

Vragenlijst onderbouwing en motivatie Fietsstad 2011.

Toelichting

De onderstaande vragenlijst biedt u als gemeente de mogelijkheid te motiveren waarom u "Fietsstad 2011" bent. Daarnaast worden met de vragen relevant beleid, de recente ontwikkelingen en de concrete inspanningen om de aantrekkelijkheid van de gemeente voor fietsers in beeld gebracht. De vragen betreffen zowel het algehele fietsklimaat in de gemeente als het speciale thema voor Fietsstad 2011 "Onderweg naar school". De antwoorden vormen naast objectief cijfermateriaal de basis voor de beoordeling.

De ingevulde vragenlijst zal worden voorgelegd aan de lokale afdeling van de Fietzersbond voor commentaar. De gemeente zal in de gelegenheid worden gesteld kort op dit commentaar te reageren.

Vervolgens selecteren onderzoekers van de Fietzersbond op basis van al het materiaal vijf genomineerden voor de titel. Deze genomineerde steden zullen kritisch worden beoordeeld door de jury. Die wordt daarbij ondersteund door de mening van deskundige adviseurs, fietsers, ouders en kinderen over de situatie ter plekke.

Alle deelnemende gemeente ontvangen van de Fietzersbond een rapport met daarin een analyse en beoordeling van het beschikbare materiaal en aanbevelingen om het fietsklimaat te verbeteren. Genomineerde gemeenten zullen een uitgebreider rapport ontvangen, waarin ook zal worden ingegaan op de waarnemingen in de gemeente zelf.

Wij vragen u de antwoorden op de vragen zowel **digitaal in Word** als **per post** aan ons aan te leveren en te voorzien van de relevante beleidsstukken, promotiematerialen, folders, enz.

Het digitale materiaal kunt u sturen aan fietsstad2011@fietzersbond.nl.

Het materiaal op papier kunt u sturen aan:

Fietzersbond
T.a.v. Fietsstadverkiezingen
Postbus 2828
3500 GV Utrecht

Met eventuele vragen over de vragenlijst of het aanleveren van het materiaal kunt u contact opnemen met Jaap Kamminga, tel. 030 – 2918166 (di, do, vr) of u kunt een mail sturen met uw vraag aan fietsstad2011@fietzersbond.nl.

Vragenlijst

1	Geef in één alinea (maximaal 75 woorden) de motivatie waarom uw gemeente in aanmerking komt voor de titel "Fietsstad 2011".
---	---

Fietsen in 's-Hertogenbosch is gewoon lekker. De laatste jaren is veel geïnvesteerd in een prettiger fietsklimaat. De Bosschenaar kan ervaren dat lekker fietsen naadloos past bij alle andere geneugten van het leven. Ook de komende jaren blijft de gemeente de voorwaarden scheppen voor een groei van het fietsgebruik ten gunste van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Samen met bewoners, belanghebbenden, de lokale Fietzersbondafdeling en andere overheden wordt in Lekker Fietsen! blijvend geïnvesteerd in een prettig fietsklimaat.

2 Geef een onderbouwing van de motivatie uit vraag 1 in maximaal 1000 woorden (2x4). Deze onderbouwing gaat in op het algehele fietsklimaat en fietsbeleid en op het thema "Onderweg naar school".

(We verzoeken u deze motivatie te voorzien van relevant ondersteunend materiaal zoals beleidsnota's (fietsnota, GVVP, structuurplan, verkeersveiligheidsnota, enz.), uitvoeringsplannen, promotiemateriaal, folders, enz. Graag dit materiaal zowel digitaal als op papier toesturen)

Koersnota Hoofdinfrastructuur

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft in de *Koersnota Hoofdinfrastructuur* een aantal forse ambities uitgesproken die moeten leiden tot een bereikbare, leefbare en economisch sterk functionerende stad. Eén van de hoofddoelen is dat het aantal autoritten met 10% afneemt. Hier is per motie een even ambitieus doel aan toegevoegd: het aandeel intern fietsverkeer moet groeien van 33% naar 44% en het extern fietsverkeer stijgen van 7% naar 9%. De planhorizon hiervoor is 2015. De strategie voor het behalen van deze ambitie vanuit de Koersnota is gelegen in de Ladder van Verdaas. De fiets is integraal onderdeel van het bereikbaarheidsbeleid van de gemeente 's-Hertogenbosch, als één van de treden van de Ladder van Verdaas.

Bovenstaande ambitie is fors aangezien de omstandigheden niet altijd in het voordeel van de fiets zijn. De binnenstad van 's-Hertogenbosch ligt niet in het centrum maar aan de rand, en de stad heeft geen universiteit. Daarnaast heeft 's-Hertogenbosch als hoofdstad van het katholieke Brabant historisch gezien een achterstand in de fietscultuur ten opzichte van de noordelijke provincies. Ondanks deze verklarende factor uit de Fietsbalans-1 wil de gemeenteraad zich graag spiegelen aan de traditionele Nederlandse fietssteden.

Verschillende bestanden van de Koersnota Hoofdinfrastructuur zijn te downloaden via: <http://www.s-hertogenbosch.nl/content.cfm?contentid=71914423-8021-0F65-02C42FF5E80E1BCC>.

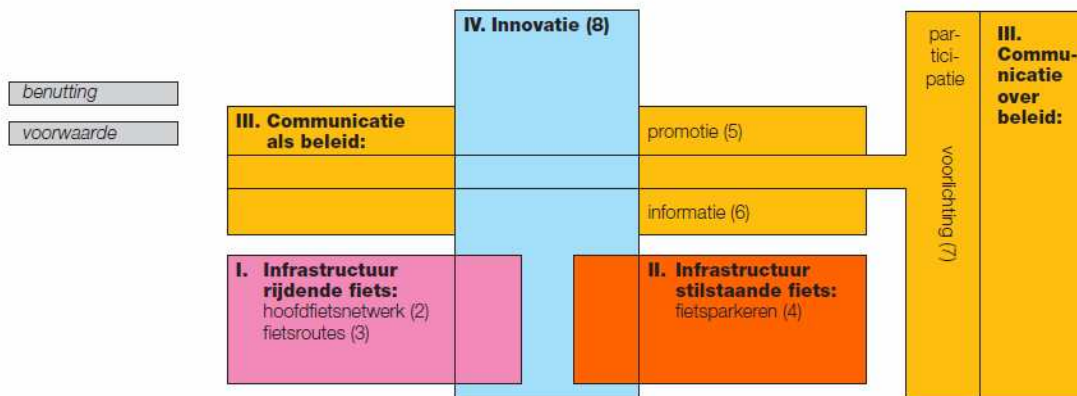
Lekker Fietsen

In 2005 is het Fietsplan in Uitvoering vastgesteld. Dit plan was erg uitvoeringsgericht en had sterk de focus op de kwaliteit van het fietsnetwerk. De resultaten van de Fietsbalans1 gaven daartoe alle aanleiding. Hiermee was de start gemaakt van een forse inhaalslag ten gunste van de fietsers in 's-Hertogenbosch. De prioriteit in het uitvoeringsprogramma lag daarbij op het geïntroduceerde sternetwerk. Een radiaal netwerk dat de wijken vanuit alle windrichtingen met het binnenstad verbond. In de jaren 2005 tot 2009 is veel geld geïnvesteerd in, simpel gezegd, asfalt. Het Fietsplan in Uitvoering is bijgevoegd in de bijlagen.

Het in 2009 vastgesteld plan 'Lekker Fietsen' geeft nadrukkelijk aandacht aan alle facetten die van invloed zijn op goed fietsbeleid. Hierin zet de gemeente in op vier pijlers:

- Infrastructuur rijdende fiets: verdere verbetering hoofdfietsnetwerk en andere fietsroutes. Zie verder vraag 3 en 8.
- Infrastructuur stilstaande fiets: uitbreiding stallingvoorzieningen en gratis maken bewaakte stallingen. Zie verder vraag 9.
- Communicatie: promotie van fietsgebruik, informatie over fietsvoorzieningen, participatie in fietsbeleid, voorlichting over fietsbeleid. Zie verder vraag 10.
- Innovatie. Deze vierde pijler is van een andere orde dan de andere drie. Innovatie is geen doel op zich, maar valt vaak onder een andere pijler. Het gaat hierbij om productinnovaties (introductie van Lock 'n Go bij 4 Bossche winkelcentra in 2010), dienstinnovaties (gratis bewaakt stallen in de gemeentelijke stallingen in de binnenstad in 2011) en beleidsinnovaties (langdurig communicatiebeleid (zie verder vraag 10). Binnen Lekker Fietsen! wordt continu gezocht naar innovaties binnen de andere beleidspijlers.

In onderstaande figuur wordt aangegeven hoe deze verschillende pijlers in relatie staan tot elkaar.



Lekker Fietsen! is te downloaden via: <http://www.s-hertogenbosch.nl/cms/attachments/A997A9DB-5056-A957-468F30FA884A0FAD.pdf>.

De lokale afdeling van de Fietsersbond is als deelnemer van de projectgroep direct betrokken geweest bij de opstelling van 'Lekker Fietsen'. Een populaire folder over Lekker Fietsen is bijgevoegd in de bijlagen.

Flankerend bereikbaarheidsbeleid

Zoals eerder gezegd hangt het beleid voor de fiets nauw samen met andere thema's op het gebied van verkeer en vervoer. Vooral van belang voor het behalen van de fietsambitie zijn:

- *Weren doorgaand verkeer binnenstadsring.* In de Koersnota is aangegeven dat één van de belangrijke doelen is om het doorgaand verkeer op de binnenstadsring zoveel mogelijk te weren. Door de gemeenteraad is in mei 2011 besloten om de gehele binnenstadsring uit te gaan voeren als 30 km-gebied. Dit betekent dat de binnenstadsring als verblijfsgebied wordt ingericht en minder autoverkeer hoeft te verwerken. Hierdoor is er meer ruimte beschikbaar voor het fietsverkeer, zowel het fietsverkeer op de binnenstadsring als het fietsverkeer wat de binnenstadsring over moet steken.
- *Parkeren en transferia.* Voor het behalen van de fietsambitie is van belang hoe met het flankerend parkeerbeleid in de binnenstad wordt omgegaan. Door de beperkte ruimte in de binnenstad en de historische openbare ruimte werkt 's-Hertogenbosch aan een parkeerbeleid voor bezoekers waarin 50% van de parkeercapaciteit in de binnenstad is gelegen en 50% van de parkeercapaciteit aan de rand van de stad ligt in de vorm van transferia. Op dit moment beschikt 's-Hertogenbosch over 3 transferia met circa 1.650 parkeerplaatsen. Deze transferia worden al geruime tijd zeer goed gebruikt. In de toekomst moet het aantal parkeerplaatsen op transferia groeien naar circa 3.200 parkeerplaatsen. Het natransport vanuit deze transferia naar de binnenstad per fiets speelt hierin een belangrijke rol. Zie voor een overzicht van de transferia: <http://www.s-hertogenbosch.nl/content.cfm?contentid=8B5F3295-031B-A7A5-C65291BF61261436>.
- *Mobiliteitsmanagement via BRAMM.* Voor het stimuleren van het gebruik van de fiets onder werknemers wordt samengewerkt met andere Brabantse overheden via BRAMM (Brabants mobiliteitsmanagement). De fiets speelt een belangrijke rol hierin. Een voorbeeld hierin is de mogelijkheid tot het leasen van E-bikes. Zie: www.bramm.nl.

Onderweg naar school

Centraal in de aandacht voor scholen en schoolroutes staat het Brabants Verkeersveiligheids Label. Scholen voor het primair en voortgezet onderwijs kunnen deelnemen aan het provinciale project. De gemeente subsidieert de inspanningen van de scholen én pakt samen met de scholen de knelpunten in de schoolomgeving aan. De gemeente heeft vanaf 2007 hiervoor circa € 9 ton beschikbaar. De knelpunten in de schoolroutes van scholen voor het voortgezet onderwijs zijn geïnventariseerd en in de jaren vanaf 2007 aangepakt. Sinds 2010 draait op een aantal locaties van peuterspeelzalen het project jongleren. Een educatief project gericht op de 0 tot 4 jarigen en hun ouders.

Regionaal Fietsbeleid

Provincie Noord-Brabant kenmerkt zich historisch niet als een specifieke Nederlandse fietsprovincie. Daarin moet verandering komen. Met de vaststelling van 'Fiets in de Versnelling' heeft de provincie zijn ambities duidelijk gemaakt. In collegeprogramma van 2011 staat expliciet het belang van de fiets vermeld. 's-Hertogenbosch is in de provincie Brabant één van de meest in het oog springende steden die werk maakt van de provinciale fietsambitie.

De visie Fiets in de Versnelling is te downloaden via: http://www.brabant.nl/dossiers/dossiers-op-thema/verkeer-en-vervoer/fiets/visie-fiets-in-de-versnelling.aspx/~/_related/8f1754a9ca654d3e93f86bbbeed98686

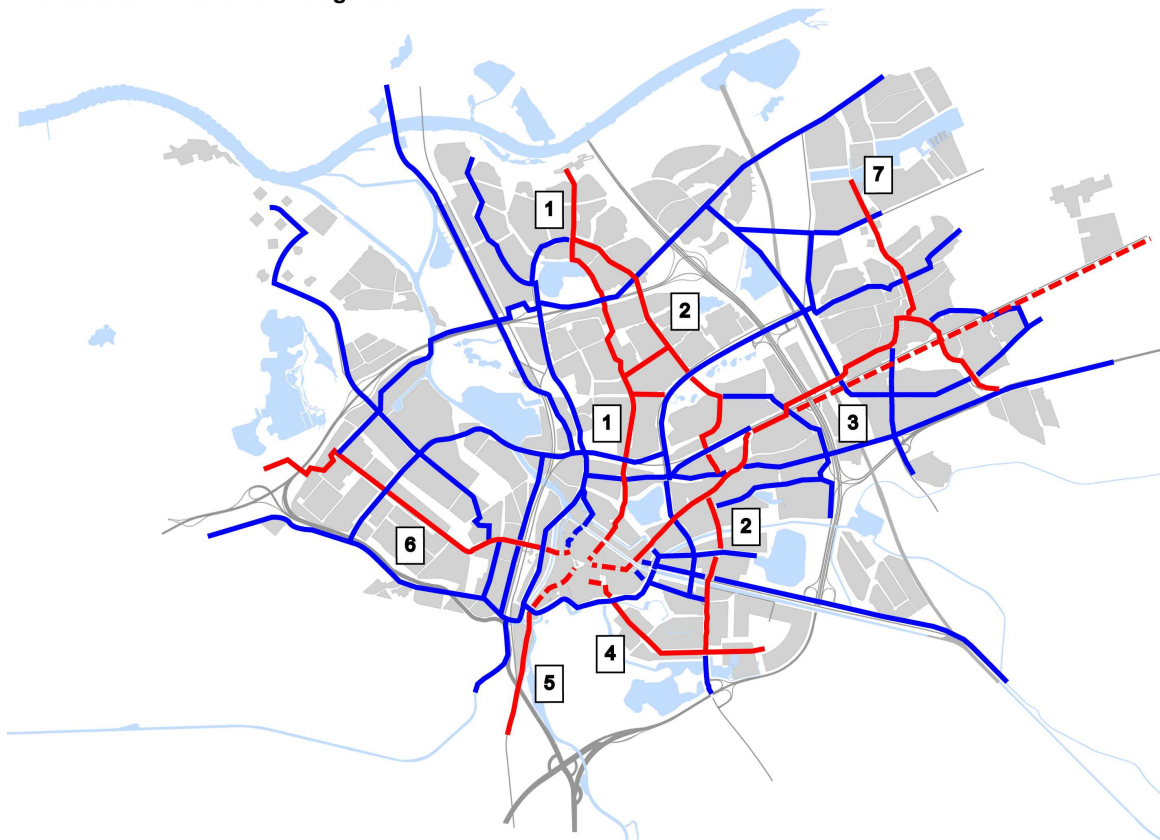
De gemeente 's-Hertogenbosch werkt binnen de GebiedsGerichte Aanpak (GGA) op het gebied van verkeer en vervoer samen met 10 andere gemeenten. Binnen deze samenwerking is in 2010 het 'Regionaal fietsplan in beeld' opgesteld. Jaarlijks worden verschillende delen van dit regionaal fietsnetwerk gerealiseerd. Onderdeel van dit fietsnetwerk vormt de snelfietsroute 's-Hertogenbosch-Oss die samen met de gemeenten Maasdonk en Oss en de Provincie wordt gerealiseerd. Voor deze snelfietsroute is recentelijk subsidie toegekend vanuit het Rijk.

Bijlage:

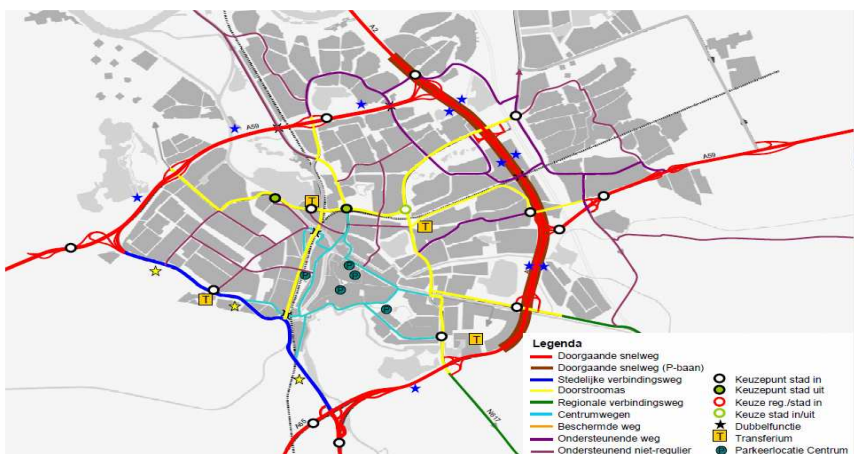
- Fietsplan in uitvoering, 2005
- Lekker Fietsen! Uitwerking fietsambitie gemeente 's-Hertogenbosch, maart 2009
- Monitor Verkeer & Vervoer 2009
- Algemene informatiefolder Lekker Fietsen!
- Regionaal fietsplan in beeld, Goudappel Coffeng, 23 juli 2010.

3 Lever op kaart het (hoofd)fietsroutenetwerk en het (hoofd)autoroutenetwerk aan. Deze kaart(en) moet(en) exact aangeven welke straten onderdeel uitmaken van beide netwerken zodat ze als basis kunnen worden gebruikt voor analyses.

Hoofdfietsnetwerk 's-Hertogenbosch



In rood zijn de sternetroutes aangegeven in blauw de overige hoofd fietsroutes. Samen vormen ze het hoofd fietsnetwerk van 's-Hertogenbosch. Zie voor de verdere onderbouwing van het fietsnetwerk hoofdstuk 2 van Lekker Fietsen!



Figuur – Functiekaart 's-Hertogenbosch

Bovenstaande kaart is het resultaat van het Uitwerkingsplan verkeersmanagement 's-Hertogenbosch. De hoofdstructuur voor de auto wordt gevormd door de ring 's-Hertogenbosch (rood en blauw) en de doorstroommassen voor het autoverkeer (geel).

4	Welke bedragen zijn in de periode 2007 – 2011 uitgegeven aan fietsbeleid en welk percentage is dat van het totale budget voor verkeer.
---	--

Bij het ontbreken van duidelijke definities in de vraagstelling bestaat het gevaar dat appels met peren worden vergeleken. Bij deze toch een poging.

Uitgaven voor verkeer vinden we bij de jaarlijkse onderhoudsbudgetten, bij de parkeerexploitatie, bij de exploitatieplannen van nieuwbouw, in het structuurfonds en bij investeringsplannen voor nieuw beleid. Specifiek gelabelde bedragen voor fietsprojecten en -beleid zijn in de periode 2007 – 2011 opgenomen in het investeringsplan van de begroting. Voor fietsprojecten is in deze periode een bedrag van meer dan € 12 miljoen, bruto, opgenomen. Daar staan voor circa 35% subsidie inkomsten tegenover.

Een overzicht van specifieke uitgaven voor verkeer is bijgevoegd in de bijlagen. Daarbij hoort de volgende toelichting.

- Voor een totaalbedrag van € 2,5 miljoen zijn zes met verkeerslichten geregelde kruispunten vervangen door een rotonde. Deze werken zijn beschouwd als fietsproject omdat de wachttijd op deze kruispunten voor fietsers is teruggebracht naar nul seconden. Voor de uitvoering is subsidie ontvangen.

- De aanleg van de Randweg (Zuid-weststructuur) heeft na 25 jaar voorbereiding- en proceduredtijd in deze periode zijn beslag gekregen. In de som van € 32 miljoen is een aanzienlijk deel opgenomen voor de aanleg van fietspaden, viaducten en een fietstunnel.

- In de periode 2007 – 2011 is flink gebouwd aan de Vinex uitbreidingen in Empel en de Groote Wielen. In de exploitatie van die nieuwbouwgebieden zijn de kosten voor fietsinfrastructuur, waaronder een fietsbrug, gedekt.

- Voor het bruto bedrag van € 2,4 miljoen zijn twee gebouwde fietsenstallingen in de binnenstad gerealiseerd. Daar staat een subsidie van 50% tegenover vanuit het Rijk. De jaarlijkse exploitatiekosten, waaronder de kosten voor de invoering van het gratis stallen, zijn ten laste gebracht van de parkeerexploitatie.

- De kosten voor het project Ponte Palazzo staan in de begroting in het product 'wegen en viaducten'. Het project behelst een voetgangersviaduct over het spoor die het Paleiskwartier met de binnenstad verbindt. Naast een verkeerskundige functionaliteit kan deze brug vooral als een hoogwaardig stedenbouwkundig element met belangrijke verblijfsfunctie worden beschouwd. In vormgeving en uitstraling is de verkeersfunctie in feite ondergeschikt.

- In dit overzicht zijn de jaarlijkse uitgaven voor onderhoud aan de infrastructuur, de kosten voor de uitvoering van het openbaar vervoer (transferia), en de uitgaven én inkomsten in de parkeerexploitatie niet opgenomen.

Bijlage:

- uitgaven verkeer 2007-2011.

5 Op welke manier monitort u het fietsgebruik. Indien u in de periode 2007 – 2011 zelf onderzoek heeft gedaan door middel van enquêtes of tellingen, stuur deze gegevens dan mee.
(Denk aan stadsenquêtes, cordontellingen, verkeersmodel, tellingen van geparkeerde fietsen, enz.)

Het fietsgebruik wordt op een aantal manieren gemonitord.

Ten eerste worden er jaarlijks fietstellingen gehouden op een vast aantal telpunten (zie bijlagen). Daarnaast wordt het gebruik van de gemeentelijke fietsenstallingen gemeten. Hieronder enkele conclusies.

De fietsroute vanuit het westelijk deel van de stad richting de binnenstad springt er qua intensiteit uit. Op de Chr. Huygensweg zijn circa 13.000 fietsers geteld op een gemiddelde werkdag. Ook de fietsroutes richting Maaspoort (ca. 8.500), Orthen (ca. 7.000) en oostelijk deel van de stad (ca. 7.000) worden goed gebruikt.

Het aantal gebruikers van de openbare fietsenstallingen in de binnenstad samen is in 2008 gestegen met circa 75% ten opzichte van 2000. Het aantal aangiften van fietsdiefstal is vanaf 2007 gestegen. Het absolute aantal en de toename zijn het grootst in de Binnenstad. In 2008 is circa 120.000 keer per jaar gebruik gemaakt van één van de gemeentelijke bewaakte fietsenstallingen. In 2009 en 2010 is dit gestegen naar 150.000 keer. De verwachting is dat dit gebruik verder toe neemt door het gratis maken van deze stallingen.

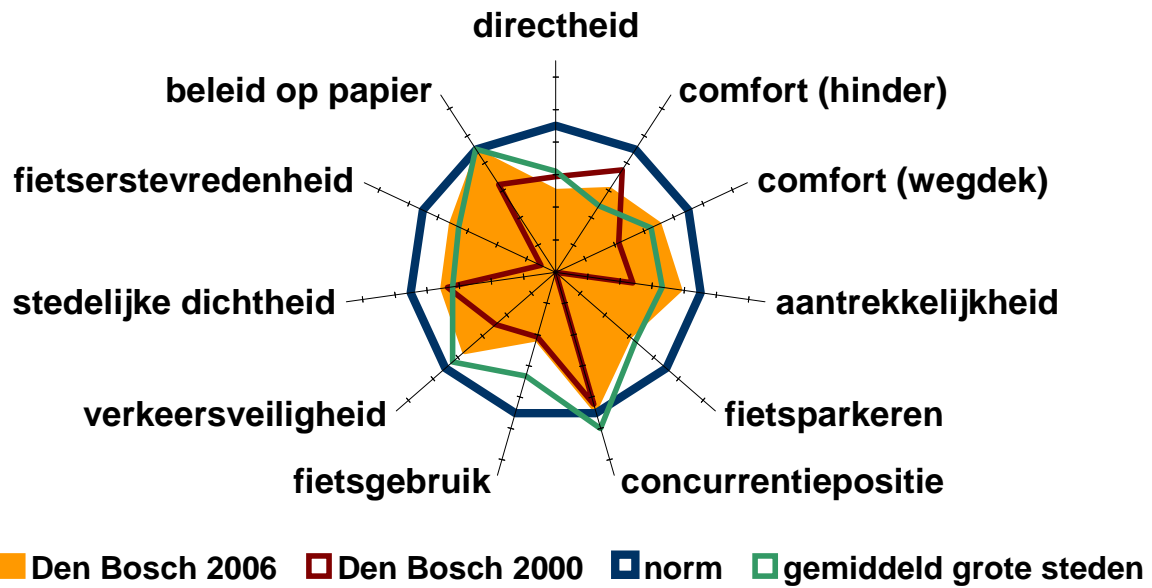
Ten tweede wordt in verschillende enquêtes ingegaan op het gebruik van de fiets in 's-Hertogenbosch. Dit zijn onder meer:

- Binnenstadsmonitor 2008. Via: http://www.s-hertogenbosch.nl/oens/dsp_oens_detail.cfm?rap_id=57A7962A-5056-A957-46B7965F37E860F3&menu_id=5AFF0B39-8021-0F65-0E79F729E8003EDF.
- Omnibusonderzoek 2009. Via: http://www.s-hertogenbosch.nl/oens/dsp_oens_detail.cfm?rap_id=6E0DEE90-D055-C463-75140C93060511E0&menu_id=5AFF0B39-8021-0F65-0E79F729E8003EDF.

De belangrijkste conclusies uit de verscheidene enquêtes zijn dat de fiets een zeer belangrijk onderdeel vormt van de Bossche bereikbaarheid. Een groot deel van de bezoekers van de Bossche binnenstad komt met de fiets. De respondenten geven ook aan dat zowel hun eigen buurt als de binnenstad het best bereikbaar is op de fiets. Als verbeterpunten zijn aangegeven: meer fietsenstallingen, veiligere fietspaden en meer groen bij verkeerslichten. Dit zijn zaken waar wij op dit moment hard aan werken.

De conclusies tot 2009 van zowel de tellingen als de enquêtes zijn opgenomen in de Monitor Verkeer en vervoer 2009. Vanuit de Koersnota Hoofdinfrastructuur wordt gemeten in hoeverre de vervoerwijzekeuze (zie vraag 2) zich ontwikkelt. Dit wordt gedaan op basis van landelijke data vanuit het MON. Hierin speelt de fiets een belangrijke rol. De Monitor Verkeer en Vervoer 2009 is te downloaden via: <http://www.s-hertogenbosch.nl/cms/attachments/73DD88EE-A531-F00A-83AB7781D7DC4FD9.pdf>.

Tevens is in de afgelopen jaren tweemaal een Fietsbalans gemaakt van het fietsklimaat in 's-Hertogenbosch, in 2000 en 2006. In onderstaande figuur zijn hiervan de resultaten te vinden. De resultaten van de fietsbalans 2000 hebben geleid tot de vaststelling van het Fietsplan in Uitvoering. De resultaten van de fietsbalans 2006 zijn verwerkt in Lekker Fietsen.



Bijlage:

- Tellingen fietsroutes 2009 en 2010 inclusief kaartbeeld

6 Welke 5 locaties in uw gemeente zijn de beste uitdrukking van uw gemeente als “Fietsstad” algemeen? Het kan daarbij gaan om een bepaalde fietsroute, een kruispunt, een stalling, een plein, de fietsvriendelijke inrichting bij een bestemming, e.d. Geef daarbij kort aan waarom u juist deze locaties noemt (maximaal 200 woorden per locatie).

(Voeg digitaal foto- of videomateriaal toe als illustratie van de locaties evenals een kaart waarop de locaties zijn aangegeven.)

A Binnenstad

Eind 2008 is de Markt, het centrale plein in de historische binnenstad van 's-Hertogenbosch, heringericht. Dat was de aanleiding om de positie van de fietser te heroverwegen. Tot dan was het fietsen buiten de venstertijden in het kernwinkelgebied (voetgangersgebied) niet toegestaan. Na herinrichting is, vanaf januari 2009, de fiets in elke straat op elk uur van de dag welkom. 's-Hertogenbosch is daarmee één van de eerste, zo niet de eerste, stad die het fietsen in het 'voetgangersgebied' volledig toestaat. Een aantoonbaar functionerende vorm van 'shared space'.

Zie: <http://www.youtube.com/user/markenlei?blend=17&ob=5#p/u/91/AedoUAu0KMM>

B Sternetroute binnenstad-Maaspoort

De sternetroute tussen de binnenstad en de wijk Maaspoort en Oud Empel aan de Maas is één van de sternetroutes in de stad. Fietzers fietsen op deze circa 6 km lange sternetroute volledig over vrijliggende voorzieningen, zitten in de voorrang, overal op asfalt, en kennen tot aan de rand van de binnenstad geen enkel verkeerslicht. Fietzers kunnen vanaf de Maas in één keer op een veilige en snelle manier doorfietsen naar de binnenstad. Deze as geldt als voorbeeld voor alle andere sternetroutes.

Zie: <http://www.youtube.com/user/markenlei#p/a/C06E9B4532025B6E/2/-FAUayYGXkw>

C Verbinding transferium Pettelaarpark met de binnenstad

De transferia in 's-Hertogenbosch worden goed gebruikt door bezoekers van de Bossche binnenstad, maar ook door werknemers van de binnenstad. De fiets is een belangrijk natransportmiddel vanuit de transferia naar de binnenstad. Op de transferia, waarvan Pettelaarpark de nieuwste is kan de eigen fiets worden gestald of gratis een fiets worden geleend. De routes tussen de transferia en de binnenstad zijn onderdeel van het hoofdfietsnetwerk. De route tussen het transferium Pettelaarpark en de binnenstad loopt grotendeels over de parallelwegen van de Pettelaarseweg. In 2010 zijn die heringericht als fietsstraat.

Zie: <http://www.youtube.com/watch?v=R56agjOR44>

D Fietsenstalling Kerkstraat

In april 2011 is de nieuwe Fietsenstalling aan de Kerkstraat geopend met een capaciteit van circa 1.100 fietsen. De opening van deze fietsenstalling was tevens het moment waarop alle drie de gemeentelijke bewaakte stallingen in de binnenstad gratis gebruikt kunnen worden. De fietsenstalling Kerkstraat is ingericht met de kleuren en het logo van lekker Fietsen! Tevens zijn in de stalling ruimschoots oplaadpunten aanwezig voor elektrische fietsen. De openingstijden van de stallingen zijn afgestemd op de horecatijden. Voor het openingsmoment is een fietsjournaal gemaakt, te bekijken via: http://www.youtube.com/watch?v=FbM-J5Msx_k.

E Ronde Aartshertogenlaan – Mgr. Diepenslaan

Het verkeer op de kruising van de twee gebiedsontsluitingswegen werd tot 2006 met verkeerslichten geregeld. Naast het vele gemotoriseerde verkeer kende beide straten veel fietsverkeer wat werd afgewikkeld op vrijliggende fietspaden of parallelwegen. In de directe nabijheid van het kruispunt liggen vele bestemmingen als een buurtwinkelcentrum en twee scholen voor het voortgezet onderwijs. Het vele linksafslaande fietsverkeer moest vaak 2 of 3 takken kruisen. Dat betekende veel oponthoud, veel roodlichtnegatie en niet toegestane oversteekbewegingen die de (subjectieve) veiligheid niet ten goede kwamen. De noodzakelijke vervanging van de verkeerslichten was het moment om de kruising te reconstrueren tot rotonde waarbij het fietsverkeer volledig rondom in de voorrang werd gefaciliteerd. Dit heeft daarna bij nog vier andere rotondes een vervolg gekregen.

Zie: <http://www.youtube.com/watch?v=tYpiMjmhJB0&playnext=1&list=PL1A087F8ECAAE48C3>

Bijlage:

- Kaart met locaties.

7 Welke locaties (maximaal 3) zijn aanvullend op de locaties uit vraag 3 de beste uitdrukking van uw gemeente als “Fietsstad” op het thema “Onderweg naar school”? Het kan daarbij gaan om de directe schoolomgeving, schoolroutes, maar ook om routes van school naar bijvoorbeeld naschoolse opvang, bibliotheek of sportvoorzieningen).

(Voeg ook hier digitaal foto- of videomateriaal toe als illustratie van de locaties evenals een kaart waarop de locaties zijn aangegeven.)

Het antwoord op vraag 11 geeft de inspanningen voor de schoolomgevingen en schoolroutes weer. Er is een duidelijk verschil in de omvang en de ligging van de schoolroutes van het primair en voortgezet onderwijs. De schoolroutes voor het primair onderwijs liggen dicht bij de school in de woonomgeving. Het gros van de leerlingen woont binnen een straal van 400 meter van school. De routes voor leerlingen van het voortgezet onderwijs vallen voor een groot deel samen met het fietsnetwerk. Van de verbeteringen van het netwerk profiteren ook de leerlingen van het voortgezet onderwijs. Vele aanbevelingen uit het onderzoek naar de knelpunten in de schoolroutes (zie vraag 11) zijn meegenomen of verwerkt in de uitgevoerde fietsprojecten (zie vraag 8). Zo ook de:

Rompertsebaan

De Rompertsebaan was voorzien van fietspaden aan beide zijden van de weg. Leerlingen naar het Jeroen Boschcollege fietsten bij de verkeerslichten op het nabij gelegen kruispunt met de St. Teunislaan massaal tegen de richting in naar school. De kruising is in 2008 voorzien van een rotonde met een oversteek voor fietsers in twee richtingen in de voorrang. Het vervolg van het fietspad naar school is verbreed en geschikt gemaakt voor fietsers in twee richtingen.

Basisschool de Troubadour

In overleg met basisschool de Troubadour zijn de knelpunten in de directe schoolomgeving aangepakt. Er is een stuk twee-richtingen fietspad aangelegd, een extra schooltoegang gemaakt vanaf dat fietspad, een kiss-and-ridestrook aangelegd en een opstelruimte voor wachtende ouders op de fiets gemaakt.

Pierson college

Deze scholengemeenschap besteedt structureel aandacht aan de verkeersveiligheid van haar leerlingen. Het college heeft jaarlijks een uitgebreid activiteitenprogramma met ondermeer een debatwedstrijd, een fietskeuring, een brommerproject, een verkeersmarkt (met oa dode hoek, alcohol) et cetera. Ook heeft de school een site ontwikkeld, www.voorseef.nl, waar uitwisseling met andere VO scholen mogelijk moet worden. Jaarlijks krijgen alle brugklasleerlingen fietslampjes zodat de fietsverlichting op orde is. De gemeente 's-Hertogenbosch subsidieert haar inspanningen.

Bijlage:

- Kaart met locaties.

8 Welke resultaten zijn er in de periode 2007 – 2011 bereikt op het gebied van de verbetering van fietsroutes en welke inspanningen hebben daarvoor de basis gevormd?

(Het gaat om resultaten op de vijf hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur: samenhang, directheid, veiligheid, comfort, aantrekkelijkheid. Denk aan verbreding fietspaden, asfalteren, bewegwijzering, afstelling verkeerslichten, aanleg rotondes, aanleg ontbrekende schakels, autoluw maken belangrijke fietsroutes, enz. Indien het gaat om het opstellen van een visie en beleid op deze aspecten, graag een exemplaar meesturen.)

De visie en beleid op de kenmerken van een fietsvriendelijke infrastructuur zijn vastgelegd in het Fietsplan in Uitvoering en Lekker Fietsen! De kwaliteitseisen waaraan het fietsnetwerk moet voldoen is vermeld op pagina 19 van Lekker Fietsen 2009 en op pagina 33 van het Fietsplan in Uitvoering.

In het Bossche hoofdfietsnetwerk wordt het zogenaamde sternetwerk onderscheiden. In totaal 7 routes vanuit alle windrichtingen zijn gericht op de binnenstad (en het centrum van Rosmalen). Dit radiale netwerk voldoet aan de hoogste kwaliteitseisen. Kenmerkend ten opzichte van de kwaliteitseisen voor de overige onderdelen van dit hoofdnetwerk is dat de sternetroutes volledig in rood asfalt zijn uitgevoerd. Dit versterkt de herkenbaarheid en de samenhang van de fietsroute.

De kwaliteitseisen beantwoorden aan de vijf hoofdeisen. Vooral de eisen 'samenhang', 'directheid' en 'comfort' komen door de vele kilometers rood asfalt op fietspaden en fietsstraten tot uiting.

Ook in het Regionaal Fietsplan zijn overeenkomstige kwaliteitseisen opgenomen.

In 's-Hertogenbosch zijn in de periode 2006-2011 vele kilometers fietsinfrastructuur gerealiseerd:

- Fietsstraat: Er is ruim 11 kilometer aangelegd. Vooral parallelwegen langs gebiedsontsluitingswegen zijn als fietsstraat ingericht.
- Tegelfietspaden: Van ruim 17 kilometer fietspad is de tegelverharding vervangen door asfalt. Een deel hiervan is ook verbreed.
- Rotondes: Zes kruispunten met verkeerslichten zijn vervangen door rotondes waar het fietsverkeer, uiteraard op een vrijliggend fietspad, in de voorrang wordt afgewikkeld. Op twee rotondes is het fietsverkeer volledig rondom in twee richtingen mogelijk. Op drie rotondes kan één tak in twee richtingen in de voorrang worden overgestoken.
- Ontbrekende schakels: Er is ongeveer 2,3 kilometer nieuw fietspad aangelegd. De helft betreft ontbrekende schakels.

De inspanningen hebben als resultaat dat de sternetroutes vanuit noord en west volledig voldoen aan de kwaliteitseisen. Fietzers kunnen vanaf de rand van de stad tot aan de binnenstad volledig in de voorrang, en dus zonder verkeerslichten, gebruik maken van fietsvoorzieningen in (rood) asfalt. Zie bijvoorbeeld: <http://www.youtube.com/user/markenlei?blend=15&ob=5#p/c/4/ZdHtdV8Y-40>

Bij vervanging van verkeerslichten wordt de regeling voor fietsers geoptimaliseerd en standaard voorzien van een wachttijdvoorspeller.

Een onderdeel van het hoofdfietsnetwerk is de snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Oss. In 2011 heeft het rijk subsidie beschikbaar gesteld voor de realisatie van deze zogenaamde 'F59'.

In 2011 wordt 's-Hertogenbosch voorzien van een volledig dekkend fietsbewegwijzeringssysteem.

9 Welke resultaten zijn er in de periode 2007 – 2011 bereikt op het gebied van de verbetering van het parkeren en stallen van de fiets en welke inspanningen hebben daarvoor de basis gevormd? (Denk aan uitbreiding fietsparkeervoorzieningen, betere kwaliteit rekken en klemmen, bewaakt of met toezicht stallen, enz. Denk ook aan verschillende locaties zoals het centrum, station, oudere woonbuurten, onderwijsvoorzieningen, winkelcentra, sociale en culturele voorzieningen, sportaccommodaties, enz. Indien het gaat om het opstellen van een visie en beleid op deze aspecten, graag een exemplaar meesturen.)

Visie en beleid

Hoofdstuk 4 van Lekker Fietsen is geheel gewijd aan het stallen van de fiets. Hierin staat de visie en het beleid omschreven. In de periode 2009 – 2011 heeft dat tot de volgende resultaten geleid:

Fietsenstallingen binnenstad

In april 2011 is de nieuwe Fietsenstalling aan de Kerkstraat geopend met een capaciteit van circa 1.100 fietsen. De fietsenstalling Kerkstraat is ingericht met de kleuren en het logo van lekker Fietsen! Tevens zijn in de stalling ruimschoots oplaadpunten aanwezig voor elektrische fietsen. De openingstijden van de stallingen zijn afgestemd op de horecatijden. Voor de opening is een fietsjournaal gemaakt, te bekijken via: http://www.youtube.com/watch?v=FbM-J5Msx_k.

De bestaande fietsenstalling bij parkeergarage Wolvenhoek (capaciteit circa 150 plaatsen) wordt in de tweede helft van 2011 uitgebreid door 2 parkeerlagen van de parkeergarage als fietsenstalling in te richten. De capaciteit kan gefaseerd groeien van circa 650 naar 1000 plaatsen. In de eerste helft van 2011 is de bestemmingsplanwijziging afgerond. De stalling wordt voorzien van elektrische oplaadpunten en gaat ook ruimte bieden voor bromfietsen en bijzondere fietsen als bijvoorbeeld de bakfiets.

Naast de fietsenstallingen Kerkstraat en Wolvenhoek is er in de binnenstad nog één bewaakte fietsenstalling: Burgemeester Loeffplein.

Gratis stallen

Bij de opening van de stalling Kerkstraat in april 2011 is het gratis bewaakt stallen in alle drie gemeentelijke stallingen geïntroduceerd. De kosten komen ten laste van het parkeerfonds.

Lock 'n Go

In 2010 zijn op zes locaties bij vier wijkwinkelcentra 100 Lock 'n Go rekken geplaatst. Deze geautomatiseerde rekken kunnen met een pasje worden bediend, en zijn volledig diefstalproof. Uiteraard zijn aan het gebruik geen kosten verbonden. Zie: <http://www.s-hertogenbosch.nl/content.cfm?contentid=083107F5-DABE-46CB-FE31943143B55AD0>

Fietsdiefstalpreventie

Samen met de afdeling Openbare Orde en Veiligheid wordt in de jaren 2010 en 2011 een fietsdiefstalpreventieproject uitgevoerd. Een tiental toezichthouders lopen in de binnenstad zichtbaar rond bij locaties waar fietsen worden gestald. Met een scanapparaat worden gestolen fietsen opgespoord. In juni 2011 wordt een Afac geopend.

Zie ook: http://www.s-hertogenbosch.nl/content.cfm?contentid=9EDED2A6-0C7F-BB3B-E3637DD2F8496F59&menu_id=A45B2148-BBF5-C389-EDA8B39AF3831CA3

NS-station 's-Hertogenbosch

De stallingscapaciteit bij het NS-station beantwoordt niet aan de huidige en toekomstige behoefte. Door een stringente toepassing van de wegsleepregeling blijft de overlast van hinderlijk gestalde fietsen beperkt. Maar daarmee wordt het probleem niet bij de bron aangepakt. Op maaiveld is binnen een acceptabele loopafstand van 200 meter ook nauwelijks ruimte beschikbaar om in die behoefte te voorzien. Een structurele oplossing gloort. De gemeente heeft een parkeergarage onder het station in beheer welke grenst aan de fietsenkelder. Een deel van de parkeergarage kan bij de fietsenkelder worden getrokken. In plaats van circa 80 autoparkeerplaatsen kan ruimte worden geboden voor een uitbreiding van mogelijk ruim 3700 stallingsplaatsen. In mei 2011 heeft NS-fiets aangeboden de extra stalling in beheer te nemen. Volgens het zogenaamde 'premiumconcept' zal naast de bestaande

betaalde stalling, de uitbreiding gratis te gebruiken zijn. Eind juni 2011 vindt hierover politieke besluitvorming plaats.

NS stations 's-Hertogenbosch Oost en Rosmalen.

In 2010 is de stallingscapaciteit bij het NS station 's-Hertogenbosch Oost met medefinanciëring van Prorail uitgebreid. In de tweede helft van 2011 volgt een uitbreiding bij het station Rosmalen. De capaciteit op beide stations beantwoordt dan aan de toekomstige vraag.

Onderwijs

Menig school heeft bij een historisch gegroeid gebrek aan stallingscapaciteit een fietsverbod voor kinderen binnen een bepaalde straal. Dat is natuurlijk een verkeerd signaal. De gemeente biedt scholen, onder de paraplu van de aanpak van de 'verkeersveilige schoolomgeving' aan om die capaciteit te vergroten. Daar waar bij de afdeling Onderwijs geen budget is om in extra stallingscapaciteit te voorzien (geschikt maken van een locatie, kopen van fietsenrekken) is dat onder de noemer 'verkeersveiligheid' wel mogelijk. Bij een aantal scholen is in de uitbreidingsbehoefte voorzien.

Kleinschalige voorzieningen

Op kleinschalig niveau zijn diverse fietsenrekken en – klemmen geplaatst bij tal van voorzieningen als bushaltes, buurtwinkelcentra en sportvoorzieningen. Veelal is daarbij sprake van een vraagvolgende actie. Uiteraard geldt als uitgangspunt dat sprake is van toepassing van rekken die voldoen aan de eisen van het fietsparkeur.

10 Welke resultaten zijn er in de periode 2007 – 2011 bereikt op het gebied van de promotie en stimulering van het fietsgebruik en welke inspanningen hebben daarvoor de basis gevormd?

(Denk aan fietspromotie onder specifieke doelgroepen of voor specifieke bestemmingen, communicatie van het fietsbeleid, stadspromotie, enz. Indien het gaat om het opstellen van een visie en beleid op deze aspecten, graag een exemplaar meesturen.)

Na vaststelling van het rapport Lekker Fietsen! in 2009 is allereerst begonnen met het opstellen van een communicatiestrategie. Deze is in de bijlagen opgenomen. Het doel van de communicatie is bekendheid geven aan het vernieuwde fietsbeleid van gemeente 's-Hertogenbosch en daarmee het fietsklimaat van 's-Hertogenbosch te verbeteren. Tevens kan de gemeente met de campagne laten zien wat ze voor de Bossche burger doet en heeft gedaan om het fietsen in de stad zo aangenaam mogelijk te maken.

De doelgroep van de campagne is eigenlijk heel breed. Grofweg zou je kunnen stellen dat alle Bossche burgers en werknemers in deze doelgroep vallen. Uiteindelijk is het namelijk de bedoeling dat het totale interne fietsgebruik toeneemt. Onze strategie en veel middelen zijn dan ook van toepassing op de hele doelgroep. Binnen deze doelgroep kunnen we grofweg onderscheid maken in vier specifieke doelgroepen die we willen bereiken met de 'Lekker fietsen' campagne: jongeren, winkelend publiek, ouders van kinderen en het bedrijfsleven en de overheid.

De volgende resultaten zijn gehaald in de periode 2009-2011:

- Er is een specifiek logo en kleurstelling ontwikkeld. Deze wordt gebruikt bij alle communicatie-uitingen. Tevens is een algemene informatiefolder ontwikkeld en specifieke posters voor op straat.
- Er is een specifieke website ontwikkeld voor Lekker Fietsen!. Zie: www.s-hertogenbosch.nl/fietsen. We zijn continu bezig deze website actueel te houden en uit te breiden.
- De start van de campagne Lekker Fietsen is uitgebreid gevierd. Hiertoe is ook een promotiefilm gemaakt. Deze is in de bijlage opgenomen op dvd.
- Inmiddels zijn vier fietsjournaals ontwikkeld. Deze fietsjournaals worden verspreid via internet, mail en een bijbehorende nieuwsbrief. Tevens zijn deze fietsjournaals te zien op de lokale tv-zender Boschtion. Via www.s-hertogenbosch.nl/fietsen en youtube zijn deze fietsjournaals te bekijken.
- Op 31 maart 2010 is samen met de provincie deelgenomen aan de recordpoging Heel Nederland fietst. De primaire doelgroep waren werknemers van beide organisaties, maar de tocht was ook voor alle andere geïnteresseerden. In de bijlagen is de advertentie opgenomen die vooraf is verspreid. Bij deze recordpoging is samengewerkt met de provincie Noord-Brabant, NISB en Fietsersbond.
- Bij de opening van de nieuwe fietsenstalling aan de Kerkstraat zijn een aantal activiteiten georganiseerd. Deze opening was tevens het moment waarop alle 3 de bewaakte gemeentelijke stallingen in de binnenstad gratis zijn geworden. Zo zijn er vooraf zadelhoesjes verspreid, zijn er spandoeken opgehangen en zijn er posters op de belangrijkste fietspaden geplakt. Voor bestuurders, omwonenden en andere genodigden is een feestelijke bijeenkomst georganiseerd met een bestuurlijk openingsmoment. In het weekend na de opening is er een publieksevenement geweest voor alle bezoekers van de binnenstad met veel muziek en vertier. Voor dit moment is een extra fietsjournaal gemaakt, te bekijken via: http://www.youtube.com/watch?v=FbM-J5Msx_k. Overigens is deze nieuwe fietsenstalling ingericht met de kleuren en met het logo van Lekker Fietsen!
- In 2010 en 2011 is de landelijke open monumentendag gericht op de monumenten buiten de binnenstad. Tal van monumenten in wijken en buitengebied zijn aan elkaar verbonden door een monumentenfietsroute. Zie: <http://www.s-hertogenbosch.nl/cms/attachments/CCC9C3FA-BBAE-734D-21D258ECD21DF010.pdf>

Bijzonder aan de communicatie binnen Lekker Fietsen! is dat communicatie als integraal onderdeel van het beleid plaatsvindt over een lange termijn. Tevens worden vanuit de communicatie de raakvlakken met andere thema's en andere partijen opgezocht. Zie ook publicatie 20 'Umbrella branding' van het Fietsberaad.

De volgende stap op het gebied van communicatie is de beleving. De beleving van de fietser in 's-Hertogenbosch is van groot belang bij het stimuleren van fietsverkeer. Aangezien het vraag- en

aanbodgerichte deel en het marketingdeel op orde is, kan doorgepakt worden met de fietsbeleving. De eerste ideeën daarvoor worden nu uitgewerkt. Een voorbeeld is een belevingsconcept voor het stallen van de fiets in één van de gratis bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad. Op basis van de beoogde doelgroepen, en samen met deze doelgroepen, worden extra voorzieningen gerealiseerd in deze stallingen en wordt gewerkt aan het fietsvriendelijke imago van 's-Hertogenbosch.

Velocity 2013

Het samenwerkingsverband 'Brabantstad', de provincie en de vijf grote Brabantse steden, wil zich profileren als fietsprovincie van Nederland. Het bestuur heeft in maart 2011 besloten om zich als Brabantstad kandidaat te stellen voor de organisatie van het ECF-congres Velocity 2013. Ook is gekozen voor 's-Hertogenbosch als gaststad. Uiterlijk 31 augustus 2011 wordt het bidbook aan de ECF aangeboden. 's-Hertogenbosch trekt dit project namens alle Brabantstad-partners en geeft hiermee haar fietsambities aan.

Bijlagen:

- Communicatiestrategie Lekker Fietsen!
- Algemene informatiefolder Lekker Fietsen!
- Promotiefilm Lekker Fietsen! op DVD
- Advertentie Wereldrecordpoging Heel Nederland fietst

11 Welke resultaten zijn er in de periode 2007 – 2011 bereikt op het gebied van de fietsvriendelijkheid van schoolomgevingen en de verbetering van schoolfietsroutes en welke inspanningen hebben daarvoor de basis gevormd?

(Denk aan fietsenstallingen voor leerlingen, opstelruimte voor ouders, stop- en parkeerverboden direct bij de school, Kiss&Ride op afstand, 30 km/u in de schoolomgeving, veilige oversteken, speciale “kinderroutes”, enz. Indien het gaat om het opstellen van een visie en beleid op deze aspecten, graag een exemplaar meesturen.)

Duurzaam veilige schoolomgeving.

In 2006 is het project met deze naam gelanceerd. Zie: <http://www.s-hertogenbosch.nl/content.cfm?contentid=3CC7CEB8-8021-0F65-091878BE74630DDC#DuurzaamVerkeersveiligeSchoolomgeving>

Doel is helder: elke schoolomgeving moet veilig zijn, voor zowel de scholen van het primair als voorgezet onderwijs. Daarbij is aandacht voor zowel het educatieve- als het infrastructurele aspect van de schoolomgeving. Voor wat betreft de educatieve benadering is aangesloten op het provinciale project ‘Brabants Verkeersveiligheids Label’ Zie: www.bvlbrabant.nl. Met subsidiëring door de gemeente geven scholen inhoud aan de theoretische én praktische verkeerseducatie. Jaarlijks verstrekt de gemeente 's-Hertogenbosch aan scholen circa € 80.000,- subsidie.

Deelname aan het BVL-traject geldt als voorwaarde om samen met de gemeente 's-Hertogenbosch werk te maken van de aanpak van de knelpunten in de schoolomgeving. Veelal is daarbij voor de kinderen zelf een rol weggelegd. Kinderen leggen met camera's op zak de dagelijkse knelpunten vast en presenteren dat als werkstuk aan de gemeente. In overleg met directie en ouders wordt een plan van aanpak opgesteld. Vanuit deze aanpak groeit het besef dat vele knelpunten in de schoolomgeving door het verkeersgedrag van de eigen ouders wordt veroorzaakt. Een effectieve aanpak van dergelijke knelpunten (als bijvoorbeeld het parkeren op het trottoir) kan ook worden gevonden via gerichte communicatie naar de ouders, mogelijk in combinatie met fysieke maatregelen. Op deze wijze wordt de betrokkenheid van ouders vergroot en kan het besef ontstaan van gezamenlijke verantwoordelijkheid. Bij circa 20 basisscholen zijn tot dusverre op deze wijze knelpunten aangepakt variërend van het verwijderen van een paaltje, het verplaatsen van een schooltoegang, het verlagen van een trottoirband, het instellen van een parkeerverbod, het aanleggen van een kortsluitend voetpad et cetera.

De leerlingen op de scholen voor het voortgezet onderwijs (VO) wonen verspreid over de gemeente én omliggende dorpen. De routes van deze leerlingen vallen dan logischerwijs voor een groot deel samen met het fietsnetwerk. Middels een interview van de veiligheidscoördinatoren van de 11 VO-scholen zijn de knelpunten geïnterviewd. Die knelpunten variëren van groot tot klein, van het oversteken van een drukke weg tot het aanpassen van een bochtstraal in een fietspad. De rapportage ‘quick-scan verkeersonveiligheid voortgezet onderwijs’ geeft tevens aanbevelingen voor de aanpak van de knelpunten. Een aantal voorbeelden zijn bijgevoegd. De aanbevelingen zijn in de jaren 2007 tot heden zo mogelijk ondergebracht bij herinrichting of reconstructieplannen. Voor de kosten van de resterende knelpunten is dekking gevonden. Samen met de kosten voor de aanpak van de knelpunten bij de basisscholen (op basis van een normbedrag) heeft de gemeenteraad een bedrag van € 900.000,- beschikbaar gesteld. Het plan ‘Duurzaam verkeersveilige schoolomgeving is bijgevoegd. In 2008 is het project tussentijds geëvalueerd. De Raadsinformatiebrief is bijgevoegd.

DVD

Als mogelijk toe te passen hulpmiddel voor verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs is een DVD met handleiding voor de leerkracht ontwikkeld. Aan de hand van diverse verkeerssituaties in 's-Hertogenbosch kan theorie aan het wenselijke verkeersgedrag worden behandeld.

Verkeersquiz

Na een succesvolle lokale verkeersquiz in 's-Hertogenbosch is in 2011 de regionale verkeersquiz georganiseerd. De verkeersquiz wordt georganiseerd met Veilig Verkeer Nederland en de 10 gemeenten in de GGA-regio 's-Hertogenbosch. Het is belangrijk dat schoolgaande kinderen leren om zich veilig in het verkeer te bewegen. Dit doen zij vooral op de fiets. De doelstelling van de verkeersquiz is om kinderen op een dynamische en voor hen aantrekkelijke manier aan de slag te laten gaan met verkeer en verkeerslessen. De verkeerskennis wordt in spelvorm en met behulp van herkenbare lokale verkeerssituaties getoetst. Door deze werkwijze worden de verkeersregels op een zeer praktijkgerichte wijze behandeld. In totaal namen 33 scholen (groep 8) van 10 gemeenten deel.

Zie: http://www.bvlbrabant.nl/site/actueel/nieuws/?action=show&f_id=1208

JONGleren

Doelgroep 0-4 jaar

Dit educatieve programma richt zich op kinderen van 0 tot 4 jaar en bestaat uit een themaweek over verkeer voor kinderen en een informatiebijeenkomst voor de ouders/verzorgers. Kerngedachte is 'goed voorbeeld doet goed volgen'. Rondom deze twee basisactiviteiten zijn tal van aanvullende initiatieven mogelijk. Het project draait op een aantal peuterspeelzalen en kinderdagverblijven. Het project sluit aan op het verkeersonderwijs voor kinderen in groep 1.

Bijlagen:

- Quick-scan verkeersonveiligheid voortgezet onderwijs
- Voorbeeld aanbeveling Jeroen Boschcollege
- Overzichtstabel met problemen en aanbevelingen quick-scan
- Duurzaam Verkeersveilige schoolomgeving
- Raadsinformatiebrief evaluatie

12 Welke resultaten zijn er in de periode 2007 – 2011 bereikt op het gebied van de verbetering van verkeersveiligheid van fietsers en welke inspanningen hebben daarvoor de basis gevormd?

(Denk aan autoluwe fietsroutes, doorvoeren van Duurzaam Veilig, fietspaden lang gebiedsontsluitingswegen, circulatiemaatregelen en snelheidsremmers in verblijfsgebieden, aanpak ongevallocaties / blackspots, rotondes, middengeleiders, enz. Indien het gaat om het opstellen van een visie en beleid op deze aspecten, graag een exemplaar meesturen.)

Eén van de vijf hoofdeisen betreft de verkeersveiligheid. Als zodanig is dit aspect één van integrale ontwerpopgaven en vormt het geen dogmatische beperking voor de keuze van het uiteindelijke ontwerp. Een sprekend voorbeeld hiervan is de keuze voor het in de voorrang zetten van tweerichtingen fietsverkeer op een aantal rotondes. In theorie kan worden overwogen om dergelijke oversteken te vermijden óf uit de voorrang te laten. Zolang een fietser stil staat kan die immers niet worden betrokken bij een ongeval. Dit staat echter op gespannen voet met de hoofdeis doorstroming. Afhankelijk van de locatie, het verkeersbeeld, en het te verwachten verkeersgedrag wordt een passend ontwerp gekozen.

Onderstaande tabel geeft slachtofferongevallen met Fiets op Gemeentelijke wegen in de Periode 2005 t/m 2009 weer.

Jaar	Vervoerwijze	Totaal slachtoffers	Totaal ernstige slachtoffers
2005	Fiets	59	25
2006	Fiets	52	20
2007	Fiets	47	20
2008	Fiets	46	19
2009	Fiets	34	10

De conclusie is onmiskenbaar dat sprake is van een dalende lijn in het aantal slachtoffers onder fietsers. Dat sluit aan op de conclusie uit de resultaten van de fietsbalans. De locaties van deze ongevallen zijn bekend. Veelal vinden de ongevallen plaats op het hoofdwegennet waar de kans op een confrontatie met gemotoriseerd verkeer het grootst is. De locaties waar meerdere slachtoffers vallen zijn veelal kruispunten in het hoofdwegennet die zijn voorzien van een rotonde. De gemeente 's-Hertogenbosch kent geen black-spots.

In de jaren 2006 tot en met 2009 zijn alle verblijfsgebieden sober en doelmatig duurzaam veilig ingericht als 30 km/u zone. In overleg met bewoners, scholen en politie zijn tal van snelheidsremmende maatregelen aangelegd.

In de begroting is een jaarlijkse post 'middengeleiders' opgenomen. Hieruit worden oversteekvoorzieningen op gebiedsontsluitingswegen betaald. Het gaat daarbij vooral om voorzieningen voor voetgangers.

De gemeente 's-Hertogenbosch kent geen expliciet verkeersveiligheidsbeleid. In 2011 komt daarin verandering. Op basis van een analyse van de ongevallencijfers, trends en vergelijking met cijfers van andere gemeenten worden beleidsdoelen en speerpunten geformuleerd.

13 Op welke manier is het gemeentelijk fietsbeleid meer integraal van karakter geworden?

(Denk aan Fiets(stimulerend) beleid als onderdeel van het ruimtelijk beleid, gezondheidsbeleid, milieubeleid, klimaatbeleid, verbetering kwaliteit van de openbare ruimte, sociaal beleid enz. Maar het kan ook gaan om de organisatie van het fietsbeleid in het gemeentelijk apparaat, politiek-bestuurlijke betrokkenheid, de betrokkenheid van burgers en belangenorganisaties, enz. Indien het gaat om het opstellen van een visie en beleid op deze aspecten, graag een exemplaar meesturen.)

Het Fietsplan in Uitvoering leverde zichtbaar resultaat op en werd in de vorm van Lekker Fietsen! een integraal onderdeel van het totale verkeer- en vervoerbeleid in de Koersnota Hoofdinfrastructuur. Dit komt niet alleen tot uiting in de beschikbare financiën voor fietsbeleid, maar ook in de integratie met de visie op de overige modaliteiten. Dit blijkt uit het geïntroduceerde principe van de doorstroommassen, en komt tot uiting binnen het onderdeel verkeersmanagement. In samenhang met de afwikkeling van auto- en busverkeer wordt nagedacht welke modaliteiten op welke routes prioriteit krijgen. De fiets doet daar volwaardig in mee.

De aandacht voor het fietsbeleid heeft in loop der jaren ook bestuurlijk vaste grond onder de voeten gekregen. De wisselingen in politieke 'kleur' hebben de inspanningen niet verzwakt. Het Fietsplan in Uitvoering is onder de verantwoordelijkheid van een VVD wethouder (Van de Mortel) vastgesteld, en door een Groen Links wethouder (Eigeman) uitgevoerd. Lekker Fietsen! zat bij een Groen Links wethouder (Eigeman) in de portefeuille en is na de verkiezingen in 2010 bij de VVD (Pauli) terecht gekomen. Met de recente personele wisseling in 2011 is VVD-wethouder Hoskam vanaf 2005 de vierde wethouder met bestuurlijke verantwoordelijkheid.

Er zijn veel raakvlakken met andere beleidsvelden als bijvoorbeeld Openbare Orde en Veiligheid (fietsdiefstalpreventie), Sport en recreatie (fietslessen voor allochtone vrouwen, fietsknooppunten en fietsroutes), Milieu (fiets vormt onderdeel van het Luchtkwaliteitsplan en is pijler binnen het stimuleren van elektrisch vervoer), Archeologie en Monumenten (Open Monumentendag op de fiets) en Beheer Openbare Ruimte (fietsnetwerk prioriteit bij gemeentelijk strooibeleid). De raakvlakken worden ook nadrukkelijk vanuit Lekker Fietsen! gezocht en benut. Dit is kenmerkend voor de Bossche werkwijze.

De integratie krijgt verder vorm door de samenwerking met andere overheden. Zo werken we binnen BrabantStad samen in het netwerkprogramma, waarvan Fiets in de Versnelling een onderdeel vormt, werken we met 11 GGA-gemeenten aan het regionaal fietsnetwerk en werken we met de gemeenten Maasdonk en Oss en de provincie samen aan de Snelfietsroute 's-Hertogenbosch-Oss. Daarnaast trekt 's-Hertogenbosch namens BrabantStad het initiatief om het wereldwijde fietscongres Velo-city in 2013 naar Brabant, en specifiek, 's-Hertogenbosch te halen.