

# Het succes in beeld

Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners  
foto's: Tineke Dijkstra

In de verkiezing van 2011 werd 's-Hertogenbosch Fietsstad van Nederland. Veenendaal, Groningen en Houten gingen de Brabantse hoofdstad voor in deze verkiezingen van de Fietzersbond. Dat waren erkende koplopers in fietsgebruik en fietsvoorzieningen. Den Bosch is een nieuwkomer in deze kopgroep van fietssteden. Qua fietsgebruik zit de stad zelfs nog lang niet in de kopgroep. Met een fietsaandeel in alle ver-

plaatsingen van de stadsbewoners van rond 18% (2004-2008) scoort 's-Hertogenbosch veel lager dan de topsteden in Nederland (rond 30% van alle verplaatsingen per fiets).<sup>1</sup> Als het echter gaat om de kwaliteit van het fietsbeleid en de verbetering van fietsvoorzieningen en fietsklimaat, is 's-Hertogenbosch zeker een koploper. De highlights worden hierna in woord en beeld toegelicht.



## Fietsen in het centrum **geen** **probleem maar oplossing**

In tal van Nederlandse gemeenten staat fietsen door autoluwe centrumgebieden, door het winkelhart, onder druk. Voetgangersgebieden zijn er voor voetgangers en dus niet voor fietsers, is steeds vaker te horen. De meest bizarre combinaties zijn inmiddels op straat zichtbaar. Tot 10.00 uur mogen wel vrachtwagens in- en uitrijden om de winkels te bevoorraden, maar fietsers zijn er dag en nacht verboden. Of terrassen en reclameborden over de helft van de profielbreedte, maar fietsers zijn verboden 'want geen ruimte'.

Terwijl in tal van stadscentra de restricties aan fietsgebruik toenemen, ging het in 's-Hertogenbosch de andere kant op. Fiets en stadscentrum, dat hoort bij elkaar, was het uitgangspunt. Juist naar het stadshart is gebruik van de fiets zo handig en zo nuttig voor de samenleving. Dus moet je het niet tegenwerken en verbieden, maar faciliteren en stimuleren, onder andere met meer bewaakte stallingen, meer capaciteit ook – en alles gratis gemaakt. Inmiddels drie bewaakte stallingen op tamelijk tot erg goede locaties met een gezamenlijke capaciteit van 2300 plaatsen.

Uitgezonderd de Markt op de dag dat daar de warenmarkt is, zijn de voetgangersstraten van het stadshart (weer) opengesteld voor fietsers. Allemaal en altijd.

Het werkt. Op drukke zaterdagen kwamen er in 2011 zo'n 3700 fietsers naar een van de drie bewaakte stallingen. Een jaar eerder, toen de derde stalling nog niet open was en er nog

betaald moest worden, waren het er niet meer dan 1400. Tegelijk bleef het aantal in de openbare ruimte van de binnenstad geplaatste fietsen ongeveer gelijk, rond 5500. Veel meer fietsers nu dus en een stevig deel (richting 40%) is naar de bewaakte stallingen gelokt.

Het werkt ook in de zin dat het vrijelijk fietsen door het centrum tot weinig problemen leidt. Natuurlijk, af en toe zijn er akkefietjes en klachten; Bosschenaren zijn net mensen. Maar recent bleek bijvoorbeeld in een overleg tussen bewonersorganisaties, winkeliersorganisaties en Stadstoezicht dat iedereen het goed vindt functioneren en het in stand wil houden. Zelfs in de drukke Hinthamerstraat en de zeer smalle Kerkstraat (5,60 m breed) gaat het al met al gewoon goed.

**Kerkstraat: ook in een smalle straat geen problemen tussen fietsers en voetgangers.**

**Hinthamerstraat: alle voetgangersstraten van het stadshart zijn opengesteld voor fietsers.**



<sup>1</sup> Cijfers van [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl), afkomstig uit het MON.

Bij de Troubadour is een stuk tweerichtingenfietspad aangelegd waardoor fietsende scholieren nu de drukke Molenstraat bij verkeerslichten kunnen oversteken.



Helthouwenweg: door kruisingsvlakken te verkleinen is de oversteek veiliger.



## Strakke deals bij scholen: **educatie samen met infra**

Voor de Fietsstad-verkiezing telde schoolverkeer dit jaar zwaar mee. Dat legde Den Bosch geen windeieren, want (ook) op dit onderwerp is het gemeentelijk beleid, onder de naam Duurzaam veilige schoolomgeving, systematisch, volwassen en effectief.

Voor basisscholen worden mooie, harde deals nagestreefd: als een school het BVL (Brabants Verkeersveiligheids Label) wil halen en daarmee aantoont het nodige te willen doen aan educatie en voorlichting, wil de gemeente meedenken over en meewerken aan infrastructurele aanpassingen die de ver-

keersveiligheid vergroten. Niet alleen direct naast de school, maar in een straal van 400 m om de school. Vaak hebben de schoolkinderen zelf een rol in het aanwijzen van de dagelijkse knelpunten. Goedkopere aanpassingen kunnen direct worden uitgevoerd, want daarvoor is in 2007 een budget van circa € 900.000 gereserveerd.

Inmiddels hebben 42 scholen het BVL (zie [www.bvlbrabant.nl](http://www.bvlbrabant.nl)) en zijn bij 20 basisscholen knelpunten en knelpuntjes aangepakt. Bij de Troubadour, in Rosmalen, is onder andere een stuk tweerichtingenfietspad aangelegd en een extra schooltoegang gemaakt vanaf dat fietspad. Daardoor kunnen de fietsende scholieren nu de drukke Molenstraat bij verkeerslichten oversteken.

Knelpunten die duurdere oplossingen vragen, doen mee in de algemene prioriteringen van verkeersmaatregelen. Dat geldt ook voor de meeste punten die vanuit het voortgezet onderwijs zijn aangebracht. Via interviews met de veiligheidscoördinatoren van de 11 VO-scholen in Den Bosch zijn de knelpunten geïnventariseerd. De aanpak ervan is grotendeels verweven met de totale verbetering van het fietsnetwerk, omdat de routes voor leerlingen van het voortgezet onderwijs voor een groot deel samenvallen met het fietsnetwerk. Soms zijn kleinere knelpunten direct aangepakt. Zo is voor de leerlingen van De Rijzert (praktijkonderwijs) de oversteek van de brede en drukke Helthouwenweg veiliger gemaakt door kruisingsvlakken te verkleinen: twee keer 1 rijstrook oversteken.





Graafseweg: de parallelweg die  
fietsstraat werd.

Het loze asfalt van de oude gedowngrade  
Aartshertogenlaan.



## Vervlochten/ontvlochten via parallelwegen: een tweerichtingenparadijs

's-Hertogenbosch is Fietsstad, maar inmiddels misschien ook wel Fietsstraten-stad. Sinds 2005 is er acht km fietsstraat bij gekomen. Functioneel en in hoofdkenmerken zijn de fietsstraten wat ze ook elders zijn: hoofdfietsroutes die door woonstraten lopen (30km/h-gebied), waarbij de overheersende positie van het fietsverkeer in de vormgeving tot uitdrukking wordt gebracht. Maar vervolgens gaat het in Den Bosch wel om bijzondere fietsstraten: bijna allemaal wegen die parallelwegen van verkeersaders zijn of waren. Dat maakt de routes als fietsstraten wat minder interessant. Immers, voorheen waren het als reguliere parallelwegen ook al zo ongeveer fietsstraten avant la lettre. Tegelijk zal de gebruiker het verschil zeker merken en waarderen: het gladde rode asfalt dat er nu ligt, maakt de parallelwegen in de praktijk tot comfortabele en brede tweerichtingenfietspaden met enig medegebruik van autoverkeer.

Dat 'tweerichtingen' is een kenmerk van het Bossche fietsnet aan het worden, lijkt het wel. Met zoveel routes die over parallelwegen lopen, kom je bijna onvermijdelijk uit op tweerichtingsstructuren. Voor de fietser heeft het parallelwegensysteem grote voordelen: het voorkomt oversteekbewegingen en maakt zo uiteindelijk de barrièrewerking van verkeersaders veel minder.

De grote rol van parallelwegen in het fietsnet van 's-Hertogenbosch lijkt op het eerste gezicht niet te passen bij ontvlech-

ting. Terwijl dat nu juist al sinds 2007 (de gemeentelijke Koersnota Hoofdinfrastuctuur) het kernpunt van het gemeentelijk verkeersbeleid is: autoverkeer bundelen op een gering aantal doorstroommassen en de hoofdfietsroutes daar zo volledig mogelijk van ontvlechten. Toch past het meer dan misschien lijkt de twee hoofdroutes door de stad die het eerst klaar waren (de noordelijke route naar Maaspoort en de westelijke naar Kruiskamp) lopen bijna niet over parallelwegen en zijn sterkere voorbeelden van ontvlechting.

De verkeersaders waarlangs de parallelwegen lagen en liggen, zijn voor een deel afgewaardeerd; niet behorend bij de doorstroommassen waarop het autoverkeer gebundeld wordt. Dat geldt ook voor de Graafseweg/Aartshertogenlaan op de foto. Die afwaardering is overigens ongekend 'scherp' geweest. Al ruim 10 jaar geleden is deze route voor auto's geknipt. Het westelijk deel ligt er sindsdien bij als loze, nog op te ruimen asfaltvlakte. Den Bosch wil de strook als park-(uitbreiding) gaan inrichten. Dat is echter duur. Alleen al het verwijderen van het asfalt zal een half miljoen euro gaan kosten.

## Tweerichtingenpaden langs rotondes onvermijdelijk (en comfortabel)

Als veel wegvakken van het hoofdfietsnet uit tweerichtingsparallelwegen bestaan, is het eigenlijk onmogelijk om vervolgens vast te houden aan eenrichtingsverkeer op fietspaden langs rotondes. Want de fietsers zullen zich er niet aan gaan houden. En meer nog: het is ook maar de vraag of het veilig zou zijn. Want een fietser die in de tegenrichting op een parallelweg aankomt en rechtdoor of linksaf wil, zou je dan drie respectievelijk vier takken van een rotonde over sturen, in plaats van eentje in de tegenrichting (bij rechtdoor gaan) of zelfs nul (bij linksaf slaan).

Tweerichtingenpaden op rotondes dus, als onvermijdelijk en als zeer comfortabel en kort. De laatste jaren zijn maar liefst acht rotondes aangelegd, vooral met tweerichtingenfietspaden. De kwestie was ook in 's-Hertogenbosch direct: zal dat in de praktijk niet onveilig blijken te zijn? De rotonde Victoria-laan/Aartshertogenlaan leverde vanaf het begin weinig tot geen ongevallen op. In eerste instantie leek het op de drukker rotonde Rompertsebaan/Aartshertogenlaan niet goed te gaan. Er gebeurden veel ongevallen in het eerste jaar. Daar beter naar kijkend, bleek het echter vooral te gaan om brom-

fietsers/scooters en niet om fietsers. En dan ook niet eens in de tegenrichting. Ook recente observaties wijzen niet op grote problemen. En de ongevalcijfers zijn vooralsnog ook zeker niet verkeerd: tussen 2005 en 2009 daalde het aantal geregistreerde slachtofferongevallen van fietsers op gemeentelijke wegen van 59 naar 34 en het aantal ernstige slachtoffers van 25 naar 10.



Logisch gevolg van de tweerichtingenfietspaden zijn tweerichtingenpaden op rotondes.

Tweerichtingenpaden op rotondes leveren weinig echte veiligheidsproblemen op.







Het tandem Arnold Bongers en Koen van Waes is voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor het succesvolle fietsbeleid in de gemeente.

## Succes vooral **door mensen en organisatie**

Inhoudelijk is het fietsbeleid mooi en vooruitstrevend. Het is natuurlijk ook duur; de grote ambities vragen ook grote budgetten. In 's-Hertogenbosch wordt in de periode 2009-2015 zo'n € 19 mln uitgegeven aan fietsvoorzieningen. Gemiddeld zo'n € 2,5 mln per jaar, met in de realisaties 2010 als een extreem topjaar: € 8 mln besteed. Dit zijn hoge bedragen, maar tegelijk ook niet uitzonderlijk.<sup>2</sup> Het laat onverlet dat het fietsbeleid van Den Bosch voorbeeldig is.

Wat verklaart dit Bossche succes? Hoe komt het dat daar 'opeens' het fietsbeleid zo vooruitstrevend en ambitieus is geworden? Het lijkt een verhaal van inhoud, personen en organisatie:

- > Van inhoud, omdat het fietsbeleid werkelijk - en niet alleen in mooie notawoorden - een ontstaan kende en een verankering kreeg in het integrale verkeersbeleid van de stad. De eerder genoemde Koersnota Hoofdinfrastructuur legde die integrale keuzes vast, met een passende plaats voor de fiets in alle doelen van bereikbaarheid en leefbaarheid. In Den Bosch werd de Ladder van Verdaas serieus genomen en de mogelijke bijdrage van de fiets - een trede in die ladder - voluit meegenomen. Juist ook door de 'start' van het fietsbeleid in die Koersnota, is het fietsbeleid volledig afgestemd met de keuzes rond auto, openbaar vervoer, parkeren en transferia.

<sup>2</sup> Grotere gemeenten besteden rond 20 euro per inwoner per jaar aan alles rond fietsbeleid (incl. regulier onderhoud). Voor Den Bosch zou dat neerkomen op € 2,8 mln. Dirk Ligtermoet, Het fietsbeleid is echt 'geland': budgetten in Nederland fors toegenomen, Fietsverkeer 26, oktober 2010.

# Lekker fietsen

## Ook in Den Bosch nog wat te wensen

Er is nog wel meer aan highlights te melden dan alleen het bovenstaande. Zie alleen al, heel actueel, de NS-stalling. Omdat de fietsparkeercapaciteit sterk tekort gaat schieten, is de NS-stalling met liefst 1400 plaatsen uitgebreid (op termijn nog 2000 extra mogelijk, als het nodig is). Het gaat ten koste van de parkeercapaciteit in de gemeentelijke parkeergarage bij het station: 55 autoparkeerplaatsen minder. ProRail betaalde de investeringskosten. De gemeente wil een groot deel van de uitbreiding 'gratis met toezicht' maken. NS Fiets is daarmee akkoord en gaat het beheer doen, betaald door de gemeente (max. € 250.000 per jaar).

Is alles in het Bossche fietsbeleid dan zo schitterend? Nee, er gaan ook wel dingen minder. Het belangrijke en omvangrijke promotiehoofdstuk uit het fietsplan komt nog te weinig uit de verf. Fietspromotie en -marketing is nieuw en onwennig voor

de gemeentelijke organisatie; het raakt nog te veel tussen wal en schip daardoor. Dat moet de komende jaren (2012-2015) beter. Evenals het onderwerp van fietsvriendelijke VRI-afstellingen. En op de langere termijn zijn er de zorgen of er wel voldoende budgetten gaan komen voor de cruciale ongelijkvloerse kruisingen met doorstroommassen. Ook voor fietsstad 's-Hertogenbosch geldt: het kan toch nog beter.



- > Van personen en dat dan zowel politiek en ambtelijk. Goede wethouders: eerst de pionierende Bart Eigeman van Groen Links en nu Jan Hoskam van de VVD, die de fiets een serieuze plaats blijft geven. Ambtelijk is het tandem Arnold Bongers en Koen van Waes opvallend effectief. Arnold is de verkeerskundig ontwerper die in 2000 uit Zwolle naar Den Bosch kwam. Koen van Waes kwam er in 2007 bij, meer als strategisch beleidsmaker. Het gaat niet om de tijd die ze aan specifieke fietskwesties besteden; die is helemaal niet bijzonder: bij Arnold misschien 40% van zijn tijd en bij Koen hoogstens 20%. Het is vooral de combinatie van twee goede ambtenaren met beiden een specifieke kunde, die 's-Hertogenbosch zo ver bracht.
- > Van organisatie, tot slot – en dat verweven met die mensen: want Arnold en Koen staan ook voor het bijbrengen van disciplines en afdelingen die van belang zijn om effectief fietsbeleid te voeren. Koen (team planologie) verbindt op beleidsniveau fietsbeleid met de andere thema's van verkeersbeleid en legt zeker ook steeds de verbinding naar de mensen van ruimtelijk beleid. Arnold (team verkeer) zorgt ervoor dat het aan de ontwerp kant geïntegreerd wordt uitgevoerd – en legt de verbindingen naar Beheer. In veel andere steden zit fietsbeleid in de organisatiestructuur ofwel in (integrale) afdelingen van strategisch beleid ofwel uitvoeringsgericht in ontwerp- en realisatieafdelingen. Den Bosch combineert het slim.