsbesef.

11

We vragen meer aandacht voor fietsbewegwijzing. Daarbij kunnen zowel moderne media als meer traditionele middelen ingezet worden. Er dient rekening gehouden te worden met verschillende leeftijdscategorieën en vaardigheden in het hanteren van de beschikbare middelen. Seniorenbeleid kan gericht zijn op verkeerslichtvrije fietsroutes.

