



Veilig Fietsen

Lokale aanpak Dordrecht

Opdrachtgever

RPV Drechtsteden
Postbus 619
3300 AP Dordrecht

Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.

TBO/130298

Breda, 10 maart 2014

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Fietsveiligheid in Dordrecht	6
3	Stand van zaken en verbetermogelijkheden	8
	3.1 Werkwijze	8
	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 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 Dordrecht 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 Dordrecht 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 Dordrecht

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 Dordrecht.



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!

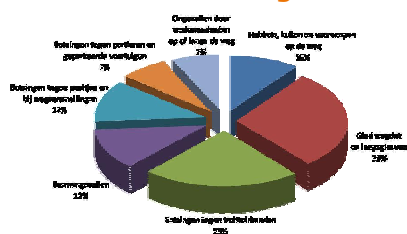
- Jaarlijks 9.000 fietsers ernstig gewond
- In 60% van de gevallen (5.400 ernstig gewonden) is sprake van een enkelvoudig fietsongeval
- Daarnaast jaarlijks 46.000 fietsers naar spoedeisende hulp door enkelvoudig fietsongeval
- In gemeente Dordrecht jaarlijks **369** slachtoffers, waarvan **43** ernstig!

STAD DORDRECHT

FIETS OF BERAAD



50% infrastructuur-gerelateerd



STAD DORDRECHT

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

STAD DORDRECHT

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 ongeval 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 40 BERAAD



Oplossingen zijn eenvoudig...

...maar vergen wél aandacht!

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



FIETS 40 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 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 opdracht: Lokale noodzaak

In gemeente Dordrecht

- Geregistreerde ernstige fietsongevallen: 143 in periode 2002 – 2013
- Enkelvoudige fietsongevallen: jaarlijks 369 slachtoffers, waarvan 43 ernstig (schatting)

Ook in Dordrecht is het aantal geregistreerde ernstige fietsongevallen klein. In een periode van 11 jaar zijn “slechts” 143 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 Dordrecht circa 370 slachtoffers vallen, waarvan ruim 40 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 Dordrecht. 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.

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.

De gemeente Dordrecht heeft een nieuwe fietsnota opgesteld, die momenteel in de afrondende fase is. Tot dusver werd niet echt actief gezocht naar de mogelijkheden om fiets(veiligheids)projecten te combineren met andere projecten. Met het nieuwe beleid is dit nadrukkelijk wel de bedoeling. Hoofddoelstelling van de nieuwe nota is overigens het verhogen van het aandeel fiets in de modal split en niet expliciet het verbeteren van de fietsveiligheid.

Meeliften met andere infra- of rioleringswerkzaamheden gebeurt eigenlijk altijd. Daarbij moet worden aangetekend dat verbeteringen in de fietsinfrastructuur nu altijd stoppen bij de

projectgrens. Een nadrukkelijke wens is om dat in de toekomst te verbeteren, maar dat is makkelijker gezegd dan gedaan. In praktijk heeft een projectleider budget om te werken tot aan de projectgrens en niet daarbuiten.

Een mogelijke kans op verbetering is het maken van afspraken over het doortekenen van fietsinfrastructuur ook buiten de projectgrenzen. Op die manier wordt niet alleen vastgelegd hoe de fietsinfrastructuur op termijn eruit moet komen te zien (en kan direct worden aangehaakt wanneer zich een kans voordoet), maar wordt ook inzichtelijk hoeveel (of hoe weinig) extra werk moet worden verzet om er een logisch en veilig geheel van te maken. Het doortekenen van het ontwerp over de projectgrenzen heen kost relatief weinig tijd. Het kan er echter wel toe leiden dat, wanneer blijkt dat het relatief eenvoudig te realiseren is, het toch wordt meegenomen in het project. Als het niet kan worden meegenomen in het project, kan een wethouder zich, op basis van de tekeningen, hard maken voor aanvullende financiering.

Wellicht is het zelfs mogelijk om af te spreken dat al in de fase van budgetbepaling/directieraming van een project een scan te doen om te bepalen of er buiten de projectgrenzen aanpassingen nodig zijn. De grenzen worden immers meestal bepaald door de financiën. Het projectbudget kan dan al voorzien in het over de grenzen heen kijken.

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.

Met name in het nieuwe fietsplan wordt een goede probleemanalyse neergezet. Puur ten aanzien van fietsveiligheid kan dit echter nog beter. In de werkgroep uitvoering fietsbeleid (WUF) waarin gemeenteambtenaren en de Fietsersbond zitting hebben, worden ook wel concrete problemen besproken, mede op basis van meldingen die binnenkomen bij het meldpunt van de Fietsersbond.

Een mogelijke verbeteractie is een eenmalige inventarisatie van infrastructurele fietsveiligheidsknelpunten, bijvoorbeeld met behulp van de website fietsmeldpunt.nl, waarmee niet alleen een overzicht van quick wins kan worden gegenereerd, maar waarmee ook (politiek) draagvlak voor snelle maatregelen kan worden verworven.

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 Dordrecht 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 (subsidioloog) zou de hoeveelheid subsidiegeld waarmee projecten kunnen worden gefinancierd mogelijk (drastisch) 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.

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.

Ambtelijk worden niet of nauwelijks acties ondernomen om politiek draagvlak te verwerven voor maatregelen ten aanzien van fietsveiligheid. De Fietsersbond doet dit (uiteraard) wel.

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.

In de nieuwe fietsnota is wel een uitvoeringsprogramma opgenomen, maar dit is niet specifiek gericht op fietsveiligheid. Vaak wordt de WUF als input gebruikt voor de uitvoering van (kleinschalige) maatregelen om de fietsveiligheid te verbeteren. Deze maatregelen en projecten worden doorgaans binnen één afdeling opgepakt. Daarbij moet worden aangetekend dat niet bij alle ambtenaren hetzelfde kennisniveau ten aanzien van fietsveiligheid aanwezig is. Er zijn dus nog wel verbetermogelijkheden door het beter tussen de oren krijgen van zowel de urgentie van fietsveiligheid, als de manier waarop daarmee (onder andere in projecten) wordt omgegaan. 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 over fietsveiligheidsprojecten?

1	Gebruikers en belanghebbende worden via de wettelijke kaders in de gelegenheid gesteld te reageren op geplande projecten.
2	Er is structureel informeren overleg plaats met in ieder geval één belangenvertegenwoordiger (VVN/Fietsersbond).
3	Er vindt structureel informeren en opiniëren 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 praktijk wisselt het sterk van project tot project in hoeverre belanghebbenden zoals de Fietsersbond worden betrokken. Dit is niet goed geborgd en zou eigenlijk beter moeten. Wel is er structureel overleg in de WUF tussen gemeente en Fietsersbond en is recent afgesproken om dit overleg 4 keer per jaar te laten plaatsvinden.

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 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. 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.

In het verleden zette de gemeente zich in om zo veel mogelijk scholen te bereiken. 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. Voor hen is ook een extra budget van € 500,- per school per jaar beschikbaar om aan andere verkeersveiligheidsprojecten te besteden.

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. Daarnaast wordt in regionaal verband aangehaakt bij verschillende campagnes. Via de RPV worden bijvoorbeeld automatisch in heel de regio dezelfde campagneposters gehangen. De jaarlijkse fietsverlichtingsactie van de Fietzersbond is inmiddels opgeschaald naar een totale fietskeuring waarbij ook naar andere zaken wordt gekeken. Een mogelijke verbeteractie zou zijn het aanbieden van fietslessen aan 60-plussers, mogelijk in regionaal verband.

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 wil zich in de toekomst wel meer focussen op de in het kaderdocument genoemde doelgroepen. Dat zou bijvoorbeeld al kunnen door in geval van een fietspaaltjessaneringsactie gericht aan scholieren te vragen welke paaltjes zij gevaarlijk vinden. Ook (regionale) gedragbeïnvloedingsmaatregelen kunnen bijdragen aan een betere focus.

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 beheer en onderhoud van fietspaden is ondergebracht in het reguliere onderhoudsprogramma. Daarnaast vindt jaarlijks een inspectie plaats waarin ook de fietsinfrastructuur wordt beoordeeld. Spoedreparaties, zoals een tegel die eruit is, worden wel direct uitgevoerd. Meldingen die binnenkomen bij de Wijklijn of het e-loket worden uit oogpunt van aansprakelijkheid bekeken en beoordeeld. Zaken die niet urgent zijn worden doorgezet naar de betreffende afdeling, waarna de kans groot is dat de melder er nooit meer iets van hoort. Dat zou eigenlijk anders moeten.

Bij werk in uitvoering zou meer aandacht nog moeten uitgaan naar fietsveiligheid, in plaats van alleen bereikbaarheid.

Een actieve inventarisatie van infrastructurele knelpunten op fietsroutes, bijvoorbeeld via fietsmeldpunt.nl kan inzicht geven in locaties waarop snel (en waarschijnlijk relatief eenvoudig en goedkoop) verbeteringen kunnen worden aangebracht.

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 fietsroutes is recent sterk verbeterd en het aantal klachten is sterk afgenomen. Speciaal voor de fietspaden wordt nu ook gebruik gemaakt van nieuw (klein) materieel. Wel zou er nog eens beter gekeken kunnen worden naar de wijze waarop met meldingen wordt omgegaan. Hoe doen we dat nu en kan dat wellicht beter?

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. Zeker in de jaren-70-wijken staan nog relatief veel betonnen paaltjes en die zijn vaak moeilijk zichtbaar. Hier valt dus zeker nog wat te verbeteren.

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 een “nee-tenzij”-beleid ten aanzien van plaatsing van paaltjes vastleggen, 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.

Op het gebied van monitoring gebeurt er in de gemeente Dordrecht 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.

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. De mate van inspanning voor fietsveiligheid is echter wel afhankelijk van de betrokken ambtenaar; de ene ambtenaar zet zich hier meer voor in dan de andere. Het is ook altijd een afweging tussen belangen en die slaat de ene keer meer door naar fietsveiligheid, en de andere keer naar iets anders.

De gemeente Dordrecht beschikt over een eigen handboek met ontwerprichtlijnen. Dit is een dynamisch document dat recent is geactualiseerd. Nieuwe richtlijnen, bijvoorbeeld over de plaatsing van paaltjes, kunnen hierin eenvoudig worden opgenomen.

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.

Fietsveiligheid als onderdeel van infrastructurele projecten

Ontwerp over de projectgrenzen heen

Binnen de gemeente Dordrecht worden afspraken gemaakt over het doortekenen van fietsinfrastructuur buiten de vastgestelde grenzen van (infrastructurele) projecten, zodat geen onveilige overgangen ontstaan op de projectgrens en bovendien wordt nagedacht over de inpassing (mogelijk op langere termijn) van een veilige fietsinfrastructuur. Op die manier kan dat gedeelte ook direct worden uitgevoerd wanneer zich een kans voordoet. Ook wordt inzichtelijk hoeveel (of hoe weinig) extra werk moet worden verzet om er een logisch en veilig geheel van te maken. Dat kan er echter wel toe leiden dat het, mogelijk met een aanvullende financiering, toch direct wordt meegenomen in de uitvoering.

Wellicht is het zelfs mogelijk om af te spreken dat al in de fase van budgetbepaling/directieraming van een project een scan te doen om te bepalen of er buiten de projectgrenzen aanpassingen nodig zijn. De grenzen worden immers meestal bepaald door de financiën. Het projectbudget kan dan al voorzien in het over de grenzen heen kijken.

Fietsveiligheid expliciet maken

Fietsveiligheid wordt expliciet genoemd in de toelichting bij infrastructurele projecten. 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.

Aandacht voor fietsveiligheid bij werk in uitvoering

Vaak is de veiligheid voor fietsers niet goed gewaarborgd bij werk in uitvoering. Meer aandacht zou daarom moeten uitgaan naar fietsveiligheid, in plaats van alleen bereikbaarheid. In de gemeentelijke richtlijnen voor werk in uitvoering wordt, in samenwerking met de toezichthouders, extra aandacht besteed aan veilig fietsen.

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 (mogelijk aangeboden in regionaal verband) kunnen dan worden betaald vanuit het WMO-budget.

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 Dordrecht daar zeker gebruik van maken.

Deelname aan pilot-projecten

Regelmatig doen zich mogelijkheden voor om deel te nemen aan (landelijke) pilotprojecten 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.

Gedragbeïnvloeding

(E-)Fietslessen voor ouderen

Ouderen zijn een belangrijke doelgroep als het gaat om fietsveiligheid. Oudere fietsers ondervinden regelmatig problemen met evenwicht, reactiesnelheid en het overzien van een complexe verkeerssituatie, bijvoorbeeld bij het links afslaan. Snelle e-fietsen, waarop het anders fietsen is dan men gewend is, vormen een extra risico. Tijdens een (e-)fietscursus voor ouderen leert men welke gevaren er zijn en op welke manier deze problemen kunnen worden opgelost. De (e-)fietslessen kunnen worden aangeboden in samenwerking met bijvoorbeeld de Fietsersbond. Zoals eerder al is genoemd, kan voor de financiering mogelijk gebruik worden gemaakt van WMO-budgetten.

Aanpak kleinschalige infrastructurele fietsveiligheidsknelpunten

Eenmalige inventarisatie infrastructurele fietsveiligheidsknelpunten

Veel knelpunten ten aanzien van fietsveiligheid zijn relatief eenvoudig op te lossen. Het gaat bijvoorbeeld om het weghalen of aanpassen van gevaarlijke paaltjes en andere obstakels op fietspaden, het verwijderen van hobbels en bobbels of het aanpassen van een gevaarlijke berm. Een eenmalige inventarisatie van infrastructurele fietsveiligheidsknelpunten, bijvoorbeeld met behulp van de website fietsmeldpunt.nl, waarbij aan fietser wordt gevraagd om dat gevaarlijke situaties op een kaart aan te geven, kan eenvoudig een overzicht genereren van quick wins. Tevens kan daarmee ook (politiek) draagvlak worden verworven voor snelle maatregelen. Een gerichte benadering van belangrijke doelgroepen, zoals scholieren (bijvoorbeeld door scholen te vragen om de inventarisatie-website onder hun leerlingen te promoten), kan eraan bijdragen dat juist de knelpunten die zij ervaren op de kaart worden gezet.

Aanpak onveilige fietspaaltjes

De Fietsersbond heeft aangegeven graag een inventarisatie uit te voeren van onveilige fietspaaltjes in Dordrecht. De gemeente kan op basis daarvan onveilige paaltjes weghalen of, als dat niet kan, veiliger maken.

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

Omgaan met meldingen over fietsonveiligheid

Terugkoppeling van meldingen

Urgente meldingen, zoals een ontbrekende tegel, worden direct opgepakt. Minder urgente zaken worden doorgezet naar de betreffende afdeling, waarna de melding in het systeem als “afgehandeld” wordt afgevinkt. Daarmee is de kans groot is dat de melder er nooit meer iets van hoort. De gemeente Dordrecht gaat kijken of meldingen over fietsveiligheid op een betere manier kunnen worden opgepakt en beter kunnen worden teruggekoppeld naar de melders.

Verbetering gladheidsbestrijding op basis van meldingen

De gladheidsbestrijding op fietsroutes is recent sterk verbeterd en het aantal klachten sterk gedaald. Onduidelijk is wat er met de klachten die er wel nog zijn, gebeurt. De klachten die er zijn, bieden wellicht inzicht in (al dan niet makkelijk te implementeren) verbeteringen. De gemeente gaat kijken hoe meldingen nu worden verwerkt en of de gladheidsbestrijding op fietsroutes op basis daarvan aan het eind van het seizoen kan worden geëvalueerd.

Vieren van successen

Communiceren over behaalde resultaten

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