



Veilig Fietsen

Lokale aanpak Papendrecht

Opdrachtgever

RPV Drechtsteden
Postbus 619
3300 AP Dordrecht

Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.

TBO/130298

Breda, 19 maart 2014

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Fietsveiligheid in Papendrecht	6
3	Stand van zaken en verbetermogelijkheden	9
	3.1 Werkwijze	9
	3.2 Gedrag	12
	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 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 Papendrecht 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. In de werksessie was de gemeente zowel ambtelijk als bestuurlijk vertegenwoordigd. De gebruikers waren vertegenwoordigd door zowel VVN als de Fietzersbond.

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 Papendrecht 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 Papendrecht

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 Papendrecht.

Aanleiding: Landelijke noodzaak

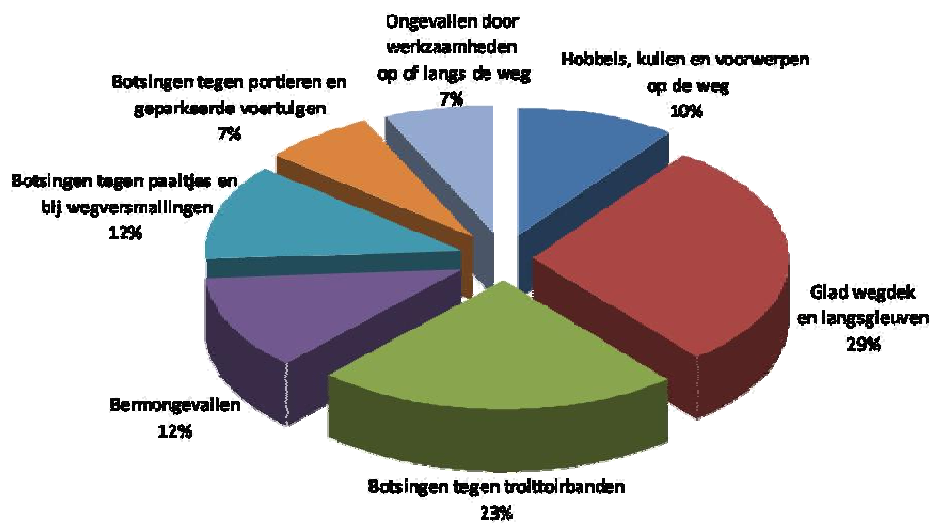
Puntsgewijs vormen onderstaande zaken de aanleiding om in Nederland toe te werken naar een lokale aanpak voor fietsveiligheid.

- 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 Papendrecht vallen naar schatting jaarlijks **100** slachtoffers, waarvan **12** 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, wordt niet geregistreerd. Het probleem is daardoor onderbelicht en de effecten van maatregelen die de fietsveiligheid verbeteren zijn moeilijk meetbaar. Desalniettemin kan met relatief kleine investeringen toch veel worden bereikt. Niet alleen kan het aantal verkeersslachtoffers worden verlaagd, maar tevens wordt 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 Papendrecht zijn als volgt:

- Geregistreerde ernstige fietsongevallen: 40 in periode 2002 – 2013
- Enkelvoudige fietsongevallen: jaarlijks 100 slachtoffers, waarvan 12 ernstig (schatting)

Ook in Papendrecht is het aantal geregistreerde ernstige fietsongevallen laag. In een periode van 11 jaar zijn 40 ernstige fietsongevallen in de ongevallenregistratie terecht gekomen. Op basis van landelijk onderzoek wordt ingeschat dat alleen al bij enkelvoudige fietsongevallen jaarlijks in Papendrecht circa 100 slachtoffers vallen, waarvan ruim 10 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 Papendrecht. 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 geven een beeld van het niveau waarop de gemeente zich bevindt.

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.

In de gemeente Papendrecht wordt niet actief gezocht naar de mogelijkheden om fiets(veiligheids)projecten te combineren met andere projecten, maar er wordt wel getracht meet te liften met andere infra- of rioleringswerkzaamheden. De inspanningen die daarbij worden gedaan, moeten wel beter door de gemeente worden uitgedragen, zodat dit ook voor burgers beter zichtbaar is. Verbetering van de communicatie is daarom belangrijk.

Aangezien duurzaamheid een speerpunt is binnen het college, wordt geprobeerd om kansen die zich daarbij voordoen te grijpen.

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 hele WMO-beleid staat echter nog in de kinderschoenen.

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/fietzersbond wordt onderschreven en kan worden aangetoond dat de maatregel het probleem zal wegnemen.

Jaarlijks voert de gemeente in elk van de vier wijken een wijkschouw uit; een technische schouw waarin allerlei (veelal kleinschalige) verbeterpunten aan het licht kunnen komen. Op basis van de uitkomsten van de schouw worden maatregelen voor de lange, middellange en korte termijn bepaald. Tevens vindt elk kwartaal overleg plaats met Fietzersbond en heeft de wethouder ook regelmatig contact met schooldirecties.

Er is mogelijk meer informatie te halen uit de diverse meldpunten. De indruk bestaat dat sprake is van een wildgroei aan meldpunten, waardoor informatie versnipperd binnenkomt. Wellicht zijn er verbetermogelijkheden om dit te optimaliseren.

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 Papendrecht wordt goed gekeken naar mogelijkheden om fiets(veiligheids)projecten extern of met gebruikmaking van andere dan verkeersbudgetten te financieren. Ten aanzien van subsidies is het standpunt van de gemeente: eerst plannen, dan subsidies. Papendrecht gaat dus niet eerst op zoek naar subsidie om daar vervolgens plannen bij te zoeken.

De gemeente verwacht dat de kans om subsidies binnen te halen wellicht kan worden vergroot als deze vanuit de regio en als regio worden aangevraagd.

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 is in Papendrecht politiek onderbelicht. De wethouder grijpt echter elke mogelijkheid aan om zich sterk te maken voor de fiets. Mogelijk verbeterpunt is om successen die worden geboekt nadrukkelijker te benoemen en te vieren, zodat het item op een positieve manier vaker op het netvlies komt bij politici, maar ook bij inwoners.

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.

Een projectorganisatie is op het schaalniveau van Papendrecht niet reëel. Eigenlijk is meer sprake van een beheergemeente. Wellicht zijn er mogelijkheden om (vaker) aan te haken bij pilotprojecten.

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 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.

Gebruikers worden nadrukkelijk betrokken bij verkeersprojecten en dus ook fietsveiligheidsprojecten. Elk kwartaal vindt overleg plaats met de Fietzersbond en jaarlijks voert de gemeente in elk van de vier wijken een wijschouw uit. Het burgerinitiatief, waarbij inwoners zelf onderwerpen op de politieke agenda kunnen plaatsen, werkt in Papendrecht ook erg goed. In projecten is echter vooral sprake van inspraak conform de wettelijke bepalingen hieromtrent. De gemeente neemt zich echter voor om belanghebbenden meer aan de voorkant te betrekken.

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.

Het is prima om gezamenlijk regionaal beleid te formuleren. Er is ook sprake van een goede regionale samenwerking via de RPV Drechtsteden; zowel ambtelijk als bestuurlijk is er regelmatig overleg. In de lokale uitvoering stukt het echter vaak; geld voor maatregelen is vaak toch een probleem.

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 is afhankelijk van wat scholen wel en niet willen. In de praktijk gebeurt er echt erg veel, waaronder dode hoek projecten en het verkeerseducatieprogramma road sense. Veel scholen hebben ook het verkeersveiligheidslabel van School op Seef gehaald. Maar niet alle scholen doen even actief mee. Ook het praktisch verkeersexamen wordt niet op alle scholen gedaan. Wellicht is er een mogelijkheid om fietsveiligheidsprojecten te koppelen aan een maatschappelijke stage?

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.

De gemeente doet mee aan enkele projecten van Fietzersbond en VVN, waarbij de gemeente nadrukkelijk kiest om soms wel en soms niet mee te doen.

Een actie waarmee mogelijk veel winst valt te boeken, is het aanbieden van (e-)fietslessen aan 60-plussers. Daarbij zou dan ook aandacht moeten worden besteed aan het bijspijkeren van de kennis over de verkeersregels.

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.

De gemeente zet zich in voor verschillende doelgroepen. Met name op het gebied van fietsstimuleringsacties, onder andere via werkgevers, is de gemeente actief. Wellicht zijn er mogelijkheden om via deze projecten ook de fietsveiligheid onder de aandacht te brengen.

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.

Er is een 6-wekentermijn voor het afhandelen van knelpunten. De Fietzersbond voert een periodieke inspectie uit van het fietsrouten netwerk en koppelt knelpunten terug aan de gemeente. Vanaf 2014 worden zaken opgepakt via wijkgericht werken. Daarmee zullen zaken, als het goed is, sneller en efficiënter worden uitgevoerd.

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 op hoofdfietsroutes is goed op orde en wordt jaarlijks geactualiseerd. Via een zoutloket kunnen inwoners zelf zout halen om in hun eigen straat te strooien.

Een verbeterpunt is de manier waarop sneeuw op fietsroutes wordt bestreden. Borstelen is dan beter dan (alleen) zout strooien. Hiervoor moet echter wel de juiste apparatuur worden aangeschaft en die is kostbaar.

Een tweede verbeterpunt is dat de gladheidsbestrijding op gemeentegrensoverschrijdende fietsroutes beter moet worden afgestemd met buurgemeentes.

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 worden soms paaltjes verwijderd, maar ook geplaatst.

De Fietsersbond wil graag helpen, en voert hiervoor van een inventarisatie uit van alle paaltjes op fietsroutes. De gemeente kan op basis daarvan onveilige paaltjes weghalen of, als dat niet kan, de situatie veiliger maken.

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 Papendrecht niet veel. De vraag is ook hoe dat, onder andere met de gebrekkige registratie van ongevallen, beter zou kunnen.

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.

Fietsveiligheid wordt in de huidige praktijk eigenlijk altijd al goed meegenomen bij het ontwerpen. De gemeente zoekt ook nadrukkelijk naar contact met belanghebbenden om een ontwerp tot stand te brengen. Fietsveiligheid is dan één van de aspecten waaraan aandacht wordt geschonken.

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.

Financieringsmogelijkheden voor fietsveiligheid

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, waarbij dan ook aandacht zou moeten worden besteed aan het bijspijkeren van de kennis over de verkeersregels, kunnen dan mogelijk worden betaald vanuit het WMO-budget. Het hele WMO-beleid staat nog in de kinderschoenen, maar de gemeente Papendrecht wil de kans, als zich deze voordoet, aangrijpen om fietsveiligheid hiervan onderdeel te laten uitmaken.

Deelname aan pilot-projecten

Kansen om deel te nemen aan (landelijke) pilotprojecten ten aanzien van fietsveiligheid 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.

Aanpak onveilige fietspaaltjes

De Fietzersbond heeft aangegeven een inventarisatie uit te voeren van onveilige fietspaaltjes in Papendrecht. De gemeente kan op basis daarvan onveilige paaltjes weghalen of, als dat niet kan, de situatie veiliger maken.

Omgaan met meldingen over fietsonveiligheid

Analyse van meldingen

Meldingen over fietsveiligheid komen niet altijd op dezelfde manier en via dezelfde kanalen binnen. Het beter stroomlijnen van meldingen maakt het makkelijker om deze op een adequate manier af te handelen en maakt het ook makkelijker om ze te gebruiken als monitoringsinstrument. De gemeente gaat daarom kijken of meldingen over fietsveiligheid beter kunnen worden gestroomlijnd en geanalyseerd.

Vieren van successen

Communiceren over behaalde resultaten

Zowel voor de gemeentelijke organisatie zelf (zowel ambtelijk als bestuurlijk) als voor de fietsers in Papendrecht is het goed om behaalde resultaten uit te dragen 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 Papendrecht spant zich in om hier meer aandacht aan te geven.

Regionale samenwerking

Aanvraag subsidies

Wellicht kunnen de mogelijkheden om subsidie te verkrijgen worden vergroot wanneer deze in RPV-verband worden aangevraagd. Ten aanzien van subsidies is het standpunt van de gemeente overigens: eerst plannen, dan subsidies. Wanneer Papendrecht denkt voor een subsidie in aanmerking te komen, zal ze dit aankaarten bij de RPV om mogelijk in regionaal verband de subsidie aan te vragen.

Afstemming gladheidsbestrijding

De gladheidsbestrijding op gemeentegrensoverschrijdende fietsroutes moet beter worden afgestemd met buurgemeentes. Op die manier kan worden voorkomen dat een gemeentegrensoverschrijdende fietsroute in de ene gemeente wel sneeuw- en ijsvrij is en in de andere gemeente niet.