



## Veilig Fietsen

Lokale aanpak Zwijndrecht

### Opdrachtgever

RPV Drechtsteden  
Postbus 619  
3300 AP Dordrecht

### Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.  
  
TBO/130298  
  
Breda, 10 maart 2014



# Inhoudsopgave

|          |                                                 |           |
|----------|-------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                                | <b>5</b>  |
| <b>2</b> | <b>Fietsveiligheid in Zwijndrecht</b>           | <b>6</b>  |
| <b>3</b> | <b>Stand van zaken en verbetermogelijkheden</b> | <b>8</b>  |
|          | 3.1 Werkwijze gemeente Zwijndrecht              | 8         |
|          | 3.2 Gedrag                                      | 13        |
|          | 3.3 Infrastructuur                              | 14        |
| <b>4</b> | <b>Maatregelen</b>                              | <b>18</b> |



# 1 Inleiding

**Als onderdeel van de landelijke beleidsimpuls Verkeersveiligheid, heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) afgesproken dat iedere gemeente een lokale aanpak Veilig Fietsen opstelt.**

RPV Drechtsteden heeft DTV Consultants gevraagd de lokale aanpak op te stellen volgens de modelaanpak Veilig Fietsen voor de gemeenten in haar regio, namelijk Alblasterdam, Dordrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht. Voor deze gemeenten is één gezamenlijk kaderdocument opgesteld. In dat document zijn onder andere de achtergronden beschreven, focusgroepen bepaald en kansrijke thema's om bij aan te sluiten vastgelegd. Voor elke gemeente is vervolgens, op basis van de lokale situatie, een lokale aanpak opgesteld die aansluit op de vastgestelde kaders.

## **Aanpak**

Op basis van een vragenlijst die is ingevuld door zowel de gemeente als gebruikers (vertegenwoordigd door de Fietzersbond) is de huidige stand van zaken vastgelegd ten aanzien van de inspanningen die al worden gedaan om het fietsen in Zwijndrecht zo veilig mogelijk te maken. Aan de ene kant gaat het om succesfactoren in de werkwijze van gemeenten die zijn vastgelegd in het Best Practices document behorende bij de Model aanpak veilig fietsen. Anderzijds gaat het om een aantal inhoudelijke thema's.

Aan de hand van de antwoorden die zijn gegeven door zowel de gemeente als de Fietzersbond is in een werksessie gediscussieerd over de werkelijke stand van zaken, over de terreinen waar nog winst te behalen is en de acties die dan moeten worden uitgevoerd.

## **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 is een korte, cijfermatige stand van zaken ten aanzien van fietsveiligheid in Zwijndrecht gegeven. In hoofdstuk 3 is de huidige stand van zaken beschreven en worden mogelijke verbeterpunten benoemd. In hoofdstuk 4 worden de te nemen maatregelen beschreven.

## 2 Fietsveiligheid in Zwijndrecht

In dit hoofdstuk wordt kort beschreven waarom het belangrijk is om expliciet aandacht te besteden aan fietsveiligheid in het te voeren beleid. Daarbij worden eerst enkele landelijke gegevens getoond en wordt vervolgens ingegaan op de situatie in Zwijndrecht.



### Aanleiding: Landelijke noodzaak

- In Nederland 19 miljoen fietsen
- Per jaar 15 miljard fietskilometers
- 1 op 3 verkeersdoden is fietser
- Sinds 2000 stijgt het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer
- In 2011 is meer dan de helft van de ernstig gewonden fietser
- Meeste slachtoffers vallen op lokale wegen



### Een groot en groeiend probleem!

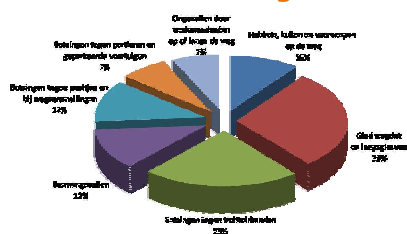
- Jaarlijks 9.000 fietsers ernstig gewond
- In 60% van de gevallen (5.400 ernstig gewonden) is sprake van een enkelvoudig fietsongeval
- Daarnaast jaarlijks 46.000 fietsers naar spoedeisende hulp door enkelvoudig fietsongeval
- In gemeente Zwijndrecht jaarlijks **144** slachtoffers, waarvan **17** ernstig!

STADSWAARDEN

FIETS OF BERAAD



### 50% infrastructuur-gerelateerd



STADSWAARDEN

FIETS OF BERAAD



### Enkelvoudige fietsongevallen

- Paaltjes
- Winterse gladheid
- Losliggende componenten
- Gladde materialen
- Hobbels en kuilen
- Gevaarlijke bermen
- Versmallingen en smalle fietsstrookjes
- Trottoirbanden
- Geparkeerde auto's

STADSWAARDEN

FIETS OF BERAAD

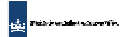
Van alle ernstig gewonde fietsers in het Nederlandse verkeer (jaarlijks 5.400) raakt circa 60% gewond door een enkelvoudig fietsongeval. Dat wil zeggen dat geen andere verkeersdeelnemer bij het ongevallen betrokken is, maar alleen de fietser zelf. Daarnaast raken nog een 46.000 fietsers per jaar lichtgewond bij dit soort ongevallen.

Bij ongeveer de helft van de enkelvoudige fietsongevallen speelt de infrastructuur een belangrijke rol. Het gaat dan bijvoorbeeld om paaltjes en obstakels, een glad wegdek, trottoirbanden en hobbels en kuilen.



### Aanpak probleem loont

- Verbetering verkeersveiligheid
  - Aanpak (enkelvoudige) ongevallen draagt substantieel bij aan gewenste reductie van aantal ernstig gewonden
- Beperking risico-aansprakelijkheid
  - Minder enkelvoudige fietsongevallen vermindert kosten voor wegbeheerder als gevolg van claims
- Veilige infrastructuur bevordert fietsgebruik
  - Leefbaarheid en bereikbaarheid zijn gebaat bij toename fietsgebruik; verbetering fietsveiligheid draagt hieraan bij



FIETS OF BERAAD



### Oplossingen zijn eenvoudig...

...maar vergen wél aandacht!

- Wegnemen oorzaken en verbeteren voorspelbaarheid
- Veel resultaat met beperkte investeringen



FIETS OF BERAAD



### Registratiegraad ongevallen

- Studie SWOV (2008):
  - Dodelijke slachtoffers: 90%
  - Ernstige gewonden (met betrokkenheid motorvoertuig): 50%
  - Ernstige gewonden (zonder betrokkenheid motorvoertuig): <10%
  - Lichtgewonden: <10%
  - UMS-ongevallen (met name motorvoertuigen): 20%



### Registratiegraad ongevallen (2)

- 2011 (bron: VIA)
  - Registratiegraad verkeersdoden: 80%
  - Registratiegraad ernstig gewonden: 12%

Dus: geen geregistreerde ongevallen ≠ veilige situatie

Een heel groot deel van de fietsongevallen en de slachtoffers die daarbij vallen, wordt niet geregistreerd. Het probleem is daardoor niet goed zichtbaar. Bovendien zijn de effecten van maatregelen die de fietsveiligheid verbeteren moeilijk meetbaar. Desalniettemin kan met relatief kleine investeringen toch veel worden bereikt. Niet alleen kan het aantal verkeersslachtoffers worden verkleind, maar wordt tevens de risicoaansprakelijkheid voor wegbeheerders verkleind en wordt het fietsgebruik bevorderd.



### Aanleiding opdracht: Lokale noodzaak

In gemeente Zwijndrecht

- Geregistreerde ernstige fietsongevallen: 50 in periode 2002 – 2013
- Enkelvoudige fietsongevallen: jaarlijks 144 slachtoffers, waarvan 17 ernstig (schatting)

Ook in Zwijndrecht is het aantal geregistreerde ernstige fietsongevallen klein. In een periode van 11 jaar zijn “slechts” 50 ernstige fietsongevallen in de ongevallenregistratie terecht gekomen. Dit is echter het topje van de ijsberg. Een schatting op basis van landelijk onderzoek leert dat alleen al bij enkelvoudige fietsongevallen jaarlijks in Zwijndrecht circa 144 slachtoffers vallen, waarvan circa 17 ernstig.

## 3 Stand van zaken en verbetermogelijkheden

Aan de hand van een vijftiental vragen, beantwoord door zowel de gemeente als de Fietzersbond, is in een werksessie vastgesteld wat de huidige stand van zaken is ten aanzien van het gevoerde beleid op het thema fietsveiligheid. Bovendien zijn met elkaar de kansen benoemd die kunnen bijdragen aan een verbetering van de fietsveiligheid in Zwijndrecht. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de werkwijze binnen de gemeente, beleid ten aanzien van gedrag en beleid ten aanzien van infrastructuur.

De vragen die zijn voorgelegd, hebben verschillende antwoordcategorieën in een oplopende schaal. De antwoorden moeten daarin niet letterlijk worden genomen, maar moeten een beeld geven van het niveau waarop de gemeente zich bevindt. De antwoordmogelijkheid die volgens de deelnemers aan de werksessie het beste past bij de situatie in de gemeente Zwijndrecht is in onderstaande paragrafen steeds gemarkeerd.

### 3.1 Werkwijze gemeente Zwijndrecht

#### Integrale benadering

In hoeverre worden fietsveiligheidsprojecten in uw gemeente integraal benaderd?

|   |                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Fietsveiligheidsprojecten worden als op zichzelf staande projecten opgepakt.                                                                                                                                                                                                               |
| 2 | Fietsveiligheidsprojecten worden als op zichzelf staande projecten opgepakt. Daar waar de gelegenheid zich voordoet, worden projecten gecombineerd met overige werkzaamheden zoals rioleringswerken.                                                                                       |
| 3 | Fietsveiligheidsprojecten worden als integrale projecten opgepakt en er wordt vooraf actief gezocht naar civiele projecten die gecombineerd kunnen worden met het fietsveiligheidsproject.                                                                                                 |
| 4 | Fietsveiligheidsprojecten worden als integrale projecten opgepakt en er wordt actief gezocht naar projecten die gecombineerd kunnen worden met het fietsveiligheidsproject, ook op andere beleidsterreinen. Zowel in de uitvoering als in beleid wordt fietsveiligheid integraal opgepakt. |

De gemeente Zwijndrecht werkt op het moment aan van schrijven van dit document aan een actualisatie van het Gemeentelijk Verkeers en Vervoers Plan (GVVP). Fietsverkeersveiligheid wordt geborgd in civieltechnische en beleidsprojecten, niet andersom. Het investeringsprogramma voor het uitvoeren van de beheersprogramma's is leidend.

Verkeersveiligheid voor de fiets gaat daar in mee. Er zijn aparte fietsprojecten benoemd in gevallen dat specifieke aandachtspunten voor de fietsverkeersveiligheid niet meegenomen kunnen worden in benoemde civieltechnische projecten.

Er bestaat nog geen apart fietsveiligheidsplan. Het GVVP bevat wel specifieke doelen voor de fiets en met de actualisatie wordt extra aandacht gevestigd op juist de veiligheid voor de fiets.

Bij de huidige herziening van het GVVP is erop toegezien dat fietsveiligheidsprojecten die niet kunnen meeliften met andere werkzaamheden, een eigen projectstatus hebben gekregen. Deze werkwijze is nog nergens verankerd. Borging dat fietsveiligheidsprojecten in aparte projecten worden opgenomen als ze niet meegenomen kunnen worden in civieltechnische projecten is een wenselijk punt van verbetering. In het nieuwe, geactualiseerde GVVP wordt dit verankerd.

Op dit moment bestaat er nog geen samenwerking met de afdeling WMO. Dit biedt kansen voor verbetering door fietsveiligheid ook onderdeel te laten zijn van het WMO beleid en niet alleen op te nemen in verkeer gerelateerde beleidsdocumenten.

Een mogelijke kans is om fietsveiligheid voor ouderen te verankeren in het WMO-beleid. Wellicht is het dan mogelijk om fietscursussen voor ouderen te betalen vanuit het WMO-budget. Het mooiste zou het zijn als dit in regionaal verband wordt opgepakt.

### Probleemanalyse

In hoeverre worden fietsveiligheidsprojecten in uw gemeente vooraf gegaan door een scherpe probleemanalyse?

|   |                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Fietsveiligheidsprojecten worden uitgevoerd omdat deze in een (meerjaren)plan zijn opgenomen. Er gaat meestal geen uitgebreide probleemanalyse aan vooraf.                                                                                          |
| 2 | Fietsveiligheidsprojecten worden uitgevoerd omdat er een acute noodzaak bestaat (bijvoorbeeld een toenemend aantal geregistreerde ongevallen).                                                                                                      |
| 3 | Fietsveiligheidsprojecten worden uitgevoerd omdat (ongevals)statistieken de noodzaak aantonen en kan worden aangetoond dat de maatregel het probleem zal wegnemen.                                                                                  |
| 4 | Fietsveiligheidsprojecten worden uitgevoerd omdat (ongevals)statistieken de noodzaak aantonen, deze noodzaak door belangenbehartigers als VVN/fietsersbond wordt onderschreven en kan worden aangetoond dat de maatregel het probleem zal wegnemen. |

In de actualisatie van het GVVP wordt opgenomen dat meer rekening moet worden gehouden met maatschappelijke trends, zoals de vergrijzing. Ook moeten landelijke onderzoeken die aanknopingspunten bieden voor het voeren van succesvol beleid beter worden benut.

Tot op heden had de Fietsersbond nog geen lokale afdeling in Zwijndrecht. In dit project is daar invulling aan gegeven. De Fietsersbond heeft aangegeven een van haar leden als vast aanspreekpunt voor de gemeente ter beschikking te stellen. Vooralsnog is er nog geen vaste frequentie voor dit overleg, maar een structureel overleg één of twee keer per jaar lijkt een goede eerste basis om knelpunten en mogelijke maatregelen met elkaar uit te wisselen.

In het investeringsprogramma van de gemeente is het gebruikelijk dat nut en noodzaak van maatregelen tegen elkaar worden afgewogen. Sinds enkele jaren is ook verkeersveiligheid een expliciet onderdeel van deze afweging.

Daarnaast is het thema verkeersveiligheid ook standaard onderdeel van de gemeente-enquête. Het specifieke thema fietsveiligheid kan hierin worden meegenomen maar is te beperkt om als vast onderdeel te benoemen.

Hoewel fietsveiligheid als apart item politiek niet heel duidelijk een aandachtspunt vormt, geldt in zijn algemeenheid wel dat de wil er is en dat er ook een trend ontstaat om problemen vooraf vanuit verschillende invalshoeken te analyseren.

Hoewel de gemeente Zwijndrecht dus op verschillende manieren problemen op het gebied van fietsveiligheid analyseert, betekent dit niet per definitie dat ook direct actie wordt ondernomen om een probleem op te lossen. Soms kan een actie niet direct worden uitgevoerd en wordt de actie later meegenomen in een project.

### Financiële koppeling

In hoeverre worden fietsveiligheidsprojecten in uw gemeente financieel gekoppeld?

|   |                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Fietsveiligheidsprojecten worden als op zichzelf staande projecten opgepakt en er wordt afzonderlijk geld voor aangevraagd.                                                                                                                              |
| 2 | Voor de financiering van fietsveiligheidsprojecten wordt gezocht naar andere interne, veelal civiele, projecten die het fietsveiligheidsproject kunnen meefinancieren. Rioleringswerkzaamheden zijn hier een voorbeeld van.                              |
| 3 | Voor de financiering van fietsveiligheidsprojecten wordt gezocht naar externe financieringsbronnen zoals subsidies.                                                                                                                                      |
| 4 | Voor de financiering van fietsveiligheidsprojecten wordt gezocht naar meerdere externe financieringsbronnen zoals subsidies en overige projecten. Tevens wordt bekeken of bestaande budgetten (zoals het onderhoudsbudget) breder kunnen worden ingezet. |

In Zwijndrecht wordt al goed gekeken naar mogelijkheden om fiets(veiligheids)projecten extern of met gebruikmaking van andere dan verkeersbudgetten te financieren. Volgens de gemeente is er echter nog wel winst te behalen, met name op het gebied van het benutten van subsidies.

In de huidige situatie worden de Brede Doel Uitkering (BDU) goed benut. De gemeente houdt hierbij echter wel vast aan het standpunt dat subsidies in dienst staan van het project en geen reden moeten zijn om een project te starten.

De inzet van een subsidie-expert (subsidioloog) zou de hoeveelheid subsidiegeld waarmee projecten kunnen worden gefinancierd mogelijk (drastisch) kunnen vergroten. Dit gebeurt nu sporadisch op projectbasis. Omdat er binnen de gemeente waarschijnlijk geen financiële ruimte is om zo iemand aan te nemen, zou dit mogelijk in regionaal verband kunnen worden opgepakt. Bij andere gemeenten speelt dit immers ook.

## Politiek draagvlak

In hoeverre wordt politiek draagvlak verworven voor fietsveiligheidsprojecten en fietsveiligheidsbeleid?

|   |                                                                                                                                                                |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Fietsprojecten worden uitgevoerd volgens vastgestelde uitvoeringsplannen (bijvoorbeeld als onderdeel uit het fietsbeleidsplan).                                |
| 2 | Fietsprojecten worden nadrukkelijk via werk-met-werk maken politiek gecommuniceerd om de mogelijke besparing zichtbaar te maken.                               |
| 3 | Fietsprojecten worden politiek gepromoot door de successen van gelijksoortige projecten elders te benoemen en deze te koppelen aan politieke doelstellingen.   |
| 4 | Er wordt strategisch ingezet op de uitvoering van maatregelen die snel resultaat opleveren waardoor fietsbeleid continu in de aandacht van de politiek blijft. |

Fietsveiligheid wordt, als onderdeel van verkeersveiligheid, binnen de politiek in Zwijndrecht niet als bespreekpunt met prioriteit gezien. Ontwerpen en projecten dienen per definitie niet verkeersonveilig te zijn maar dit is nergens geborgd. Fietsveiligheid wordt echter wel een onderdeel van het standaard programma van eisen.

Een obstakel dat ook een rol speelt in de Zwijndrechtse politiek is dat er wel diverse knelpunten bekend zijn en dat daarbij ook de oplossingsrichtingen wel voor handen zijn, maar dat er geen mogelijkheden bestaan om de oplossing te combineren met andere werkzaamheden. Als niet kan worden meegelift met een ander project, vormen de financiën vaak een obstakel; er is meestal geen geld om ad hoc een project te starten.

Impliciet wordt fietsveiligheid altijd meegenomen bij het ontwerp en de uitvoering van fiets(infrastructuur)projecten. Om het item meer op het netvlies van de politiek te krijgen en er daarmee mogelijk ook meer (blijvend) draagvlak voor te krijgen, kan fietsveiligheid mogelijk expliciet worden benoemd bij elk project; bijvoorbeeld als standaard item in Raadsvoorstellen.

## Projectmatige aanpak

In hoeverre worden fietsveiligheidsprojecten projectmatig aangepakt?

|   |                                                                                                                            |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Fietsveiligheidsprojecten worden in de lijnorganisatie opgepakt en uitgevoerd.                                             |
| 2 | Fietsveiligheidsprojecten worden als project uitgevoerd binnen één afdeling of cluster (bijvoorbeeld de afdeling verkeer). |
| 3 | Fietsveiligheidsprojecten worden als project uitgevoerd binnen een projectbureau.                                          |
| 4 | Fietsveiligheidsprojecten worden projectmatig opgepakt en maken onderdeel uit van een volledig fietsveiligheidsprogramma.  |

Met de actualisatie van het GVVP wijzigt ook de manier van manier waarop fietsveiligheidsprojecten worden opgepakt. In de huidige situatie gebeurt dit nog vooral in de lijnorganisatie maar dit moet uiteindelijk in een apart fietsbeleid worden opgenomen. De fietsveiligheidsprojecten krijgen een plek in het uitvoeringsprogramma van het GVVP.

Waar in het verleden alleen actie werd ondernomen indien er een technische noodzaak bestond, wordt verkeersveiligheid in de toekomst een legitieme trigger om een project te starten.

Projecten worden nu ook nog veel binnen de gemeentegrenzen gehouden terwijl er mogelijkheden zijn om aan te haken bij projecten die de gemeentegrenzen overstijgen. Er is echter geen actief beleid om grensoverstijgende projectmogelijkheden te verkennen. In het kader van het actualiseren van het GVVP wordt wel overleg gevoerd met buurgemeenten. Een (structureel) overleg met buurgemeenten kan zorgen voor een verdere verbetering. Ook is hier mogelijk een coördinerende rol voor de RPV weggelegd.

Ook Pilotprojecten bieden kansen om fietsveiligheidsprojecten op te starten maar alleen als deze passen binnen het GVVP. Het deelnemen aan pilotprojecten zou mogelijk kunnen bijdragen aan het krijgen van de juiste mindset.

### Betrekken gebruikers

In hoeverre wordt de uiteindelijke gebruiker betrokken bij de planvorming omtrent fietsveiligheidsprojecten?

|   |                                                                                                                                                                                                                |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Gebruikers en belanghebbende worden via de wettelijke kaders in de gelegenheid gesteld te reageren op geplande projecten.                                                                                      |
| 2 | Er is structureel informierend overleg plaats met in ieder geval één belangenvertegenwoordiger (VVN/Fietsersbond).                                                                                             |
| 3 | Er vindt structureel informierend en opiniërend overleg plaats over (onder andere fiets veiligheid) met meerdere belangenvertegenwoordigers zoals Fietsersbond, VVN en wijk/buurtverenigingen/scholen/politie. |
| 4 | Gebruikers en belanghebbenden worden op projectbasis betrokken bij het werkelijke ontwerpproces en krijgen vooraf inspraak.                                                                                    |

In de huidige situatie vindt vooraf opiniërend overleg plaats met lokale belanghebbenden. Zij worden ook bij het ontwerpproces betrokken maar dit gebeurt alleen bij investeringsprojecten. Er wordt gebruik gemaakt van de participatieladder.

Er wordt nu alleen structureel overleg gevoerd met politie. Een structureel overleg tussen maatschappelijke vertegenwoordigers is tot op heden nog niet aan de orde geweest maar dit kan veranderen met behulp van de aangeboden inzet van de fietsersbond. De beperkte beschikbaarheid van geld en tijd vormt binnen de gemeente echter nog een struikelblok.

Een mogelijk verbeterpunt is het genereren van meer politieke aandacht voor dit onderwerp zodat er mogelijk ook meer geld en menskracht beschikbaar komt.

### Regionale samenwerking

In hoeverre speelt regionale samenwerking een rol bij het formuleren en uitvoeren van fietsveiligheidsbeleid?

|   |                                                                                                                                                                                                                                     |
|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | De regionale samenwerking beperkt zich tot het inzetten van regionale subsidies.                                                                                                                                                    |
| 2 | De gemeente haakt aan op regionaal en/of provinciaal beleid om gemeentelijke processen te versnellen.                                                                                                                               |
| 3 | Fietsveiligheidsbeleid wordt vanuit de regio opgepakt en (deels) gefinancierd. Dit maakt het gemakkelijker om het beleid lokaal tot uitvoering te brengen omdat voor de regionale activiteiten vaak sneller politiek commitment is. |
| 4 | Fietsveiligheidsbeleid is een item dat regionaal wordt gestuurd, betaald en opgepakt op netwerkniveau tussen de gemeenten onderling.                                                                                                |

Er is sprake van een regionale samenwerking via de RVP Drechtsteden. Dit project Lokale Aanpak Veilig Fietsen is een voorbeeld waaruit blijkt dat de intentie er is om meer regionaal samen te werken. Ook verkeerseducatie wordt volledig regionaal uitgevoerd. Dat wil echter niet zeggen dat er ook echt sprake is van regionaal beleid dat wordt doorvertaald naar lokaal beleid en waarbij wordt aangehaakt.

Het zou goed zijn als bepaalde afspraken in regionaal verband worden vastgelegd. Daarnaast bestaat de wens om meer mee te liften in projecten van buurgemeenten.

## 3.2 Gedrag

### Verkeerseducatie

In hoeverre wordt in uw gemeente fietsveiligheid gestimuleerd met behulp van verkeerseducatie?

|   |                                                                                                                                                                                                                       |
|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | De gemeente faciliteert het praktisch verkeersexamen op basisscholen.                                                                                                                                                 |
| 2 | De gemeente stelt zich tot doel geïnteresseerde basisscholen/middelbare scholen verkeersveiligheidslabels te laten behalen (School op Seef/ Totallytraffic).                                                          |
| 3 | De gemeente stelt zich tot doel dat alle basisscholen het School op Seef label behalen en dat alle middelbare scholen gebruik maken van het Totally Traffic lesmateriaal.                                             |
| 4 | De gemeente spant zich actief in om alle basisscholen het School op Seef label behalen en dat alle middelbare scholen gebruik maken van het Totally Traffic lesmateriaal. De gemeente draagt hier financieel aan bij. |

De gemeente zet zich beperkt in om zo veel mogelijk scholen te bereiken om deel te nemen aan School op Seef. De ervaring leert echter dat als een school niet wil, er uiteindelijk ook niet of nauwelijks iets van de grond komt, terwijl daar (door de gemeente) dan wel veel energie en geld in is gestoken. Daarom richt de gemeente zich (mede door de beperktere budgetten) op de scholen die wel willen. De eerste actie ligt hiervoor nu nog bij de scholen zelf. Zij moeten het initiatief nemen. Een actievere benadering van de scholen vormt hier een verbeterpunt evenals de gestructureerde inzet van subsidies. De gemeente heeft hier al de eerste stappen in gezet door subsidies in de toekomst aan te bieden volgens een “verkeersmenu”. Scholen kunnen dan kiezen uit een aantal opties zodat helder is wat ze wel en niet via de gemeente en/of via aanvullende subsidies, vergoed krijgen.

### Gedragbeïnvloeding

In hoeverre wordt in uw gemeente fietsveiligheid gestimuleerd met behulp van gedragbeïnvloeding?

|   |                                                                                                                                                                                                       |
|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | De gemeente doet mee aan één of enkele VVN-campagnes maar het initiatief hiervoor ligt bij VVN.                                                                                                       |
| 2 | De gemeente organiseert gericht enkele fietsveiligheidscampagnes in samenwerking en in samenspraak met VVN en/of de Fietzersbond.                                                                     |
| 3 | De gemeente neemt deel aan <b>alle</b> VVN campagnes op het gebied van fietsveiligheid in samenwerking en in samenspraak met VVN en/of de Fietzersbond of andere maatschappelijke vertegenwoordigers. |
| 4 | De gemeente doet mee aan alle VVN campagnes op het gebied van fietsveiligheid en organiseert daarnaast actief aanvullende activiteiten voor de doelgroepen 0-12 jaar en 60 plussers.                  |

In Zwijndrecht is geen lokale afdeling van Veilig Verkeer Nederland (VVN) en tot voor kort was ook de fietsersbond niet actief vertegenwoordigd in Zwijndrecht. De contacten met de maatschappelijke belangenvertegenwoordigers zijn daarom voor verbetering vatbaar. Een gevolg hiervan is dat er in zeer beperkte mate gebruik wordt gemaakt van de verschillende campagnes die via deze organisaties beschikbaar zijn. Alleen de regionaal afgesproken campagnes die via de RPV worden aangeboden worden ingezet. Het ontbreken van geld en menskracht speelt hierbij ook een rol. Toch is er behoefte aan meer gerichte campagnes ten behoeve van fietsveiligheid. Campagnes voor de snelle gebruiker van fietsinfra (e-bikes en wielrenners) en fietslessen voor ouderen sluiten goed aan op de lokale speerpunten maar zouden regionaal opgepakt moeten worden.

De jaarlijkse fietsverlichtingsactie van de Fietsersbond wordt nog niet in Zwijndrecht gehouden. Deze actie is inmiddels opgeschaald naar een totale fietskeuring waarbij ook naar andere zaken wordt gekeken. Met de komst van een lokale vertegenwoordiger vormt de fietskeuring een mogelijke verbeteractie ter bevordering van de fietsveiligheid.

### Doelgroepbenadering

In hoeverre maakt uw gemeente op het gebied van fietsveiligheid gebruik van de doelgroepenbenadering?

|   |                                                                                                                                                                           |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | De gemeente maakt bij de uitvoering van fietsveiligheidsbeleid geen onderscheid tussen doelgroepen.                                                                       |
| 2 | De gemeente richt zich alleen op de kwetsbare verkeersdeelnemers in de doelgroepen 0-12 jaar en 60 plus.                                                                  |
| 3 | De gemeente richt zich voornamelijk op de kwetsbare verkeersdeelnemers in de doelgroepen 0-12 jaar en 60 plus maar onderneemt tevens actie ten behoeve van alle fietsers. |
| 4 | De gemeente heeft voor alle verschillende doelgroepen een gerichte beleidslijn uitgezet en deze vertaald in concrete acties.                                              |

Het benoemen van specifieke doelgroepen wordt in de actualisatie van het GVVP meegenomen. Ook binnen de acties van de RPV wordt aandacht besteed aan de diverse doelgroepen.

## 3.3 Infrastructuur

### Onderhoud

Hoe gaat uw gemeente om met het onderhoud van wegen in relatie tot fietsveiligheid?

|   |                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Onderhoud van fietspaden en fietsroutes lift mee met het reguliere onderhoudsprogramma voor de autoroutes.                                                                                                                                                              |
| 2 | Onderhoud van fietspaden wordt niet apart geïnventariseerd maar kan worden gemeld bij een (online)meldpunt. Meldingen worden in de lijnorganisatie opgepakt en verwerkt met overige meldingen over wegenonderhoud.                                                      |
| 3 | Onderhoud van fietspaden kan op een apart meldpunt worden aangegeven en meldingen worden vervolgens binnen 14 dagen verholpen of geïnventariseerd ter verdere behandeling.                                                                                              |
| 4 | Binnen 48 uur na een (schade)melding over de staat van onderhoud van fietsroutes is een onderhoudsmedewerker ter plaatse geweest om het probleem ofwel direct op te lossen of te inventariseren om direct verdere actie in gang te zetten om het probleem te verhelpen. |

Het onderhoudsniveau van het volledige wegennet wordt jaarlijks volgens de CROW richtlijnen in beeld gebracht. Kort cyclisch werk dat daaruit voortvloeit, wordt snel opgepakt, evenals urgente

wijklijn meldingen. Daarnaast is er een programma voor groot onderhoud. Fietsprojecten kunnen hierin meelopen, maar een inhaalslag is nodig. De gemeente is hierbij niet voornemens de werkwijze aan te passen maar zet zich wel in om de verwachting onder de eigen bevolking zoveel mogelijk te managen.

Het uitgangspunt is dat doorgaande fietspaden bij een reconstructie of een herinrichting worden omgevormd tot asfalt. Dit is echter onder voorbehoud van eventuele kabels en leidingen en/of andere technische zaken die omvormen onmogelijk of onwenselijk maken.

### Gladheidsbestrijding

Hoe gaat uw gemeente om met gladheidsbestrijding op fietspaden?

|   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Fietspaden worden niet apart gestrooid maar aanliggende fietsstroken liften mee met de strooiroutes voor het autoverkeer.                                                                                                                                                                                            |
| 2 | Er is een apart strooinetwerk voor de (hoofd) fietsroutes om hiermee de belangrijkste bestemmingen veilig bereikbaar te houden voor fietsverkeer.                                                                                                                                                                    |
| 3 | Fietspaden worden apart van het autonetwerk gestrooid. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen een A-netwerk en een B-netwerk om de prioriteit bij het strooien te bepalen.                                                                                                                                            |
| 4 | Fietspaden worden apart van het autonetwerk gestrooid. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen een A-netwerk en een B-netwerk om de prioriteit bij het strooien te bepalen. Tevens kent de gemeente een meldpunt om gladde fietsroutes te melden zodat ad-hoc actie kan worden ondernomen om de gladheid te bestrijden |

De gladheidsbestrijding vindt plaats op een vastgesteld strooinetwerk. Er is een apart netwerk voor doorgaande fietspaden. Bij langdurige gladheid wordt aanvullend gestrooid en op basis van meldingen wordt bijgestrooid maar de fietsersbond mist toch nog diverse schakels in het netwerk. De strooiwerkzaamheden worden uitgevoerd door een aannemer. De strooiroutes van de wegen en fietspaden zijn op de website van de gemeente Zwijndrecht te raadplegen.

### Fietspaaltjes en obstakels

Hoe gaat uw gemeente om met fietspaaltjes en obstakels op fietspaden? (hier gaat het niet om het aangeven van een niveau; hier zijn meerdere antwoorden mogelijk)

|   |                                                                                                                            |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Paaltjes worden (terughoudend) geplaatst indien er klachten zijn over autoverkeer op het betreffende fietspad.             |
| 2 | Paaltjes worden verwijderd ten behoeve van de gladheidsbestrijding en alleen teruggeplaatst indien hier om gevraagd wordt. |
| 3 | Paaltjes worden verwijderd indien er klachten of meldingen over onveiligheid voor fietsers binnen komen.                   |
| 4 | Paaltjes worden actief door de gemeente verwijderd, al dan niet met behulp van een (online) inventarisatie.                |
| 5 | Er is concreet beleid dat de plaatsings- en verwijderings criteria voor paaltjes beschrijft.                               |
| 6 | Er is concreet beleid dat de vormgevings criteria voor paaltjes beschrijft.                                                |

Eigenlijk is er geen beleid vastgelegd over hoe wordt omgegaan met fietspaaltjes. Alleen op basis van meldingen, en dat zijn er maar heel weinig, worden soms paaltjes verwijderd.

De Fietsersbond wil graag helpen door het uitvoeren van een inventarisatie van onveilige fietspaaltjes. De gemeente kan op basis daarvan onveilige paaltjes weghalen of, als dat niet kan, veiliger maken.

Daarnaast wil de gemeente onderzoeken of het mogelijk is om een “nee-tenzij”-beleid ten aanzien van plaatsing van paaltjes te voeren, zodat in nieuwe situaties minder paaltjes worden geplaatst. Om ervoor te zorgen dat de paaltjes die wel nog worden geplaatst ook echt veilig zijn, moet worden vastgelegd (mogelijk in regionaal verband) welke vormgeving veilig is en voortaan wordt toegepast.

### Monitoring

Hoe gaat uw gemeente om met monitoring van fietsveiligheid?

|   |                                                                                                                                                                                                                                              |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Meldingen en klachten over onveilige situaties voor de fiets worden beoordeeld en indien nodig verder in behandeling genomen.                                                                                                                |
| 2 | Op basis van algemene ongevalstatistieken (alle verkeersdeelnemers tezamen) worden gevaarlijke locaties in kaart gebracht en (eventueel via een meerjaren plan) aangepakt. Fietsveiligheidsaspecten worden meegenomen indien van toepassing. |
| 3 | Op basis van specifieke fietsongevallen worden gevaarlijke locaties in kaart gebracht en (eventueel via een meerjaren plan) aangepakt wanneer de werkzaamheden gecombineerd kunnen worden met overige werkzaamheden.                         |
| 4 | Op basis van specifieke fietsongevallen worden gevaarlijke locaties in kaart gebracht en (eventueel via een meerjaren plan) aangepakt als fietsveiligheidsproject.                                                                           |

De geregistreerde ongevallen bieden te weinig houvast. De omstandigheden die een rol spelen bij de fietsongevallen blijven vaak te onduidelijk. Er wordt voornamelijk gekeken naar de maatschappelijke trends die uit de ongevalstatistieken naar voren komen. Wel is het een goed idee om jaarlijks op een rij te zetten welke acties/maatregelen zijn uitgevoerd. Successen die je boekt moet je vieren, en laten bovendien zien dat je het onderwerp goed op het netvlies hebt.

In het meldingsysteem wordt een mogelijkheid toegevoegd om te filteren op bepaalde typen meldingen.

### Ontwerp openbare ruimte

Hoe gaat uw gemeente om met de positie van de fiets bij ontwerpen voor de openbare ruimte?

|   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Wanneer het ontwerp van de openbare ruimte voldoende speelruimte biedt, wordt restruimte voor de fiets gebruikt.                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 2 | Voor de fiets zijn ontwerprichtlijnen beschikbaar (bijvoorbeeld van het CROW). Deze richtlijnen worden nagestreefd maar zijn niet bindend voor het ontwerp.                                                                                                                                                                                                          |
| 3 | Voor de fiets zijn ontwerprichtlijnen beschikbaar (bijvoorbeeld van het CROW). Deze richtlijnen worden nagestreefd maar zijn niet bindend voor het ontwerp. Wanneer de fiets niet voldoende ruimte in het ontwerp kan krijgen, worden flankerende maatregelen genomen om de fietsveiligheid toch te kunnen borgen.                                                   |
| 4 | De positie van de fiets is beschreven in apart fietsbeleid of in een verkeersveiligheidsplan. Aan de hand hiervan worden de minimale benodigde ruimte en de benodigde infrastructurele aanpassingen voor de fiets bepaald en op die wijze overgenomen in het ontwerp van de openbare ruimte. De ruimte voor de fiets in op hoofdrijsroutes leidend voor het ontwerp. |

Fietsveiligheid wordt altijd meegenomen bij het ontwerpen.

De gemeente Zwijndrecht beschikt over een eigen handboek met ontwerprichtlijnen. Het standaard Programma van Eisen. Dit is een dynamisch document dat echter nooit formeel is vastgesteld. De procedure tot vaststelling is inmiddels in gang gezet.

## 4 Maatregelen

**Op basis van de resultaten van de werksessie, zoals beschreven in het voorgaande hoofdstuk, is een aantal maatregelen geformuleerd. In dit hoofdstuk worden de maatregelen gepresenteerd.**

### Beleidsmaatregelen

#### Opstellen fietsbeleid

Het huidige beleid ten aanzien van de fiets en fietsveiligheid is opgenomen in het (geactualiseerde) GVVP. Om projecten echter vanuit de noodzaak voor fietsveiligheid op te kunnen starten is behoefte aan een apart beschreven fietsbeleid met een eigen uitvoeringsprogramma.

#### Fietsveiligheid als standaard vereiste meenemen in College- en Raadsvoorstellen

In brede zin wordt gewerkt volgens het principe dat ontwerpen voor de openbare ruimte per definitie veilig moeten zijn. Dit is echter nergens vastgelegd. Dit kan worden geborgd door college- en raadsvoorstellen (voor openbare ruimte projecten) te voorzien van een standaard check op fietsveiligheid.

#### Vastleggen paaltjesbeleid

Het beleid ten aanzien van het plaatsen van fietspaaltjes wordt vastgelegd in een apart beleidsdocument (of in het op te stellen fietsbeleid). Hierin wordt het “Nee-tenzij”-principe beschreven en wordt ook de vormgeving van veilige fietspaaltjes vastgelegd. Deze vormgeving dient tevens in het standaard PVE te worden opgenomen.

#### Fietsveiligheid als onderdeel van WMO-beleid

Ouderen zijn een belangrijke doelgroep als het gaat om fietsveiligheid. Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor oudere (e-)fietsers kan daarom mogelijk bij het WMO-beleid worden ondergebracht. (E-)fietscursussen voor ouderen (mogelijk aangeboden in regionaal verband) kunnen dan wellicht worden betaald vanuit het WMO-budget.

#### Overleg met buurgemeenten

Er is geen actief beleid om grensoverstijgende projectmogelijkheden te verkennen. Een (structureel) overleg met buurgemeenten (bijvoorbeeld op basis van een nieuw of geactualiseerd GVVP of deze lokale aanpak) kan hierin verbetering brengen. Een coördinerende rol voor de RPV is hier wenselijk. Bij het opstellen van het GVVP vindt overigens al overleg plaats met buurgemeenten.

## Financiële mogelijkheden beter benutten

### Inzet subsidioloog

De indruk bestaat dat veel subsidiemogelijkheden voor veilige fietsen onbenut blijven. De inzet van een subsidie-expert (subsidioloog) zou de hoeveelheid subsidiegeld waarmee projecten kunnen worden gefinancierd mogelijk (drastisch) kunnen vergroten. Wanneer dit in RPV-verband wordt gefaciliteerd, zal Zwijndrecht daar zeker gebruik van maken.

### Deelname aan pilot-projecten

Regelmatig doen zich mogelijkheden voor om deel te nemen aan (landelijke) pilot-projecten ten aanzien van fietsveiligheid. Deze kansen moeten serieuzer worden bekeken. Niet alleen omdat het bijdraagt aan het beter tussen de oren krijgen van zowel de urgentie van fietsveiligheid, als de manier waarop daarmee wordt omgegaan, maar ook omdat (een deel van) de kosten dan gedekt kunnen worden door de opdrachtgever van de pilot. Vanwege de personele bezetting worden echter wel bedreigingen gezien.

## Samenwerking met Fietzersbond

### Vertegenwoordiging Fietzersbond

In Zwijndrecht vindt nog geen structureel overleg plaats tussen de gemeente en de fietzersbond. Tijdens de werksessie heeft de fietzersbond één van haar leden voorgesteld om als lokaal aanspreekpunt voor de gemeente te functioneren. De gemeente heeft aangegeven van dit aanbod gebruik te willen maken en een structureel overleg zal worden ingepland.

### Fietskeuring

De Fietzersbond organiseert jaarlijks in samenwerking met de gemeente een complete fietskeuring. Tijdens de Europese Mobiliteitsweek vinden de keuringen plaats. Diverse partijen worden benaderd om de keuring uit te voeren. De gemeente kiest vervolgens een partij. In 2014 wordt deze keuring op een prominente plaats in Zwijndrecht georganiseerd.

## Communicatie

### Uitleg geven

In Zwijndrecht vormt de beschikbaarheid van financiële middelen en menskracht op dit moment nog een struikelblok voor het uitvoeren van verschillende fietsveiligheidsacties. Voorbeelden hiervan zijn het wegenonderhoud en de gladheidsbestrijding. De gemeente neemt hier stellig het standpunt aan dat werken, in welke vorm dan ook, alleen worden uitgevoerd indien deze daadwerkelijk gedegen en oplossingsgericht aangepakt kunnen worden. Een betere communicatie over dit standpunt is wenselijk.

### Vieren van successen

Zowel voor de gemeentelijke organisatie zelf (zowel ambtelijk als bestuurlijk) als voor de fietzers in Zwijndrecht is het goed om behaalde resultaten jaarlijks op een rij te zetten en te communiceren. Successen die je boekt, moet je vieren en laten bovendien zien dat je het onderwerp goed op het netvlies hebt. De gemeente Zwijndrecht spant zich in om hieraan meer aandacht te geven om zo meer politieke aandacht voor fietsveiligheid te genereren.