



Veilig Fietsen

Lokale aanpak Sliedrecht

Opdrachtgever

RPV Drechtsteden
Postbus 619
3300 AP Sliedrecht

Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.

TBO/130298

Breda, 19 maart 2014

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Fietsveiligheid in Sliedrecht	6
3	Stand van zaken en verbetermogelijkheden	9
	3.1 Werkwijze	9
	3.2 Gedrag	13
	3.3 Infrastructuur	14
4	Maatregelen	17

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 achtgronden 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 Sliedrecht 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.

Hoe deze aanpak te gebruiken

Voorliggende aanpak is geschreven op basis van de lokaal aangegeven situatie. Oplossingen en suggesties moeten worden gezien als de uitkomst van lokaal overleg met belanghebbenden en de gemeente. De vertaling naar daadwerkelijke maatregelen is in handen van de gemeente. Voorliggend document vormt hiervoor de eerste aanzet.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een korte, cijfermatige stand van zaken ten aanzien van fietsveiligheid in Sliedrecht 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 Sliedrecht

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 Sliedrecht.

Aanleiding: Landelijke noodzaak

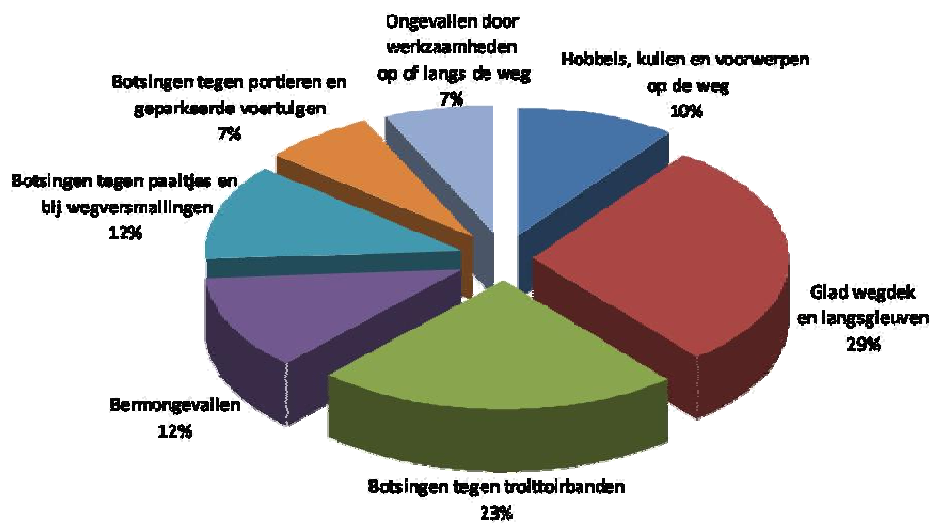
Puntsgewijs vormen onderstaande zaken de aanleiding om in Nederland toe te werken naar een lokale aanpak voor fietsveiligheid.

- In Nederland zijn 19 miljoen fietsen
- Per jaar leggen we met elkaar 15 miljard fietskilometers af
- 1 op 3 verkeersdoden is een 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 een fietser
- De meeste slachtoffers vallen op lokale wegen

Bovenstaande cijfers vormen een groot en nog steeds groeiend probleem. Met name de enkelvoudige ongevallen vormen een groot deel van het probleem. Hieronder nog enkele feiten die deze stelling verder illustreren.

- Jaarlijks raken 9.000 fietsers ernstig gewond
- In 60% van de gevallen (5.400 ernstig gewonden) is sprake van een enkelvoudig fietsongeval
- Daarnaast moeten jaarlijks 46.000 fietsers naar spoedeisende hulp door een enkelvoudig fietsongeval

In gemeente Sliedrecht vallen naar schatting jaarlijks **77** slachtoffers, waarvan **9** ernstig!



De voornaamste oorzaken van enkelvoudige fietsongevallen zijn:

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

Van alle ernstig gewonde fietsers in het Nederlandse verkeer raakt circa 60% (jaarlijks 5.400) 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 van het probleem loont

Omdat het aandeel fietsongevallen omvangrijk is, levert de aanpak van het probleem relatief snel en gericht resultaat.

- Verbetering verkeersveiligheid
 - Aanpak van enkelvoudige ongevallen draagt substantieel bij aan gewenste reductie van het aantal ernstig gewonden
- Beperking risicoaansprakelijkheid
 - Minder enkelvoudige fietsongevallen vermindert de kosten voor de wegbeheerder als gevolg van claims
- Veilige infrastructuur bevordert fietsgebruik
 - Leefbaarheid en bereikbaarheid zijn gebaat bij toename fietsgebruik; verbetering fietsveiligheid draagt hieraan bij
- Veel resultaat met beperkte investeringen

- De oplossingen zijn vaak eenvoudig, goedkoop en laagdrempelig.

Registratiegraad ongevallen

In Nederland wordt een database bijgehouden van verkeersongevallen. Deze database wordt gevuld door met name de politie. Omdat maar in een heel beperkt aantal gevallen ook daadwerkelijk politie ter plaatse is bij een (fiets)ongeval, bestaat er een ernstige mate van onderregistratie. De SWOV en VIA verkeersadvies, geven de volgende mate van registratie op:

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

Op basis van deze cijfers moet aangenomen worden dat een beperkt aantal ongevallen niet per definitie betekent dat er sprake is van een veilige situatie.

Een heel groot deel van de fietsongevallen en de slachtoffers die daarbij vallen, worden niet geregistreerd. Het probleem is daardoor onderbelicht. 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 Voor de opdracht: De lokale noodzaak

De geregistreerde en de geschatte aantallen ongevallen in de gemeente Sliedrecht zijn als volgt:

- Geregistreerde ernstige fietsongevallen: 26 in periode 2002 – 2013
- Enkelvoudige fietsongevallen: jaarlijks 77 slachtoffers, waarvan 9 ernstig (schatting)

Ook in Sliedrecht is het aantal geregistreerde ernstige fietsongevallen klein. In een periode van 11 jaar zijn “slechts” 26 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 Sliedrecht circa 77 slachtoffers vallen, waarvan 9 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 Sliedrecht. 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. Daarbij geldt dat een hoger niveau inhoudt dat meer inspanningen worden gedaan, dan wel beter worden verankerd. Als een gemeente opereert op niveau 1 betekent dat, indien nodig en wanneer de ambitie er is, diverse mogelijkheden voorhanden zijn om verbeteren.

3.1 Werkwijze

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.

Binnen de gemeente Sliedrecht krijgt de fiets en daarmee ook fietsveiligheid continu aandacht binnen projecten. Dit wordt geborgd door de deelname van de verkeerskundige van de gemeente in de verschillende projectgroepen. Deze manier van werken is echter niet in beleid vastgelegd. Daarnaast speelt in Sliedrecht een grote bezuinigingsopgave en worden alle verkeerskundige

belangen behartigd door één persoon. Als gevolg hiervan wordt het niet waarschijnlijk geacht dat fietsveiligheid een prominentere rol in projecten krijgt dan nu het geval is.

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.

Gezien de beperkte omvang van de gemeente zijn de verkeersveiligheidscijfers uit de landelijke database (ViaStat Online) niet altijd goed bruikbaar. In de praktijk worden problemen dan ook vooral doorgrond op basis van ervaring en meldingen. Voor deze meldingen kunnen inwoners van Sliedrecht gebruik maken van de servicelijn van de gemeente. De gemeente probeert alle meldingen over de openbare ruimte zoveel mogelijk te concentreren op één plek en kiest daarom bewust niet voor het actief vergaren van knelpunten via overige (nieuwe) meldsystemen. Ook de beperkte beschikbare menskracht en financiële middelen zijn aanleiding om niet actief op zoek te gaan naar fietsveiligheidsknelpunten.

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 Sliedrecht 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, vooral op het gebied van het benutten van subsidies. Enerzijds omdat, als zich een subsidiekans voordoet, er niet direct een plan of project klaarligt waarmee de subsidie kan worden binnengehaald, anderzijds omdat de ambtenaren onvoldoende op de hoogte zijn van de diverse subsidiemogelijkheden.

De inzet van een subsidie-expert (subsidiooloog) zou de hoeveelheid subsidiegeld waarmee projecten deels kunnen worden gefinancierd mogelijk kunnen vergroten. Omdat er binnen de gemeente waarschijnlijk in ieder geval 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. Aangetekend moet worden dat de gemeente, ook wanneer subsidies beschikbaar zijn, zelf een bijdrage (in geld en capaciteit) moet leveren. Gezien de huidige financiële stand van zaken, is het niet waarschijnlijk dat de gemeente veel extra projecten kan (laten) uitvoeren wanneer zij over meer subsidiegeld zou kunnen beschikken.

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.

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.

In Sliedrecht wordt het zorgen voor een goede en veilige fietsinfrastructuur gezien als één van de kerntaken van de gemeente. Om die reden wordt in veel gevallen niet actief gecommuniceerd over projecten die de fietsveiligheid ten goede komen. Deze bescheidenheid heeft als nadeel dat het thema fietsveiligheid niet heel duidelijk op het netvlies van het College van Burgemeesters en Wethouders

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.

Binnen de gemeente Sliedrecht is de manier van werken zo ingericht dat fietsveiligheid zoveel mogelijk wordt opgepakt wanneer dit gecombineerd kan worden met projecten van de afdeling openbare werken. Omdat de communicatieve lijnen binnen de gemeente erg kort zijn is er voldoende zicht op de werken die actueel zijn en de vraagstukken op- het gebied van fietsveiligheid die daar mee gecombineerd kunnen worden.

Ten aanzien van Pilot projecten is de praktijk dat wegens de beperkte personele bezetting op het gebied van verkeer, de tijd vaak ontbreekt om dergelijke projecten uit te voeren.

Betrekken gebruikers

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

1	Gebruikers en belanghebbende worden via de wettelijke kaders in de gelegenheid gesteld te reageren op geplande projecten.
2	Er is structureel informeel overleg plaats met in ieder geval één belangenvertegenwoordiger (VVN/Fietsersbond).
3	Er vindt structureel informeel 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.

Bewoners en belanghebbenden worden op actief bij planvorming betrokken maar dit is wel afhankelijk van het schaalniveau van de projecten. De gemeente volgt ook nadrukkelijk het standpunt dat de burger zelf ook aan zet is. Via de procedure voor burgerparticipatie kunnen belanghebbenden zelf actief bijdragen aan de planvorming.

In de huidige situatie worden nieuwe ruimtelijke plannen vaak in schetsvorm al met een beperkte groep direct betrokkenen besproken. Daarnaast vindt ook structureel overleg plaats met Brandweer, Politie en GGD. Ook wordt op ad hoc basis overlegd met basisscholen.

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 uitstekende regionale samenwerking via de RPV 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. De wijze waarop paaltjes worden geplaatst en vormgegeven zou bijvoorbeeld regionaal kunnen worden besloten. In het verleden was er een Werkgroep Techniek, waarin zo iets dergelijks kon worden afgestemd. Wellicht kan deze werkgroep nieuw leven worden ingeblazen.

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 Sliedrecht stelt zich nu tot doel om in ieder geval de geïnteresseerde scholen mee te laten doen aan het aangeboden verkeersveiligheidsprogramma. Het streven is echter om dit uiteindelijk bij alle scholen voor elkaar te krijgen. Het probleem dat hierbij wordt ervaren is dat verkeerseducatie en het verkeersexamen voor een belangrijk deel leunt op de inzet van vrijwilligers. Deze vrijwilligers zijn echter schaars en daarmee staat ook de uitvoering van de verkeerseducatie onder druk. Omdat de verkeerseducatie op de actieve scholen nu goed loopt, worden er voorlopig geen extra gemeentelijke inspanningen gedaan ten aanzien van verkeerseducatie op scholen. Ten aanzien van de schoolomgevingen is de openbare ruimte rondom alle scholen inmiddels veilig ingericht.

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 alle 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.

Voor de inzet van gedragbeïnvloedingscampagnes maakt de gemeente Sliedrecht voornamelijk gebruik van het regionale aanbod dat door de RPV Drechtsteden wordt georganiseerd. De gemeente zou graag deelnemen aan een acties van de fietzersbond, zoals de fietscontrole actie. Het probleem hierbij is dat de gemeente Sliedrecht geen actieve fietzersbondleden in Sliedrecht heeft, die deze actie kunnen uitvoeren. De gemeente wil graag meewerken aan de actie maar is van mening dat de fietzersbond hier dan eerst aan zet is.

De fietzersbond heeft inmiddels toegezegd zich in te willen spannen om voldoende vrijwilligers te vinden om een fietscontroleactie op te zetten.

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.

In de huidige situatie voert de gemeente niet echt doelgroepenbeleid. Infrastructurele maatregelen zijn voor alle fietsers. De gemeente maakt geen actief onderscheid tussen verschillende doelgroepen maar omdat zij aanhaakt op de regionaal georganiseerde campagnes wordt in de communicatie toch vooral aandacht geschonken aan de doelgroepen die in regionaal verband benoemd zijn. Een nieuwe doelgroep die ook in Sliedrecht wordt herkend zijn de snelle gebruikers van de fietsinfra. (wielrenners, e-bikes etc). Dit probleem speelt met name langs de A15.

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.

In principe worden meldingen zo snel als noodzakelijk verholpen. Dit houdt in dat in situaties waarbij de veiligheid in het geding is, het probleem binnen 24 uur wordt aangepakt. Echter, indien er geen sprake is van een verkeersonveilige situatie, wordt de melding zo efficiënt mogelijk opgelost. Dit houdt in dat gekeken wordt of eventuele werkzaamheden kunnen worden gecombineerd met ander gepland werk. Onderhoudsbudgetten worden op deze manier zo veel mogelijk opgerekt om zo efficiënt mogelijk met de beschikbare middelen om te kunnen gaan.

Bij werk in uitvoering is ook de veiligheid weer uitgangspunt. Echter, omdat niet in alle gevallen de fysieke ruimte aanwezig is om de fiets optimaal de ruimte te geven, wordt in de praktijk gehandeld naar de specifieke gebiedskenmerken.

Een actieve inventarisatie van fietsknelpunten is niet aan de orde wegens het ontbreken van menskracht en financiële middelen om knelpunten aan te kunnen pakken. Daarnaast is er een

meldpunt binnen de gemeente beschikbaar waar belanghebbenden zelf een melding kunnen doen. Deze melding wordt dan doorgezet naar de betreffende afdeling.

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 gemeente heeft een apart strooibeleid voor de fiets. De fietsersbond is van mening dat het daadwerkelijke strooien in de praktijk achter blijft op de beleidsvoornemens. Nader overleg tussen de fietsersbond en de gemeente over het strooibeleid op de fietsroutes kan hier verder invulling aan geven.

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. Overlast van paaltjes speelt eigenlijk geen rol in de gemeente Sliedrecht. Paaltjes worden in principe niet in bestaande situaties geplaatst maar alleen in nieuwe situaties als overlast van auto's daadwerkelijk een potentieel gevaar vormt.

Omdat de paaltjesproblematiek in Sliedrecht eigenlijk geen rol speelt is er geen directe aanleiding om hierop verdere acties te ondernemen.

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.

Op het gebied van monitoring gebeurt er in de gemeente Sliedrecht niet veel. De vraag is ook hoe dat, onder andere met de gebrekkige registratie van ongevallen, beter zou kunnen. 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. Fietsveiligheid is in Sliedrecht geen levend issue.

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 hoofdfietsroutes leidend voor het ontwerp.

In principe wordt fietsveiligheid altijd goed meegenomen bij het ontwerpen. Het verkeersbeleidsplan is hierbij leidend. Indien niet voldaan kan worden aan de richtlijnen worden op ad-hoc basis flankerende maatregelen genomen in de vorm van aanvullende markering en bebording. De gemeente heeft geen ambitie om de fiets een prominentere rol toe te delen bij het ontwerp van de openbare ruimte. Verkeersveiligheid in brede zin is leidend.

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.

De gemeente Sliedrecht heeft een aanzienlijke besparingopgave en daarnaast zeer beperkte mankracht en financiële middelen. Als gevolg hiervan is de aanvullende ambitie ten opzichte van de fiets beperkt. Het aantal maatregelen in dit hoofdstuk is daarom ook bescheiden.

Fietsveiligheid als onderdeel van infrastructurele projecten

Fietsveiligheid expliciet maken

Fietsveiligheid wordt expliciet genoemd in de toelichting bij infrastructuurprojecten. Op die manier komt het onderwerp meer op het netvlies van de politiek en krijgt het meer (blijvend) draagvlak. In de standaardformulieren voor Raadsvoorstellen zou fietsveiligheid als een apart item een plaats moeten krijgen.

Financieringsmogelijkheden voor fietsveiligheid

Inzet subsidioloog

De indruk bestaat dat veel subsidiemogelijkheden voor veilig fietsen onbenut blijven. De inzet van een subsidie-expert (subsidioloog) zou de hoeveelheid subsidiegeld waarmee projecten kunnen worden gefinancierd mogelijk kunnen vergroten. Wanneer dit in RPV-verband wordt gefaciliteerd, kan Sliedrecht daar ook gebruik van maken. Aangetekend moet worden dat de gemeente zelf momenteel weinig mogelijkheden (geld en capaciteit) heeft om eventuele subsidiegelden te benutten.

Omgaan met meldingen over fietsonveiligheid

Verbetering gladheidsbestrijding op basis van meldingen

Naar mening van de fietsersbond blijft de gladheidsbestrijding in de praktijk vaak achter op de geformuleerde beleidsuitgangspunten. De klachten die er zijn, bieden wellicht inzicht in (al dan niet makkelijk te implementeren) verbeteringen. De gemeente gaat kijken hoe de bevindingen van de fietsersbond de gladheidsbestrijding op fietsroutes kan verbeteren.

Vieren van successen

Communiceren over behaalde resultaten

Zowel voor de gemeentelijke organisatie zelf (zowel ambtelijk als bestuurlijk) als voor de fietsers in Sliedrecht 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 Sliedrecht spant zich in om hieraan meer aandacht te geven.