

Managementsamenvatting verkennend onderzoek snelfietsroute F58 Tilburg Breda

Snelfietsroutes in Noord-Brabant

In Brabant is de fiets verantwoordelijk voor meer dan 25% van de verplaatsingen; in de steden ligt dat percentage veel hoger. Daarmee is de fiets niet weg te denken uit het Brabantse mobiliteitssysteem. In het Provinciale Uitvoeringsprogramma Fiets in de Versnelling 2016 -2020 staat: 'Goede fietsfaciliteiten dragen er vaak in combinatie met hoogwaardig openbaar vervoer en trein – aan bij dat mensen graag in Brabant willen wonen. Ook dat mensen eropuit gaan en elkaar ontmoeten en dat toeristen hier hun vrije tijd willen doorbrengen. De fiets is een toegankelijk, duurzaam en goedkoop vervoermiddel voor alle lagen van de samenleving. Bovendien zorgt regelmatig fietsen ervoor dat mensen gezond, fit en vitaal blijven. De fiets heeft dus veel voordelen: vermindert filedruk, is goed voor de portemonnee, draagt bij aan luchtkwaliteit en zuinig ruimtegebruik, houdt de Brabanders vitaal en levert een substantiële bijdrage aan de vrijetijdseconomie.'

In het Provinciale Uitvoeringsprogramma is de corridor Tilburg-Breda aangemerkt als een van de schakels in het Brabantse snelfietsroutenetwerk.

Voor de realisatie van snelfietsroutes heeft de provincie Noord-Brabant € 35,6 miljoen aan cofinanciering beschikbaar. De provincie heeft als doel om in 2020 vijf snelfietsroutes gerealiseerd te hebben. Eerste mijlpaal daarin is om voor 1 mei 2018 met de bij deze vijf snelfietsroutes betrokken gemeenten een bestuursovereenkomst te sluiten. Daarin worden afspraken over het kwaliteitsniveau, de maatregelen en de financiering gemaakt. Op basis van de bestuursovereenkomst kunnen gemeenten subsidie aanvragen om (delen van) de snelfietsroute aan te leggen. De gemeenten die samenwerken aan de snelfietsroute F58 Tilburg- Breda hebben de ambitie om voor 1 mei een bestuursovereenkomst te tekenen. De grootste uitdaging daarbij is de financiering. Daarover is op dit moment nog geen overeenstemming op bestuurlijk niveau. Bovendien moeten enkele gemeenten voor het benodigde budget nog naar de gemeenteraad.

Indien het niet haalbaar blijkt om voor 1 mei 2018 een bestuursovereenkomst voor de F58 te ondertekenen, dan komt de snelfietsroute in aanmerking voor een 2^e ronde afspraken die de provincie Noord-Brabant voor cofinanciering van snelfietsroutes wil maken. Of de hoogte van cofinanciering dan nog gelijk is aan de 1^e ronde waarvoor uiterlijk 1 mei bestuursovereenkomsten worden getekend, is vooralsnog onbekend.

Verkennd onderzoek snelfietsroute F58 Tilburg Breda

In opdracht van de gemeenten Tilburg, Breda, Oosterhout en Gilze en Rijen is in 2017 een verkennende studie uitgevoerd naar een fietsverbinding met snelfietsroutekwaliteit tussen Breda en Tilburg. De voorlopige werknaam is F58 Tilburg-Breda.

In de eerste helft van 2017 lag de focus van het onderzoek op het in beeld brengen van de fietspotentie en het onderzoeken van meerdere mogelijke tracés, zowel wat betreft de benodigde maatregelen als de globale kosten voor een snelfietsroute. De diverse tracés zijn zowel ambtelijk als bestuurlijk besproken waarbij in de zomer van 2017 een voorkeurstracé is benoemd, met daarbij specifieke aandachtspunten voor vervolgonderzoek. Ook hebben er enkele bijeenkomsten met maatschappelijke organisaties plaatsgevonden.

In de tweede helft van 2017 is het voorkeurstracé verder onderzocht, waarbij de routing van enkele tracédelen veranderd is. Daarnaast zijn de schetsontwerpen en de kostenramingen met de betrokken gemeenten en provincie verder uitgewerkt en afgestemd. Tevens zijn, mede met het oog op een

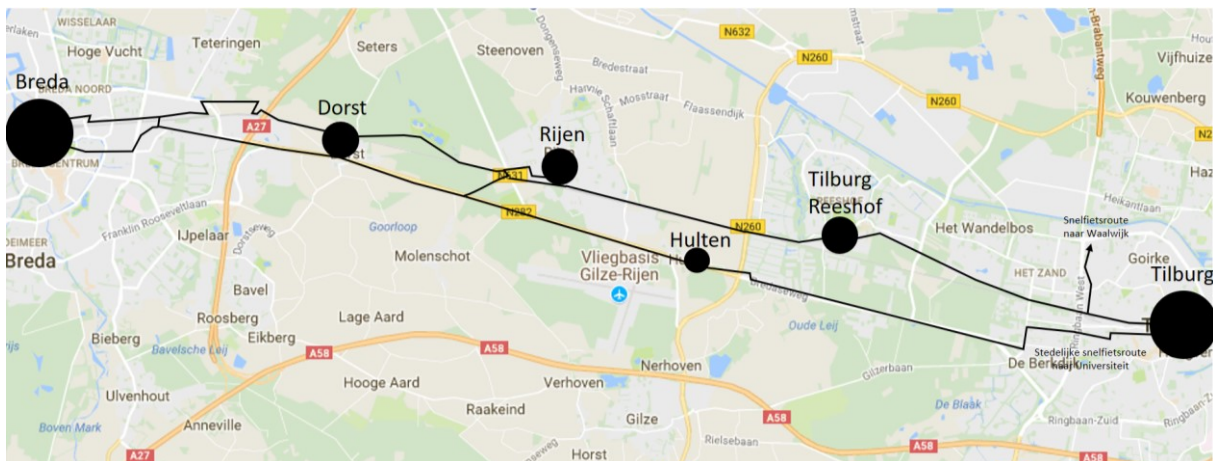
eventueel te ondertekenen bestuursovereenkomst, enkele financieringsconstructies bekeken. Daarnaast heeft een risicosessie op basis van de RISMAN-methode plaatsgevonden en is een veiligheidsanalyse i.v.m. de spoorwegveiligheid uitgevoerd door een door ProRial erkend bureau (Royal Haskoning DHV).

Mogelijke tracés

Uit de ambtelijke, bestuurlijke en maatschappelijke bijeenkomsten kwam naar voren dat tussen Breda en Tilburg een groot aantal locaties interessant zijn om via een snelle fietsroute te verbinden.

Tussen Breda en Tilburg is zowel een noordelijk tracé (grotendeels langs het spoor) als een zuidelijk tracé (grotendeels langs de provinciale weg N282) mogelijk, met een aantal 'dwarsverbindingen'. In Tilburg sluit de potentiële snelfietsroute aan op de Hart van Brabant snelfietsroute die tussen Waalwijk en Tilburg ontwikkeld wordt.

De tracés zijn ongeveer even lang: in de huidige situatie is het noordelijke tracé 500 meter langer dan het zuidelijke, maar bij realisatie van ontbrekende schakels op het noordelijke tracé tussen Breda en Rijen zou deze route zelfs iets korter dan het zuidelijke tracé kunnen worden.

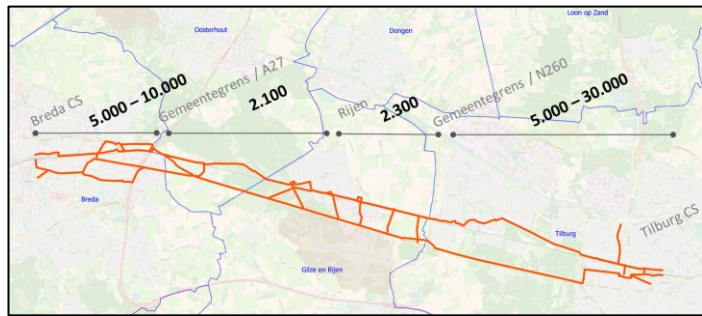


Kwaliteitseisen snelfietsroute

Ten aanzien van de kwaliteit van de te ontwikkelen snelfietsroute F58 Tilburg-Breda stelt de provincie Noord-Brabant als randvoorwaarde voor cofinanciering dat er voldaan moet worden aan een aantal kwaliteitseisen. De volgende kwaliteitseisen worden daarbij gehanteerd: vrijliggende fietspaden van 4 meter breed (tweerichtingsfietspad) of 3 meter breed (éénrichtings-fietspad) of fietsstraten met zo min mogelijk stopkansen voor fietsers voorzien van rood asfalt, verlichting, bewegwijzering en eventuele aanvullende herkenbaarheidskenmerken. Daarnaast dient er fietsstimulering (marketing en communicatie) en monitoring van het fietsgebruik plaats te vinden. Ook moeten er afspraken over het beheer en onderhoud van de snelfietsroute worden vastgelegd.

Fietspotentie op de totale corridor Tilburg Breda op hoofdlijnen

De route Tilburg-Breda verbindt de steden Tilburg en Breda, met daar tussen Rijen als grootste kern. Kijkende naar vervoerspotentie biedt een snelfietsroute vooral kansen in het verbinden van:



- Dorst, Rijen (en in mindere mate Hulten) met Breda en Tilburg;
- Bestemmingen binnen de steden Tilburg en Breda.

Het huidige aantal fietsers ligt op dit moment fors lager dan op basis van de in de afbeelding weergegeven ingeschatte fietspotentie op basis van verkeersmodellen.

Verder zal het aantal mensen dat de hele snelfietsroute tussen Tilburg en Breda fietst, mede gezien de afstand, relatief beperkt zijn. Overigens mag verwacht worden dat dit door de opkomst van de e-bike, fietsstimuleringsmaatregelen en -campagnes en de toenemende files in de toekomst zal stijgen. Wel ondervindt de fiets concurrentie van de goede OV-verbindingen, maar aan de andere kant is de autobereikbaarheid door de geregelde files op de A58 en de provinciale weg minder goed. Er is een goede infrastructuur nodig om de verwachte groei van het fietsverkeer op deze corridor, mede gestimuleerd door de opmars van de e-bike, te faciliteren.

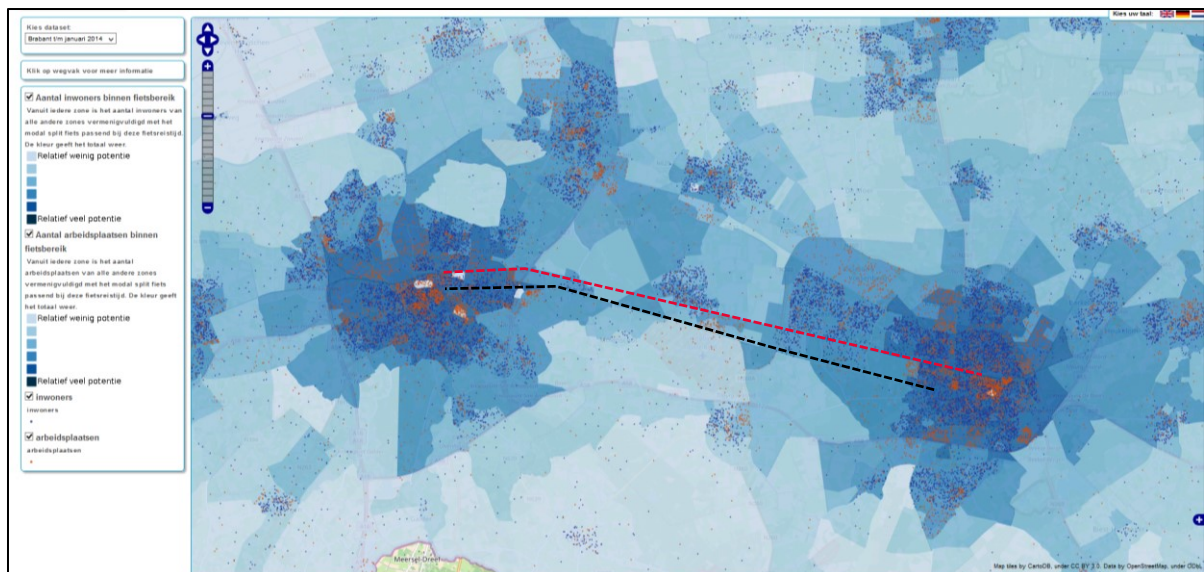
Op basis van een doorrekening met gegevens uit verkeersmodellen vinden op de corridor Tilburg-Breda dagelijks potentieel rond de 40.000 fietsverplaatsingen plaats. Het grootste deel daarvan op de kortere afstanden aan de westkant van Tilburg en de oostkant van Breda. De woon-, werk- en opleidingslocaties die daar liggen, spelen daarbij een grote rol. Maar ook de tussenliggende kern Rijen en de grote woonlocatie Reeshof genereren het nodige fietsverkeer.

De meeste potentiële fietsers zijn te vinden op de tracédelen binnen Breda en binnen Tilburg. Binnen Breda gaat het naar schatting om 5.000 tot 10.000 fietsverplaatsingen op (delen van) de zuidelijke variant. Tussen Breda en Rijen om in totaal circa 2.000 fietsverplaatsingen. Een vergelijkbaar aantal fietsverplaatsingen zijn er tussen Rijen en Tilburg. Binnen Tilburg (vooral van en naar Reeshof) kan de potentie in theorie oplopen tot 30.000 fietsverplaatsingen per etmaal.

Bij deze aantallen gaan we er echter wel vanuit dat de stromen op een bepaalde relatie gebundeld worden. Buiten de steden ligt dit voor de hand aangezien het aantal routealternatieven beperkt is. Binnen de steden geldt echter dat veel verschillende (parallele of kortere) routes mogelijk zijn. Het hangt dan maar net van de precieze herkomst en bestemming af of van (delen van) de snelfietsroute gebruik gemaakt wordt.

Bij de daadwerkelijke tracékeuze is een belangrijk criterium de tracés te kiezen die het zwaartepunt tussen de woon- en de werklocaties en de onderwijsinstellingen het beste bedienen en waarbij een goede kwaliteit en comfort geboden kan worden.

Prettig fietsen, met een hoge 'belevingsfactor' en de nabijheid van recreatieve voorzieningen zijn daarbij zeker belangrijk, maar schuiven wat meer naar de achtergrond als dit te veel ten koste gaat van de reistijd en comfort.



Uit de kaart met aantallen inwoners en arbeidsplaatsen vallen een aantal conclusies te trekken. Voor het oostelijk deel van de route (Rijen, Tilburg) is te zien dat voor het noordelijke tracé geldt dat er veel meer inwoners zijn in de buurten waar de route doorheen loopt dan bij het zuidelijke tracé. Voor het westelijke deel van de route is dit precies andersom. Hier zijn juist meer inwoners in de buurt van het zuidelijke tracé dan van het noordelijke tracé. Om zoveel mogelijk potentiële gebruikers naar de snelfietsroute te trekken, is het van belang dat deze in de nabijheid van deze buurten komt.

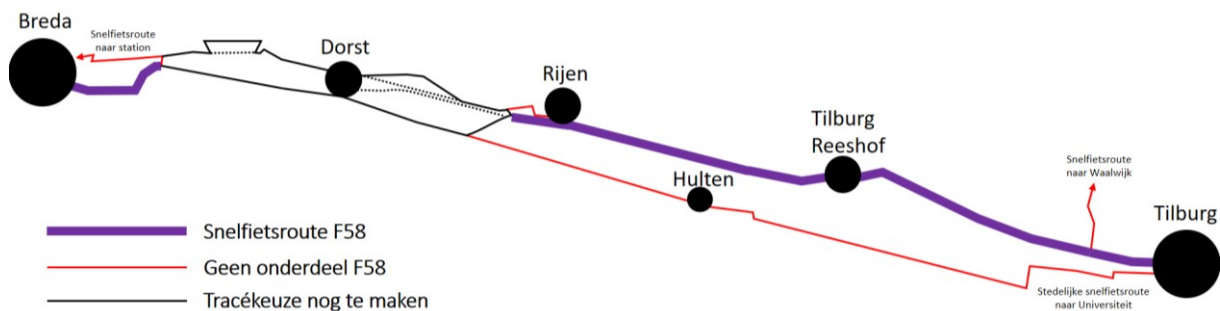
Aangezien herkomsten en bestemmingen aan de westkant (Breda) vooral in het zuiden/langs het zuidelijke tracé liggen en aan de oostkant (Tilburg) vooral in het noorden/langs het noordelijke tracé ligt qua potentie een combinatie van zuidelijk en noordelijk tracé het meest voor de hand. De 'switch' in Rijen ligt uit potentieperspectief idealiter zo ver mogelijk westwaarts, zodat zoveel mogelijk fietsers in Rijen nog van de route gebruik kunnen maken.

Op verzoek van de provincie Noord-Brabant heeft een nadere verdiepingsslag plaats gevonden op de noodzaak om nabij Rijen van zuid naar noord te switchen of dat mogelijk toch een geheel noordelijk tracé beter en/of haalbaar zou zijn. Op de volgende pagina wordt daar nader op ingegaan.

Voorkeustracé: afweging tussen fietspotentie, ruimtelijke inpassing maatregelen en kosten

Tilburg-Rijen

Uit het onderzoek naar de fietspotentie komt naar voren dat gezien het aantal inwoners en arbeidsplaatsen tussen Tilburg en het station van Rijen het beste ingezet kan worden op het noordelijke tracé. Ook binnen de gemeente Tilburg en de gemeente Gilze-Rijen is het meeste draagvlak voor een snelfietsroute op het noordelijke tracé. Ook omdat de maatregelen op het noordelijke tracé ruimtelijk beter inpasbaar zijn dan op het zuidelijke tracé. Op het zuidelijke tracé was met name op de Hart van Brabantlaan en de Bredaseweg de snelfietsroute in de breedte niet inpasbaar. Vanuit Rijen bekeken komt uit het onderzoek naar de fietspotentie naar voren dat gezien het aantal inwoners en arbeidsplaatsen beter ingezet kan worden op een tracé door het dorp (zo dicht mogelijk bij het spoor) dan op een tracé langs de N282 dat ten zuiden van de kern Rijen loopt.



Breda-Rijen

Op verzoek van de provincie Noord-Brabant is na de eerste analyse van de fietspotentie een extra verdiepingsslag uitgevoerd naar de tracékeuze tussen Breda en Rijen. Daarbij ging het om de haalbaarheid van de maatregelen (fysiek en tijd) en een maatschappelijke kosten-baten inschatting door de NHTV en Decisio. Verder speelt in Rijen de inpassing bij de waarschijnlijk toekomstige ondertunneling van de spoorwegovergang bij de Vijf Eiken (N361) en de inpassing in de stationsomgeving die op de schop gaat, inclusief een toekomstige (langzaam) verkeerstunnel nabij het station.

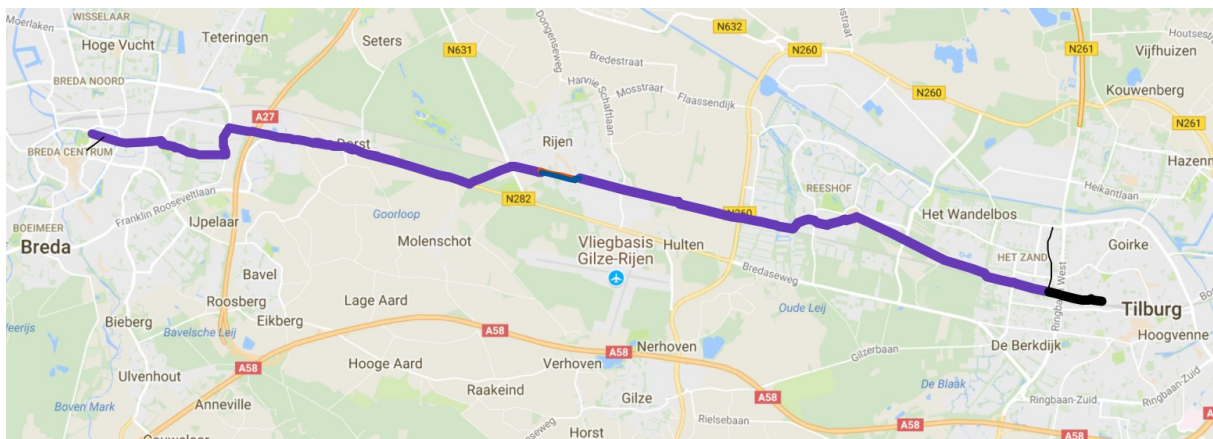
Het zuidelijke tracé sluit in Breda beter aan bij woon- en werkbestemmingen in Breda-Oost. In totaal liggen er 5.500 arbeidsplaatsen langs het tracé waar dit bij het noordelijke tracé 1.500 arbeidsplaatsen betreft. In de huidige situatie wordt op het zuidelijke tracé ook meer gefietst dan op het noordelijke tracé. Wel heeft het zuidelijk tracé als nadelen dat er diverse verkeerslichten op het tracé liggen, de N282 overgestoken moet worden, in de kern Dorst de fietspaden niet op de gewenste breedte maakbaar zijn i.v.m. ruimtegebrek en er voor fietsers veel oponthoud bij het verkeerslicht is bij de aansluiting met de noordelijke rondweg-Heerbaan in Breda. Een ander nadeel is dat de provincie Noord-Brabant langs de N282 in 2016 voor een groot deel de fietspaden gereconstrueerd heeft en dat in het wegenprogramma van de provincie voorsiening is om de fietspaden op de vereiste breedte voor een snelfietsroute te brengen. Een voordeel van het zuidelijke tracé is echter dat bij een switch naar het noordelijke tracé ten westen van Rijen op de lange termijn de N631 nabij de Vijf Eiken ongelijkvloers gekruist kan worden zonder dat fietsers daarbij hellingen moeten overwinnen. Dit is bij het noordelijke tracé niet mogelijk.

Het noordelijke tracé gaat door een mooiere bosachtige omgeving dan het zuidelijke tracé dat grotendeels langs de provinciale weg N282 loopt. Wel is de huidige fietskwaliteit op het noordelijke tracé in directheid (wat verder fietsen) en breedte minder dan de fietskwaliteit van het zuidelijke tracé. Op het noordelijk tracé zijn door realisatie van ontbrekende schakels echter wel de meeste reistijdwinsten te boeken. Al heeft daar een relatief kleinere groep fietsers profijt van (in vergelijking met het zuidelijke tracé). Ook heeft dit tracé maar 1 verkeerslicht waardoor er weinig oponthoud is. Grootste knelpunt is de strakke ligging langs het spoor en vooral de nabijheid van een aantal spoorwegovergangen. Vanwege de veiligheidseisen van ProRial/ILT is dit tracé bijzonder lastig uitvoerbaar. Daarbij komt dat het i.v.m. natuureisen en grondeigendommen lastig, om op de korte termijn op het noordelijke tracé een hoogwaardige snelfietsroute te realiseren (breedte, procedures, verlichting en sneeuw-/ijsvrij houden, etc.). Ook is er voor het tracé geen draagvlak bij de gemeente Oosterhout i.v.m. de hogere kosten voor deze gemeente in vergelijking met het zuidelijke tracé en het belang van de gemeente Oosterhout. Bovendien wordt de veiligheid op het kruispunt met de Wethouder van Dijklaan zowel door de gemeente als de vertegenwoordigers van de dorpsbelangen als zorgelijk ervaren.

In een maatschappelijke kosten-baten inschatting zijn door de NHTV en bureau Decisio beide tracés met elkaar vergeleken. Hieruit bleek echter dat cijfermatig ook geen harde uitspraak kon worden gedaan over welk tracé beter scoort. Het noordelijk tracé scoort beter tussen Breda en Rijen (buiten de stad) en sluit beter aan op het station Breda en Breda-Noord, terwijl het zuidelijk tracé beter aansluit op de bedrijven en woningen van Breda-Oost en meer functie heeft voor de stad Breda (centrum en rest stad) dan het zuidelijke tracé. Verder valt op dat er op beide tracés relatief hoge kosten gemaakt moeten worden in relatie tot het aantal fietsers en de door hen te behalen reistijdwinst tussen Breda en Rijen. Aan de andere kant maken wel veel fietsers gebruik van (delen van) de snelfietsroute binnen Breda en Tilburg, waardoor ook reistijdwinsten voor een grote groep fietsers worden gerealiseerd.

Daarop is mede gezien het grotere draagvlak van de betrokken gemeenten tussen Breda en Rijen voor het zuidelijke tracé dit tracé gekozen. Wel is door de projectgroep besloten om dit tracé op een aantal plaatsen aan te passen:

- In overleg met de gemeente Breda komt er een ander tracé in Breda-Oost met fietsstraten, een rotonde en verbreding van een fietspad waardoor een oversteek op het kruispunt met de noordelijke rondweg-Heerbaan voorkomen kan worden.
- Na overleg tussen de gemeente Oosterhout en de provincie Noord-Brabant loopt het tracé in de kern Dorst over (aan de noordzijde 350 meter en aan de zuidzijde 450 meter) smalle éénrichtsfietspaden die niet aan de kwaliteitseisen van de provincie Noord-Brabant voldoen.
- De provincie Noord-Brabant wil het noordelijke fietspad langs de N282 ten oosten van Dorst verbreden tot een voldoende breed tweerichtingsfietspad
- In Rijen is, vanwege de spoorveiligheidseisen en de lopende planontwikkeling van het stationsgebied, het tracé tussen de Sportparkweg/Vincent van Goghstraat en het station Rijen niet nader bepaald. Wel is een reservering voor de kosten van een snelfietsroute in dit gebied opgenomen. In een eventuele bestuursovereenkomst zullen hier aparte afspraken voor moeten worden gemaakt.



De totale kosten om bovenstaand tracé op te waarderen tot een snelfietsroute bedragen ongeveer € 14,5 miljoen.

De maatregelen en kosten staan weergegeven in een maatregelentabel, schetsontwerpen en SSK-kostenraming.

Standaard financiële verdeling is niet haalbaar

Bij een 'standaard' financiële verdeling betaalt iedere gemeente:

- De kosten voor de infrastructurele maatregelen (eigen bijdrage na aftrek provinciale subsidie)
- 25% van de algemene projectkosten

	Kostenprognose cf. SSK (inclusief risico's uit bijlage 3 en onvoorziene kosten)	Bijdrage gemeente Breda	Bijdrage gemeente Oosterhout	Bijdrage gemeente Gilze-Rijen	Bijdrage gemeente Tilburg	Bijdrage provincie Noord-Brabant als wegbeheerder	Bijdrage provincie Noord-Brabant (in %)	Bijdrage provincie Noord-Brabant
Breda	€ 5.716.258,00	€ 3.108.129,00						€ 2.858.129,00
Oosterhout	€ 1.000.999,00	€ 0,00	€ 355.193,50		€ 0,00	€ 290.612,00		€ 355.193,50
Gilze-Rijen	€ 2.782.517,00	€ 0,00		€ 1.299.263,40	€ 0,00	€ 334.604,00		€ 1.299.263,40
Tilburg	€ 2.968.001,00				€ 1.734.000,50			€ 1.484.000,50
Totaal	€ 12.467.775,00	€ 3.108.129,00	€ 355.193,50	€ 1.299.263,40	€ 1.734.000,50	€ 625.216,00		€ 5.996.586,40

Tabel: standaard financieringsmodel

Indien de gemeenten Gilze-Rijen en Oosterhout zowel de kosten voor de infrastructurele maatregelen (eigen bijdrage na aftrek provinciale subsidie) als hun deel van de algemene projectkosten moeten betalen, leidt dit voor deze gemeenten tot een investering waar bestuurlijk geen draagvlak voor bestaat. Bovendien hebben de gemeenten Breda en Tilburg een groter belang bij de snelfietsroute, omdat meer fietsers uit die gemeenten baat hebben van de nieuwe infrastructuur.

Financiële verdeling op maat

In overleg met de vier betrokken gemeenten en de provincie zijn meerdere varianten voor een passende financiële verdeling besproken en daaruit is de volgende 'financiële verdeling op maat' uitgekomen:

- De kosten voor de infrastructurele maatregelen op het eigen grondgebied worden betaald door de betreffende gemeente zelf (eigen bijdrage na aftrek provinciale subsidie)
- De algemene en voorbereidingskosten (VAT) voor de hele route (circa 15% van de geraamde projectkosten) worden door de gemeente Breda en de gemeente Tilburg betaald.
- De algemene projectkosten (fietsstimulering, herkenbaarheid/bewegwijzering, communicatie, monitoring, etc.) worden volledig door de gemeente Breda en de gemeente Tilburg betaald.

	Kostenprognose cf. SSK (inclusief risico's uit bijlage 3 en onvoorziene kosten)	Bijdrage gemeente Breda	Bijdrage gemeente Oosterhout	Bijdrage gemeente Gilze-Rijen	Bijdrage gemeente Tilburg	Bijdrage provincie Noord-Brabant als wegbeheerder	Bijdrage provincie Noord-Brabant (in %)	Bijdrage provincie Noord-Brabant
Breda	€ 5.716.258,00	€ 3.108.129,00						€ 2.858.129,00
Oosterhout	€ 1.000.999,00	€ 53.279,03	€ 248.635,45		€ 53.279,03	€ 290.612,00		€ 355.193,50
Gilze-Rijen	€ 2.782.517,00	€ 164.766,75		€ 819.116,10	€ 164.766,75	€ 334.604,00		€ 1.299.263,40
Tilburg	€ 2.968.001,00				€ 1.734.000,50			€ 1.484.000,50
Totaal	€ 12.467.775,00	€ 3.326.174,78	€ 248.635,45	€ 819.116,10	€ 1.952.046,28	€ 625.216,00		€ 5.996.586,40

Tabel: financiële verdeling op maat