

Statenmededeling

Onderwerp

Veilig op de fiets in het donker

Datum

24 maart 2026

Documentnummer

GS: 6289818

PS: 6302543

Programma

Multimodale Bereikbaarheid

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Kennisnemen van

De stand van zaken van de uitvoering van [motie M143-2025](#) over de rol van verlichting bij het vergroten van de verkeersveiligheid en sociale veiligheid op fietspaden langs provinciale wegen. Concreet: de inzichten op basis van de inventarisatie en analyse van provinciale fietspaden, de manier waarop we het beleid gaan aanpassen in lijn met de motie, en de wijze waarop we daar op zo kort mogelijke termijn uitvoering aan geven.

Aanleiding

Uw Staten hebben op 7 november 2025 tijdens de behandeling van de Begroting 2026 unaniem motie 143 "Veilig op de fiets in het donker" aangenomen. Deze motie doet drie oproepen aan ons college:

1. een inventarisatie te maken van provinciale fietspaden waar sociale veiligheid en verkeersveiligheid in het geding zijn door gebrek aan verlichting en noodvoorzieningen;
2. het beleid van de provincie Noord-Brabant te wijzigen en sociale veiligheid voortaan mee te wegen in de afweging om verlichting langs de provinciale fietspaden te plaatsen;
3. Provinciale Staten in Q1 van 2026 te informeren op welke termijn op welke provinciale fietspaden dit leidt tot extra (dynamische) verlichting bekostigd binnen de bestaande begroting.

Bevoegdheid

In het kader van de controlerende rol die uw Staten hebben, informeren wij uw Staten vanuit onze uitvoerende rol over de stand van zaken van de uitvoering van de motie.

Rollen en belangen

De provincie Noord-Brabant heeft in haar rol als wegbeheerder de verantwoordelijkheid voor aanleg, onderhoud en beheer van de provinciale infrastructuur. Als wegbeheerder moet de provincie ervoor zorgen dat provinciale fietspaden veilig zijn. Met uw motie roept u op om daarbij niet uitsluitend verkeersveiligheid maar ook sociale veiligheid als factor mee te wegen. Dit past in ons streven naar Brede welvaart waarin verkeersveiligheid en sociale veiligheid beide belangrijke randvoorwaarden zijn voor het goed functioneren van het Brabants mobiliteitssysteem. Vanuit haar regierol op het Brabants mobiliteitssysteem, zoals opgenomen in het Beleidskader Mobiliteit en het Brabants Toekomstbeeld Fiets, werkt de provincie met haar partners aan een mobiliteitstransitie waarin de fiets een belangrijke rol speelt.

Datum

24 maart 2026

Documentnummer

GS: 6289818

PS: 6302543

Kernboodschap

1. *Sociale veiligheid is een complex onderwerp met fietspadverlichting als één van de pijlers*

Sociale veiligheid kent vier pijlers:

1. Levendigheid (toezicht)
2. Openheid (en overzicht)
3. Verlichting
4. Beheer en onderhoud

Hoe meer aan deze vier pijlers is voldaan, hoe meer sprake is van een sociaal veilige fietsroute. In hoeverre deze vier pijlers maakbaar en beïnvloedbaar zijn, is heel verschillend:

- Levendigheid is gekoppeld aan de omgeving en is daardoor met name bij de tracékeuze te beïnvloeden. Het vergroten van de levendigheid van een bestaande route is beperkt mogelijk met ruimtelijke ontwikkeling.
- Openheid (en overzicht) is deels maakbaar in een bestaande situatie wanneer het gaat om bosschages en struiken. Voor een deel is dit gekoppeld aan de (bebouwde) omgeving en niet of nauwelijks meer te beïnvloeden.
- Verlichting is in principe maakbaar. Kenmerken van de lokale situatie (bijvoorbeeld Natura2000) kunnen uiteraard de maakbaarheid compliceren.
- Beheer en onderhoud van de openbare ruimte zijn in principe beïnvloedbaar. Ze bepalen de toestand (werkende verlichting, geen verloedering) van het areaal.

In heel Nederland is de aandacht voor sociale veiligheid in de openbare ruimte groot. In veel provincies en steden lopen discussies en initiatieven om de veiligheid te verbeteren. Daarbij hoort het besef dat de fysieke inrichting niet de enige factor is. Het gaat ook om sociale cohesie, gedrag en toezicht.

2. Fietspadverlichting draagt objectief bij aan verkeersveiligheid

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft voor de maatregelen uit de ministeriële Investeringsimpuls Verkeersveiligheid de verkeersveiligheidseffecten in beeld gebracht. Uit deze analyse blijkt dat fietspadverlichting objectief bijdraagt aan de verkeersveiligheid. De verwachting daarbij is dat de bijdrage van verlichting groter is naarmate er meer fietsers zijn. Ook de vormgeving van het fietspad (wel/niet conform de CROW-richtlijnen, zoals breedte, bochtig tracé, paaltjes, bermen) en de onderhoudsstaat (wel/geen gaten in of wortelopdruk op het fietspad) zijn factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. Daarom zijn op basis van deze analyse op voorhand geen conclusies te trekken over het effect van verlichting op specifieke routes.

Datum

24 maart 2026

Documentnummer

GS: 6289818

PS: 6302543

3. Het vergroten van de sociale veiligheid vraagt om een integrale benadering van de vier pijlers van sociale veiligheid.

De door uw Staten gevraagde inventarisatie voeren we in twee stappen uit. De eerste stap betreft een analyse op basis van openbaar beschikbare data die in beeld brengt hoeveel potentiële fietsforenzen, scholieren en fietsers naar sportverenigingen van ieder fietspad gebruik maken. Deze analyse geeft een indicatie van het belang van ieder fietspad voor de dagelijkse verplaatsingen van de Brabanders. Deze informatie gecombineerd met meldingen geeft een eerste inzicht in de opgave rond sociale veiligheid. Het aantal meldingen op brabant.nl over sociale veiligheid op fietspaden langs provinciale wegen is beperkt.

De tweede stap is het opstellen van een afweegkader dat ervoor zorgt dat de vier pijlers van sociale veiligheid in onderlinge samenhang worden versterkt. Dit afweegkader zal op basis van leerervaringen in Brabant en daarbuiten worden uitgewerkt. Het doel is om met behulp van dit afweegkader tot een integrale benadering te komen. Op die manier kan voor iedere route een integrale analyse worden gemaakt die duidelijk maakt hoe de vier pijlers in samenhang verbeterd kunnen worden, rekening houdend met lokale omstandigheden (Natuurnetwerk Brabant, Natura 2000, landschappelijke inpassing) en specifieke technische (on)mogelijkheden (zoals netcongestie).

4. De derde oproep uit uw motie werken we uit in een uitvoeringsstrategie

We stellen een uitvoeringsstrategie voor die ruimte biedt om te leren van onze eigen ervaringen en die van anderen en zodoende de aanpak verder te ontwikkelen. Het voorstel is om te werken met tranches en eind 2026 met een eerste tranche te starten. De uitvoeringsstrategie bestaat uit:

- Prioriteren (van routes)
- Toepassen afweegkader (per route)
- Participatieaanpak (per route)

Om tot een keuze van locaties en routes te komen werken we aan een prioritering waarmee we adaptief tot uitvoeringsprojecten komen. Naast de inhoudelijke analyse wegen we ook mee welke meldingen bekend zijn (onder

andere op Brabant.nl), of er werk met werk gemaakt kan worden en of gemeenten bereid zijn om mee te betalen aan een gezamenlijk project. De provincie doorloopt bij iedere route een zorgvuldig participatietraject waarin aan de hand van het afweegkader de dialoog gevoerd wordt met de omgeving over mogelijk te nemen maatregelen.

Datum

24 maart 2026

Documentnummer

GS: 6289818

PS: 6302543

5. *We passen het beleid voor onze provinciale wegen zo aan dat voortaan naast verkeersveiligheid ook sociale veiligheid wordt meegenomen in de afweging om verlichting langs provinciale fietspaden te plaatsen.*

Met het Beleidskader Mobiliteit: koers 2030 werkt de provincie samen met partners aan het mobiliteitssysteem van de toekomst. De fiets speelt daarin een belangrijke rol als alternatief voor de auto. Om het fietsen in Brabant nog veiliger, comfortabeler en directer te maken werkt de provincie met de gemeenten de komende jaren aan het Brabants Hoofd fietsnetwerk: een regionaal verbindend fietsroutenetwerk dat alle dorpen en steden met elkaar verbindt. Het hoofd fietsnetwerk bevat zowel gemeentelijke als provinciale wegen. In het denken over de kwaliteitscriteria die de provincie voor het hoofd fietsnetwerk hanteert is de aanwezigheid van fietspadverlichting een belangrijk thema. Motie 143 roept op om in de integrale afweging over het wel of niet plaatsen van verlichting langs provinciale fietspaden niet alleen verkeersveiligheid maar ook sociale veiligheid mee te nemen. Deze oproep past in de uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit (dimensie Veiligheid als onderdeel van de ambitie Mobiliteit voor iedereen) en de bijdrage van mobiliteit aan de dimensie veiligheid binnen Brede welvaart (zie onderstaande afbeelding).



**Vier dimensies van Brede Welvaart
in relatie tot mobiliteit**

(bron: PBL, 2021)

Het staande beleid over verlichting van provinciale fietspaden is vastgelegd in de Beleidsregel provinciale wegen. Sociale veiligheid is geen wettelijke kerntaak vanuit de Wegenverkeerswet 1994, maar kan wel beleidsmatig worden meegewogen wanneer het invloed heeft op het feitelijke gebruik van provinciale infrastructuur. In de praktijk gebeurt dit al op een beperkt aantal provinciale fietspaden die onderdeel zijn van het snelfietsroutenetwerk.

We voeren de door uw Staten gevraagde aanpassing van het beleid daarom door in de eerstkomende actualisatie van de Beleidsregel provinciale wegen.

Datum

24 maart 2026

Documentnummer

GS: 6289818

PS: 6302543

Consequenties

- 1. In de uitvoeringsstrategie zal nadrukkelijk aandacht moeten zijn voor energiezuinigheid en de inzet van duurzame energie.*

De provincie werkt aan een klimaatneutraal energiesysteem, waarbij we in 2050 100% duurzame energie gebruiken die zoveel mogelijk in Brabant is opgewekt, in lijn met de EU-afspraken. Extra fietspadverlichting maakt het bereiken van dit doel niet eenvoudiger.

- 2. In de uitvoeringsstrategie zal nadrukkelijk aandacht moeten zijn voor lichtvervuiling*

Eind 2024 is het [Actieplan Lichtvervuiling](#) vastgesteld. Als doelstelling voor 2030 is daarin opgenomen dat ernstige lichthinder voor de Brabander vermindert en de verstoring van Natura2000-gebieden in Brabant tenminste gelijk is gebleven ten opzichte van 2020. Het motto hierbij is "Donker waar het kan en licht waar het moet". Met deze motie geven uw Staten aan dat de aanpassing van het beleid om fietspaden te verlichten in lijn is met dit motto. Uitgangspunt daarbij is dynamische, kleurspecifieke verlichting afgestemd op de aanwezige fauna.

- 3. Het realiseren van een aantal pilotprojecten is onderdeel van de uitvoeringsstrategie.*

De uitvoeringsstrategie werken we voor de zomer verder uit, waarna we de aanpak in het najaar van 2026 in de praktijk gaan uitproberen in een eerste tranche van 3 of 4 projecten. We ramen dat voor deze eerste tranche een bedrag van €3,0 mln (capaciteit, voorbereidingskosten en investering) nodig is. De kosten van deze pilots worden gedekt uit de Reserve Verkeer en Vervoer in het kader van de Programmering Mobiliteit. De extra exploitatiekosten zoals onderhoud en elektriciteit, worden gedekt uit de huidige onderhoudsbegroting binnen programma 08.

- 4. Het plaatsen van extra fietspadverlichting past niet bij de verduurzamingsopdracht voor het uitvoeringskader [Kwaliteit Onderhoud Provinciale wegen \(KOPI\)](#)*

Uw Staten hebben bij het huidige uitvoeringskader KOPI een verduurzamingsopdracht gegeven:

Voor het verduurzamen van het areaal, het beheer en onderhoud daarvan en nieuwe aanleg, wordt gestreefd naar een halvering van de CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 2010. Hiervoor wordt ingezet op o.a. emissieloos

materieel en grondstofreductie. Daar waar mogelijk sluit grondstofreductie aan op verminderen van objecten. Dit raakt ook de besparingsopdracht.

5. Het plaatsen van verlichting langs provinciale fietspaden zal fasegewijs plaatsvinden.

Het huidige voorstel is beperkt tot een eerste tranche projecten. Het is niet de verwachting dat het op te stellen afweegkader tot gevolg heeft dat het zinvol en mogelijk is om elk provinciaal fietspad van verlichting te voorzien. Het afweegkader moet ons inzicht gaan bieden of en in welke vorm verlichting bijdraagt aan het verbeteren van de sociale en/of verkeersveiligheid. Door de projecten fasegewijs uit te rollen kunnen we steeds met go-no-go beslissingen keuzes maken over investeringen in extra fietspadverlichting. We hanteren hierbij eenzelfde datagedreven aanpak om te prioriteren als bij reconstructies van provinciale wegen. De investeringskosten om fietspaden te voorzien van verlichting kunnen oplopen tot €100.000 per kilometer (gebaseerd op recente kostenramingen en de Menukaart Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Rijk). De budgetten voor het beheer- en onderhoud van provinciale wegen staan, zeker naar de toekomst toe, onder druk. De kosten (zowel investering als exploitatie) passen niet binnen de huidige budgetten KOPI. De mogelijke dekking (waarbij borging via de uitvoeringsagenda KOPI het uitgangspunt is) kan komen uit:

1. Investeringsmiddelen uit de reserve Verkeer & Vervoer in het kader van ambities KOPI.
2. De structurele borging van het beheer en onderhoud via de herijking van de uitvoeringsagenda KOPI in 2027 en het daaruit volgend mogelijke beroep op aanvullende financiële middelen.

Europese en internationale zaken

Geen

Communicatie

Voor de uitwerking van motie M143-2025 is via de landelijke samenwerking Tour de Force overleg gestart met Provincies Groningen, Utrecht, Brabant en Noord-Holland, Fietzersbond en CROW. In dit overleg is geconcludeerd dat er veel initiatieven zijn die ten doel hebben de sociale veiligheid voor de fietser te verbeteren. Vanuit Tour de Force is een aanpak voorgesteld met drie werklijnen:

- Inventariseren van bestaande initiatieven;
- Landelijk onderzoek naar duiding van en omvang van de problematiek;
- Kennis en goede voorbeelden delen en ontwikkelen.

De door ons voorgestelde lerende aanpak is gebaseerd op een quick scan van voorbeelden, richtlijnen van het CROW en datagedreven analyses.

Vervolg

De komende maanden werken we verder aan:

1. De aanpassing van het beleid

Datum

24 maart 2026

Documentnummer

GS: 6289818

PS: 6302543

2. De ontwikkeling van een uitvoeringsstrategie (afweegkader, participatieaanpak en prioritering)
3. Realiseren van 3 of 4 pilotprojecten.

Datum

24 maart 2026

Documentnummer

GS: 6289818

PS: 6302543

In het voorjaar van 2027 zullen we uw Staten informeren over de stand van zaken en de vervolgaanpak.

Bij de herijking van KOPI in 2027 borgen van het beleid en de financiën.

Bijlagen

Geen

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

mr. I.R. Adema

drs. G.H.E. Derks MPA