

**Benutten realisatie nieuwe infrastructuur
om veranderingen teweeg te brengen**
Realiseren gedragsverandering
automobilist op corridor 's-
Hertogenbosch – Heusden - Waalwijk

Raamwerk
Periode 2018 – 2023

**Benutten realisatie nieuwe infrastructuur om
veranderingen teweeg te brengen**
Realiseren gedragsverandering
automobilist op corridor
's-Hertogenbosch – Heusden - Waalwijk

Raamwerk
Periode 2018 – 2023

Status: Definitief
Datum: 20 augustus 2018

Contactpersonen: 5.1.2.e
Opstellers: 5.1.2.e en 5.1.2.e

Inhoud

1	Werkgeversbenadering en fietsstimulering als additief op infrastructuurontwikkeling	6
1.1	Gebiedsontwikkeling 5.1.2.e (GOL)	6
1.2	Ook aandacht voor stimulering en samenwerking	6
1.3	In hinderperiode snelfietsroute benutten	6
1.4	MIRT aanpak A2: quick wins met werkgeversbenadering	7
1.5	De uitdaging: gedragsverandering realiseren	7
1.6	De eerste stappen naar realisatie uitdaging	7
1.7	Brede aanpak nodig	7
1.8	Deze rapportage: een groeidocument	7
2	Doelgroepen	9
1.9	Te onderscheiden doelgroepen	9
1.10	Wat weten we van de doelgroep werknemers?	10
3	Werkgeversbenadering	12
1.11	Huidige samenwerking met werkgevers op gebied van mobiliteit	12
1.12	Werkgeversbenadering voor stimulering alternatieven en betrokkenheid in hinderperiode	14
1.13	Budget voor oprichting communities in Heusden en Waalwijk	14
1.14	Concrete vervolgstappen 5.1.2.e	15
1.15	Concrete vervolgstappen in 's-Hertogenbosch	16
1.16	De gemeente als werkorganisatie	16
4	Fietsstimulering: hoe pakken we dat aan?	17
1.17	Allereerst een inkijkje in de snelfietsroute 's-Hertogenbosch - Waalwijk	17
1.18	Onderdeel van Brabant's snelfietsroutenetwerk	17
1.19	Fietsambities bij gemeenten en provincie	18
1.20	Huidige inzet op fietsstimulering	19
1.21	Doel en doelgroep voor gerichte inzet fietsstimulering	19
1.22	Strategie	19
	• Werkgever belangrijke intermediair	19
	• Inspelen op hinder voor automobilisten	19
	• Focus op de e-bike	19
	• Stimuleren, niet verbieden	20
	• Stimulering volgt de drie fases van de werkzaamheden	20
	• Fietsstimulering in de last mile	20
1.23	Activiteiten gericht op fietsstimulering	20
Bijlage 1	Toelichting Quick 5.1.2.e E: continueren en uitbouwen werkgeversbenadering Brabant mobiliteitsnetwerk	
	23	
Bijlage 2	Routes Nieuwkuijk en Vlijmen	25
Bijlage 3	Mensgerichte maatregelen voor 2019: Fietsstimulering, meer mensen vaker op de fiets!	26

1 Werkgeversbenadering en fietsstimulering als additief op infrastructuurontwikkeling

1.1 Gebiedsontwikkeling ^{5.1.2.e} (GOL)

De ^{5.1.2.e} is volop in beweging: er komen vele nieuwe bedrijven en nieuwe woonwijken, en ook nieuwe infrastructuur. De inrichting van zowel de auto-infrastructuur als fietsinfrastructuur tussen regio Waalwijk – 's-Hertogenbosch past niet meer bij het huidige en toekomstige gebruik. Om de kwaliteit van de leefomgeving en de economische vitaliteit rond de A59 (tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk) te verbeteren, is het programma Gebiedsontwikkeling ^{5.1.2.e} (GOL) ontwikkeld. De veiligheid op de A59 wordt vergroot doordat onvolledige op- en afritten verdwijnen. Door de aanleg van parallelwegen verbetert de doorstroming van het verkeer van en naar de A59 en worden nieuwe woon- en werkgebieden bereikbaar. GOL verhoogt ook de ecologische en recreatieve kwaliteit van het gebied. De maatregelen in GOL bieden bewoners ook meer bescherming tegen extreem hoog water. In de Gebiedsontwikkeling ^{5.1.2.e} werken 20 partijen samen om de projecten rond de A59 te realiseren. De provincie is de gebiedsregisseur, in samenwerking met de gemeenten Heusden, Waalwijk, 's-Hertogenbosch en het Waterschap Aa en Maas. Alle informatie over GOL is te vinden op www.oostelijkelangstraat.nl.

Snelfietsroute Waalwijk – 's-Hertogenbosch

Onderdeel van GOL is de snelfietsroute Waalwijk – 's-Hertogenbosch. Op 29 maart 2017 is de bestuursovereenkomst voor de snelfietsroute Waalwijk - 's-Hertogenbosch ondertekend door de wethouders ^{5.1.2.e} (Waalwijk), ^{5.1.2.e} (Heusden) en ^{5.1.2.e} ('s-Hertogenbosch) samen met gedeputeerde Christophe van der Maat (provincie Noord-Brabant). De partijen committeren zich om de snelfietsroute F59 te realiseren voor 2021, van de N261 Waalwijk naar het station 's-Hertogenbosch. De route is in Waalwijk en 's-Hertogenbosch al grotendeels aanwezig. De grootste aanpassingen vinden daarom plaats in de gemeente Heusden.

1.2 Ook aandacht voor stimulering en samenwerking

Om ^{5.1.2.e} bereikbaar en economisch vitaal te houden, dient niet alleen nieuwe infrastructuur te worden gerealiseerd. Het gaat ook om samenwerking met werkgevers en publiekstrekking om zo gezamenlijk te richten op gedragsverandering van de huidige automobilisten. De overheid kan immers een klein stukje sturen in mobiliteitsgedrag van de gebruikers van de wegen. De intermediairs zoals werkgevers, scholen en recreatieve bedrijven hebben meer invloed op hun personeel en bezoekers.

Zowel vanuit de brede koepel van GOL als vanuit de snelfietsroute zijn een werkgeversbenadering en fietsstimuleringsplan gewenst. In de bestuursovereenkomst rondom de snelfietsroute hebben de vier partijen vastgelegd hoe de snelfietsroute eruit komt te zien en wie welke kosten voor zijn rekening neemt. Ook is afgesproken dat de gemeenten verantwoordelijk zijn voor het opstellen van een fietsstimuleringsplan. Specifieke aandacht hierbij dient uit te gaan naar het betrekken van werkgevers bij het stimuleren van fietsen onder werknemers.

De stuurgroep GOL wil zich ook richten op andere manieren om doelen te bereiken. Ze wil daarom verkennen in hoeverre smart mobility kan helpen. Zowel in oplossend vermogen in de huidige situatie als voor de toekomstige situatie. GOL wil aansluiten bij Smartwayz voor de inzet van smart mobility. In de definitie van Smartwayz maken naast de slimme nieuwe technieken op de weg, in de auto en op de telefoon, ook een werkgeversbenadering, mobiliteitsmanagement en reizigersaanpak onderdeel uit van smart mobility (dus niet de smalle definitie waarbij het alleen draait om innovatieve ICT-oplossingen). Dat betekent dat breed voor GOL ook gekeken dient te worden naar hoe een werkgeversbenadering en fietsstimuleringsaanpak vorm kunnen krijgen. Dit sluit aan bij de verplichting van het bestuursakkoord voor de snelfietsroute.

1.3 In hinderperiode snelfietsroute benutten

Nieuwe infrastructuur ontstaat niet uit zichzelf. Daarvoor moet aan de weg gewerkt worden en dit geeft overlast aan de huidige gebruikers. Om de hinder te minimaliseren, kunnen specifieke smart mobility tools ingezet worden. Ook kan het momentum aangegrepen worden om reizigers te verleiden andere vervoermiddelen te gebruiken. De auto wordt immers in de hinderperiode minder aantrekkelijk. Dit geeft kansen voor gedragsverandering.

Een van de beoogde doelen van de aanleg van de snelfietsroute Waalwijk - 's-Hertogenbosch is het ontlasten van de A59 en het onderliggend wegennet, zowel in de situatie voor, tijdens als na de realisatie GOL. Als de snelfietsroute ook een onderdeel gaat zijn van de alternatieven tijdens de hinderperiode, is het cruciaal de route tijdig aan te leggen en het gebruik ervan te stimuleren bij huidige gebruikers van de A59.

Tevens gaat naar verachting de herstructurering van de N65 tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch starten in 2021. Deze rijksweg met veel verkeer doorkruist diverse woongebieden. De verachte bouwperiode is 2 jaar en in 2023 wordt de nieuwe weg opgeleverd. In de gemeente Vucht wordt de piekperiode van de werkzaamheden, en bijkomende hinder, in 2022 verwacht. Dit is dus aansluitend na de werkzaamheden van het GOL, mits deze niet uitlopen. Dit onderschrijft dus extra dat er nagedacht moet worden over manier om de langlopende hinder in het gebied te beperken maar ook dat dit het momentum is dat inwoners van de regio aangezet kunnen worden tot gedragsverandering.

1.4 MIRT aanpak A2: quick wins met werkgeversbenadering

De A59 kruist bij 's-Hertogenbosch de A2. Rondom dit kruispunt is ook een MIRT- Onderzoek uitgevoerd. Specifiek gaat dit onderzoek naar het gedeelte van de A2 tussen Deil - 's-Hertogenbosch – Vught. Op basis van dit onderzoek zijn diverse quick wins gedefinieerd. Onderdeel hiervan is bijvoorbeeld een snelfietsroute Zaltbommel – 's-Hertogenbosch. Ook dit gaat echter verder dan sec infrastructuur. Er is ook een werkgeversbenadering vastgelegd in de grote plaatsen rondom dit weggedeelte, zoals 's-Hertogenbosch en Waalwijk. Ook voor dit snelwegknelpunt is een werkgeversbenadering een must om op de korte termijn te komen tot verbeteringen. Zoals in de uitwerking gedefinieerd “Inzet van de werkgeversaanpak als flankerende aanpak bij de introductie van de “harde” maatregelen. Met name de snelfietsroutes en betere openbaar vervoer diensten zijn gebaat bij een gelijktijdige werkgeversaanpak die het gebruik stimuleert.” Voor meer informatie over de gedefinieerde quick wins binnen MIRT A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught verwijzen wij u naar de factsheets (<http://rijksoverheid.minienm.nl/MIRT/20171006%20FACTSHEETS%20EN%20KOSTEN%20DEFINITIEF.pdf>). In bijlage 1 zijn de plannen voor de werkgeversbenadering samengevat.

1.5 De uitdaging: gedragsverandering realiseren

De overkoepelende uitdaging die voor ons ligt is: **gedragsverandering realiseren door het momentum te grijpen waarop reizigers hun mobiliteitsgedrag heroverwegen. Doel hierbij is dat reizigers kiezen voor alternatieven voor de auto.** Om dit te bewerkstelligen is het nodig dat organisaties (werkgevers en publiekstrekkingen) zich inzetten op het gebied van mobiliteit. Zij kunnen immers inwoners, werknemers en bezoekers stimuleren om een slimme en duurzame keuze te maken. Daarnaast is van het van belang om alle doelgroepen op een slimme manier te sturen tijdens hun reis. Bij al het bovenstaande geldt: zowel voor, tijdens, als na de hinderperiode van GOL is aandacht nodig om de uitdaging te realiseren.

1.6 De eerste stappen naar realisatie uitdaging

De projecten zitten in verschillende stadia:

- GOL gaat richting definitieve besluitvorming over de infrastructuur, natuur en leefomgeving. Hierbij is nog geen plan beschikbaar voor de omgang met smart mobility. Ook is er nog niet gekeken naar de bereikbaarheid van het gebied tijdens de hinderperiode, en de mogelijkheden die er zijn om de hinder te verminderen.
- Drie maanden na de bestuursovereenkomst van de snelfietsroute dienen gemeenten het fietsstimuleringsplan gereed te hebben. De Fietsregisseur en snelfietsroutemakelaar van het Brabant mobiliteitsnetwerk ondersteunen de gemeenten en zijn al actief in het verkennen van mogelijkheden voor een fietsstimuleringsplan met daarin verweven een werkgeversbenadering.
- A2MIRT: er is een besluit genomen over de quick wins. De eerste stappen worden daarin nu gezet. Zo is 's-Hertogenbosch de werkgeverscommunities aan het inrichten.

1.7 Brede aanpak nodig

Aangezien er een deadline zit aan het fietsstimuleringsplan met daarin verweven een werkgeversbenadering zijn daarop de eerste stappen gemaakt. Na een verkenning bij betrokken partijen (gemeenten, provincie, parkmanagementorganisaties, projectorganisatie GOL) is duidelijk geworden dat een fietsstimuleringsplan alleen geen soelaas biedt. Het is een te nauwe benadering van het vraagstuk. Er is daarom voor gekozen de inzet van het Brabant mobiliteitsnetwerk te gebruiken om de eerste stappen te zetten naar een brede aanpak gericht op gedragsverandering van zowel organisaties als mobilisten.

1.8 Deze rapportage: een groeidocument

De komende tijd zullen de contouren voor de inzet op gedragsverandering van automobilisten steeds concreter worden. Daarom kiezen we ervoor deze rapportage als een groeidocument op te zetten. Waarin de verschillende onderdelen van de totale uitdaging een plek kunnen krijgen. Wat we nu hebben ingevuld is een beeld van de doelgroepen in het gebied. En daarnaast antwoord gegeven op de vraag:

- Op welke wijze kan in het gebied Waalwijk – Heusden – 's-Hertogenbosch een werkgeversbenadering vorm krijgen?
- Hoe kunnen we de (elektrische) fiets als alternatief voor de auto stimuleren, met daarbij de realisatie van de snelfietsroute en hinder op de snelweg als reden om de fiets te pakken.

De in dit stadium te nemen beslissingen zijn in dit document geplaatst in een blauw kader.

2 Doelgroepen

Inwoners, werknemers van bedrijven en instellingen langs de route, scholieren, studenten, recreanten; al deze groepen kunnen in de toekomst van de snelfietsroute gebruik maken. En om bij deze doelgroepen alternatieven voor de auto te stimuleren zijn ook andere partijen dan gemeenten, provincie en het GOL nodig. Om die reden zijn ook stakeholders betrokken, afhankelijk van de te bereiken doelgroep. Denk hierbij aan partijen als de grote onderwijsinstellingen en bedrijventerreinen, het parkmanagement van deze terreinen en werkgevers in de directe nabijheid van de route.

1.9 Te onderscheiden doelgroepen

Doelgroepen kun je op verschillende manieren indelen. We hebben hier gekeken naar de overall doelgroepen, specifiek de gebruikers van de A59 en de intermediairs/stakeholders.

Overall

- *Bewoners*: mensen die in het gebied wonen en voor korte ritten gebruik maken van de auto. Het autogebruik in de regio is hoog, hier zijn wij kansen om op korte afstanden de fiets te stimuleren voor dagelijks vervoer.
- *Werknemers*: mensen die in het gebied werken en nu (af en toe) met de auto naar het werk gaan. Over het algemeen kan gesteld worden dat het autogebruik in de regio hoog is, we verwachten daarom ook dat het autogebruik door werknemers hoog is. Hier zijn echter geen cijfers over bekend, en vraagt aanvullend onderzoek in de regio.
- *Scholieren*: Scholieren van het middelbaar onderwijs. Scholieren fietsen natuurlijk over het algemeen al. Belangrijkste aandachtspunt hier is dat ze dat ook blijven doen als zij een leeftijd bereiken waarop zij bijvoorbeeld met brommer of auto kunnen gaan reizen. Daarnaast is het relevant de scholieren zoveel mogelijk gebruik te laten maken van de route, aangezien de snelfietsroute met over het algemeen vrijliggende fietspaden een veiligere route is.
- *Studenten*: met name in 's-Hertogenbosch vinden we beroepsonderwijs en HBO. Deze studenten hebben vaak een alternatief in de vorm van het openbaar vervoer. Fietsen is echter gezonder. Daarnaast zorgen studenten vaak voor grote pieken in het OV. Het is de vraag in hoeverre de student kunt verleiden te fietsen.
- *Recreanten*: personen die gaan recreëren in bijvoorbeeld de Loonse en Drunense duinen, een dagje naar de Efteling gaan of de (centrum)voorzieningen in Waalwijk of 's-Hertogenbosch bezoeken.
- *Werknemers van betrokken gemeenten (en overige samenwerkingspartners)*: De werknemers van de gemeenten Waalwijk, Heusden en 's-Hertogenbosch (en overige samenwerkingspartners) moeten op de hoogte zijn van de werkzaamheden en de aanleg van het fietspad. Zij zijn tenslotte ambassadeurs van alles dat de gemeente uitvoert. Sommige interne doelgroepen die direct te maken hebben met de aanleg van het fietspad en/ of contact hebben met de burgers hebben extra aandacht nodig.
- **5.1.2.e** Bezoekers die met de auto naar **5.1.2.e** reizen. Het ziekenhuis heeft zeven vestigingen in de Provincie Noord-Brabant waarvan de hoofdvestiging is gelegen in 's-Hertogenbosch. Het ziekenhuis heeft een groot verzorgingsgebied in de regio en trekt per jaar 500.000 polikliniekenbezoeken en daarnaast nog de bezoekers van de ruim 60.000 patiënten die per jaar worden opgenomen. Het verzorgingsgebied reikt **5.1.2.e** tot Oss en van Zaltbommel tot Vlijmen. Hierdoor lijkt, mede door de komst van de snelfietsroute over deze trajecten, het stimuleren van de fiets kansrijk. Tevens zijn er mogelijk kansen voor de combinatie fiets/ov op langere afstanden. Het **5.1.2.e** is al jaren actief op het gebied van fietsstimulering onder medewerkers. Zij zijn een goed voorbeeld voor andere werkgevers in de regio¹.

Gebruikers van de A59

Automobilisten die (een of meerdere malen per week) voor het woon/werk verkeer gebruik maken van de snelweg A59. Deze groepsindeling is vooral relevant voor de hinderperiode: op welke manier kunnen we als het nodig is, deze groepen bereiken en mogelijk ook beïnvloeden. Deze groep valt grofweg in te delen in vier subgroepen.

- *Bewoners met herkomst aan de A59*: bewoners die met de auto van huis vertrekken/aankomen en mogelijk hinder ondervinden van de werkzaamheden en deze (bijna) niet kunnen ontwijken. Deze groep is vaak actief betrokken bij de gebiedsontwikkeling. Als de hinder groot is, worden alternatieven mogelijk interessant.
- *Werknemers met bestemming aan de A59*: werknemers die met de auto van huis vertrekken en aankomen/vertrekken van hun werklocatie gelegen binnen het gebied. Deze groep kan het werk (bijna) niet meer met de auto zonder hinder bereiken. Als de hinder groot is, worden alternatieven mogelijk interessant.

¹ Zie <http://www.brabantmobiliteitsnetwerk.nl/1328-het-vervoersbeleid-van-het-jeroen-bosch-ziekenhuis.html>

- *Bewoners met herkomst en bestemming in het gebied* en via de A59 hun bestemming bereiken. Indien er sprake is van veel hinder is er een risico op sluipverkeer. Deze doelgroep is kansrijk voor het stimuleren van het gebruik van de fiets omdat afstanden immers te overzien zijn.
- *Doorstroom over de A59*: deze automobilisten maken gebruik van de A59 en hebben een herkomst en bestemming buiten het gebied. Zij kunnen mogelijk kiezen voor een alternatieve route met de auto en daardoor het gebied ontwijken.

Intermediairs / stakeholders

- *Parkmanagement/bedrijventerreinen aan de A59*: tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk zijn er veel grote bedrijven gevestigd, veelal op bedrijventerreinen die direct aan de A59 en snelfietsroute gelegen zijn. Het parkmanagement bewaakt de kwaliteit van deze bedrijventerreinen en kan tevens een grote rol spelen in het activeren van werkgevers.
- *Werkgevers gelegen in nabijheid van de A59*: werkgevers spelen een centrale rol in /sturen het mobiliteitsgedrag van werknemers. Door hoge kilometervergoedingen voor de auto of het aanbieden van een lease auto wordt autogebruik in de hand gewerkt. Indien een werkgever actief alternatieven voor de auto aanbiedt (bijvoorbeeld in de vorm van kilometervergoedingen voor de fiets, promotie voor de fiets, e-bike probeerweken) kan de automobilist verleid worden de auto (soms) te laten staan en te gaan fietsen.
- *Scholengemeenschap*: De middelbare scholieren en de studenten van het beroepsonderwijs kunnen bereikt worden via de instituties zelf. Op school komen de scholieren/ studenten iedere dag en op die plekken kunnen we ze het beste informeren. Een andere optie zou zijn om de scholieren te betrekken met een schoolproject.

1.10 Wat weten we van de doelgroep werknemers?

Werknemers zijn een erg belangrijke doelgroep om fietsen te stimuleren. Daarom willen we graag meer zicht op de omvang van deze groep, en hun huidige reisgedrag, zodat we ook zicht krijgen op de potentie van fietsstimulering. Het blijkt echter dat er nog maar weinig over deze groep bekend is. In onderstaand kader zijn beschikbare gegevens uitgewerkt. Samengevat:

- de beschikbare pendelcijfers zijn verouderd. Deze laten echter wel zien dat vooral de uitgaande pendel van Heusden naar Waalwijk en 's-Hertogenbosch groot is.
- Cijfers over autobezit laten zien dat waarschijnlijk het autogebruik in Heusden en Waalwijk flink boven het Nederlandse gemiddelde ligt.
- Een vijfde van de werknemers op het tracé aangeeft dat de nieuwe snelfietsroute eraan kan bijdragen dat zij vaker gaan fietsen
- De werkgeversbenadering in 's-Hertogenbosch heeft gezorgd voor veel data over de werknemers. Hieruit leiden we af dat autogebruik inderdaad hoog ligt.

Er lijkt dus wel potentie voor alternatieven, zoals de fiets. Hier voor hebben overheden de hulp nodig van werkgevers, zij beïnvloeden het reisgedrag de werknemers immers met regelingen, faciliteiten en voorzieningen. In het volgende hoofdstuk wordt er meer aandacht besteed aan hoe deze werkgevers en andere intermediairs duurzaam reisgedrag van werknemers kunnen stimuleren.

Zicht op de werknemer: pendelbewegingen

De beschikbare cijfers, uit 2007-2011, zijn enigszins gedateerd. Toch bieden deze gemiddelde pendelcijfers een eerste inzicht in de bewegingen tussen de langstraatgemeenten onderling en 's-Hertogenbosch en Tilburg. Uit de data blijkt dat de pendelbeweging van Waalwijk naar Heusden (1100), ^{5.1.2.e} naar Waalwijk (2750) en ^{5.1.2.e} naar 's-Hertogenbosch (3950) het omvangrijkst waren. Uiteraard bieden deze pendelcijfers enkel inzicht in het aantal bewegingen tussen de dorpen en steden, op welke manier deze werknemers zich verplaatsen wordt uit deze data niet duidelijk. Gezien er geen data beschikbaar is over vervoerswijze van werknemers in dit gebied kunnen we alleen een inschatting maken met welk vervoersmiddel de woon/werk afstand wordt afgeleid.

Tabel 6-1 Gemiddelde pendelbewegingen (2007-2011) tussen de Langstraatgemeenten onderling en 's-Hertogenbosch en Tilburg.

Naar:	Van				
	's-Hertogenbosch	Heusden	Loon op Zand	Tilburg	Waalwijk
's-Hertogenbosch	32.900	(1) 3.950	300	(3) 1.750	(3) 850
Heusden	600	3.200	50	650	(1) 1.100
Loon op Zand	100	200	2.500	850	650
Tilburg	(3) 1.550	(3) 1.650	(2) 1.600	51.600	600
Waalwijk	450	(2) 2.750	(1) 1.700	550	8.650
TOTAAL	52.700	16.600	8.600	78.800	17.600
<i>Top 3 aanvullingen</i>	<i>1: Eindhoven 2: Vught</i>		<i>3: Dongen</i>	<i>1: Eindhoven 2: Breda</i>	<i>2: Geertruidenberg</i>

Bron: Databank 5.1.2.e

Vetgedrukt: top 3 van ...naar... Geelgemarkeerd: top 3 afkomst pendelaar (naar..afkomstig uit..)

Autobezit en -gebruik

Het gemiddelde autobezit per 1000 inwoners geeft een indicatie van het autogebruik. Uit de Heusdense parkeernota van 2016 blijkt dat het autobezit in Heusden een stuk hoger ligt dan het landelijk gemiddelde. Van elke 1000 inwoners in Heusden hebben 495 mensen beschikking over een eigen auto. Dit is ongeveer in lijn met de situatie in Waalwijk, hier hebben per 1000 inwoners er 485 een eigen auto. In Nederland (420) ligt dit gemiddelde een stuk lager. Het autobezit in 's-Hertogenbosch is 421 auto's per 1000 inwoners en dus vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde.

Data over bereidheid en mogelijkheid om te fietsen

In recent onderzoek van Ons Babant Fiets (2017) is er onderzoek gedaan naar 2000 Brabantse werknemers en hun verplaatsingsgedrag. Binnen het totale onderzoek bleken 201 werknemers zich te verplaatsen tussen de Langstraatgemeenten en 's-Hertogenbosch. Van deze werknemers bleek 43% op de hoogte van de komst van een snelfietsroute op dit tracé. In totaal gaf 18% aan dat deze route eraan zou bijdragen dat men vaker met de fiets naar het werk gaat, 17% dacht er over misschien vaker te gaan fietsen. De overige werknemers gaven aan dat zij het niet wisten of geen interesse hadden in de snelfietsroute. Doel is om deze doelgroepen (zoals de groep die graag wil fietsen of misschien vaker wil fietsen) te bereiken en aan te zetten tot gedragsverandering.

Door werkgeversbenadering beter zicht op werknemers in 's-Hertogenbosch

De gemeente 's-Hertogenbosch zet al een aantal jaar in op een werkgeversbenadering. De eerste community van het Brabant mobiliteitsnetwerk is op Paleiskwartier gevormd (tegenwoordig Spoorzone geheten). In deze omgeving is regelmatig overleg met werkgevers en scholen om samen te bepalen hoe ambities op gebied van mobiliteit gestalte kunnen krijgen. De basis hierbij was inzicht in de groep werknemers en studenten die op deze plek werkt: hoe reizen zij, wat vinden zij belangrijk, et cetera. Een deel van deze werknemers komt uit de gemeenten Heusden of Waalwijk en reist per auto, fiets of bus naar het Paleiskwartier in 's-Hertogenbosch. De community biedt ons daarom een eerste inzicht in het reisgedrag van werknemers en studenten in dit gebied.

De werknemers die meegewerkt hebben aan de enquête in de Spoorzone zijn Avans, Brabant Water, Ricoh, Van Lanschot en de Rabobank. In totaal hebben er van deze bedrijven 172 respondenten met een woonlocatie rondom de snelfietsroute mee gewerkt aan het onderzoek. Van deze respondenten reist bijna 50% met een eigen auto naar het werk. Daarnaast reist 7% met een lease auto. Het aandeel dat met de bus en de fiets van huis naar de Spoorzone reist in nagenoeg gelijk: 15% reist met de bus en 17% reist met de (e) fiets naar het werk. De overige 15% kiest er voor om met de trein, scooter of te voet naar het werk te reizen. Het percentage werknemers dat reist met de auto is vrij hoog onder deze groep.

3 Werkgeversbenadering

Werkgevers zijn een belangrijke intermediair naar werknemers. Zij hebben rechtstreeks contact met de werknemers en met regels, voorzieningen en faciliteiten bepalen zij mede in hoeverre er reële alternatieven zijn ten opzichte van de auto. Voor het stimuleren van alternatieven is samenwerking met de werkgevers van groot belang. Zeker omdat we zien dat de meeste werkgevers niet vanzelf aan de slag gaan met mobiliteit. Het raakt niet aan de *core business* van de onderneming en de werkgever ziet vaak niet direct welke voordelen het stimuleren van alternatief vervoer kan hebben voor zijn onderneming. Het is dan ook uiterst belangrijk dat de werkgever goed geïnformeerd wordt over de voordelen die hij kan ervaren. De overheid heeft hierin de rol als vliegwiel. De werkgever moet aangewakkerd en op weg geholpen worden voor hij enthousiast wordt. Gaandeweg beseft hij vaak wel wat er te winnen is.

1.11 Huidige samenwerking met werkgevers op gebied van mobiliteit

Een werkgeversbenadering is maatwerk: in iedere gemeente / regio is contact met werkgevers op een eigen manier vormgegeven. Het is belangrijk om op basis hiervan te kijken of er meer aandacht voor mobiliteit nodig is, hoe mobiliteit een plek kan krijgen in de huidige structuur en of er mogelijk nieuwe structuren moeten worden opgezet. Daarom in deze paragraaf allereerst een beeld van huidige contacten met werkgevers.

Huidige samenwerking binnen GOL

In de planfase van GOL is een adviesgroep opgezet. Hierin werken 20 partijen samen om de projecten rond de A59 efficiënt en met een minimum van overlast te ontwikkelen en uiteindelijk te realiseren. In deze adviesgroep zijn diverse overkoepelende werkgeversorganisaties aangesloten, te weten:

- MKB Heusden
- Waalwijks Bedrijvenplatform
- Kamer van Koophandel Brabant
- Evofenedex
- Transport en Logistiek Nederland (TLN)
- Heusdens Bedrijvenplatform
- Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging.

Daarnaast is een aantal werkgevers aangehaakt, zoals Transportbedrijf 5.1.2.e B.V. en 5.1.2.e Drunen B.V.. Deze partijen ondersteunen het doel en de ambitie van GOL. Het is nog onbekend hoe de adviesgroep van het GOL wordt doorgezet nu GOL overgaat naar een uitvoeringsfase. Ongeacht de beslissing omtrent deze adviesgroep, is het verstandig deze werkgevers en belangenorganisaties te betrekken in het vervolgproces van de werkgeversbenadering.

Huidige samenwerking in de gemeente Heusden

In de gemeente Heusden is er vanuit afdeling economie contact met de werkgevers. De bedrijvencontactfunctionaris voert overleg met werkgevers. Mobiliteit is echter niet een van de speerpunten. Tevens heeft de gemeente Heusden geen zicht op het reisgedrag van werknemers.

Stichting 5.1.2.e zorgt voor een lange termijn borging van de kwaliteit van, en bevordering van het ondernemersklimaat op de aangesloten bedrijventerreinen. Deze stichting wordt bestuurd door afgevaardigden van Heusdens Bedrijvenplatform, de wethouder, de bedrijvencontactfunctionaris van de gemeente Heusden en de parkmanagementverenigingen. Solaris Parkmanagement is de uitvoerder van parkmanagement op de terreinen 5.1.2.e 5.1.2.e Valley, Nieuwkuijk-Vlijmen en Glasnet. En is daarnaast ook secretariaat voor Stichting 5.1.2.e

De bedrijvenparken in de gemeente Heusden zijn divers in omvang, aantal gevestigde bedrijven, ontsluiting en type bedrijvigheid. Solaris ziet kansen op het gebied van mobiliteit en wil de bereikbaarheid en veiligheid van de terreinen onder haar beheer verbeteren. Tevens zien zij het onderwerp mobiliteit steeds vaker op de (politieke agenda) verschijnen en wil hier mee aan de slag. Hiervoor zien zij op dit moment twee mogelijkheden:

- Mobiliteit past goed bij het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO) en kan op de agenda van werkgroepen.
- Er is de wens om fietsen te stimuleren op de terreinen, zoals ook vastgelegd in de mobiliteitsvisie van Solaris. Belangrijke voorwaarde is dat fietsen op een veilige manier vorm gegeven kan worden.

Solaris heeft de wens om meer inzicht te krijgen in het mobiliteitsgedrag van de werknemers op de terreinen om dan echt goede en passende alternatieven voor de auto te kunnen aanbieden.

Huidige samenwerking in de gemeente Waalwijk

In de gemeente Waalwijk is er vanuit afdeling economie contact met de werkgevers. Hierbij is mobiliteit echter geen onderwerp van gesprek. Daarnaast zijn er verschillende parkmanagers actief. Op haven 1 tot en met 6 is

Parkmanagement niet verplicht, op haven 7 is dit wel het geval (Solaris). De lobby op dit terrein om samen zaken op te pakken is dus ook groter. Zanddonk wordt beheerd door de gemeente Waalwijk en hier is ondernemersvereniging Spitz een belangrijke partner.

Waalwijk heeft grote werkgevers en bedrijventerreinen binnen haar gemeentegrenzen. Hierbij zijn er grote verschillen in type bedrijven, bereikbaarheid en aanwezige alternatieven tussen bijvoorbeeld de terreinen Zanddonk, 5.1.2.e /m 6, 5.1.2.e en 5.1.2.e. De verwachting is dat er op Zanddonk en 5.1.2.e meer animo zal zijn voor fietsstimulering en andere mobiliteitsmaatregelen dan op 5.1.2.e /m 6. Op dit moment zijn er geen pendelcijfers van/naar de bedrijventerreinen en er is geen zicht op het reisgedrag van medewerkers.

De gemeente Waalwijk is natuurlijk ook betrokken bij snelfietsroute Waalwijk – Tilburg. Vanuit die route wordt een overkoepelende werkgeverscommunity onderzocht waarbij vanuit iedere plaats koplopers aanhaken. Het is hier de bedoeling deze community specifiek in te richten op fietsstimulering, in de brede zin van het woord.

Huidige samenwerking in de gemeente 's-Hertogenbosch

's-Hertogenbosch is een van de voorlopers in de regio in de werkgeversbenadering. De gemeente zet er bewust op in om zo de om de doelen van de Koersnota te behalen (bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid, gastvrijheid en actieve stad). Het Brabant mobiliteitsnetwerk startte haar eerste community op het Paleiskwartier in 's-Hertogenbosch. Daarmee is 's-Hertogenbosch een early adopter te noemen. Na Paleiskwartier volgden communities Pettelaarpark, De Herven, 5.1.2.e en binnenstad. De gezamenlijke inzet op het gebied van mobiliteit zorgde tijdens de Beter Benutten periode voor een grote hoeveelheid spitsmijdingen in 's-Hertogenbosch (zie <https://www.brabantmagazine.nl/magazine/2018editie4/mobiliteit/>).

Op dit moment is de communityaanpak in transitie. Paleiskwartier wordt uitgebreid naar de gehele Spoorzone. Pettelaarpark, De Herven en De Brand worden samengevoegd naar community Oost, met name gericht op de congestie op de A2. In Rosmalen wordt het opzetten van een community verkend, en ook komt er een verkenning naar een themagerichte community over duurzaamheid. De binnenstad community blijft bestaan. Met deze wijzigingen kunnen straks alle bedrijven in de gemeente aansluiten op een voor hen relevante community.

De werkwijze van het Brabant mobiliteitsnetwerk

Werken vanuit communities

De kern van het werken vanuit communities is dat degenen die belang hebben bij het oplossen van een vraagstuk - zoals te hoge parkeerdruk of dichtslubbende toegangswegen- er ook écht mee aan de slag willen. Het succes van een community staat of valt met het feit dat de deelnemers een aanmerkelijk 'eigen' belang hebben bij de oplossing van een probleem of het realiseren van een ambitie. Dat maakt dat men bereid is om aan te pakken en mee te doen. Je moet dus weten wat de communityleden motiveert. Maatregelen van bovenaf opleggen en bijvoorbeeld een project starten omdat de overheid dit graag wil, is niet effectief.

Deelnemers in de community

Niet alleen werkgevers, marktpartijen, vervoerders en bewoners maken deel uit van een community. Overheden spelen ook een belangrijke rol. Zij maken deel uit van de community vanuit hun eigen belang maar wel op een gelijkwaardige wijze. Ook zij komen 'halen en brengen' in plaats van alleen maatregelen opleggen. Deze aanpak past helemaal bij de nieuwe participerende rol die overheden willen innemen.

Gezamenlijke ambitie is vertrekpunt

Starten met een community betekent samen uitzoeken wat de problemen zijn in het gebied, onder welk vraagstuk iedereen zijn schouders wil zetten, wie de stakeholders zijn en wat het gezamenlijke en individuele belang is. Meestal komen we tot een mooie passende bereikbaarheidsagenda door dit proces goed te begeleiden maar als er onvoldoende motivatie en gezamenlijk belang is, gaan we niet door met een community.

Wie is bmn?

Bmn bestaat uit een mobiliteitsregisseur en fietsregisseur die samen met de opdrachtgever bij provincie de lijnen uit zetten. Communitymanagers, snelfietsroutemakelaars en communicatiespecialisten voeren de communityaanpak op iedere locatie uit. Door de community aanpak, waarbij we belanghebbenden mobiliseren en mee laten werken (energie bundelen), kan het team relatief klein blijven. Een kritische succesfactor is het profiel van de community manager. De activiteiten van het kernteam bestaan uit netwerken, organiseren van bijeenkomsten, vragen herkennen en verdiepen, kansen (laten) verzilveren, kennisdeling, vraagbaak voor het netwerk zijn en het initiëren van projecten. We faciliteren de community, zijn niet de trekker van oplossingen en projecten. Het team wordt ondersteund door analisten die ervoor zorgen dat het reisgedrag van werknemers in beeld gebracht kan worden.

Wie bepaalt de inzet van bmn?

De inzet van bmn wordt bepaald door de overheid: provincie, gemeenten, regio's, wegwerkzaamhedenprojecten, et cetera. De overheid bepaalt op welke plek, voor welke corridor of op welk thema bmn haar communityaanpak gaat uitrollen en met welke capaciteit en communitymanager dit gebeurt. De betrokken partijen in de communities (dus werkgevers, overheden, kennisinstellingen, inwoners) bepalen vervolgens welk probleem wordt aangepakt, welke ambitie wordt nagestreefd, en welke concrete maatregelen genomen gaan worden.

Aanpak

De aanpak kenmerkt zich door een fasering te onderkennen en per fase instrumenten toe te passen. Deze ter check en analyse, om succesvol naar de volgende fase toe te werken. Hierbij te denken aan bijvoorbeeld een kwalificatie checklist, vraaganalyse, format supportmeeting, stakeholderanalyse, belangenanalyse en een omgevingsanalyse.

Wij onderscheiden de volgende fases:

- Kwalificeren: is er een gezamenlijk probleem/ambitie om op te pakken en uit te werken?
- Opstarten: partijen bij elkaar brengen, en agenda bepalen
- werkend maken: eerste zaken samen oppakken, resultaten boeken
- werkend houden: doorpakken
- verbreden: eventueel verbreden naar nieuwe ambities/problemen

1.12 Werkgeversbenadering voor stimulering alternatieven en betrokkenheid in hinderperiode

Beslispunten

- De werkgeversbenadering is randvoorwaardelijk voor het doen slagen van activiteiten op gebied van fietsstimulering en voor het realiseren van zo weinig mogelijk hinder tijdens de wegwerkzaamheden.
- Heusden en Waalwijk sluiten aan bij aanpak Brabant mobiliteitsnetwerk
- 's-Hertogenbosch betreft werkgevers bij de Hinderperiode en snelfietsroute via bestaande communities

Om te zorgen dat de aanpassing van infrastructuur ook daadwerkelijk gaat leiden tot gedragsverandering van werknemers, dient een werkgeversbenadering vorm te krijgen in de gemeenten Waalwijk en Heusden. Een goede samenwerking met werkgevers op het gebied van mobiliteit is randvoorwaardelijk voor het doen slagen van activiteiten op gebied van fietsstimulering en voor het realiseren van zo weinig hinder tijdens de werkzaamheden.

Het meest voor de hand ligt om aan te sluiten bij de werkwijze van het Brabant mobiliteitsnetwerk. Door in te zetten op communities wordt samenwerking tussen werkgevers in het gebied, overheid en parkmanagement gestimuleerd en zullen concrete oplossingen voor regionale en lokale mobiliteitsvraagstukken gaan volgen. Zo kijken zij samen naar mobiliteit van medewerkers en bezoekers in het gebied en zoeken zij gezamenlijk naar breed gedragen maatregelen om alternatieven voor de auto te stimuleren (openbaar vervoer, fiets, thuiswerken, flexibel werken, reisinformatie).

Het Brabant mobiliteitsnetwerk heeft in opdracht van provincie, en in samenspraak met gemeenten, het speelveld rondom werkgevers en mobiliteit in beeld gebracht en in Waalwijk en Heusden de contouren geschetst van hoe de werkgeversbenadering eruit kan komen te zien, en welke stappen gezet moeten worden om hier te komen. Zowel in Heusden als in Waalwijk kan de concrete benadering van de werkgevers direct worden doorgepakt. Hierbij kan voor een deel nog gebruik gemaakt worden van budget voor de verkenning van de werkgeversbenadering van de provincie. Doorpakken heeft echter alleen zin als de gemeenten de koers ook ondersteunen en geld en capaciteit beschikbaar stellen om te kunnen doorzetten. Bij vaststelling van dit document, dient deze keuze dan ook te worden gemaakt.

De werkzaamheden GOL starten in 2019 en de snelfietsroute is in 2020 klaar, daarom is het belangrijk nu al door te pakken met de werkgeversbenadering. Werkgevers moeten zich immers bewust worden van de mogelijkheden op gebied van mobiliteit, vervolgens eerste stapjes zetten, waarna vaak nieuw mobiliteitsbeleid en serieuze stappen volgen. Dit heeft tijd nodig. Om daadwerkelijk te kunnen oogsten in de hinderperiode en als de snelfietsroute klaar is, zullen werkgevers nu betrokken en geactiveerd moeten worden.

1.13 Budget voor oprichting communities in Heusden en Waalwijk

De exacte vorm van een community van het Brabant mobiliteitsnetwerk is op voorhand niet altijd te voorspellen: de gemeente bepaalt waar bmn haar communityaanpak gaat inzetten. De probleemstelling en het waarom van samenwerken wordt met de communityleden gezamenlijk bepaald. De verwachting is dat in de gemeente Heusden één community opgezet kan worden. Niet locatie gebonden maar gemeente breed, samen optrekkend met Stichting

5.1.2.e

In Waalwijk zal naar verwachting gekeken moeten worden naar locatie specifieke

communities, omdat de gebieden en bedrijvigheid te veel van elkaar verschillen. Dit zou betekenen dat er naar verwachting in twee communities aan de slag gegaan wordt (Omgeving Havens en Omgeving Zanddonk).

In bijlage 3 is informatie opgenomen over subsidiemogelijkheden voor de werkgeversbenadering.

Beslispunten

- Gemeente Heusden stelt per 1 november 2018 budget beschikbaar voor de oprichting gemeentebrede community.
- Gemeente Waalwijk stelt per 1 november 2018 budget beschikbaar voor de oprichting van 2 locatiespecifieke communities

1.14 Concrete vervolgstappen Waalwijk en Heusden

1. Aan de slag met Solaris

Het advies is om de eerste stappen te zetten samen met Solaris, aangezien zij veel individueel contact per terrein, een rol spelen bij het oppakken van lokale issues en zelf in hun visie ook benoemen dat fietsstimulering belangrijk is. Solaris is enthousiast, en wil graag samen met het Brabant mobiliteitsnetwerk de werkgevers in Heusden en op de Havens benaderen. De onderstaande stappen zijn met Solaris afgestemd en voorbereid, en kunnen direct worden uitgevoerd:

1. Solaris benadert werkgevers op de bedrijventerreinen om deel te nemen aan een nulmeting naar reisgedrag onder het personeel (o.a. met een filmpje, zie kader). Bmn verzorgt deze enquête (standaard enquête, staat klaar)
2. Werkgevers dienen twee stappen te ondernemen om mee te doen: een digitale link naar de enquête onder personeel verspreiden én een inventarisatiedocument door te lopen om het bmn een beeld te geven van welke voorzieningen, faciliteiten en regelingen de werkgevers al bezitten.
3. Bmn analyseert de resultaten van de enquête en geeft op basis van de resultaten en het inventarisatiedocument een advies op maat per werkgever. Dit koppelen we terug in een adviesgesprek. Hierin worden ambities, problemen en mogelijke oplossingen verkend en praktische tips gegeven. Ook onderzoekt bmn in deze gesprekken of er animo is voor verdere samenwerking op het gebied van mobiliteit bij het bedrijf. En zo ja, op welke manier dan.
4. Bmn analyseert ook de resultaten per bedrijventerrein. Dit geeft met name input aan parkmanagement en gemeente.
5. Bmn stelt een plan van aanpak op voor vervolg: hoe gaan we de werkgeversbenadering en samenwerking in dit gebied vormgeven. Is dit inderdaad een gemeentebrede community, of moeten we aan iets anders denken. Aan
6. Gemeenten en parkmanagement beslissen over dit plan van aanpak en de focus van de verdere inzet.

2. Benadering in Zanddonk: via Spitz

Er is nog geen contact geweest met Spitz. Dat is echter een logische vervolgstap op het contact met Solaris. Met hen moet nog verkend worden op welke wijze in Zanddonk de werkgevers kunnen worden benaderd en welke rol Spitz hierin kan hebben.

3. Aansluiting bij partijen adviesgroep

Er dienen gesprekken plaats te vinden met de leden van de adviesgroep GOL. Samen met hen wordt gekeken op welke wijze zij kunnen deelnemen aan een werkgeversbenadering, en op welke wijze zij hun achterban kunnen betrekken.

4. Contact met grote bedrijven buiten Havens en Zanddonk

Niet alle grote bedrijven in Waalwijk zijn geclusterd op de bedrijventerreinen. Denk bijvoorbeeld aan Tarkett (voorheen Desso) aan de Taxandriaweg. Bmn heeft reeds contact gelegd met Tarkett, aangezien bekend was dat zij ambities hebben op het gebied van de fiets en Tarkett daarnaast veel acties voor fitte en gezonde werknemers. Tarkett sprak de behoefte uit vaker met gemeente en omliggende bedrijven om tafel te gaan. En was erg te spreken over een werkvorm met communities. Ook willen zij begin volgend jaar graag een enquête uitzetten om reisgedrag in beeld te brengen. Kortom: veel enthousiasme.



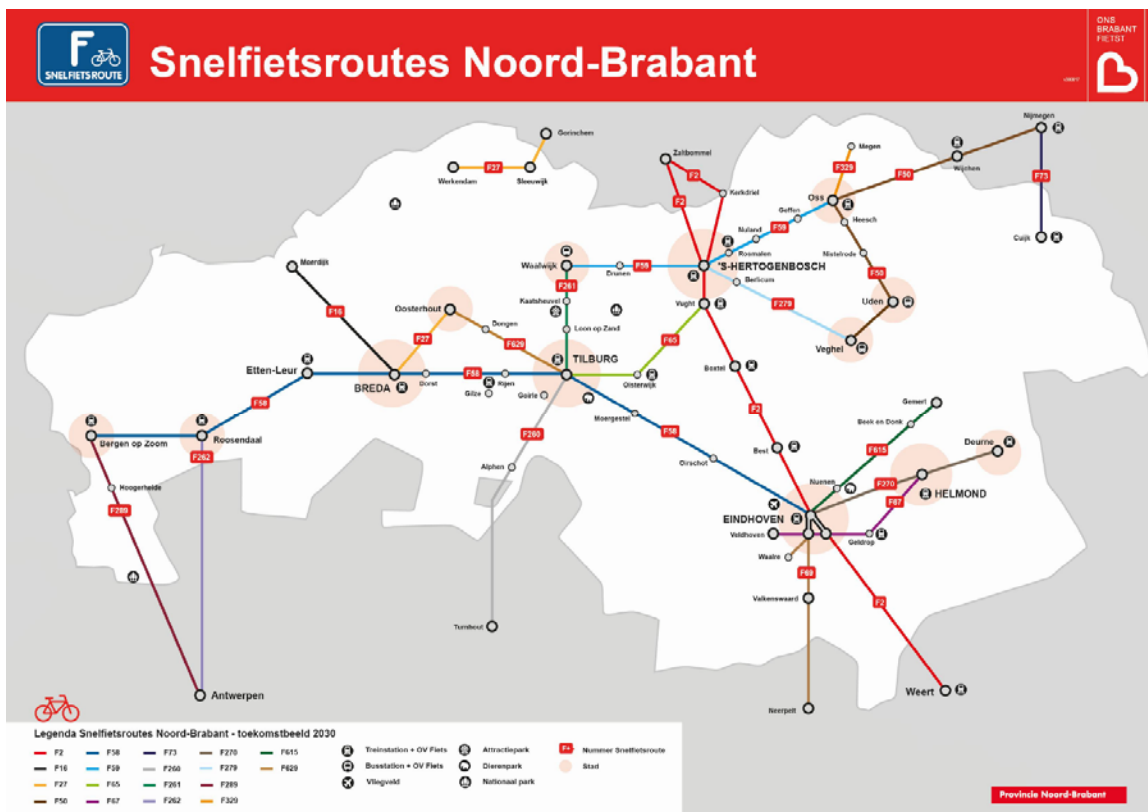
Om deelname aan de enquête te triggeren is er een promotiefilm gemaakt: de snelfietsroutemakelaar interviewt een werknemer van Solaris die optreedt als ambassadeur. Zij fietst sinds enkele maanden van Oirschot naar Nieuwkuijk en is een bekend gezicht in het gebied.

1.15 Concrete vervolgstappen in 's-Hertogenbosch

In 's-Hertogenbosch is het contact met de werkgevers op het gebied van mobiliteit al ingericht. Belangrijk is het om contact te zoeken met de bestaande en nog op te richten communities als meer duidelijk wordt over de hinderperiode en het moment waarop de snelfietsroute gebruikt kan gaan worden. Specifieke aandacht kan nog uitgaan naar het Jeroen Bosch Ziekenhuis. Dan niet als werkgever, maar als publiektrekkende organisatie, waar dagdagelijks vele mensen naar toe reizen.

1.16 De gemeente als werkorganisatie

De gemeenten kunnen zelf ook het goede voorbeeld geven en dit uitdragen. In 's-Hertogenbosch is de situatie zo dat werknemers bij het stadskantoor niet gratis kunnen parkeren. Het vervoerbeleid is daarnaast nog recent geactualiseerd. De HRM-adviseur van gemeente Heusden heeft zelf contact opgenomen met Ons Brabant Fietst om het vervoerbeleid eens tegen het licht te houden. Een nulmeting naar reisgedrag is uitgevoerd en nu moeten volgende stappen worden benoemd. In het kader van de samenwerking in Hart van Brabant gemeenten is ook bij gemeente Waalwijk geïnventariseerd hoe het staat met de voorzieningen, regels en faciliteiten. Een enquête naar reisgedrag van medewerkers dient nogmaals uitgezet te worden om een representatief beeld te krijgen. In de aanpak van Snelfietsroute Waalwijk – Tilburg (F261) is er gerichte aandacht voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Waalwijk.



Afbeelding 1: toekomstig netwerk van snel fietsroutes in de provincie Noord-Brabant

1.19 Fietsambities bij gemeenten en provincie

Fietsstimulering is geen losstaand element. Het hangt samen met de gekozen ambities op gebied van verkeer en vervoer en daarvan afgeleid de ambities op gebied van fiets en de maatregelen om deze ambities te realiseren. Bij het opstellen van de coalitieprogramma's hebben huidige bestuurders opnieuw nagedacht over hun fietsambities. Deze zijn als volgt gedefinieerd:

- Gemeente Heusden: focus ligt met name op het realiseren van veilige en aantrekkelijke fietsvoorzieningen. Doelgroepen hierbij zijn scholieren, woon-werkverkeer en toeristen. Om de maatregelen van het GOL en de snel fietsroute goed in te bedden, gaat gemeente Heusden een update maken van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) inclusief fiets(paden)plan.
- Gemeente Waalwijk: De komende periode willen Waalwijk inzetten op Smart Mobility. Technologische innovaties wordt gekoppeld aan de duurzaamheidsagenda en economische bereikbaarheidsbelangen. Speerpunten zijn elektrische fietsen en auto's, gedragsprojecten en zelfrijdend (service) vervoer. Ook de ontwikkelingen in de binnenstad, bijvoorbeeld de komst van het nieuwe museum, vragen extra aandacht. Er wordt geïnvesteerd in fietspaden in de gemeente Waalwijk om de bereikbaarheid verder te vergroten.
- Gemeente 's-Hertogenbosch: Duurzame, schone en slimme mobiliteit vormt het uitgangspunt. Met daarbij een goed evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. De reiziger staat centraal in het beleid om de bereikbaarheid te verbeteren. En dus niet het soort vervoersmiddel. Focus voor fiets ligt op het waar mogelijk aanleggen van nieuwe fietssnelwegen. En de voltooiing van het fietsnetwerk binnen de gemeente, inclusief de daarvoor benodigde voorzieningen (waaronder fietsstallingen).

In het Verkeers- en vervoersplan (PVVP) heeft de provincie haar visie op het gebied van mobiliteit vastgelegd. De provincie gaat in het plan uit van de zogeheten 'van deur tot deur'-benadering. Mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijven zijn het uitgangspunt. De provincie wil burgers en bedrijven acceptabele, betrouwbare reistijden bieden, zodat ze weten waar ze aan toe zijn. Op basis daarvan kunnen gebruikers gerichte keuzes maken, bijvoorbeeld auto of openbaar vervoer. Het Uitvoeringsprogramma Fiets in de Versnelling 2016-2020 laat zien hoe de provincie de doelen en ambities van de Visie Fiets in de Versnelling wil invullen voor de periode 2016-2020. De provincie wil het gebruik van de fiets verder stimuleren. Door de fietsinfrastructuur te verbeteren, werkgevers te betrekken bij projecten om fietsen te stimuleren en innovaties in te zetten voor de fiets.

1.20 Huidige inzet op fietsstimulering

De gemeenten werken hard aan de infrastructuur en veiligheid van het fietsen in hun gemeente. Op fietsstimuleringsgebied is er een ander beeld. De gemeente 's-Hertogenbosch is het actiefste op het gebied van fietsstimulering. Zo loopt er op dit moment een gedragscampagne '1 dag anders in de week' waarin de fiets een belangrijke rol speelt. Ook de provincie Noord-Brabant is actief op het gebied van fietsstimulering. Denk daarbij aan het stimuleringsprogramma B-Riders en het neerzetten van het Werkgeversplatform Fiets. Gemeente 's-Hertogenbosch en provincie Noord-Brabant financieren mede Ons Brabant Fietst en overkoepelende Brabant-brede fietscampagne die door Ons Brabant Fietst gaat worden opgezet. Gemeenten Heusden en Waalwijk ondernemen nog weinig fietsstimuleringsactiviteiten om mensen (vaker) te laten fietsen.

1.21 Doel en doelgroep voor gerichte inzet fietsstimulering

De centrale doelstelling voor de fietsstimulering is het ontlasten van de A59 en onderliggende infrastructuur. Specifieker geformuleerd gaat het erom dat:

- automobilisten verleid worden over te stappen naar de fiets en gebruik maken van het snelfietsroute traject 's-Hertogenbosch – Waalwijk (nieuwe fietsers werven).
- mensen die (af en toe) fietsen, worden gestimuleerd vaker de fiets nemen en de route te gaan gebruiken (huidige fietsers vaker laten fietsen).
- fietsers die nu parallel aan de route fietsen, worden gestimuleerd de route te fietsen vanuit veiligheidsoogpunt (huidige fietsers een andere route laten fietsen).

Subdoelen zijn daarnaast:

- verbeteren van gezondheid van inwoners;
- inzetten op duurzaamheid;
- oplossen parkeerproblematiek.

Op het traject 's-Hertogenbosch – Waalwijk zijn de werknemers de belangrijkste doelgroep voor fietsstimulering. De gemeenten zetten zich in voor het verhogen van het fietsaandeel in het woonwerk verkeer en zakelijke verkeer. De snelfietsroute is een haakje om samen met de werkgevers nu op te pakken. De fietsstimulering heeft echter niet alleen betrekking op het stimuleren van het gebruik van de snelfietsroute, het gaat om het 'gaan' fietsen en 'vaker' fietsen.

De focus op werknemers betekent niet dat er geen aandacht is voor de overige doelgroepen zoals benoemd in hoofdstuk 2. Het is belangrijk dat inwoners en recreatieve bezoekers de snelfietsroute kennen, weten welke locaties deze route (en het verdere snelfietsroutenetwerk) met elkaar verbindt en dat zij het ook een prettige route vinden. Het 'tussen de oren krijgen van de snelfietsroute' bij de brede doelgroep is onderdeel van het op te stellen communicatieplan.

Beslispunten:

- Instemming met doel en doelgroep van het fietsstimuleringsplan

1.22 Strategie

De volgende punten vormen samen de strategie voor het stimuleren van fietsen:

- **Werkgever belangrijke intermediair**

De werknemer is de belangrijkste doelgroep. Dus de werkgever is een hele belangrijke intermediair. Belangrijk onderdeel van fietsstimuleren is dus de werkgeversbenadering, waarin we ook inzetten op een gedragsverandering van deze werkgever (zie hoofdstuk 3).

- **Inspelen op hinder voor automobilisten**

De herinrichting van de A59 gaat tussen 2018 en 2022 hinder geven voor automobilisten op dit traject. Het is nog niet bekend hoe groot deze hinder gaat zijn. Ervaring leert wel dat grootschalige wegwerkzaamheden en de bijkomende langere reistijd voor automobilisten vaak hét moment is om de vervoerskeuze te heroverwegen en automobilisten te helpen hun gewoontegedrag te doorbreken.

- **Focus op de e-bike**

In dit gebied zijn verplaatsingen over het algemeen wat langer. En daarom zullen veel inwoners sneller geneigd zijn te stellen dat het te ver is om op een gewone fiets naar hun werk te fietsen. Het is daarom logisch met name in te steken op de e-bike. Op dit moment is het nog niet toegestaan dat speed pedelecs op het fietspad fietsen, daarom krijgt de speed pedelec ook geen nadruk in het fietsstimuleringsplan.

- **Stimuleren, niet verbieden**

Het is belangrijk uit te gaan van positiviteit. Het devies is informeren en verleiden. Dus niet verbieden of 'pesten'.

- **Stimulering volgt de drie fases van de werkzaamheden**

In het totale proces van de werkzaamheden rondom het Gol zijn er grofweg drie fases te onderscheiden:

1. Voorbereidende werkzaamheden: de 'oude situatie': eerste ideeën, tracékeuze en kwaliteitsafspraken maken, schetsontwerpen en eerste ramingen
2. Uitvoerende werkzaamheden: start werkzaamheden: schop in de grond (vaak in deeltrajecten), hinder naar aanleiding van werkzaamheden, omleidingen
3. Na werkzaamheden: de 'nieuwe situatie': de werkzaamheden zijn afgerond, route is gebruiksklaar inclusief wayfinding en markering

In de activiteiten rondom stimulering worden ook deze drie fasen gevolgd. Hierbij is het vooral relevant wanneer belangrijke routedelen klaar zijn en 'geopend' en dus gestimuleerd kunnen worden.

- **Snelfietsroute als aanleiding**

De aanleg van de snelfietsroute is 'slechts' de aanleiding voor fietsstimulering. De ingezette middelen moeten bijdragen aan fietsstimulering van en naar het werk in de drie gemeenten.

- **Fietsstimulering in de last mile**

Naast de fiets is ook bus 301 een goed alternatief op deze corridor. Buslijn 301 loopt namelijk van het station 's-Hertogenbosch via Vlijmen en Nieuwkuijk richting Waalwijk en Tilburg en volgt daarmee grotendeels dezelfde lijn als de snelfietsroute. Een kanttekening die wel geplaatst moet worden is dat het er in veel gevallen voor- en natransport nodig is bij busvervoer. En dit ontbreekt nog. Er zijn geen (ov)fietsen beschikbaar bij busstations en de afstand tot de eindbestemming moet te voet worden afgelegd. We weten al dat dit bijvoorbeeld bij bedrijventerrein 't Hoog in Nieuwkuijk voor problemen zorgt. De fiets kan dus ook als last mile alternatief gepositioneerd worden.

Beslispunten:

- Instemming met strategie van het fietsstimuleringsplan

1.23 Activiteiten gericht op fietsstimulering

Fietsstimuleringsactiviteiten inzetten vanaf voorjaar 2019

De activiteiten rondom fietsstimulering dienen plaats te vinden op het moment dat de werkgevers aangehaakt zijn en er voldoende onderdelen van de route gereed zijn om (een deel van) de route te gaan promoten. Dit betekent dat deze activiteiten nu nog niet vast omljnd hoeven te zijn: deze dienen uitgewerkt te worden en deels in 2019, maar vooral in 2020 en 2021 ingezet te worden. Daarom volgt nu een beknopte beschrijving van de in te zetten maatregelen inclusief een inschatting van de kosten. Dit najaar dient er een verder geconcretiseerd plan te worden gemaakt.

Voorstel voor activiteiten

1. E-bike proeftuinen
2. Campagne
3. Werkbudget werkgevers realisatie fietsvoorzieningen
4. Deelfietsen bij OV-haltes beschikbaar maken

Ad 1: e-bike proeftuinen

E-bikes lijken steeds meer gewoon goed te worden. Toch zien we ook dat veel werknemers de overstap naar de e-bike nog niet maken. Zij staan open om hun reisgedrag te veranderen, maar worden ervan weerhouden om echt door te pakken door angst en twijfel (is fietsen met een e-bike iets voor mij? Doe ik geen miskoop?). Gevolg hiervan is dat mensen met de auto (of OV) naar hun werk blijven reizen, in plaats van met de fiets.

Een belangrijk instrument voor fietsstimulering is daarom een e-bike proeftuin. Concreet doelen we hierbij op een pool aan fietsen die mensen kunnen uitproberen. Niet voor één dag, maar voor twee tot vier weken. Zodat ze echt kunnen kijken hoe vaak ze de fiets gebruiken in hun dagelijkse ritme (en bij bijvoorbeeld slecht weer of juist goed weer). Het is belangrijk om diverse typen en merken fietsen aan te bieden, zodat een persoon ook een fiets kan proberen die bij hem past. Denk aan een elektrische fiets, speedpedelec en elektrische bakfiets, maar ook om 'gewoon' een goede toerfiets.

Het momentum voor toepassing van de e-bike proeftuin is als de werkgeversbenadering op stoom is, en er binnen bedrijven aandacht aan wordt besteedt. Daarnaast bij de start van de hinder. Liefst in voorjaar en zomer, maar ook

gedurende herfst en winter kunnen low profile fietsen beschikbaar zijn. Advies is om in 2019 al te starten met de proeftuin, en deze te laten doorlopen in 2020 en 2021.

De organisatie van de proeftuin ligt vaak bij overheden: zij organiseren de promotie, reserveertool, helpdesk en monitoring. Werkgevers dragen een stukje bij (financieel of organisatorisch) als zij ervan gebruik maken. Het lijkt slim om in dit geval ook fietsen beschikbaar te stellen op andere locaties (centra, woonwijken). Zo komen fietsen beschikbaar voor inwoners in de drie gemeenten. Tot zo'n 15 a 20 kilometer vanaf de bestemmingsgebieden wonen de potentiële fietsers, en hen wil je allemaal kunnen bedienen. Daarnaast kunnen op deze manier ook werknemers vanuit het MKB deelnemen. Samenwerking met fietshandelaren is hierin handig. Zij bepalen zelf het aantal fietsen, en doen de uitgifte en inname. En idealiter geven fietshandelaren de deelnemers van de probeerpool vervolgens ook een mooi aanbod om een fiets te kopen. Overheden zorgen dat er een persoon is die het proces met de fietshandelaren in gang zet.

Kosteninschatting:

Fietsen: +/- 25 fietsen voor een half jaar inclusief reserveringssysteem: € 30.000 per jaar. Gedurende drie jaar betekent dit een investering van € 90.000.

Capaciteit: +/- 4 uur per week voor organisatie en afwikkeling gedurende half jaar: +/- 100 uur per jaar

Ad 2: campagne

Bijna iedere Nederlander heeft een fiets, en de fiets is daarom ook vaak een makkelijk alternatief. De werkzaamheden aan GOL zijn een ideaal moment om gewoontegedrag te doorbreken en mensen te laten overstappen van auto naar fiets. En als mensen het gemak van de fiets eenmaal een tijdje ervaren, blijven ze vaak fietsen.

Ons Brabant Fietst start in 2019 samen met haar partners met een overkoepelende Brabant-brede fietscampagne die als kapstok dient voor bestaande en nieuwe projecten en die inspeelt op de gewenste gedragsverandering (o.a. door nudging) door fietsen als laagdrempelig alternatief aan te reiken. Een van de onderliggende projecten bij deze koepelcampagne wordt de verleiding van forenzen om gebruik te maken van de snelfietsroute. De campagne wordt op dit moment nader uitgewerkt. Het lijkt logisch hierbij aan te sluiten, zodat niet voor deze snelfietsroute een specifieke campagne hoeft te worden ontwikkeld, maar kosten voor ontwikkeling en deels uitvoering te spreiden over heel Brabant. Ook kan hiervoor worden aangehaakt op de nieuwe tranche B-Riders. Ook hiervan vindt momenteel uitwerking plaats, dus dient dit najaar gekeken te worden hoe dit instrument in te zetten.

Kosteninschatting: € 70.000 (2019: € 10.000, 2020: € 40.000, 2021: € 20.000)

Ad 3: Werkbudget werkgevers realisatie fietsvoorzieningen

De motivatie van werkgevers om aan de slag te gaan met mobiliteitsmanagement maatregelen is wisselend. En als de motivatie er is, hikt men nog wel aan tegen de benodigde investeringen om daadwerkelijk maatregelen in te voeren. Daardoor worden soms maatregelen niet genomen, of duurt het lang voordat er concrete actie komt. Daardoor zullen medewerkers ook minder snel hun gedrag gaan veranderen en heeft het negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van het gebied waar het bedrijf gevestigd is.

In de communities van het Brabant mobiliteitsnetwerk worden werkgevers op weg geholpen door hen te enthousiasmeren en te stimuleren kritisch te kijken naar hun mobiliteitsbeleid en concrete maatregelen te nemen. Het streven is dat werkgevers eigen maatregelen kiezen en invoeren. Om werkgevers wel een duwtje in de rug te geven, is het slim hen een stukje financieel te ondersteunen, in de vorm van een soort cofinanciering. Bij een dergelijke regeling is het belangrijk dat de werkgever niet wordt beperkt in het type project wat hij uitvoert. De subsidie is bedoeld voor gedragsverandering (bijvoorbeeld van auto naar fiets), maar de werkgever kan zijn project natuurlijk breder optuigen (iets voor alle fietsers in plaats van voor sec de overstappers).

Kosteninschatting: € 150.000

Ad 4. Deelfietsen bij OV-haltes beschikbaar maken

De fiets is een goede last mile oplossing. Uit eerste contacten met werkgevers, horen we dat deze last mile oplossing nu wordt gemist. Er zijn diverse manieren om dit op te lossen: eigen fietsen van werknemers bij de halte, fietsen van werkgevers bij de halte, of deelfietsen bij de halte. Het laatste is voor wat betreft de stallingsruimte het meest ideaal. Anders is er voor iedereen zijn eigen fiets en ontstaat er inefficiëntie. Er zijn diverse systemen in te zetten om deelfietsen bij de halte te realiseren, denk aan OV-fiets, Hopperpoint, Donkey Republic, Flickbike en Keobike.

Kosteninschatting: € 60.000

Beslispunten

- De drie gemeenten stellen capaciteit beschikbaar om dit najaar het fietsstimuleringsplan verder uit te werken. Inschatting: 80 uur
- De drie gemeenten stellen budget beschikbaar voor het uitvoeren van fietsstimuleringsactiviteiten. En daarbij stellen zij ook capaciteit beschikbaar voor het aansturen van het uitvoeren van deze activiteiten.
 - Budget: 350.000 voor 2019, 2020 en 2021 samen
 - Capaciteit: over hele looptijd, gemiddeld 4 uur per week (maar activiteiten zullen piekmomenten kennen)

Bijlage 1 Toelichting Quick Win E: continueren en uitbouwen werkgeversbenadering Brabant mobiliteitsnetwerk

Doel

Het doel in relatie tot de A2 is om gedurende lange tijd over een steeds grotere doelgroep de community-aanpak vol te houden. De aanpak is essentieel als randvoorwaarde bij alle overige – meer harde – maatregelen uit dit pakket Plan van aanpak quick win E MIRT-onderzoek A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught.

Toelichting vanuit probleemanalyse

Vanuit de probleemanalyse blijkt een reductie van de mobiliteitsvraag van 20% nodig voor het aanpakken van het probleem. Het gebruik van de A2 is divers. Met het benaderen van enkele grote spelers wordt dus lang niet de gehele doelgroep bereikt. De community-aanpak van Brabant mobiliteitsnetwerk lijkt succesvol om reizigers te bereiken en te betrekken. Naar verwachting zijn eind 2017 125 werkgevers en 80.000 werknemers in Brabant betrokken bij deze community-aanpak. De aanpak is essentieel als randvoorwaarde bij alle overige – meer harde – maatregelen uit dit pakket.

Toelichting

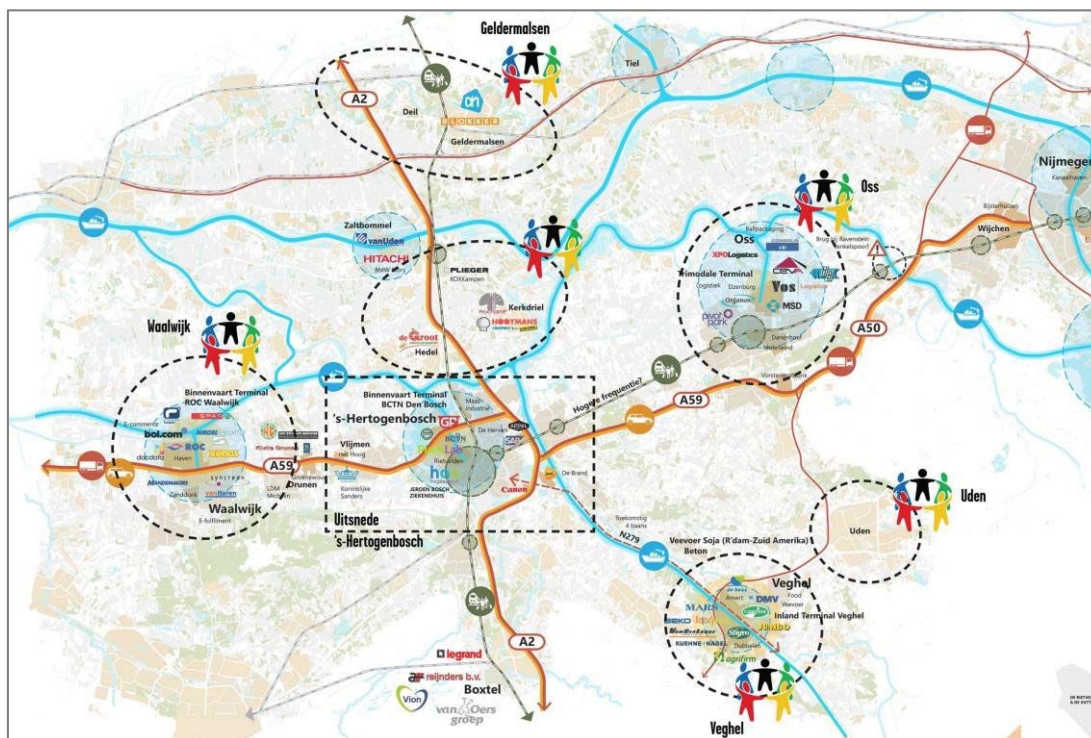
De maatregel binnen dit pakket bestaan eruit om de aanpak van Brabant mobiliteitsnetwerk enerzijds op de 5 huidige locaties te continueren en te verbreden, en anderzijds uit te bouwen met nog eens 6 communities. Onder deze maatregel vallen:

- Meer communities waarbij niet alleen binnen 's-Hertogenbosch wordt verbreed naar andere locaties maar ook de grote kernen in de regio worden toegevoegd. Het gaat dan specifiek om Waalwijk, Oss, Veghel en Uden
- Uitbouw van de diensten, met name gericht op geïntegreerde mobiliteits-, informatie- en transactiediensten (Mobility as a Service) waarbij de werkgeversaanpak een springplank biedt voor bredere uitrol.
- Inzet van de werkgeversaanpak als flankerende aanpak bij de introductie van de "harde" maatregelen. Met name de snelfetsroutes en betere openbaar vervoer diensten zijn gebaat bij een gelijktijdige werkgeversaanpak die het gebruik stimuleert.
- Gerichte aanpak vrije tijdsverkeer opnemen in Brabant mobiliteitsnetwerk om daarmee een afname van de autoverplaatsingen naar publiekstrekkingen tijdens de spits te realiseren

Het proces van communitybuilding verloopt in een aantal fasen. Dit proces is vastgelegd in de zogenaamde 'community-toolkit':

- Kwalificeren: beoordelen van economische toplocatie op mogelijkheden en aantrekkelijkheid om een community aanpak te introduceren. Bij deze fase horen ook een verkeerskundige analyse en een stakeholdersanalyse volgens CORT & Krachtig.
- Opstarten: vorm geven aan de samenwerking o.b.v. een gedefinieerd business vraagstuk. Inrichting community op basis van vraag. Gericht op in beweging krijgen van community.
- Werkend maken: het creëren van een structurele beweging en betrokkenheid van partijen in de community. Community opbouwen op basis van ervaringen.
- Werkend houden: business vraagstuk opgelost. Zelfsturende community die stopt of doorgaat met nieuw vraagstuk.
- Verbreden: een cluster van samenwerkende communities die aan elkaar bijdragen. Het kernteam van het Brabant mobiliteitsnetwerk bestaat uit één mobiliteitsregisseur, communitymanagers (afhankelijk van aantal communities), communicatie ondersteuning, en specialistische mobiliteitsbureau-ondersteuning voor onderzoek, analyse en monitoring..

Visualisatie van de community-locaties en grote bedrijven op een kaart.



Aandachtspunten in de uitwerking

Het Brabants mobiliteitsnetwerk werkt vraaggestuurd, vanuit een concreet bereikbaarheidsvraagstuk op een economische toplocatie, aansluitend bij de knelpunten uit de probleemanalyse Brabant (de urgentie), en vanuit concrete wensen, behoeften en de eigen ambitie van lokale partijen. Dit is een kans en een risico. Wanneer lokale partijen de knelpunten analyse delen zorgt dit voor betrokkenheid en het omarmen van de maatregelen. Het niet erkennen van de probleemanalyse als belangrijk voor de lokale stakeholders kan een averechts effect hebben. De eerste resultaten zijn er, maar de gewenste gedragsverandering bij werkgever en eindgebruiker is er ook een van de lange adem. De aanpak is gericht op het gezamenlijk oplossen van een gezamenlijk probleem. Het doorlopen van dit proces heeft een spanningsboog, van van enkele jaren. Daarna kunnen communities minder actief zijn. Als ondersteuning van de maatregelen in het pakket kan de timing van het doorlopen van het proces van belang zijn. Er liggen kansen in het verbinden van de communities door gezamenlijke branding rondom de A2, en eventueel gezamenlijke inkoop van diensten. Ook kan gedacht worden aan een 'virtuele' community op basis van gemeenschappelijke in plaats van op geografische basis.

Kosten en financiering

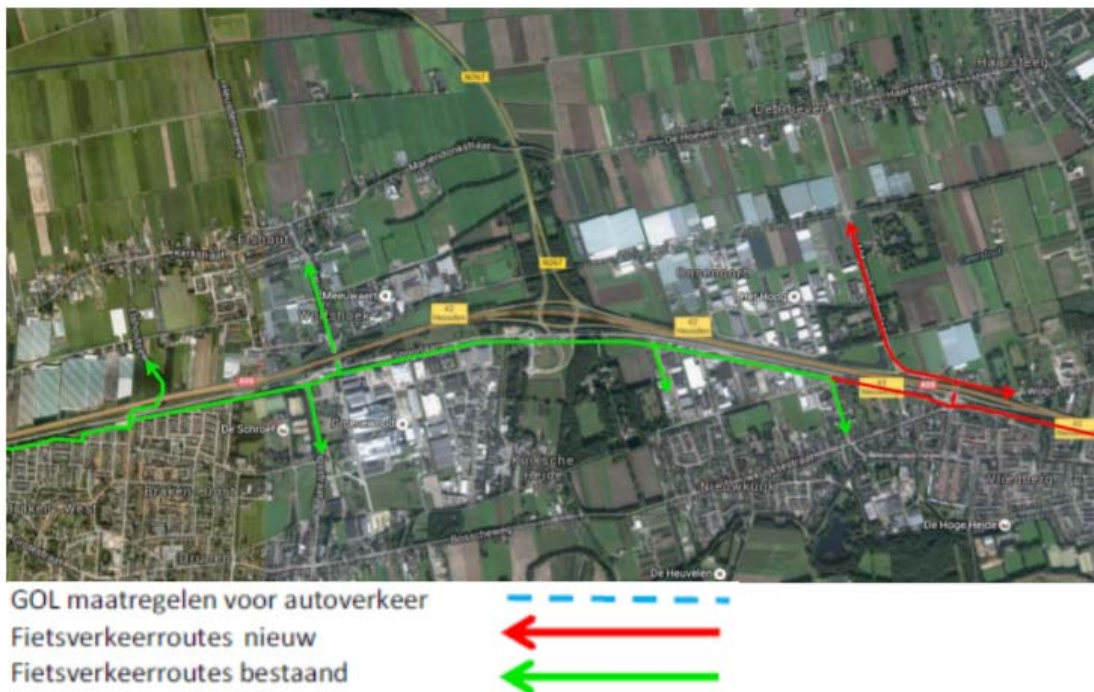
De raming bedraagt € 400.000 per jaar voor een periode tot 2030. Het betreft een uitbreiding van 5 naar 11 communities, en een verbreding van de scope zoals beschreven. De kosten zijn gebaseerd op de ervaringen van de Provincie NB en bevatten de procesuitvoering van het Brabant mobiliteitsnetwerk. De proceskosten worden gefinancierd door provincie, Rijk en betreffende gemeente.

Kosten van mobiliteitsmaatregelen zij hierin niet opgenomen. Voor het doorlopen van de aanpak van de opbouw van communities tot en met het behalen resultaat en het werkend houden wordt uitgegaan van een cyclus van 3 jaar.

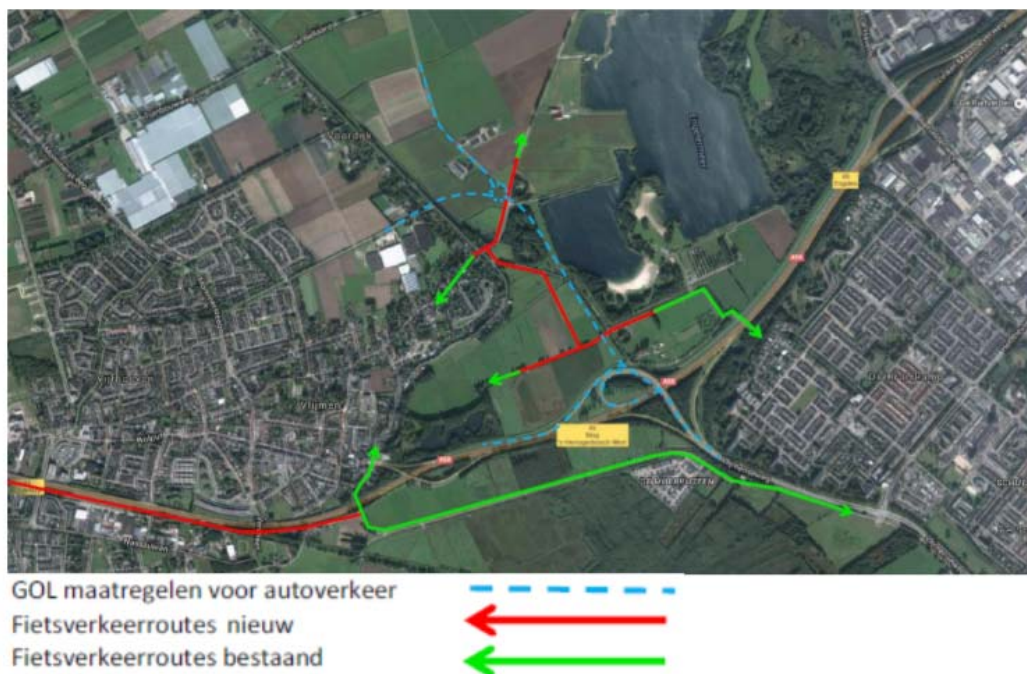
Voor communities is co-financiering beschikbaar van maximaal € 150.000 per community voor maatregelen die aantoonbaar tot spitsmijdingen lijden op de A2 en op andere hoofdwegen. Dit is op basis van een tarief van € 1000 per structurele spitsmijding waaraan 55% privaat geld wordt gekoppeld.

Bijlage 2 Routes Nieuwkuijk en Vlijmen

De beoogde fietsverkeersroutes tussen Nieuwkuijk (afbeelding 2) en Vlijmen-oost (afbeelding 3) zijn verder uitgewerkt in het MER van het GOL.



Figuur 2 fietsverkeerroutes Nieuwkuijk (Bron: MER, 2016)



Figuur 3 Fietsverkeerroutes Vlijmen-Oost (Bron: MER, 2016)

Bijlage 3 Mensgerichte maatregelen voor 2019: Fietsstimulering, meer mensen vaker op de fiets!

Uit: Nieuwsbrief Regionale Uitvoeringsprogramma's, bijdrage 5.1.2.e

Gemeenten werken met hulp van de provincie aan een optimaal netwerk van fietspaden. Ook realiseren provincie en gemeenten een netwerk van snelfietsroutes. Snelfietsroutes zijn comfortabel en direct. Daardoor wordt fietsen naar het werk een aantrekkelijker optie. Fietsende werknemers zijn fitter en minder vaak ziek. Ze dragen bij aan een beter milieu en de files worden korter. Je kunt als overheid nog zulke mooie fietspaden aanleggen, als inwoners van Brabant de voordelen niet kennen, bereiken we niet ons doel om meer mensen op de fiets te krijgen. Samen met partners zetten we daarom in op fietsstimulering. Specifiek voor de forens is het Brabant mobiliteitsnetwerk (bmn) actief. Om de werknemer te verleiden en te stimuleren vaker te gaan fietsen is er het werkgeversplatform Ons Brabant Fietst.

Fietsstimuleringsplan

Om tot een samenhangende aanpak voor fietsstimulering te komen kan een gemeente subsidie aanvragen voor het opstellen van een fietsstimuleringsplan. Ook voor de uitvoering daarvan kun je subsidie aanvragen voor het niet-infrastructurele deel van de uitvoeringsacties. Een goed fietsstimuleringsplan omvat een samenhangend pakket van alle activiteiten die een gemeente kan ondernemen om meer mensen op de fiets te krijgen voor meer soorten verplaatsingen. Een goed fietsstimuleringsplan geeft zichtbaar invulling aan de 6 stappen van het Stappenplan fietsstimulering van het werkgeversplatform: zie <https://onsbrabantfietst.nl/informatie/stappenplan-fietsstimulering>. Voor meer informatie kun je ook terecht bij 5.1.2.e @onsbrabantfietst.nl, 5.1.2.e

Werkgeversbenadering snelfietsroutes

Binnen fietsstimulering is de forens – ook als (potentiële) gebruiker van de snelfietsroutes – een belangrijke doelgroep. De werkgeversaankpak richt zich daarbij vooral op de werkgevers en indirect op de werknemers. Een nieuwe snelfietsroute zorgt voor een betere bereikbaarheid van bedrijven en bedrijventerreinen. De snelfietsroutemakelaars van het Brabant mobiliteitsnetwerk maken een start met de werkgeversbenadering rondom snelfietsroutes. Ze informeren de bedrijven over de te realiseren routes. Ook bieden zij een op maat advies om werkgevers te activeren daadwerkelijk in te zetten op stimulering van fietsen. (<https://onsbrabantfietst.nl/informatie/start-werkgeversaankpak-snel-fietsroutes>). Verder vind je hier zowel voor de werkgever als voor de werknemer interessante informatie over het stimuleren van het fietsen naar het werk. Ook voor de uitvoering van de werkgeversbenadering kunnen gemeenten subsidie aanvragen binnen het Regionaal Uitvoeringsprogramma (RUP 2019).

