



Veilig Fietsen

Lokale aanpak Hendrik-Ido-Ambacht

Opdrachtgever

RPV Drechtsteden

Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.

TBO/130298

Breda, 10 maart 2014

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Fietsveiligheid in Hendrik-Ido-Ambacht	6
3	Stand van zaken en verbetermogelijkheden	8
	3.1 Werkwijze	8
	3.2 Gedrag	12
	3.3 Infrastructuur	13
4	Maatregelen	16

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 Fietsersbond) is de huidige stand van zaken vastgelegd ten aanzien van de inspanningen die al worden gedaan om het fietsen in Hendrik-Ido-Ambacht 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 Fietsersbond 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 Hendrik-Ido-Ambacht 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 Hendrik-Ido-Ambacht

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 Hendrik-Ido-Ambacht.



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

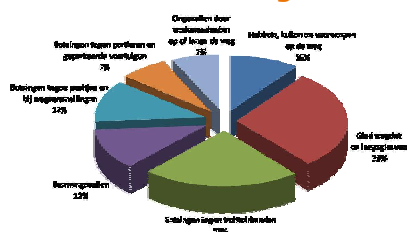


Een groot en groeiend probleem!

- 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 Hendrik-Ido-Ambacht jaarlijks **86** slachtoffers, waarvan **10** ernstig!



50% infrastructuur-gerelateerd



Enkelvoudige fietsongevallen

- 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 (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



Oplossingen zijn eenvoudig...

...maar vergen wél aandacht!

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



Wat levert het op?

- Verbetering verkeersveiligheid fietsers
- Minder schade en irritatie bij fietsers
- Minder aansprakelijkheidstelling door fietsers
- Minder klachten van fietsers over de infrastructuur
- Bevordering van het fietsgebruik



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%

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. Toch 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 Hendrik-Ido-Ambacht
- Geregistreerde ernstige fietsongevallen: 27 in periode 2002 – 2013
 - Enkelvoudige fietsongevallen: jaarlijks 86 slachtoffers, waarvan 10 ernstig (schatting)



Landelijke afspraak

- Afspraak Minister Schultz van Haegen en VNG
 - Elke gemeente heeft eind 2013 een lokale aanpak veilig fietsen
 - Handreiking: Modelaanpak Veilig Fietsen



Ook in Hendrik-Ido-Ambacht is het aantal geregistreerde ernstige fietsongevallen klein. In een periode van 11 jaar zijn “slechts” 27 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 Hendrik-Ido-Ambacht circa 86 slachtoffers vallen, waarvan 10 ernstig.

3 Stand van zaken en verbetermogelijkheden

Aan de hand van een vijftiental vragen, beantwoord door zowel de gemeente als de Fietsersbond, is 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 Hendrik-Ido-Ambacht. 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.

Het algemene beeld, ook vanuit VVN en de Fietsersbond is dat de gemeente het goed doet op het gebied van fietsveiligheidsprojecten. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht beschikt over een gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan voor de periode 2009-2020. Hierin is de beleidsvisie voor fietsverkeer vastgelegd. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht geeft in haar GVVP aan te willen voorzien in een netwerk van snelle en comfortabele fietsroutes binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.

De gemeente heeft haar fietsbeleid helder geformuleerd en combineert waar mogelijk haar fietsprojecten met andere projecten. Aan de hand van een aantal voorbeelden op het gebied van toerisme en duurzaamheid maakt de gemeente duidelijk dat dit goed loopt. Uitzondering hierop is het nieuwbouwproject De Volgerlanden. Hier worden fietsprojecten momenteel nog als op zichzelf staande projecten opgepakt. In de toekomst (na overgedragen gebied) wordt ook hier gestreefd naar integraliteit in de aanpak van projecten.

Probleemanalyse

In hoeverre worden fietsveiligheidsprojecten in uw gemeente vooraf gegaan door een scherpe probleemanalyse?

1	Fietsveiligheidsprojecten worden uitgevoerd omdat deze in een (meerjaren)plan zijn opgenomen. Er gaat meestal geen uitgebreide probleemanalyse aan vooraf.
2	Fietsveiligheidsprojecten worden uitgevoerd omdat er een acute noodzaak bestaat (bijvoorbeeld een toenemend aantal geregistreerde ongevallen).
3	Fietsveiligheidsprojecten worden uitgevoerd omdat (ongevals)statistieken de noodzaak aantonen en kan worden aangetoond dat de maatregel het probleem zal wegnemen.
4	Fietsveiligheidsprojecten worden uitgevoerd omdat (ongevals)statistieken de noodzaak aantonen, deze noodzaak door belangenbehartigers als VVN/fietsersbond wordt onderschreven en kan worden aangetoond dat de maatregel het probleem zal wegnemen.

Gezien de verminderde ongevalregistratie, zijn meldingen een betere afspiegeling dan statistieken. Er is een centraal gemeentelijk meldpunt waar klachten binnen komen. Statistieken laten vaak lang op zich wachten. Het beleid van de gemeente is om te anticiperen op basis van meldingen die via de website of direct bij de afdelingen binnen komen.

De gemeente overweegt of zij actiever willen achterhalen wat er in de gemeente leeft, mogelijk via de website van het Fietsberaad, www.fietsmeldpunt.nl.

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 Hendrik-Ido-Ambacht wordt al goed gekeken naar mogelijkheden om fiets(veiligheids)projecten met gebruikmaking van andere dan verkeersbudgetten te financieren. Lukt dit niet, dan zijn er in de gemeente middelen beschikbaar om afzonderlijke projecten toch uit te kunnen voeren. De gemeente weet tot op heden goed gebruik te maken van subsidiemogelijkheden, maar het kan zijn dat zij een compleet beeld van de diverse subsidiemogelijkheden missen.

De inzet van een subsidie-expert (subsidioloog) die in regioverband kan worden ingezet zou de hoeveelheid subsidiegeld waarmee fietsveiligheidsprojecten kunnen worden gefinancierd nog kunnen vergroten.

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 leeft erg in de gemeente en staat bovenaan op de politieke agenda. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht is erg praktisch ingesteld en haakt snel in op het oplossen van naar voren gekomen knelpunten. Er wordt snel gehandeld en zo wordt het door bewoners en belanghebbenden ook ervaren. Successen worden echter niet breeduit gecommuniceerd. Er is dan ook veel winst te behalen in de communicatie. Gebruikers kunnen beter geïnformeerd worden over de behaalde successen. Dit heeft als doel bewoners bewust te houden van het feit dat fietsverkeer in Hendrik-Ido-Ambacht hoog in het vaandel staat.

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.

Voor nieuwbouwprojecten geldt dat deze worden uitgevoerd binnen een projectbureau. De ambtenaar van Beheer en Openbare Ruimte kijkt wel kritisch mee. Voor bestaande situaties geldt dat deze binnen het team Beheer Openbare Ruimte worden uitgevoerd.

De regionale samenwerking verloopt erg goed. Waar nodig wordt op regionaal niveau samengewerkt en afstemming gezocht.

De gemeente staat open voor deelname aan pilotprojecten. Zij blijven graag geïnformeerd over pilots die gaan spelen en zien dit als kans de positie van de fiets nog extra te versterken.

Betrekken gebruikers

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

1	Gebruikers en belanghebbende worden via de wettelijke kaders in de gelegenheid gesteld te reageren op geplande projecten.
2	Er is structureel informeel overleg plaats met in ieder geval één belangenvertegenwoordiger (VVN/Fietsersbond).
3	Er vindt structureel informeel en opiniërend overleg plaats over (onder andere fiets veiligheid) met meerdere belangenvertegenwoordigers zoals Fietsersbond, VVN en wijk/buurtverenigingen/scholen/politie.
4	Gebruikers en belanghebbenden worden op projectbasis betrokken bij het werkelijke ontwerpproces en krijgen vooraf inspraak.

De gemeente zet actief in op het betrekken van belanghebbenden. Dit is een vanzelfsprekendheid bij projecten. Belanghebbenden worden betrokken bij de planvorming. De procedure bij nieuwe plannen is in principe: het uitzetten van een enquête onder bewoners (klachten verzamelen), opstellen van het plan en het plan presenteren. Daarnaast is er structureel overleg met scholen en met de politie. En sinds kort is er ook een vertegenwoordiger van de fietsersbond, waar overleg mee gaat plaatsvinden. Lijnen zijn kort en partijen weten elkaar goed te vinden. Daarnaast geeft de gemeente aan dat zij toe willen naar overleggen waarvan telkens verschillende belanghebbenden deel uit maken. Dit leidt tot kruisbestuiving en dit objectiveert.

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 gebeurt heel veel lokaal op basis van signalen uit de omgeving. Daarnaast is er sprake van een uitstekende regionale samenwerking via de RVP Drechtsteden, maar vooral gericht op de zachte sector. Gemeentegrensoverstijgende infrastructurele projecten worden met betreffende gemeenten onderling opgepakt en afgestemd. Hierin is geen rol voor de regio weggelegd.

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 financiert VVN, aanvullende verkeerseducatieprojecten en BROEM-cursussen.

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 Fietsersbond.
3	De gemeente neemt deel aan alle VVN campagnes op het gebied van fietsveiligheid in samenwerking en in samenspraak met VVN en/of de Fietsersbond 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 heeft in het verleden actief meegedaan aan veiligheidscampagnes van VVN, maar als gevolg van de 'rompslomp' die dit met zich meebracht, zoals het opzetten van stellages in combinatie met de tegenvallende resultaten van de campagne is de gemeente hiermee gestopt. Met meer ondersteuning en een actievere lokale VVN afdeling zou de gemeente in de toekomst actiever willen deelnemen aan de landelijke VVN-campagnes. Ook ziet de gemeente kansen voor de BOB-campagne op sportverenigingen (BOB-sport). De gemeente wil hier een actievere rol in spelen en deze campagne binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht goed op de kaart zetten. Aanvullend hierop ziet de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht kansen voor de inzet van de 'Fiets controleactie' van de Fietsersbond, een totale fietskeuring, waarbij behalve naar verlichting, naar de gehele fiets wordt gekeken.

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 het GVVP is binnen het fietsveiligheidsbeleid geen onderscheid gemaakt tussen doelgroepen. Wel zijn infrastructurele inrichtingsuitgangspunten geformuleerd. Voor wat betreft educatie ligt de focus op basisschoolleerlingen en de 60 plussers. De gemeente ziet voor leerlingen van het basisonderwijs kansen voor de inzet en promotie van het dode-hoekproject. Dit kan met behulp van een plaatselijk transportbedrijf eenvoudig worden geregeld. Ook ziet de gemeente om een regionale verkeersleerkracht aan te stellen die verkeerseducatie op alle scholen in de regio beter op de kaart kan zetten.

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.

Klachten die via het gemeentelijke meldpunt binnenkomen worden snel afgehandeld. Er vindt daarnaast jaarlijks een periodieke controle plaats van de voet- en fietspaden en overig asfalt in de gemeente. Op basis hiervan wordt de onderhoudsplanning gemaakt. De gemeente gaat uit van een basiskwaliteit, goed is goed genoeg. Alle hoofdroutes liggen er goed bij. In principe vindt herbestrating plaats om de 25 jaar. Op fietspaden gaat de voorkeur uit naar asfalt. Maar waar dit als gevolg van gasleidingen niet wenselijk is, wordt 30-30 diagonaal gestraat zodat de gebruiker zo min mogelijk last heeft van de naden.

Gladheidsbestrijding

Hoe gaat uw gemeente om met gladheidsbestrijding op fietspaden?

1	Fietspaden worden niet apart gestrooid maar aanliggende fietsstroken liften mee met de strooiroutes voor het autoverkeer.
2	Er is een apart strooinetwerk voor de (hoofd) fietsroutes om hiermee de belangrijkste bestemmingen veilig bereikbaar te houden voor fietsverkeer.
3	Fietspaden worden apart van het autonetwerk gestrooid. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen een A-netwerk en een B-netwerk om de prioriteit bij het strooien te bepalen.
4	Fietspaden worden apart van het autonetwerk gestrooid. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen een A-netwerk en een B-netwerk om de prioriteit bij het strooien te bepalen. Tevens kent de gemeente een meldpunt om gladde fietsroutes te melden zodat ad-hoc actie kan worden ondernomen om de gladheid te bestrijden

De gemeente beschikt over een draaiboek voor gladheidsbestrijding. In eerste instantie wordt het hoofdwegennet sneeuwvrij gemaakt, daarna het onderliggend wegennet. Woonstraten maken geen onderdeel uit van het strooibeleid. Er is een apart strooinetwerk voor de hoofdfietsroutes.

Eventuele klachten kunnen worden gemeld via het centrale meldpunt. De gemeente vindt het niet nodig om een apart gladheidsmeldpunt in het leven te roepen. Indien er klachten binnenkomen over wegen die buiten het plangebied vallen, wordt hier niets mee gedaan. Via plaatselijke media en de gemeentelijke website worden de strooiroutes richting de inwoners gecommuniceerd. Na afloop van het seizoen wordt het strooibeleid samen met de uitvoerende partij geëvalueerd en waar nodig bijgesteld.

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.

In principe worden paaltjes in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht weloverwogen geplaatst. Er is geen beleid vastgelegd dat de plaatsings- en verwijderingscriteria of de vormgevingscriteria voor paaltjes beschrijft. In de gemeente worden uitsluitend verzonken palen gebruikt. In verband met de gladheidsbestrijding is een aantal paaltjes momenteel neergeklapt. Deze worden doorgaans na de vorstperiode weer omhoog gezet. De gemeente wil dit jaar een proef uitvoeren waarbij de paaltjes neergeklapt blijven en uitsluitend na klachten over paaltjes opnieuw omhoog worden gezet. Dit met als doel het aantal fietspaaltjes sterk te reduceren. Kansen liggen in het vastleggen van een concreet beleid waarin de criteria voor plaatsen, verwijderen en vormgeving staan beschreven.

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.

De gemeente werkt reactief op basis van klachten en meldingen over onveilige situaties. Er gebeurt heel veel in de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, maar dit wordt niet actief richting gebruikers gecommuniceerd. Hier liggen nog kansen. De gemeente kan jaarlijks een lijst met uitgevoerde projecten op het gebied van fietsveiligheid publiceren in de plaatselijke media om de inwoners hiervan op de hoogte te brengen en het fietsgebruik verder te stimuleren en te promoten.

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.

De gemeente zoekt in principe altijd naar de optimale situatie voor de fietser. Indien ruimte ontbreekt om te voldoen aan de minimale richtlijnen voor fietsinfrastructuur, wordt naar ruimte gezocht. Voetgangersruimte zal in dit geval worden ingeleverd ten gunste van de fiets. De fiets neemt in ontwerpen dan ook een belangrijke positie in. De gemeente gaat de komende periode na of het fietsbeleid goed is geborgd in het GVVP, of dat hier nog een extra slag in te maken is.

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.

Proactieve knelpuntinventarisatie fietsveiligheidsprojecten

Actief op zoek naar knelpunten

Binnen de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht wordt vooral reactief gehandeld op basis van binnengekomen meldingen en klachten. Om een compleet beeld te krijgen van de knelpunten in de gemeente kan de gemeente overwegen om eenmalig actief te inventariseren wat er speelt onder de bevolking. Eventueel via de website fietsmeldpunt.nl van het Fietsberaad.

Financieringsmogelijkheden voor fietsveiligheid

Inzet subsidioloog

Om te voorkomen dat subsidiemogelijkheden voor veilig fietsen onbenut blijven, biedt de inzet van een subsidie-expert (subsidioloog) uitkomst. Hiermee zou de hoeveelheid subsidiegeld waarmee projecten kunnen worden gefinancierd mogelijk (drastisch) kunnen worden vergroot. Wanneer dit in RPV-verband wordt gefaciliteerd, zal gemeente Hendrik-Ido-Ambacht daar zeker gebruik van maken.

Vieren van successen

Communiceren over behaalde resultaten

Zowel voor de gemeentelijke organisatie zelf (zowel ambtelijk als bestuurlijk) als voor de fietsers in Hendrik-Ido-Ambacht is het goed om uitgevoerde projecten 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.

Fietsveiligheid als onderdeel van infrastructurele projecten

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.

Reduceren van het aantal fietspaaltjes in de gemeente

De gemeente laat de neergeklapte palen na de vorstperiode omlaag en uitsluitend na klachten wordt bekeken of het omhoog brengen van de palen een oplossing kunnen bieden aan de klacht.

Gedragbeïnvloeding

Fietscontrole-actie door de Fietsersbond

De Fietsersbond heeft aangegeven dat zij in de regio jaarlijks Fietscontroleacties uitvoeren rondom winkelcentra. Ook de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht wil een dergelijke actie dit jaar uitvoeren.

Actievere deelname landelijke VVN-campagnes

Met meer ondersteuning en een actievere lokale VVN afdeling zou de gemeente in de toekomst actiever willen deelnemen aan de landelijke VVN-campagnes.

Stimuleren Bobsport campagne bij sportverenigingen

De gemeente gaat de Bobsport campagne actiever promoten onder sportverenigingen. Het doel van de Bobsport campagne in sportkantine is bezoekers van de sportkantine nuchter naar huis te laten rijden en zichzelf en hun vrienden zo veilig thuis te brengen. De campagne richt zich op voetbal-, hockey-, korfbal- en tennisverenigingen in Zuid-Holland.

Inzet dode-hoekproject op basisscholen

Om kinderen bewust te maken van het gevaar van de dode hoek, is voorlichting wenselijk. De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht wil dan ook dode-hoekprojecten op basisscholen promoten en inzetten met behulp van een plaatselijk transportbedrijf.

Regionale verkeersleerkracht

De gemeente ziet kansen in de inzet van een regionale verkeersleerkracht. Scholen die aan de slag willen met theoretische en praktische verkeerseducatie, moeten ondersteuning kunnen krijgen van een verkeersleerkracht. Deze kan scholen op weg helpen bij het geven van verkeersonderwijs. De verkeersleerkracht kan scholen helpen om zelfstandig verkeerslessen te geven. Hiervoor geeft hij (of zij) samen met de leerkrachten de (praktijk)lessen, en helpt hij/zij met het opzetten van een verkeerseducatieplan.

Fietsveiligheidsbeleid

Borging fietsveiligheidsbeleid

Fietsbeleid is ondergebracht in het Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan. De gemeente gaat na of het fietsbeleid goed geborgd is en volledig hierin is opgenomen. Fietspaaltjesbeleid is tot op heden niet beschreven en vastgelegd, hier ligt nog een uitdaging voor de gemeente.