

rapport



Regionaal kaderdocument

Lokale aanpak veilig fietsen



Regionaal kaderdocument

Lokale aanpak veilig fietsen

Opdrachtgever

RPV Drechtsteden

Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.
Arno Jonker
130298

Breda, 19 Maart 2013

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Deelnemende gemeenten	5
1.3 Aanpak	5
1.3.1 Beschrijving kader en opdracht	5
2 De problematiek	7
3 De gewenste focus	14
3.1 Focus aan de hand van ongevalsstatistiek	14
3.2 Focus aan de hand van bestaand beleid	15
4 Kansrijke Thema's	17
5 Lopende werkzaamheden	18
6 Partners	19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

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 in Nederland aan het einde van 2013 moet beschikken over een lokale aanpak Veilig Fietsen. Zij heeft hiervoor een modelaanpak opgesteld die in drie fasen uitvoering geeft aan het lokaal verbeteren van de fietsveiligheid. De fasen die onderscheiden worden zijn:

- Fase 1: Kader en Opdracht
- Fase 2: Aanpak voor Lokale impuls veilig fietsen
- Fase 3: Uitvoering en structurele inbedding

1.2 Deelnemende gemeenten

RPV Drechtsteden heeft DTV Consultants gevraagd de lokale aanpak op te stellen volgens de modelaanpak Veilig Fietsen de gemeenten:

- Alblasserdam;
- Dordrecht;
- Hendrik-Ido-Ambacht;
- Papendrecht;
- Sliedrecht;
- Zwijndrecht.

1.3 Aanpak

DTV Consultants verzorgt in deze aanpak de invulling voor fase 1 en fase 2. Fase 3 moet door de desbetreffende gemeente zelf worden opgepakt.

Hierbij resulteert het proces van fase 1 in één document voor alle RPV Drechtsteden gemeenten en leidt fase 2 tot afzonderlijke aanpakken per gemeente. Voorliggende rapportage vormt het document voor fase 1.

1.3.1 Beschrijving kader en opdracht

De eerste stap om te komen tot een praktische aanpak is het vaststellen van de kaders waarbinnen de aanpak moet worden gerealiseerd. Dit zijn het kader en de opdracht. Gemeentebestuurders kunnen op basis hiervan de bestuurlijke opdracht verkrijgen om te starten met het opstellen van de lokale aanpak.

Omdat de bestuurders binnen de RPV Drechtsteden al opdracht hebben gegeven voor de uitvoering van fase 1 en 2 van de modelaanpak, betreft het hier alleen nog het vastleggen van de kaders behorende bij deze opdracht.

Voorliggende rapportage beschrijft op basis van ongevalstatistieken met betrekking tot fietsers, de beleidsvisie verkeersveiligheid en het actieprogramma verkeersveiligheid van de RPV welke kaders al bestaan die voor de aanpak Veilig Fietsen van belang zijn. Het kader gaat in op de problematiek, de gewenste focus, de kansrijke thema's en lopende werkzaamheden. Daarnaast zijn de partners voor de aanpak Veilig Fietsen benoemd.

2 De problematiek

Het beschrijven van een fietsveiligheidsbeleid voor de afzonderlijke gemeenten binnen de RPV komt voort uit de afspraken tussen de minister en de Vereniging Nederlandse Gemeenten. De eigenlijke motivatie zijn echter de (enkelvoudige) fietsongevallen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de fiets ongevallen in de zes Drechtsteden gemeenten.

Het Fietsberaad heeft per gemeente de fietsgerelateerde ongevallen in kaart gebracht. Deze gegevens zijn gebruikt om per gemeente inzichtelijk te maken hoe het is gesteld met de objectieve fietsveiligheid in relatie tot diverse kenmerken van de gemeenten.

Deze statistieken brengen in beeld waar winst te behalen is op het gebied van fietsveiligheid.

Onderstaande tabellen zijn ontleend aan de website www.fietsberaad.nl

Bevolkingskenmerken

	Neder- land	Alblasser- dam	Dordrecht	Hendrik- Ido- Ambacht	Papendrecht	Sliedrecht	Zwijndrecht
Inwoneraantal 2013		20.000	119.000	29.000	32.000	24.000	44.000
Leeftijdsopbouw 2013							
Aandeel jonger dan 20 jaar	23%	27%	23%	26%	24%	25%	22%
Aandeel 20 tot 65 jaar	60%	54%	60%	58%	57%	57%	58%
Aandeel ouder dan 65 jaar	17%	18%	17%	15%	19%	19%	21%
Toe- of afname 2030							
Totaal aantal inwoners	5%	12%	2%	12%	-2%	9%	4%
Jonger dan 20 jaar	-3%	8%	-7%	-12%	-17%	8%	-2%
20 tot 65 jaar	-4%	7%	-7%	8%	-8%	1%	-4%
Ouder dan 65 jaar	49%	36%	47%	67%	36%	31%	30%

Aandeel niet-westerse allochtonen							
	Neder-land	Alblasser-dam	Dordrecht	Hendrik-Ido-Ambacht	Papendrecht	Sliedrecht	Zwijndrecht
2013	6%	7%	17%	8%	8%	7%	12%
			Veel hoger dan		Hoger dan		Veel hoger dan
		Gemiddeld	gemiddeld	Gemiddeld	gemiddeld	Gemiddeld	gemiddeld
Prognose 2030	9%	10%	17%	12%	11%	10%	15%

Opvallende zaken op basis van de bevolkingskenmerken zijn:

- Een relatief hoog percentage oudere bevolking in Zwijndrecht
- Een relatief hoge vergrijzende bevolking in Hendrik-Ido-Ambacht
- Een relatief hoog aantal niet-westerse allochtone bevolking in Dordrecht en Zwijndrecht

Fietsgebruik

Een hoog fietsgebruik heeft veel positieve effecten voor het individu en de gemeenschap. Gezond, stil, goedkoop, ruimte-besparend et cetera. Dat weegt ruimschoots op tegen de negatieve veiligheidseffecten. Een hoger fietsgebruik gaat namelijk ook gepaard met meer fietsslachtoffers. Deze tabel geeft een globale schatting van het gemiddelde aantal fietskilometers per dag dat een inwoner in een gemeente fietst (bron: OVG/MON, periode 2000-2009).

	Neder-land	Alblasser-dam	Dordrecht	Hendrik-Ido-Ambacht	Papen-drecht	Sliedrecht	Zwijndrecht
Fietskm per persoon per dag	2,9	2,7	2,4	2,5	2	2,4	2,5
			Lager dan	Lager dan	Lager dan	Lager dan	Lager dan
Opmerking		Gemiddeld	gemiddeld	gemiddeld	gemiddeld	gemiddeld	gemiddeld

Uit de statistieken zoals hierboven gepresenteerd komt duidelijk naar voren dat:

- het fietsgebruik in de Drechtsteden gemeenten over het algemeen achter blijft bij de ontwikkeling van het fietsgebruik in heel Nederland

Geregistreerde doden en ziekenhuisopnames

De ongevallenregistratie van de politie geeft een beeld van de onveiligheid in een gemeente, maar deze registratie is zeer onvolledig. Dat geldt met name voor enkelvoudige fietsongevallen. Slechts 5 procent wordt door de politie geregistreerd. Onderstaande tabellen geven dan ook vooral een beeld van de fietsongevallen met motorvoertuigen. Het gaat daarbij niet zozeer om de absolute aantallen, maar vooral om de verdeling over bijvoorbeeld leeftijdscategorieën (bron: SWOV/Cognos, periode 2002-2013).

Ernstige fietsslachtoffers periode 2002-2013						
	Alblasser- dam	Dordrecht	Hendrik- Ido- Ambacht	Papendrecht	Sliedrecht	Zwijndrecht
Aantal ernstige fietsslachtoffers	24	143	27	40	26	50
Aantal ernstige fietsslachtoffers per 10 milj. fietskm.	1,31	1,37	1,19	1,78	1,25	1,22

Leeftijd van de slachtoffers

De leeftijdsverdeling kan gebruikt worden om de belangrijkste doelgroepen te bepalen. Gemiddeld voor Nederland is de groep 60-plussers het grootst.

Verdeling ernstige fietsslachtoffers naar leeftijd periode 2002-2013							
	NL	Alblasser- dam	Dordrecht	Hendrik- Ido- Ambacht	Papen- drecht	Sliedrecht	Zwijndrecht
Percentage 0 tot 18 jaar	21%	17%	18%	22%	50%	31%	20%
Percentage 18 tot 40 jaar	20%	8%	22%	11%	12%	8%	18%
Percentage 40 tot 60 jaar	26%	33%	23%	19%	15%	27%	18%
Percentage 60-plus	32%	42%	36%	48%	22%	35%	44%

Uit de statistieken zoals hierboven gepresenteerd komt duidelijk naar voren dat:

- het aantal slachtoffers van fietsongevallen over het algemeen een gelijke trend vertoont als het aandeel ouderen in de bevolking.
- Papendrecht een bovengemiddeld aandeel fietsslachtoffers kent in de leeftijdscategorie tot 18 jaar.

Kenmerken tegenpartij

Bij meervoudige fietsongevallen is altijd een 'botspartner' of 'tegenpartij' betrokken. Meestal is de tegenpartij een bestuurder van een personenauto in de leeftijdscategorie 18 tot 40 jaar.

	Verdeling naar leeftijd tegenpartij periode 2002-2013						
	NL	Alblasser- dam	Dordrecht	Hendrik- Ido- Ambacht	Papen- drecht	Sliedrecht	Zwijn- drecht
Percentage 0 tot 18 jaar	7%	4%	5%	4%	12%	12%	8%
Percentage 18 tot 40 jaar	42%	46%	41%	52%	40%	35%	44%
Percentage 40 tot 60 jaar	29%	21%	29%	26%	25%	31%	26%
Percentage 60-plus	12%	21%	10%	7%	12%	19%	16%
Verdeling naar vervoerwijze tegenpartij periode 2002-2013							
Percentage voetgangers /fietsers	9%	12%	3%	4%	12%	12%	16%
Percentage gemotoriseerde tweewielers	9%	4%	12%	4%	20%	23%	6%
Percentage personenauto's	58%	67%	59%	74%	52%	58%	66%
Percentage bestel- en vrachtauto's	15%	8%	15%	7%	10%	4%	6%

Uit de statistieken zoals hierboven gepresenteerd komt duidelijk naar voren dat:

- De kenmerken van de betrokken partijen bij fietsongevallen overeenkomen met de landelijke verdeling

Kenmerken infrastructuur

Een analyse van de ongevallenlocaties helpt bij het stellen van prioriteiten bij de aanpak van de infrastructuur. Voor heel Nederland geldt dat de meeste fietsslachtoffers vallen op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.

Verdeling naar max. snelheid locatie ongeval: periode 2002-2013							
	NL	Alblasser- dam	Dordrecht	Hendrik- Ido- Ambacht	Papen- drecht	Slie- drecht	Zwijn- drecht
Percentage 30 km/uur of langzamer	13%	17%	10%	15%	15%	8%	14%
Percentage 50 km/uur	62%	71%	82%	70%	68%	77%	74%
Percentage 60 km/uur	5%	4%	0%	7%	5%	8%	0%
Percentage 70 km/uur of sneller	12%	8%	2%	4%	0%	0%	8%
Verdeling naar andere kenmerken locatie ongeval: periode 2002-2013							
Percentage kruispunten binnen de kom	50%	42%	50%	59%	65%	54%	74%
Percentage wegvakken binnen de kom	25%	38%	40%	26%	28%	31%	16%
Percentage kruispunten buiten de kom	9%	8%	3%	7%	0%	8%	2%
Percentage wegvakken buiten de kom	12%	12%	5%	4%	5%	8%	8%

Uit de statistieken zoals hierboven gepresenteerd komt duidelijk naar voren dat:

- In de Drechtsteden relatief veel fietsongevallen plaats vinden op 50 km/u wegen
- Kruispuntongevallen in met name Papendrecht en Zwijndrecht vaker aan de orde zijn dan gemiddeld in Nederland



Bovenstaande figuur geeft voor het Drechtsteden-gebied aan waar in de periode 2008-2012 drie of meer fietsongevallen plaats vonden. Dit geeft een beeld van de spreiding van de ongevallenconcentraties over de Drechtsteden. Rode aanduidingen geven aan dat er een dodelijk slachtoffer te betreuen was.

Globale schatting fietsslachtoffers enkelvoudige ongevallen

Bij de meeste ernstige fietsongevallen (60 procent!) zijn geen andere verkeersdeelnemers betrokken. Op het niveau van een gemeente zijn er geen cijfers bekend van deze enkelvoudige fietsongevallen. Uit landelijke analyses van de ziekenhuisgegevens weten we wel dat de kans op letsel door een enkelvoudig ongeval sterk toeneemt naarmate men ouder wordt. In onderstaande tabellen hebben we per gemeente een globale schatting gemaakt van het aantal slachtoffers van enkelvoudige fietsongevallen op basis van de leeftijdsopbouw van de gemeente. Let op: lokale kenmerken van de infrastructuur zijn dus niet meegenomen in de berekeningen.

	Schatting fietsslachtoffers enkelvoudig 2012					
	Alblasser- dam	Dordrecht	Hendrik- Ido- Ambacht	Papen- drecht	Sliedrecht	Zwijn- drecht
Behandeld op de eerste hulp	53	326	76	89	68	127
Opgenomen in het ziekenhuis	7	43	10	12	9	17
Totaal slachtoffers enkelvoudige ongevallen	60	369	86	100	77	144
Vergeleken met gemiddelde Nederland			Lager dan gemiddeld			Hoger dan gemiddeld
Verdeling fietsslachtoffers enkelvoudig 2012 naar leeftijd						
Percentage jonger dan 24 jaar	25%	22%	25%	22%	23%	20%
Percentage 25 tot 50 jaar	23%	26%	26%	24%	23%	22%
Percentage 50 tot 75 jaar	33%	35%	33%	36%	34%	36%
Percentage 75 plus	19%	18%	16%	17%	20%	21%
Schatting fietsslachtoffers enkelvoudig 2030						
Behandeld op de eerste hulp	66	363	97	99	78	141
Opgenomen in het ziekenhuis	9	48	13	13	10	19
Totaal slachtoffers enkelvoudige ongevallen	75	410	110	112	88	160
Procentuele toe- of afname periode 2012-2030	24%	11%	27%	11%	15%	11%

3 De gewenste focus

Fietsveiligheid is een thema dat van belang is voor alle fietser in en buiten de Drechtsteden. Toch zijn de meeste fietsongevallen terug te herleiden naar een aantal duidelijke doelgroepen. Dit hoofdstuk geeft de focus van het fietsveiligheidsbeleid weer.

De focus van het fietsveiligheidsbeleid wordt bepaald aan de hand van enerzijds de ongevalsstatistieken en anderzijds het bestaande verkeersveiligheidsbeleid. Hieronder wordt op beide aspecten ingegaan.

3.1 Focus aan de hand van ongevalsstatistiek

Focus op basis van leeftijdsdoelgroepen

Uit de ongevallenstatistieken uit hoofdstuk 2 blijkt dat met name ouderen vaak betrokken zijn bij fietsongevallen in de Drechtsteden. Dit is in lijn met de landelijke tendens. Daarnaast zijn ook kinderen en jongvolwassenen relatief vaak bij fietsongevallen betrokken.

Vanuit de leeftijdscategorieën wordt de focus daarom in ieder geval gelegd op de volgende doelgroepen:

- 4-12 jarigen
- 12-16 jarigen
- 60 plussers

Deze categorieën komen overeen met de leeftijdsindeling zoals die wordt gehanteerd in het Actie programma Verkeersveiligheid van de RPV Drechtsteden.

Focus op basis van bevolkingsopbouw

Los van de leeftijdscategorieën komt uit de ongevalstatistieken ook naar voren dat in de Drechtsteden een relatief hoog aandeel niet-westerse allochtonen woonachtig is. Van deze groep bekend dat de dat de fietsvaardigheden over het algemeen minder ontwikkeld zijn dan bij de autochtone bevolkingsgroep en wel-westerse allochtonen. Het hoge aandeel niet-westerse allochtonen kan dan ook een aanleiding zijn om ook hier de focus te leggen, ongeacht de leeftijdsdoelgroepen.

Focus op basis van infrastructuur

Naast de kenmerken van fietsers en slachtoffers in de Drechtsteden, geven de ongevalsstatistieken uit hoofdstuk twee ook aan welke infrastructurele kenmerken een rol spelen bij ongevallen met fietsers.

Ook hier geldt weliswaar dat de Drechtsteden een vergelijkbaar ongevallenbeeld hebben als de rest van Nederland maar de focus qua infrastructuur ligt duidelijk op de kruispunten/rotondes en op de gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur.

3.2 Focus aan de hand van bestaand beleid

De RPV Drechtsteden beschikt over een bestaande beleidsvisie verkeersveiligheid. Hierin is voor de periode 2014-2020 beschreven hoe de Drechtsteden invulling geven aan het regionaal Mobiliteitsplan 2011-2021. De beleidsvisie beschrijft de organisatie, beleidskaders trends/ontwikkelingen, visie en begroting ten aanzien van het volledige verkeersveiligheidsbeleid voor de Drechtsteden.

Hieronder worden uit de beleidsvisie die zaken naar voren gehaald die voor het fietsveiligheidsbeleid van belang zijn.

Landelijke kaders: Aandachtsgebieden uit Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid, is gefundeerd op drie succesvolle pijlers uit het verleden. Enerzijds wordt op deze successen verder voortgeborduurd, anderzijds beschrijft dit strategisch plan specifieke aandachtsgebieden. Onder deze gebieden worden ook beschreven:

- Fietsers
- Enkelvoudige ongevallen
- Kinderen
- Ouderen
- Bestuurders onder invloed
- 50 en 80 km/u wegen

Naast deze aandachtsgebieden worden nog tien anderen genoemd maar voor het fietsveiligheidsbeleid zijn bovenstaande aandachtsgebieden van belang

Landelijke kaders: veiligheid als randvoorwaarde voor mobiliteit

Het landelijk verkeersveiligheidsbeleid beschrijft mobiliteit als een belangrijke voorwaarde voor mensen om deel te kunnen blijven nemen aan de maatschappij. Verkeersveiligheid is van grote invloed op deze deelname omdat onveiligheid ervoor kan zorgen dat mensen de straat niet meer op durven. Daarnaast zijn de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid erg hoog. Verkeersveiligheid is daarom belangrijk voor zowel de mobiliteit als de economie.

Landelijke kaders: prioritaire doelgroepen vanuit de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

Vanuit de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid zijn drie prioritaire doelgroepen benoemd waar de komende jaren extra geld en aandacht in moet worden geïnvesteerd. Dit zijn

- jonge beginnende bestuurders
- ouderen
- fietsers

Daarnaast heeft de VNG aandacht bij gemeenten gevraagd voor enkele belangrijke punten uit de beleidsimpuls. Een van deze punten was:

- De focus bij het verkeersveiligheidsbeleid leggen op de (oudere) fietser.

Regionale kaders: doelen uit het Provinciaal meerjarenplan

Het provinciaal Meerjarenplan Verkeersveiligheid beschrijft specifieke doelen gericht op

- Slachtoffer reductie
Substantiële vermindering van het aantal slachtoffers
- Mensgerichte maatregelen
Blijven inzetten op permanente verkeerseducatie
- Infrastructurele maatregelen
Als wegbeheerder zet de provincie in op de juiste duurzaam veilige inrichting
Als regiovoerder zet de provincie in op gebiedsgerichte inrichting conform landelijke richtlijnen

Regionale kaders: Provinciaal verkeersveiligheidsprofiel Drechtsteden

In het verkeersveiligheidsprofiel van de Drechtsteden wordt de stand van zaken met betrekking tot verkeersveiligheid in de Drechtsteden beschreven. Uit dit profiel komen aanbevelingen naar voren.

Verkeersveiligheid

Overleg met politie Zuid-Holland-Zuid en ROV over betrouwbaarheid verkeersongevallencijfers en mogelijkheid verhogen registratiegraad.

Gedrag: Voorlichting

Specifieke voorlichting over de risico's van rijden onder de invloed van drugs en medicijnen.

Gedrag: Educatie

Handhaven inzet verkeerseducatie voor beginnende bestuurders (16 t/m 17 en 18 t/m 24 jaar).

Gedrag: Handhaving

Verhoogde handhaving op het rijden onder de invloed van drugs en medicijnen.

Infrastructuur: Schoolomgeving

Continueren aanpak School op Seef (en als onderdeel hiervan de veilige schoolomgeving) in alle gemeenten

Aanvullende focus: Snelle gebruikers van fietsinfrastructuur

Een aanvullende focus ligt ook op de ontwikkelingen rondom de snelle gebruikers van de fietsinfrastructuur. Hierbij wordt vooral bedoeld op de Brom/snorfietzers, wielrenners en elektrische fietsen. Deze groep wordt expliciet binnen de Drechtsteden aangemerkt als focusgroep in het kader van fietsveiligheid.

Aanvullende focus: School-thuis-routes

Hoewel de veilige schoolomgeving al genoemd wordt in het verkeersveiligheidsprofiel van de Drechtsteden, wordt ook extra aandacht gevraagd voor de veiligheid op de school-thuisroute. Deze routes liggen vaak verder weg van de directe schoolomgeving en blijven daardoor soms onderbelicht in het thema fietsveiligheid.

4 Kansrijke Thema's

Op basis van de bestaande beleidsuitgangspunten en de ongevalsstatistieken, wordt in dit hoofdstuk benoemd welke thema's kansrijk zijn om de verkeersveiligheid voor fietsers verder te verbeteren.

De rode draad die zowel uit de ongevalsstatistieken als de beleidsbeschrijvingen naar voren komt, is het inzetten op de doelgroepen:

- 4-12 jarigen
- 12-16 jarigen
- 60 plussers

De groep jonge bestuurders is ook een belangrijk aandachtspunt maar in relatie tot de fiets van minder groot belang.

Verder blijkt uit de voorgaande hoofdstukken dat binnen deze doelgroepen de volgende thema's een rol spelen in het verkeersveiligheidsbeleid van de Drechtsteden:

Infrastructuur en beheer

Een aandachtspunt in de analyse van het fietsveiligheidsbeleid, is de rol die infrastructuur speelt bij fiets(on-)veiligheid. Sinds 2000 is sprake van een stijgende trend in het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer. In 2012 raakten circa 12.000 fietsers ernstig gewond en kwamen 200 fietsers te overlijden. Jaarlijks worden 67.000 fietsers behandeld op de spoedeisende hulp. Een groot deel van deze ongevallen bestond uit enkelvoudige fietsongevallen. In veel gevallen ging het om botsingen met paaltjes en obstakels of om ongevallen waarbij gladheid een rol speelde. Als afgeleide hiervan worden de volgende thema's kansrijk geacht in het fietsveiligheidsbeleid:

- Fietspaaltjes en obstakels (plaatsing en verwijdering)
- Gladheidsbestrijding op fietsroutes
- Beheer en onderhoud

5 Lopende werkzaamheden

Veel gemeenten doen, al dan niet in regionaal verband, verschillende zaken om de fietsveiligheid te verbeteren. Om ervoor te zorgen dat bestaande activiteiten op fietsveiligheidsgebied optimaal worden ingezet, worden deze in dit hoofdstuk kort benoemd.

De Beleidsvisie verkeersveiligheid van de Drechtsteden is in concrete acties omgezet in de actieprogramma verkeersveiligheid. De volgende activiteiten zijn in dit programma benoemd:

- Voorlichting en communicatie
(Onder andere fietscontrole acties (fietstechniek en fietsgedrag))
- Permanente verkeerseducatie
 - School op Seef en het praktisch verkeersexamen
(totaalpakket met onder andere aandacht voor fietsen)
 - Totally Traffic
(totaalpakket met onder andere aandacht voor fietsen)
 - Daar kun je mee thuis komen
 - Aandacht voor alcohol in het verkeer (BOB campagnes)
 - Fietskeuringen
 - Senioren
 - Diverse activiteiten gericht op blijvende verkeersdeelname, waaronder fietscursussen
- Verkeershandhaving
- Infrastructurele activiteiten en fietsers
- Onderzoeksactiviteiten
- Regionale regie activiteiten

6 Partners

Een belangrijk item in de modelaanpak veilig fietsen, wordt gevormd door het uitgangspunt dat veilig fietsen niet alleen een verantwoordelijkheid is van een gemeente, maar dat gemeenten juist in samenspraak met overige belanghebbenden samen een samenhangend fietsbeleid opstellen en uitvoeren.

De RPY Drechtsteden heeft in haar beleidsvisie verkeersveiligheid de structuur van de RPY Drechtsteden beschreven. Hieruit volgen tevens de verschillende samenwerkingspartners voor het fietsveiligheidsbeleid.

Voor een beschrijving van deze partner, hun rollen en verantwoordelijkheden wordt verwezen naar de beleidsvisie verkeersveiligheid. Hier wordt volstaan met het benoemen van de partners:

- Gemeente Alblasterdam;
- Gemeente Dordrecht;
- Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht;
- Gemeente Papendrecht;
- Gemeente Sliedrecht;
- Gemeente Zwijndrecht;
- Waterschap Hollandse Delta;
- Waterschap Rivierenland;
- Politie;
- Openbaar Ministerie (OM);
- Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH);
- Provincie Zuid-Holland;
- Rijkswaterstaat;
- Veilig Verkeer Nederland;
- Fietsersbond

Daarnaast kan gedacht worden aan:

- Drechtse Stroom;
- Waterschappen
- Recreatieschappen
- Ouderenbond;
- Scholen;
- Openbaar vervoer aanbieders;
- Bedrijven platformen

Bovenstaande lijst is niet uitputtend maar illustreert de brede scope aan (mogelijke) partners.



DTV Consultants

Postadres	Postbus 3559, 4800 DN Breda
Telefoon	(076) 513 66 00
Fax	(076) 513 66 06
E-mail	info@dtvconsultants.nl
Internet	www.dtvconsultants.nl