

Hoofdlijnen Lokale aanpak veilig fietsen in de Drechtsteden.

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 Alblasserdam, 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 de Drechtsteden 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 zeven werksessies zijn een regionaal kader en zes lokale aanpakken opgesteld. Per gemeente worden de aanbevolen maatregelen beschreven. De verschillende lokale aanpakken kennen soms overlappende maatregelen. In sommige gevallen lenen deze maatregelen zich om regionaal op te pakken.

Algemeen

De bevindingen bij de verschillende gemeenten zijn in de meeste gevallen gericht op beperkte, laagdrempelige maatregelen. Gemeenten hebben in de meeste gevallen aangegeven dat de fiets vanzelfsprekend voldoende aandacht krijgt. In de praktijk blijkt de invulling van deze aandacht per gemeente te verschillen.

De bevindingen hebben in de afzonderlijke gemeenten geleid tot de volgende maatregelen.

Maatregelen Dordrecht

In Dordrecht is fietsveiligheid een belangrijk issue dat zowel in beleid als uitvoering uitdrukkelijk de aandacht krijgt. Toch zijn er nog kansen om de fietsveiligheid op een nog hoger plan te tillen. De volgende maatregelen geven hier verder invulling aan:

- Specifieke aandacht voor de fiets binnen infrastructurele projecten door de fietsstructuur over de projectgrenzen door te trekken zodat aansluiting op de bestaande fietsstructuur wordt geborgd.
- Fietsveiligheid een expliciete plaats geven in de toelichting bij infrastructurele projecten. Onder anderen door fietsveiligheid als aparte “checkbox” aan te geven op standaardformulieren voor Raadsvoorstellen.
- Veiligheidseisen voor de fiets bij werk in uitvoering expliciet beschrijven en borgen in interne werkwijzen.
- Fietsveiligheid deels bekostigen uit WMO-beleid
- Inzetten van een subsidioloog om meer projecten mogelijk te maken
- Deelnemen aan pilot-projecten met betrekking op fietsveiligheid, met als doel fietsveiligheid meer onder de aandacht te brengen.
- Uitvoering van een eenmalige inventarisatie van infrastructurele fietsveiligheidsknelpunten met als doel het makkelijk op te lossen “klein leed” aan te pakken.
- Aanpak onveilige fietspaaltjes met behulp van inventarisatie door fietsersbond, invoering van het “nee-tenzij” plaatsingsbeleid en een regionaal afgesproken veilige vormgeving van fietspaaltjes.
- Verbetering van terugkoppeling afhandeling meldingen naar de burger.
- Verbetering gladheidsbestrijding op basis van burgermeldingen.
- Brede communicatie over behaalde resultaten op het gebied van fietsveiligheid.

Maatregelen Zwijndrecht

In Zwijndrecht is de fietsveiligheid in beeld als onderdeel van het totale verkeersveiligheidsbeleid. Taakstellende budgetten en een beperkt beschikbaar ambtelijke inzet, bemoeilijken de verbetering van de fietsveiligheid. Desalniettemin zijn ook in Zwijndrecht diverse maatregelen te nemen die de fietsveiligheid ten goede zullen komen:

- Borging van beleid ten aanzien van het opnemen van fietsveiligheidsprojecten in overige projecten.
- Opstellen van een lokaal fietsbeleid (nu alleen verkeersbeleid in de volledige breedte)
- Fietsveiligheid een expliciete plaats geven in de toelichting bij infrastructurele projecten. Onder anderen door fietsveiligheid als aparte “checkbox” aan te geven op standaardformulieren voor Raadsvoorstellen.
- Vastleggen van het beleid ten aanzien van fietspaaltjes.
- Gestructureerd overleg met buurgemeenten over verkeerszaken in het algemeen (onder regie van de regio), met als doel gezamenlijk projecten op te kunnen pakken.
- Inzetten van een subsidioloog om meer projecten mogelijk te maken
- Deelnemen aan pilot-projecten met betrekking op fietsveiligheid, met als doel fietsveiligheid meer onder de aandacht te brengen.
- Benoeming lokaal aanspreekpunt fietsersbond
- Invoering van de lokale fietskeuring onder leiding van de fietsersbond
- Verbetering van de communicatie over fietsprojecten (ook als deze juist niet worden uitgevoerd)
- Brede communicatie over behaalde resultaten op het gebied van fietsveiligheid.

Maatregelen Sliedrecht

Sliedrecht heeft een behoorlijke besparingsopgave en daarnaast een beperkte ambtelijke beschikbaarheid. Gevolg hiervan is dat de verkeerkundige inzet zich vooral richt op het in stand houden van de goede verkeerssituatie in het algemeen. De fiets wordt hierbij wel meegenomen maar krijgt geen aparte status toebedeeld. De ambitie ten aanzien van het verbeteren van specifieke veiligheid voor de fietser, is daarom bescheiden. Verbeterkansen zijn:

- Fietsveiligheid een expliciete plaats geven in de toelichting bij infrastructurele projecten. Onder anderen door fietsveiligheid als aparte “checkbox” aan te geven op standaardformulieren voor Raadsvoorstellen.
- Inzetten van een subsidioloog om meer projecten mogelijk te maken.
- Verbetering gladheidsbestrijding op fietspaden aan de hand van specifieke melding en bevindingen van de fietsersbond
- Brede communicatie over behaalde resultaten op het gebied van fietsveiligheid.

Maatregelen Alblasserdam

Alblasserdam neemt de veiligheid voor de fiets mee als voorwaarde in de dagelijkse werkzaamheden. Er wordt dus al veel voor de fiets gedaan, maar dit is nergens vastgelegd. Dit biedt de volgende kansen voor de fiets.

- Inzetten van een subsidioloog om meer projecten mogelijk te maken.
- Brede communicatie over behaalde resultaten op het gebied van fietsveiligheid.
- Deelnemen aan pilot-projecten met betrekking op fietsveiligheid, met als doel fietsveiligheid meer onder de aandacht te brengen.
- Actualiseren van de fietsbewegwijzering
- Asfalt als standaard beschrijven voor de verharding van fietspaden.
- Halfjaarlijks verkeersoverleg met belangenvertegenwoordigers (hulpdiensten, bewoners, ondernemers, fietsersbond en VVN) om verkeersknelpunten onder de aandacht te krijgen.
- Reduceren aantal fietspaaltjes aan de hand van lopende inventarisatie.
- (E-) fiets cursussen voor 65-plussers organiseren.
- Stimuleren van BOBsportcampagnes bij sportverenigingen.
- Opstellen van lokaal fietsbeleid.
- Opstellen toetsingskader fietsveiligheid.

Maatregelen Hendrik-Ido-Ambacht

Hendrik-Ido-Ambacht kenmerkt zich door het feit dat zij al veel voor de fietsveiligheid doet maar dat dit als een vanzelfsprekendheid wordt gezien. Er wordt dus al veel voor de fiets gedaan, maar dit is ook hier nergens vastgelegd. Daarnaast is er in de gemeente relatief veel geld beschikbaar voor verkeersprojecten. Dit biedt kansen voor de fiets.

- Actief inventariseren van knelpunten voor de fiets.
- Inzetten van een subsidioloog om meer projecten mogelijk te maken.
- Brede communicatie over behaalde resultaten op het gebied van fietsveiligheid.
- Deelnemen aan pilot-projecten met betrekking op fietsveiligheid, met als doel fietsveiligheid meer onder de aandacht te brengen.
- Reduceren aantal fietspaaltjes op basis van niet terugplaatsen na vorstperiode.
- Inzetten fietscontrole actie met behulp van Fietsersbond.
- Actievere deelname aan VVN campagnes.
- Stimuleren van BOBsportcampagnes bij sportverenigingen.
- Inzetten van Dode-Hoek-projecten op basisscholen.
- Inzet regionale verkeersleerkracht.
- Borging fietsveiligheid in separaat fietsbeleid.

Maatregelen Papendrecht

In Papendrecht is fietsveiligheid een belangrijk item dat politiek ook de nodige aandacht krijgt. Toch zijn ook hier nog verschillende maatregelen te nemen die de veiligheid van de fietser ten goede zullen komen:

- Fietsveiligheid (mede) onderdeel maken van het WMO-beleid.
- Deelnemen aan pilot-projecten met betrekking op fietsveiligheid, met als doel fietsveiligheid meer onder de aandacht te brengen.
- Aanpak van onveilige fietspaaltjes.
- Stroomlijnen van meldingen en de afhandeling ervan, met betrekking op fietsveiligheid.
- Brede communicatie over behaalde resultaten op het gebied van fietsveiligheid.
- Inzetten van een subsidioloog om meer projecten mogelijk te maken. (Nb. Subsidie alleen aanvragen indien er aanleiding is voor het project!).
- Aanhaken bij plannen van buurgemeenten.
- Afstemming gladheidsbestrijding met buurgemeenten.

Op te pakken regionale acties:

Een aantal van de lokaal benoemde maatregelen komen in meerdere gemeenten voor. Toch zijn er slechts vier die geschikt zijn om regionaal aan te pakken. Dit zijn:

- Inzetten van een subsidioloog om meer projecten mogelijk te maken.
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.
- Een regionaal afgesproken veilige vormgeving van fietspaaltjes.
De Fietsersbond heeft aangegeven graag een inventarisatie uit te voeren van onveilige fietspaaltjes in verschillende steden. De gemeente kan op basis daarvan onveilige paaltjes weghalen of, als dat niet kan, veiliger maken. 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.
- E-fietscursussen aanbieden voor 65-plussers
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 kunnen dan worden betaald vanuit het WMO-budget. Omdat deze cursussen goed passen binnen de huidige gedragsbeïnvloedingwerkzaamheden van de RPV, is het raadzaam om dit aan te sturen in regionaal verband.
- Organiseren en sturen van regionale verkeersoverleggen.
In de meeste gemeenten wordt aangegeven dat men redelijk op de hoogte is van de werkzaamheden die zich net over de gemeentegrenzen afspelen. In de praktijk blijkt echter dat er qua vormgeving en onderhoud nog wel punten zijn die meer gestroomlijnd kunnen worden. Door eens per jaar de gelegenheid te creëren om alle gemeenten hun geplande werkzaamheden en visies te presenteren, kan voorkomen worden dat werken in grensgebieden helemaal niet, onlogisch of slecht op elkaar aansluiten.