

Fietsveiligheid

Best practices Nederlandse gemeenten in 2012



Colofon

Deze publicatie is tot stand gekomen in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en in samenwerking met Vereniging Nederlandse Gemeenten en Fietsberaad.
Utrecht, maart 2013

Klankbordgroep:

Mevr. Kate de Jager, Ministerie I&M
Dhr. Robert Hijman, Ministerie I&M
Dhr. Eugène van de Poel, VNG
Dhr. Rogier van Luxemburg, VNG
Dhr. Otto van Boggelen, Fietsberaad

Teksten:

Mevr. Monique Geerdink, Berenschot
Mevr. Anna Lambrechtse, Berenschot
Dhr. Eric Warners, Berenschot

Vormgeving en lay-out:

Dhr. Gilmar Pattipeilohy, Berenschot
Dhr. Harrie Wilkens, Berenschot

Samenvatting

Aanleiding

Het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers is sinds 2000 sterk gestegen. Om te voorkomen dat het aantal fietsgewonden blijft stijgen, is in het Bestuurlijk Koepeloverleg Infrastructuur en Milieu afgesproken dat alle gemeenten uiterlijk eind 2013 een *Lokale aanpak veilig fietsen* vaststellen.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de VNG willen, in samenwerking met het Fietsberaad, gemeenten hierbij ondersteunen door best practices te verzamelen en een modelaanpak Veilig Fietsen op te stellen.

Doel van deze publicatie

Deze publicatie brengt 34 best practices fietsveiligheid in beeld. De publicatie omvat daarnaast een breder overzicht van knelpunten en activiteiten bij gemeenten. Om ambtenaren en bestuurders direct te helpen biedt deze publicatie ook handvatten om de best practices in een effectieve aanpak fietsveiligheid om te zetten.

Het onderzoek

Op een uitvraag (internetenquête) onder alle Nederlandse gemeenten naar de aanpak fietsveiligheid hebben 188 gemeenten gereageerd. Op basis van de resultaten zijn knelpunten en activiteiten in beeld gebracht. Vierendertig best practices zijn door telefonische interviews nader onderzocht.

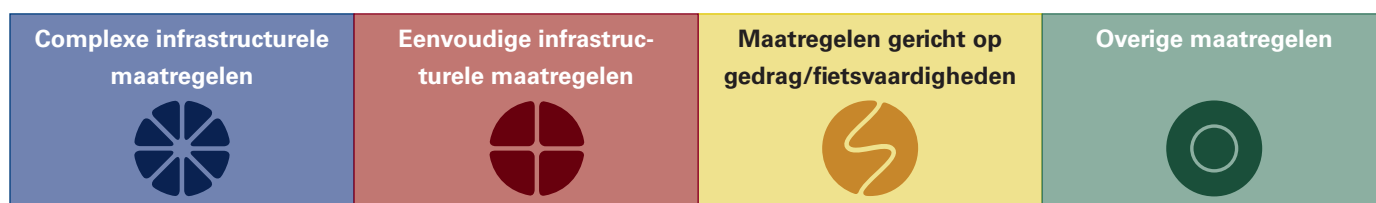
Knelpunten en activiteiten

Honderdvijftig gemeenten ervaren problemen met fietsveiligheid. Gemeenten geven aan drie hoofdproblemen te onderscheiden:

Fietsinfrastructuur: ontbreken van fietspaden, gevaarlijke kruisingen, slecht onderhouden fietspaden etc.

Gedrag van fietsers: negeren van verkeersregels, gebrekkige fietsvaardigheden, ontbreken van werkende fietsverlichting etc.

Onveilig gevoel bij fietsers: ouders en kinderen die aangeven bepaalde routes of locaties binnen de gemeente als gevaarlijk te ervaren.



In totaal geven 173 gemeenten aan dat ze (enigszins) actief zijn in het ontwikkelen of uitvoeren van beleid of maatregelen op het gebied van fietsveiligheid. De verschillende maatregelen zijn onderverdeeld in vier categorieën:

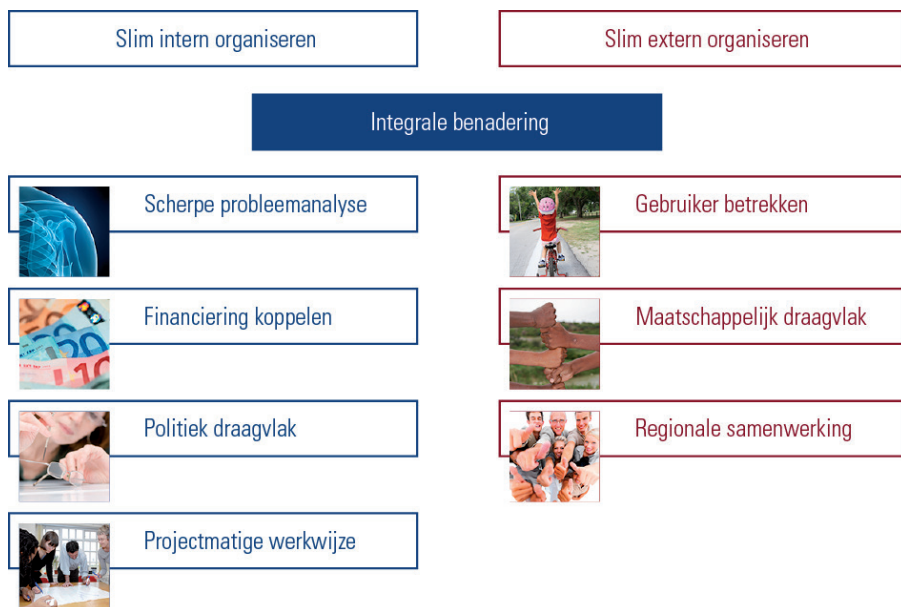
De aangedragen succesvolle projecten, 294 in totaal, richten zich het meest op de veiligheid van alle fietsers: 137. Vijfendertig projecten zijn specifiek gericht op kinderen en ouders, vaak in de schoolomgeving. Het valt op dat relatief weinig projecten zich richten op de grootste risicogroep ouderen: 11 projecten.

Best practices

In totaal zijn 34 best practices geselecteerd. De best practices zijn gelijkmatig verdeeld over de verschillende hoofdcategorieën. Elke best practice beschrijft kort de kerninformatie (kosten, initiatiefnemer, contactpersoon etc.) en de belangrijkste succesfactoren. De succesfactoren zijn de elementen die bepalend zijn geweest voor het succes van de maatregel. Het beschrijven van de succesfactoren geeft gemeenten de mogelijkheid om van elkaar te leren en elkaar te inspireren.

Handvatten

Uit de best practices komend diverse succesfactoren naar voren. De succesfactoren zijn te ordenen in twee groepen: 1. Slim intern organiseren, en 2. Slim extern samenwerken. Onder deze twee groepen ligt een integrale benadering als basis. Voor elke groep zijn verschillende handvatten geformuleerd waarmee ambtenaren en bestuurders de fietsveiligheidsaanpak verder vorm kunnen geven. Bij elke succesfactor zijn best practices te vinden.



Inhoud

Samenvatting	3
1. Fietsveiligheid in Nederland	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Fietsveiligheidscijfers in een notendop.....	7
1.3 Verzamelen van best practices.....	8
1.4 Welke problemen ervaren gemeenten?	9
1.5 Wat doen gemeenten al?.....	10
2. Succesfactoren uit best practices	13
2.1 Succesfactoren	13
2.2 Integrale benadering.....	14
2.3 Slim intern organiseren	15
2.4 Slim extern samenwerken.....	20
3. Best practices	25
3.1 Vierendertig best practices.....	25
3.2 Complexe infrastructurele maatregelen	26
3.4 Eenvoudige infrastructurele maatregelen.....	42
3.4 Gedragsmaatregelen/fietsvaardigheden.....	48
3.5 Overige maatregelen	59
Bijlage 1 - Toelichting op de internetenquête	67
Toelichting op de respons.....	67
Toelichting op de selectie best practices	68
Belangrijkste doelgroepen	69

1. Fietsveiligheid in Nederland

1.1 Aanleiding

De verkeersveiligheid van fietsers ontwikkelt zich zorgelijk, met name ten opzichte van die van de overige verkeersdeelnemers. Om te voorkomen dat het aantal fietsgewonden blijft stijgen, is in het Bestuurlijk Koepeloverleg Infrastructuur en Milieu afgesproken dat alle gemeenten uiterlijk 2013 een *Lokale aanpak veilig fietsen* moeten hebben vastgesteld. Het ministerie van I&M en de VNG gaan samen, in samenwerking met het Fietsberaad, de gemeenten helpen bij het terugdringen van het aantal fietsongevallen.

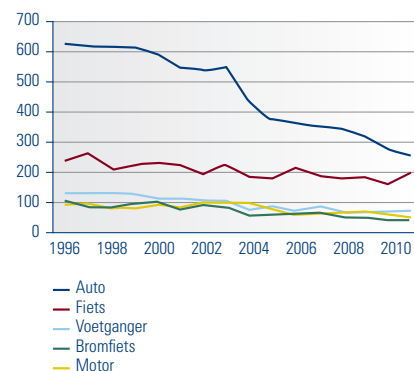
Het ministerie van I&M wil gemeenten ondersteunen door best practices te verzamelen onder gemeenten en een Modelaanpak Veilig Fietsen te ontwikkelen. Deze publicatie brengt de gemeentelijke best practices fietsveiligheid in beeld. Daarnaast geeft de publicatie een breder overzicht van de knelpunten die gemeenten ervaren én maatregelen die gemeenten nemen op het gebied van fietsveiligheid. Om bestuurders en ambtenaren te helpen biedt de publicatie ook handvatten om de best practices in een effectieve aanpak fietsveiligheid om te zetten.

1.2 Fietsveiligheidscijfers in een notendop

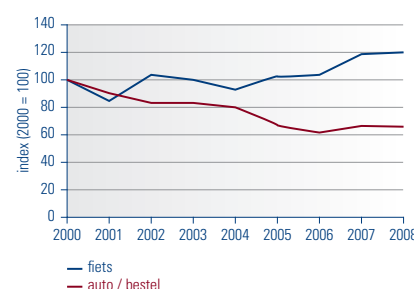
Dat fietsveiligheid een focuspunt is van de beleidsimpuls is niet verrassend: bij een groot deel van de verkeersongevallen in Nederland zijn fietsers betrokken. In 2011 zijn 200 fietsers om het leven gekomen. Dat is een kwart van alle verkeersdoden in Nederland. Van de ernstig verkeersgewonden is zelfs meer dan de helft een fietser: 10.800 fietsers in 2009. Sinds 2000 is bovendien een stijgende trend zichtbaar in het aantal ernstig verkeersgewonde fietsers. Daarnaast moeten jaarlijks nog 71.000 fietsers na een ongeval behandeld worden op een afdeling Spoedeisende Hulp.

Kort gezegd: de verkeersveiligheid van fietsers vertoont een zorgelijke trend.¹

Om de ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden² te kunnen duiden is het belangrijk de ontwikkeling in een breder perspectief te plaatsen. Zo is het totaal aantal fietsers in de afgelopen jaren flink toegenomen. Met name 'ouderen' (50-64 én 65-plussers) zijn in de afgelopen jaren meer en meer gebruik gaan maken van de fiets als vervoersmiddel. Het aantal fietsverplaatsingen van ouderen zal tot 2025 met ruim 50% stijgen.



Figuur 1a: Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden



Figuur 1a: Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden

¹ SWOV (2012)

² Fietsberaad (2011); SWOV (2012)

Ook jongeren worden gezien als een relatief kwetsbare groep fietsers. Met name het fietsgedrag van deze groep jongeren wordt gezien als risicoverhogend. Als gevaarlijke gedragingen worden vooral genoemd: het door rood rijden, het laten afleiden door bijvoorbeeld het luisteren naar muziek of whatsappen tijdens het fietsen, het fietsen onder invloed na een avond uitgaan en asociaal fietsgedrag meer in het algemeen (rijden over stoepen, afsnijden, hand niet uitsteken, etc.).

Uit de beschikbare feiten en cijfers blijkt dat de afgelopen jaren het aantal ernstig gewonde fietsers door een aanvaring met een motorvoertuig onder jongeren is toegenomen.³

De stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden is grotendeels te verklaren door de toename van slachtoffers bij ongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is. Dit type ongevallen vormt zelfs de helft van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden en deze groep steeg vanaf 1993 voortdurend in omvang. Naar schatting 80% van de fietsongevallen zonder gemotoriseerd verkeer betreft eenzijdige ongevallen.⁴⁵

1.3 Verzamelen van best practices

Om gemeenten van elkaar te laten leren bij het verbeteren van de fietsveiligheid zijn in drie stappen best practices verzameld:

1. Er is een internetenquête uitgezet onder alle Nederlandse gemeenten, waarop 188 gemeenten gereageerd hebben. De opbrengst van de internetenquête is een totaaloverzicht van de knelpunten en activiteiten van gemeenten op het gebied van fietsveiligheid.
2. Aan de hand van de resultaten van de internetenquête zijn bijna veertig gemeenten geselecteerd voor een diepte-interview over een specifiek fietsveiligheidsproject. De selectie is tot stand gekomen in samenspraak met de klankbordgroep. In totaal 34 'best practice'-beschrijvingen zijn het resultaat. Deze zijn bedoeld om gemeenten te inspireren en om van elkaar te leren.
3. Tot slot zijn op basis van de verzamelde best practices verschillende succesfactoren geïdentificeerd. De succesfactoren helpen ambtenaren en bestuurders om snel aan de slag te gaan met fietsveiligheid binnen hun gemeente.

³ SWOV (2010)

⁴ Wij onderscheiden twee hoofdtypen (fiets)ongelukken: 1. Enkelvoudige (of: eenzijdige) fietsongevallen: ongevallen waarbij een fietser ten val komt zonder dat daarbij een aanrijding heeft plaatsgevonden met een andere weggebruiker. 2. Meervoudige fietsongevallen: ongevallen waarbij twee of meer verkeersdeelnemers betrokken zijn waaronder ten minste één fietser.

⁵ De VNG-brief Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (juli 2012)

In het laatste deel van dit hoofdstuk zijn de belangrijkste uitkomsten van de internetenquête opgenomen. In de andere hoofdstukken van deze publicatie worden eerst de hoofdlijnen van de succesfactoren weergegeven. Daarna staan de 34 best-practices beschreven.

1.4 Welke problemen ervaren gemeenten?⁶

Gemeenten vervullen een belangrijke rol bij het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers. Of gemeenten bereid zijn om hiervoor maatregelen te nemen, hangt af van de mate waarin gemeenten fietsveiligheid als een probleem ervaren. Uit de internetenquête, die in het kader van dit onderzoek is uitgevoerd, blijkt dat 83% van de gemeenten problemen ervaart met fietsveiligheid. Deze 150 gemeenten onderscheiden daarbij drie hoofdproblemen:

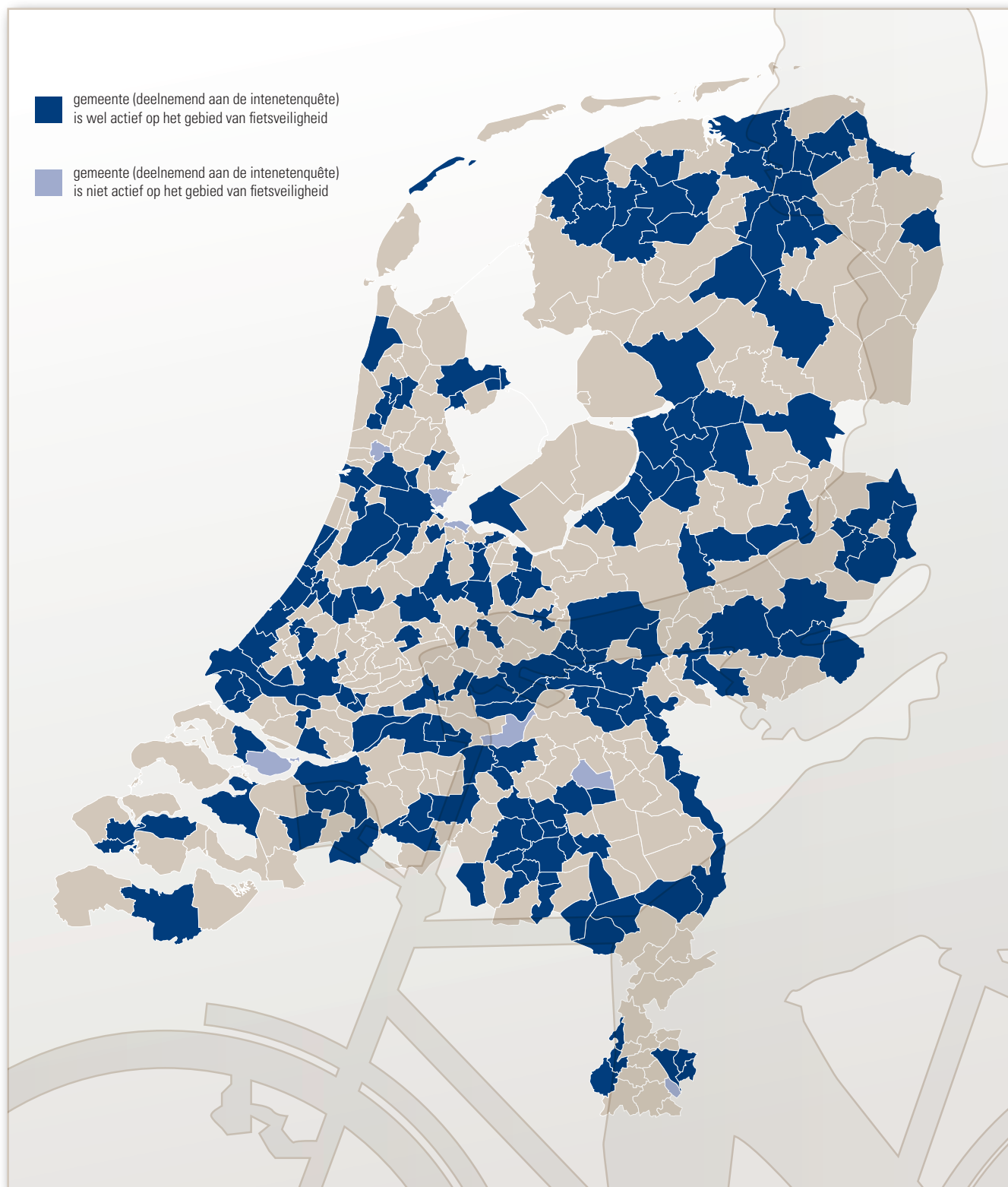
1. De fietsinfrastructuur: het ontbreken van fietspaden, gevaarlijke kruisingen, slecht onderhouden fietspaden, etc.
2. Het gedrag van fietsers: het negeren van verkeersregels, gebrekkige fietsvaardigheden, ontbreken van werkende fietsverlichting, etc.
3. Onveilig gevoel bij fietsers: ouders en kinderen die aangeven bepaalde routes of locaties binnen de gemeente als gevaarlijk te ervaren.

In totaal geven 38 gemeenten aan geen knelpunten te ervaren of hiervan geen weet hebben.

Het valt op dat van deze 38 gemeenten 15 wel acties op het gebied van beleidsontwikkeling ondernemen en 17 uitvoering geven aan maatregelen ten behoeve van de fietsveiligheid in de gemeente.

⁶ De cijfers in paragraaf 1.4 en 1.5 zijn gebaseerd op een internetenquête. Zie de toelichting op de internetenquête in bijlage 1.

1.5 Wat doen gemeenten al?



In totaal geven 173 gemeenten aan dat ze (enigszins) actief zijn met het ontwikkelen of uitvoeren van beleid of maatregelen op het gebied van fietsveiligheid. Daarvan geeft 45% aan dat de projecten die zij hebben aangedragen reeds worden uitgevoerd. Kijkend naar de omvang van de gemeenten zijn amper verschillen te constateren. Opvallend is dat vooral de grote gemeenten actief zijn in zowel beleidsvorming maar

vooral met de uitvoering van fietsveiligheidsprojecten. Waarschijnlijk zijn zij al eerder begonnen met beleidsvorming. Vooral de kleine gemeenten zijn op dit moment actief in de beleidsontwikkelingsfase.⁷

De gemeenten die hebben deelgenomen aan de enquête hebben in totaal 294 projecten benoemd waarvan zij vinden dat deze succesvol zijn. De mate van succes is slechts in een beperkt aantal gemeenten getoetst aan de hand van door hen uitgevoerde tevredenheidsonderzoeken en/of een feitelijke afname van het aantal fietsongevallen.

De 'succesvolle' projecten zijn onder te verdelen in vier hoofdcategorieën:

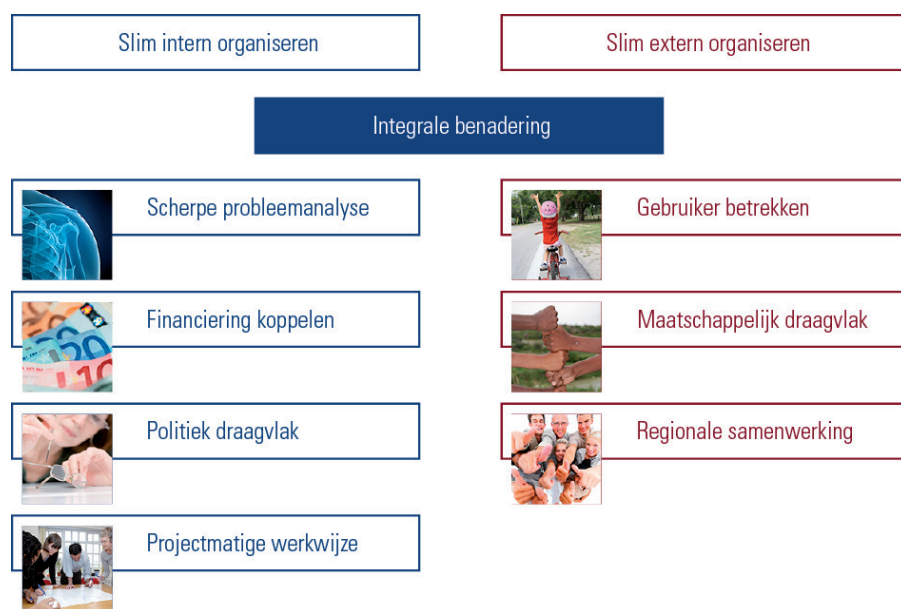
Complexe infrastructurele maatregelen 	Eenvoudige infrastructurele maatregelen 	Maatregelen gericht op gedrag/fietsvaardigheden 	Overige maatregelen 
• Creëren van veilige fietsroutes • Ontvlechten' van fietsroutes • Veiliger maken oversteeklocaties	• Onderhouden/verbeteren van de bestaande fietsinfrastructuur • Snelheid remmende maatregelen	• Bewustzijn en fietsvaardigheden • Stimuleren van het gebruik van veiligheidsmaatregelen • Attentie verhogen van verkeersdeelnemers	• Maatregelen voor alle weggebruikers • Samenwerkingsverbanden tussen overheden/beleidsafdelingen

⁷ Wij hanteren de volgende driedeling: 1. Grote gemeenten (>100.000 inwoners) 2. Middelgrote gemeenten (20.000-100.000 inwoners) 3. Kleine gemeenten (<20.000 inwoners)

2. Succesfactoren uit best practices

2.1 Succesfactoren

Uit de verzamelde best practices komen succesfactoren naar voren die we in dit hoofdstuk op een rij zetten. In onderstaand overzicht zijn de belangrijkste succesfactoren geordend in twee groepen: slim organiseren binnen de gemeente zelf en slim samenwerken met partners van buiten de gemeente. Hierbinnen zijn de verschillende succesfactoren te onderscheiden. Als rode draad door al deze succesfactoren zien we een integrale benadering.



In de volgende paragrafen worden de bovenstaande succesfactoren afzonderlijk beschreven. Bij elke succesfactor is een overzicht weergegeven van de best practices die daarbij aansluiten.



0. Integrale benadering

Kenmerkende Best Practices:

- ✓ Gemeente Bunnik (17)
- ✓ Gemeente Eindhoven (1)
- ✓ Gemeente Montferland (26)
- ✓ Gemeente Rijssen Holten (8)
- ✓ Gemeente Rotterdam (28)
- ✓ Gemeente Tiel (11)
- ✓ Gemeente Velsen (20)
- ✓ Gemeente Vlissingen (35)
- ✓ Gemeente Winterswijk (13)
- ✓ Gemeente Zwolle (14)

2.2 Integrale benadering

Onder een integrale benadering verstaan we dat het belang van fietsveiligheid ook in andere beleidsvelden doorwerkt. Zeker als het gaat om belangen als beheer of stedenbouwkundige kwaliteit helpt het om het belang van (fiets)veiligheid daar scherp tegenover te kunnen zetten om tot goede gedeelde belangen te komen.

Succesvolle voorbeelden hiervan zijn:

- Lift bijvoorbeeld mee met de vervanging van riolering als het gaat om het aanleggen (vrijliggende) fietspaden of het herinrichten van een kruising voor aanleg van een HOV-baan (gemeente Velsen, gemeente Eindhoven).
- Sluit aan bij toeristische belangen die vragen om een meer landschappelijke inpassing van de infrastructuur (gemeente Winterswijk).

Bij eenvoudige infrastructurele maatregelen biedt het aansluiten op andere belangen of beleidsuitgangspunten mogelijkheden om fietsveiligheidsproblemen op te lossen. Bijvoorbeeld door aan te sluiten bij de duurzaamheidsdoelstellingen (gemeente Bunnik). Bij gedragsmaatregelen liggen de kansen vooral in het aansluiten bij al bestaande projecten en doelstellingen die op dezelfde doelgroep gericht zijn. Vooral ROV's (Regionale Organen Verkeersveiligheid) hebben hier veel in te bieden. Of gemeenten sluiten aan bij een ander gemeentelijk project, bijvoorbeeld gericht op het meer laten bewegen van jongeren (gemeente Rotterdam), of landelijke campagnes van VVN (De scholen zijn weer begonnen). Projecten voor ouderen kunnen aansluiten op ouderen- of Wmo-beleid in de gemeente (gemeente Montferland, gemeente Vlissingen).

Ook helpt het veel gemeenten om gebruik te maken van al bestaande/aangeboden producten die door het ROV, de provincie, Fietsberaad (pilot paaltjes), Fietzersbond (Fietsinformatiedagen voor ouderen, fietsdocenten) of commerciële aanbieders in andere gemeenten al met succes worden aangeboden. De expertise van landelijke organisaties als ANWB, VVN, TeamAlert, ANBO of de Blijf Veilig Mobiel partners is goed als klankbord en inspiratiebron te gebruiken.

2.3 Slim intern organiseren

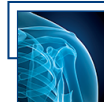
Veel gemeenten geven aan dat een scherpe analyse en probleemformulering hen heeft geholpen. Deze analyse maakt niet alleen inzichtelijk welk probleem wordt opgelost en wie hinder ondervinden van het probleem, maar ook welke aspecten belangrijk zijn bij het oplossen van het probleem.

Een scherpe analyse levert voor gemeenten het volgende op:

- Het geeft focus.
- Het creëert (politieke) urgentie. Vooral bij het uitvoeren van complexe infrastructurele maatregelen is dit van belang.
- Het biedt handvatten om te kunnen beoordelen of de juiste oplossing wordt gekozen. Is bijvoorbeeld een infrastructurele oplossing aan de orde of heeft een gedragsmaatregel wellicht meer effect? Of een combinatie van beide? Soms kan een (goedkopere) gedragsmaatregel een oplossing zijn die effectiever is dan een infrastructurele ingreep.
- Het zorgt dat het fietsersbelang wordt meegewogen. Met name in een situatie waar meerdere (ruimtelijke) problemen aan de orde zijn, maakt dit de kans groter dat het fietsersbelang wordt meegenomen in de uiteindelijke oplossing.

Voor de analyse zijn in elk geval twee zaken van belang: feiten en argumentatie.

- **Feiten:** Ongevalsregistratiecijfers zijn voor veel gemeenten een belangrijke bron om de knelpunten zichtbaar te maken. Enkelvoudige ongevallen zijn in deze statistieken echter niet goed terug te zien, en sinds een gewijzigde registratie door de politie in 2009 is de betrouwbaarheid verder verminderd⁸. Naast de ongevalsregistratie is bijvoorbeeld het uitvoeren van een Fietsbalans onderzoek door de Fietsersbond een manier om op een structurele wijze de knelpunten in beeld te brengen. Ook de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) kan hierbij ondersteunen. SWOV werkt bijvoorbeeld aan een initiatief om aan de hand van gebiedskenmerken de fietsveiligheid in gemeenten te scannen.
- **Argumentatie:** Naast harde cijfers zijn goed opgebouwde redeneringen belangrijk. Deze argumentatie creëert urgentie. De argumentatie bestaat uit een heldere analyse van het probleem, inzicht in de omvang van het probleem (wie ervaart het als een probleem, hoe groot is deze groep) en een duidelijke redenering waarom de voorgestelde maatregel het probleem oplost.



1. Scherpe probleemanalyse

Kenmerkende Best Practices:

- ✓ Gemeente Amsterdam (31)
- ✓ Gemeente Amersfoort (15)
- ✓ Gemeente 's-Hertogenbosch (32)
- ✓ Gemeente Eindhoven (1 en 2)
- ✓ Gemeente Pijnacker-Nootdorp (27)

⁸ Ernstige ongevallen worden uitgebreider en minder ernstige ongevallen worden niet of minder geregistreerd. Via het project KREVIN werkt Rijkswaterstaat, als leverancier van de totale ongevallencijfers, aan een betrouwbaar systeem op basis van alternatieve bronnen. Voorlopig is echter nog geen zicht op betrouwbare cijfers voor het aanwijzen van 'blackspots'.



2. Financiering koppelen

Kenmerkende Best Practices:

- ✓ Gemeente Amersfoort (15)
- ✓ Gemeente Dalfsen (23)
- ✓ Gemeente 's-Hertogenbosch (24)
- ✓ Gemeente Goes (18)
- ✓ Gemeente Groesbeek (25)
- ✓ Gemeente Hengelo (3)
- ✓ Gemeente Leerdam (19)
- ✓ Gemeente Pijnacker-Nootdorp (27)
- ✓ Gemeente Peel en Maas (7)
- ✓ Gemeente Rotterdam (10)
- ✓ Gemeente Tholen (9)
- ✓ Gemeente Velsen (20)
- ✓ Gemeente Vlagtwedde (28)

Onder het koppelen van financiering verstaan we het slim combineren van bestaande financieringsbronnen en budgetten ten behoeve van fietsveiligheid. De best practices laten de volgende manieren zien:

- *Meeliften.* Door mee te liften op andere projecten en budgetten van ruimtelijke ingrepen behalen veel gemeenten met weinig 'fietsgelabeld' geld toch veel of snel resultaat. Gemeenten reserveren financiële middelen voor fietsveilige maatregelen binnen de budgetten van bijvoorbeeld een te ontwikkelen verkeersplein of woonwijk. Dit zorgt voor een snelle uitvoering zonder complexe besluitvorming (gemeente Tholen, gemeente Rotterdam).
- *Bestaande labels breed interpreteren.* Door de maatregelen te koppelen aan andere doelstellingen of anders te labelen is ook 'geld met geld te maken'. Zo kan het verwijderen van paaltjes bijvoorbeeld gelabeld worden als 'onderhoud': de maatregel bevordert niet alleen de fietsveiligheid maar beperkt ook de kosten voor onderhoud in de toekomst en is daarmee een duurzamere invulling (gemeente Amersfoort, gemeente Goes). Ook liggen er soms kansen in tijdelijke budgetten, zoals bij de 'crisisgelden' voor infrastructurele maatregelen.
- *Subsidies.* Met subsidies is vaak tot 50% van het budget te financieren. Soms kunnen gemeenten subsidie vanuit het ROV krijgen voor gedragsmaatregelen. In de praktijk blijkt de inspanning die elke subsidieaanvraag kost voor de (kleine) gemeente een drempel te zijn. Door op regionaal niveau een 'menukaart' van maatregelen op te stellen waarvoor gemeenten zonder verdere subsidieaanvraag budget kunnen krijgen, is financiering snel geregeld (gemeente Groesbeek).

De consequentie van subsidiering is wel dat de subsidieverstrekker (provincie, regio) daarmee een behoorlijke invloed heeft op (de voortgang in) het project. Gemeenten betrekken hen daarom vaak al vroeg in het proces. Zo kunnen ze optimaal aansluiten bij hun randvoorwaarden, hen meenemen in de afwegingen en mogelijk zelfs van hun ervaring en expertise gebruik maken. Dit geldt voor zowel de eenvoudige als de complexe infrastructurele maatregelen. Bij gedragsmaatregelen is het interessant om als gemeente de eindgebruiker/subsidieontvanger (bijvoorbeeld een school) ook een deel zelf te laten bijdragen. Gemeenten creëren zo meer eigenaarschap en prioriteit (gemeente 's-Hertogenbosch, gemeente Pijnacker-Nootdorp).

Zeker als er meerdere gemeenten of partijen bij de uitvoering betrokken zijn, vooral bij de complexe infrastructurele maatregelen, is het zeker stellen van de financiering belangrijk maar ook lastig. Bestuurders spelen in dit soort projecten een grote rol (evt. via regio of provincie). Het helpt daarbij het gezamenlijk belang centraal te stellen en om niet alleen de wethouder Verkeer maar bijvoorbeeld ook de wethouder Financiën te betrekken (Fietssnelweg Hengelo, gemeente Tholen).

Als het proces richting uitvoering langdurig is, is het van belang daar ook de vruchten van te plukken. In de tussentijd kunnen nieuwe technieken beschikbaar zijn gekomen. Als het project de flexibiliteit heeft om deze toe te passen, kunnen kosten bespaard worden en tijdwinst geboekt worden (gemeente Peel en Maas).



3. Politiek draagvlak

Kenmerkende Best Practices:

- ✓ Gemeente Bronckhorst (16)
- ✓ Gemeente Bunnik (17)
- ✓ Gemeente Enschede (33)
- ✓ Gemeente Eindhoven (2)
- ✓ Gemeente Hengelo (3)
- ✓ Gemeente Leiden (5)
- ✓ Gemeente Nijmegen (6)
- ✓ Gemeente Peel en Maas (7)
- ✓ Pijnacker-Nootdorp (26)
- ✓ Gemeente Rijssen Holten (8)

Gemeenten geven aan bij fietsveiligheid te maken te hebben met een spanningsveld tussen de politieke werkelijkheid enerzijds en een duurzame aanpak anderzijds. De politieke werkelijkheid is vaak technocratisch, ad hoc en op snelle resultaten gericht. Een duurzame aanpak is een kwestie van de lange adem: minder direct zichtbare resultaten, maar resultaten die zich op de langere termijn manifesteren (zoals Duurzaam Veilig). Gemeenten gaan bij effectief uitgevoerde maatregelen met dit spanningsveld om door:

- *‘Werk met werk’ te maken.* Fietsveiligheidsprojecten haken bijvoorbeeld aan op projecten die op automobiliteit gericht zijn (gemeente Eindhoven), of juist op fiets- (of OV-) stimuleringsprojecten. Gemeenten koppelen langetermijninvesteringen aan al geplande ingrepen (zeker als het gaat om complexe infrastructurele maatregelen als ontvlechten) en combineren deze eventueel met resultaten op korte termijn door eenvoudige infrastructurele maatregelen.
- *Slim te framen.* Daar waar bij complexe infrastructurele maatregelen gemeenten vooral het belang van fietsveiligheid zo expliciet mogelijk naar voren brengen, kan een indirectere wijze ook helpen. Zeker bij eenvoudige infrastructurele maatregelen. Door het probleem expliciet als onderdeel van de bestaande politieke speerpunten te zien en daar de koppeling mee te leggen (framen) wordt het door bestuurders niet als een extra/nieuw onderwerp gezien dat mogelijk niet in de eigen politieke agenda past. Dit helpt bij het creëren van politiek draagvlak (gemeente Bunnik).
- *Bestaande successen te benutten.* Een andere manier om in de politieke discussie aandacht en urgentie te creëren is door enthousiasme en succesverhalen te benutten. Zichtbare resultaten in andere gemeenten kunnen een zwaan-kleef-aan-effect hebben, waarbij politici de eigen gemeente willen laten meeprofiteren. Daar kunnen best practices een rol bij spelen, beeldmateriaal helpt daarbij overtuigen. Voorbeeld is ook het Fietsactieplan van de provincie Noord-Brabant, dat vooral op basis van enthousiasme tot stand is gekomen. Ambassadeurs hielpen het succes verder uit te dragen (gemeente Nijmegen).
- *Laag hangend fruit te plukken.* Snel (zichtbaar) resultaat van maatregelen sluit aan bij de dynamiek van de politieke arena. Gemeenten combineren daarom bij met name eenvoudige infrastructurele maatregelen een probleemanalyse met een haalbaarheidsanalyse. Zo is meteen inzichtelijk waar snel resultaat te halen valt (gemeente Bronckhorst).

Een heldere projectorganisatie is volgens de gemeenten een voorwaarde om de gekozen maatregelen succesvol uit te voeren. Dit geldt voor zowel complexe als eenvoudige maatregelen. Een heldere projectorganisatie bestaat in elk geval uit:

- Een projectleider met mandaat.
- Een integraal team (relevante (beleids)afdelingen en eventueel maatschappelijke partijen).
- Commitment.
- Een planning.
- Heldere communicatie.

Gemeenten vinden het voor een efficiënte uitvoering van een maatregel belangrijk om op structurele wijze medewerkers vanuit verschillende afdelingen binnen de gemeente om de tafel te brengen rond het onderwerp fietsveiligheid. Dit sluit aan bij de integrale werkwijze zoals genoemd in paragraaf 2.2. Eventueel kan het team versterkt worden met deelnemers vanuit maatschappelijke partijen (zie ook 2.4). Door commitment in de vorm van een bepaald aantal te besteden uren te vragen, helpt dit medewerkers van andere beleidsafdelingen prioriteit te kunnen geven aan fietsveiligheid (gemeente Amsterdam, gemeente Achtkarspelen).

Hierbij geldt wel dat de kerk in het midden van het dorp moet worden gelaten. Tuig dus geen 'kerstboom' op waar dat niet nodig is, omdat dit snelle uitvoering in de weg staat. Bij eenvoudige infrastructurele maatregelen en gedragsmaatregelen is een kleine projectorganisatie voor de meeste gemeenten voldoende. Bovendien kan de fietsveiligheidsopgave soms worden toegevoegd aan de bestaande projectorganisatie wanneer aangesloten wordt bij andere ruimtelijke ingrepen.

Vaak is de beschikbare capaciteit het knelpunt om tot uitvoering te komen, zeker bij kleinere gemeenten. Aansluiten bij al bestaande projecten (van andere partijen) kan dan een oplossing zijn. Ook deelname aan een pilotproject kan helpen, zoals de best practice van de gemeente Amersfoort laat zien. In beide gevallen organiseer je zo een projectmatige werkwijze om toch tot uitvoering te komen, waarbij de 'deadlines van buitenaf' de voortgang in het project houden. Bij pilotprojecten is dit effect zelfs mogelijk zonder uiteindelijk deelnemer te zijn.

Naast de genoemde 'minimale vereisten' van een projectorganisatie zijn sleutelfiguren met enthousiasme, gedrevenheid en visie vaak de doorslaggevende factor. Zij vormen de drijvende kracht achter de (continuïteit in) uitvoering van fietsveiligheidsmaatregelen (gemeente Nijmegen, gemeente Rotterdam). Dit geldt zeker bij de meer complexe maatregelen en maatregelen waarbij veel partijen betrokken zijn.



4. Projectmatige werkwijze

Kenmerkende Best Practices:

- ✓ Gemeente Achtkarspelen (30)
- ✓ Gemeente Amersfoort (15)
- ✓ Gemeente Amsterdam (31)
- ✓ Gemeente 's-Hertogenbosch (24)
- ✓ Gemeente Eindhoven (2)
- ✓ Gemeente Nijmegen (6)
- ✓ Gemeente Pijnacker-Nootdorp (26)
- ✓ Gemeente Rotterdam (28)
- ✓ Gemeente Velsen (20)
- ✓ Gemeente Wierden (12)



5. Gebruiker betrekken

Kenmerkende Best Practices:

- ✓ Gemeente Amersfoort (15)
- ✓ Gemeente Bedum (22)
- ✓ Gemeente Bunnik (17)
- ✓ Gemeente Dalfsen (23)
- ✓ Gemeente 's-Hertogenbosch (24)
- ✓ Gemeente Eindhoven (2)
- ✓ Gemeente Goes (18)
- ✓ Gemeente Groesbeek (25)
- ✓ Gemeente Leidschendam-Voorburg (4)
- ✓ Gemeente Pijnacker-Nootdorp (27)
- ✓ Gemeente Peel en Maas (7)
- ✓ Gemeente Rotterdam (28)
- ✓ Gemeente Vlagtwedde (29)

2.4 Slim extern samenwerken

Om tot een écht passende oplossing te komen is het essentieel de eindgebruiker / doelgroep zo vroeg mogelijk te betrekken. Het in een vroeg stadium betrekken van (vertegenwoordigers van) gebruikers zorgt er in de eerste plaats voor dat de maatregel optimaal aansluit bij de behoeften en verwachtingen van de doelgroep. Daarnaast geldt dat de inbreng van gebruikers waardevol is voor:

- *Inzicht in het probleem.* Veel gemeenten benutten gebruikers om inzicht te krijgen waar precies het knelpunt zit.
- *Aandragen van oplossingen.* De ervaring en expertise van gebruikers kan benut worden bij het komen tot de mogelijke oplossing. De Fietzersbond kan bijvoorbeeld zorgen over de werking van de oplossing bij hun achterban wegnemen en als ambassadeur van het project optreden (gemeente Eindhoven).
- *Stellen van prioriteiten.* Ook als niet aan alle wensen van de gebruikers tegemoet gekomen kan worden door bijvoorbeeld financiële beperkingen, is het goed juist hen te betrekken bij het stellen van de prioriteiten (gemeente Peel en Maas).

Dit geldt voor alle typen maatregelen. Zeker bij complexe ruimtelijke opgaven waarin fietsveiligheid slechts een onderdeel vormt, kunnen de vele belangen die gediend moeten worden leiden tot een oplossing die uiteindelijk voor de fietser niet optimaal is. In het ergste geval zal de oplossing niet gebruikt worden.

Het betrekken van gebruikers dient in elk geval plaats te vinden vóórdat de ontwerpen al klaar zijn of moeilijk gewijzigd kunnen worden. Het kan soms lastig zijn om 'de' gebruiker te identificeren. Hierbij kan aan verschillende partijen gedacht worden, zoals de Fietzersbond, maar ook scholen of politie.

Voor alle maatregelen geldt dat betrokkenheid van maatschappelijke partijen onontbeerlijk is. Daarbij geldt over het algemeen dat partijen niet vroeg genoeg betrokken kunnen worden. Vroegtijdige betrokkenheid is nodig:



6. Maatschappelijk draagvlak

- Voor het verkrijgen van draagvlak, vaak ook politiek. Dit geldt zelfs als financiering geen probleem is. Het serieus afwegen van de verschillende belangen en het actief betrekken van de belanghebbenden is hierbij cruciaal (gemeente Goes, gemeente Bunnik). Maatschappelijke partijen kunnen zelfs als ambassadeurs van een maatregel ingezet worden (gemeente Zwolle, gemeente Eindhoven).
- Omdat maatschappelijke partijen signalen over knelpunten kunnen geven.
- Omdat maatschappelijke partijen kunnen helpen bij de analyse van het probleem en bij het komen tot een passende oplossing.

Uit de best practices komen drie strategieën naar voren die, al dan niet gecombineerd, ingezet worden om maatschappelijk draagvlak te verwerven:

- **Overleg.** Voor met name infrastructurele maatregelen raden gemeenten aan een structureel overleg op te zetten met maatschappelijke organisaties als Fietzersbond, politie, scholen, bewoners via wijkraden et cetera. Indien mogelijk sluiten ze aan bij bestaande structurele overleggen waar ze fietsveiligheid toevoegen aan de agenda. In elk geval is een duidelijk aanspreekpunt op het gebied van fietsveiligheid voor maatschappelijke partijen een succesfactor. In het overleg met maatschappelijke partijen leggen gemeenten de verschillende belangen én het belang van fietsveiligheid op tafel en gaan op zoek naar het gedeeld belang. Om focus op het gezamenlijk belang te krijgen en de partijen in beweging te brengen geven ze aan hoe het onderwerp/de maatregel aansluit bij de belangen van andere partijen.
- **Communicatie.** Bij de uitvoering van infrastructurele maatregelen, zeker complexe, organiseren gemeenten een uitgebreid communicatietraject met verschillende communicatiemiddelen. Zo beperken ze (ervaren) overlast voor omwonenden en managen ze de verwachtingen bij de betrokken partijen (gemeente Eindhoven). Ook pakken ze de communicatie rond complexe infrastructurele maatregelen gezamenlijk op met die van de andere ruimtelijke ingrepen.

Kenmerkende Best Practices:

- ✓ Gemeente Achtkarspelen (30)
- ✓ Gemeente Amersfoort (15)
- ✓ Gemeente Amsterdam (31)
- ✓ Gemeente Bedum (22)
- ✓ Gemeente Bunnik (17)
- ✓ Gemeente Dalfsen (23)
- ✓ Gemeente 's-Hertogenbosch (24)
- ✓ Gemeente Eindhoven (2)
- ✓ Gemeente Enschede (33)
- ✓ Gemeente Goes (18)
- ✓ Gemeente Groesbeek (25)
- ✓ Gemeente Haarlemmermeer (34)
- ✓ Gemeente Leiden (5)
- ✓ Gemeente Nijmegen (6)
- ✓ Gemeente Peel en Maas (7)
- ✓ Gemeente Pijnacker-Nootdorp (26)
- ✓ Gemeente Rotterdam (10)
- ✓ Gemeente Tholen (9)
- ✓ Gemeente Velsen (20)
- ✓ Gemeente Vlagtwedde (28)
- ✓ Gemeente Zwolle (14)

- *Beeldvorming.* Om bewoners en maatschappelijke partijen zich letterlijk een beeld te laten vormen en daarmee meer draagvlak te creëren, besteden gemeenten veel aandacht aan visuele resultaten (hoe komt het er uit te zien) (gemeente Rotterdam). Ook benutten ze (positieve) media aandacht. Die is bij eenvoudige infrastructurele maatregelen vaak makkelijk te creëren doordat er snel zichtbaar resultaat is. Ook bij gedragsmaatregelen kan media-aandacht positief bijdragen in de communicatie met maatschappelijke partijen.

In sommige gevallen is juist beperkte participatie de sleutel tot succes. Voor relatief eenvoudige infrastructurele maatregelen zoals bijvoorbeeld het verwijderen van paaltjes, waarbij al bekend is welke verwijderd zouden moeten worden, hanteren sommige gemeenten een strategie met 'participatie achteraf'. Door de paaltjes eerst te verwijderen en op basis van reacties daarop eventueel sommige paaltjes terug te plaatsen, is de maatregel als geheel snel uitgevoerd en niet op voorhand blijven steken op discussie over slechts enkele paaltjes (gemeente Velsen).

Een andere manier van beperkte participatie om tot snelle uitvoering te komen is om bewoners en maatschappelijke organisaties een bepaalde periode de mogelijkheid te geven voor inspraak.

De deadline helpt om daarna ook tot daadwerkelijke uitvoering over te gaan (gemeente Amersfoort).

Regionale samenwerking kan als aanjager en vliegwiel fungeren van (interne) besluitvormingsprocessen. Uit de best practices komen de volgende mechanismen naar voren die gemeenten helpen bij besluitvorming over maatregelen:

- Bestaand regionaal of provinciaal beleid waarop gemeenten kunnen aanhaken vormt een belangrijke versneller van het gemeentelijke proces. Soms zetten ze een project op de agenda (fiets snelweg Enschede).
- Als er een plan of beleid ligt, waarover partijen op regionaal niveau al overeenstemming hebben, helpt dat gemeenten bij het verkrijgen van draagvlak in de eigen organisatie of bij de eigen bestuurders. Dit geldt des te meer wanneer vanuit de regio ook (een deel van) de financiering beschikbaar wordt gesteld.
- Voor complexe infrastructurele maatregelen waarbij het gaat om een netwerkbenadering (fietsroutes in kaart brengen en verbinden) is regionale samenwerking essentieel. De regio treedt dan vaak als ambassadeur op om gemeenten mee te krijgen in de uitvoering.

Daarnaast liggen op regionaal niveau ook kansen om de uitvoering efficiënter (goedkoper) te organiseren. Als een aantal gemeenten op regionaal niveau heldere kaders heeft vastgesteld voor gedragsmaatregelen, kan één gemeente de uitvoering voor alle gemeenten doen (gemeente Achtkarspelen).

Regionale samenwerking vraagt echter wel om regionale organisatie. Een goede projectorganisatie is een eerste voorwaarde. Verder is het hierbij belangrijk om concreet commitment te organiseren in de vorm van bijvoorbeeld een inspanningsverplichting (gemeente Enschede).

Voor de uitvoering van meer ad-hoc oplossingen en de meeste eenvoudige infrastructurele maatregelen is een lokale benadering voor veel gemeenten meestal voldoende. Toch kunnen regionale ontwikkelingen of voorbeelden uit andere gemeenten in de buurt ter inspiratie dienen (gemeente Rijssen-Holten liet zich bijvoorbeeld inspireren door de fietssnelweg F35). Ook bij gedragsmaatregelen is dit een mogelijkheid (fietsinformatiedagen voor ouderen in bijvoorbeeld gemeente Montferland).



7. Regionale samenwerking

Kenmerkende Best Practices:

- ✓ Gemeente Achtkarspelen (30)
- ✓ Gemeente Dalfsen (23)
- ✓ Gemeente Enschede (33)
- ✓ Gemeente Montferland (26)
- ✓ Gemeente Rijssen Holten (8)

BEST PRACTICES

Fietsveiligheid



Complexe
infrastructurele
maatregelen



Eenvoudige
infrastructurele
maatregelen



Gedrag/
fietsvaardigheden



Overige
maatregelen



3. Best practices

3.1 Vierendertig best practices

In dit hoofdstuk worden de best practices op het gebied van fietsveiligheid beschreven. Doel van dit hoofdstuk is tweeledig. Enerzijds beoogt dit hoofdstuk gemeenten te inspireren en te stimuleren om maatregelen te nemen die ten goede komen aan de fietsveiligheid in Nederland. Anderzijds zijn de best practices bedoeld om bestuurders én ambtenaren te informeren over het belang van fietsveiligheid.

Een 'best practice' is een praktijkvoorbeeld dat anderen (i.c. gemeenten) inspireert en stimuleert én waarvan te leren valt. Een voorwaarde is dat de best practice al in de praktijk is gebracht, waardoor ook eventuele knelpunten al duidelijk zijn; juist van deze praktische knelpunten is immers voor anderen veel te leren.

In totaal bestaat het hoofdstuk uit 34 best practice-beschrijvingen. De best practices zijn als volgt verspreid over de verschillende categorieën:

Complexe infrastructurele maatregelen 	Eenvoudige infrastructurele maatregelen 	Maatregelen gericht op gedrag/fietsvaardigheden 	Overige maatregelen 
1. Gemeente Eindhoven 2. Gemeente Eindhoven 3. Gemeente Hengelo 4. Gemeente Leidschendam-Voorburg 5. Gemeente Leiden 6. Gemeente Nijmegen 7. Gemeente Peel en Maas 8. Gemeente Rijssen-Holten 9. Gemeente Tholen 10. Gemeente Rotterdam 11. Gemeente Tiel 12. Gemeente Wierden 13. Gemeente Winterswijk 14. Gemeente Zwolle	15. Gemeente Amersfoort 16. Gemeente Bronckhorst 17. Gemeente Bunnik 18. Gemeente Goes 19. Gemeente Leerdam 20. Gemeente Velsen	21. Gemeente Bedum 22. Gemeente Dalfsen 23. Gemeente 's-Hertogenbosch 24. Gemeente Groesbeek 25. Gemeente Montferland 26. Gemeente Pijnacker-Nootdorp 27. Gemeente Rotterdam 28. Gemeente Vlagtwedde	29. Gemeente Achtkarspelen 30. Gemeente Amsterdam 31. Gemeente 's-Hertogenbosch 32. Gemeente Enschede 33. Gemeente Haarlemmermeer 34. Gemeente Vlissingen

- **Realisatietijd:** 2008-2010 (1 jaar voorbereiding en 1,5 jaar uitvoering)
- **Budget:** 2,5 miljoen euro (totale budget, daarin deel op fietser gericht)
- **Samenwerkingspartners:** Regio Eindhoven (financier)
- **Doelgroep:** Fietzers
- **Initiatiefnemer:** Fietzersbond
- **Contactpersoon:** dhr. B. Braakman, gemeente Eindhoven (afd. Verkeer en Openbare Ruimte)
- **Meer informatie:** <http://www.eindhoven.nl/werkplein/werkplein-actueel/Reconstructie-Muzenlaan.htm>

3.2 Complexe infrastructurele maatregelen

1. *Gemeente Eindhoven (1): Verbeteren fietsroute Mercuriuslaan/Muzenlaan*

Algemene beschrijving

In 2008 heeft de Fietzersbond het onderzoek 'Fietsbalans' uitgevoerd in Eindhoven. Eén van de conclusies was dat de wachttijd bij de verkeerslichten voor fietsers erg lang is. Op de doorgaande route naar Son en Breugel ontbrak bovendien nog een belangrijke schakel in de regionale fietsroute. Ter verbetering ervan is bij een reeds geplande rioolverandering in de Mercuriuslaan/ Muzenlaan met geringe aanvullende middelen een veiligere situatie voor fietsers gecreëerd. Fietzers zijn daardoor gescheiden van het gemotoriseerd verkeer en hebben een vrijliggend tweerichtingsfietspad. De oversteeklocaties over de ontsluitingswegen zijn vormgegeven als rotondes, waardoor fietsers voorrang hebben en de wachttijden zijn afgenomen.

MERCURIUSLAAN richting noord



bestaande situatie



nieuwe situatie

Succesfactor: meeliften op bestaande plannen

Het onderzoek van Fietsbalans bracht in beeld waar de opgaven lagen in Eindhoven en creëerde urgentie om tot een uitvoeringsprogramma van het Beleidsplan Fiets te komen, het zogenaamde Actieplan Fiets 2008-2012. Door dit inzicht kon relatief gemakkelijk worden aangesloten bij reeds geplande projecten, zoals de rioolverandering in de Mercuriuslaan/Muzenlaan. Bij de geplande rioolverandering van de Mercuriuslaan/Muzenlaan kon hierdoor met geringe extra financiële middelen de route zo heringericht worden dat fietsers een veiligere route kregen. De Fietzersbond heeft een actieve rol gespeeld bij het laten aansluiten van de gekozen inrichting bij de behoefte van de fietsers.

2. *Gemeente Eindhoven (2): Ontvlechten rotonde Hovenring*

Algemene beschrijving

In 2008 heeft de Fietzersbond het onderzoek Fietsbalans uitgevoerd in Eindhoven. Eén van de conclusies was dat de wachttijd bij de verkeerslichten voor fietsers erg lang waren (wat door rood fietsen stimuleert), onder andere bij de Hovenring, de doorlopende fietsroute naar Veldhoven waar dagelijks 5.000-10.000 fietsers rijden. Ter verbetering ervan is daarom bij de reeds geplande verbouwing van de Hovenring ook aandacht gegeven aan de fietser. De al vrijliggende fietspaden werden verder ontvlecht door een 'zwevende' rotonde boven het kruispunt aan te leggen speciaal voor (brom) fietsers. Daarmee werd het probleem van de wachttijden omzeild en de kruising veiliger gemaakt.

Succesfactor 1: gebruik expertise Fietzersbond

Bij het uitkomen van het onderzoek Fietsbalans lag er in gemeente Eindhoven al een fiets-beleidsplan maar ontbrak de capaciteit en geld om tot uitvoering te komen. Door het onderzoek van Fietsbalans kon de Fietzersbond heel scherp in beeld brengen waar precies de opgave lag. Met spreektijd in de raads-vergadering bracht de Fietzersbond deze opgave duidelijk naar voren, wat tot een motie en daarmee een opdracht leidde. In het Actieplan Fiets dat vervolgens is opgesteld, en dat uitvoering gaf aan het Beleidsplan Fiets uit 2006, is de Fietzersbond ook betrokken. Dat droeg bij aan een constructievere, proactievere houding van de Fietzersbond.

De Fietzersbond is steeds nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling en uitvoering van de Hovenring. Inmiddels is de Fietzersbond een belangrijke partner voor de gemeente en de wethouder als het gaat om expertise over en behoeften van fietsers. Inmiddels is er binnen Eindhoven elke twee maanden een Centraal Verkeersoverleg waarin alle projecten worden voorgelegd aan de Fietzersbond en andere maatschappelijke partners, bewoners et cetera.

Succesfactor 2: met focus meeliften op bestaande plannen

Het onderzoek van Fietsbalans bracht in beeld waar de opgaven lagen in Eindhoven en creëerde urgentie om tot een uitvoeringsprogramma van het Beleidsplan Fiets te komen, het zogenaamde Actieplan Fiets. Door dit inzicht kon relatief gemakkelijk worden aangesloten bij reeds geplande plannen, zoals de aanpassing van de Hovenring. Door de koppeling met de verbouwing van de Hovenring en de financiering daarvan, werd een oplossing gerealiseerd voor de fietsers zonder dat daar (veel) budget vanuit fietsbeleid voor nodig was.

- **Realisatietijd:** 2 jaar voorbereiding en 1,5 jaar uitvoering (2008-2010)
- **Budget:** ca. 18 miljoen euro (9 miljoen kunstwerk en 9 miljoen aansluitende wegen en bereikbaarheidsplan), grotendeels gesubsidieerd door Rijk, Provincie en SRE
- **Samenwerkingspartners:** Provincie Noord-Brabant (financier), Ministerie I&M (financier), Regio Eindhoven (financier), gemeente Veldhoven (inhoudelijke afstemming), Fietzersbond (expertise en draagvlak)
- **Doelgroep:** Fietsers
- **Initiatiefnemer:** Fietzersbond
- Contactpersoon: Dhr. I. Kaal, gemeente Eindhoven (afd. Verkeer en Openbare Ruimte)
- **Meer informatie:** <http://fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=Nieuws&mode=newsArticle&newsYear=2012&repository=Hovenring+Eindhoven+open>



- **Realisatietijd:** 2011-2014 (verwacht)
- **Budget:** € 200.000,- (excl. subsidies vanuit de regio en bijdragen van andere gemeenten)
- **Doelgroep:** Fietzers
- **Samenwerkingspartners:** Provincie Overijssel, stadsregio Twente, diverse gemeenten
- **Initiatiefnemer:** Stadsregio Twente
- **Contactpersoon:** dhr. J. Schilstra, gemeente Hengelo (afd. Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling)
- **Meer informatie:** <http://www.fietssnelwegf35.nl/>

3. *Gemeente Hengelo: Fietssnelweg (F35) tussen Enschede en Hengelo*

Algemene beschrijving

Tussen de gemeenten Enschede en Hengelo ligt sinds november 2011 het eerste deel van de fietssnelweg F35.⁹ (die uiteindelijk een totale lengte zal hebben van 60 km). De fietssnelweg biedt fietsers een veilige en comfortabele route om zich te verplaatsen tussen Enschede en Hengelo. Bovendien zijn evenementenlocaties zoals het stadion de Grolsch Veste en IJsbaan Twente aan de route gevestigd. De fietssnelweg ligt zo veel mogelijk vrij van andere wegen en verkeersstromen.

Succesfactor 1: middelen vrijmaken én behouden

Het initiatief voor de aanleg van de fietssnelweg F35 is afkomstig van de stadsregio Twente. In 2008 heeft stadsregio Twente acht integrale doelstellingen geformuleerd waarin verschillende motieven zijn genoemd om een fietssnelweg aan te leggen: verkeersveiligheid, milieuaspecten, verminderen congestie tussen steden, sociaal/recreatieve functies et cetera. Stadsregio Twente heeft vervolgens bij verschillende gemeenten het draagvlak en de mogelijkheden voor een fietssnelweg gepropageerd. Uiteindelijk hebben verschillende gemeenten (Almelo, Hellendoorn, Wierden, Almelo, Twenterand, Borne, Hengelo, Enschede en Oldenzaal) zich in 2009 op bestuurlijk niveau gecommitteerd aan het plan door een gezamenlijke inspanningsverplichting te ondertekenen. Essentieel in dit project was dat de budgetten gedurende het project beschikbaar bleven. Na het tekenen van de inspanningsverplichting is binnen de gemeente Hengelo relatief snel politiek draagvlak ontstaan voor de aanleg van de fietssnelweg: vrijwel direct werden door de gemeenteraad en het college de beoogde voordelen van de fietssnelweg onderkend. Door toedoen van de wethouder Verkeer en de wethouder Financiën is het draagvlak vervolgens vertaald naar het vrijmaken van budgetten. Gedurende de realisatie van de fietssnelweg hebben de wethouder Verkeer en de wethouder Financiën de ingezette koers altijd vastgehouden, ongeacht bezuinigingen. De combinatie van de inspanningsverplichting en de persoonlijk inzet van de beide wethouders was belangrijk bij het behouden van het budget. Daarbij is gedurende het volledige project hierover nauw contact geweest tussen de gemeenteraad en beide wethouders. Hierdoor bleef de fietssnelweg op de politieke agenda staan.

Succesfactor 2: ambtelijke samenwerking tussen de gemeenten

Voor de uitvoering van het project was een intergemeentelijke projectgroep gevormd, bestaande uit ambtenaren uit Enschede en Hengelo. De meeste leden van de projectgroep waren inhoudsdeskundigen van de afdeling Civiel en Verkeer. Deze projectgroep werd aangestuurd door één projectleider. De gedrevenheid van de projectgroep om gezamenlijk de fietssnelweg te realiseren heeft ertoe geleid dat gedurende het gehele project de samenwerking een succes is geweest.

⁹ Naam is afgeleid van de parallel lopende autoweg N35.

4. *Gemeente Leidschendam-Voorburg: fietsroute integreren in grotere opgave*

Algemene beschrijving

Provincie Zuid-Holland heeft het initiatief genomen om, gesteund door het Stadsgewest Haaglanden, een goede fietsroute tussen Leiden en Den Haag te realiseren. Ook gemeente Leidschendam-Voorburg stond welwillend tegenover dit initiatief. Bij de planvorming is aangesloten bij de geplande vergroting van de waterberging in het waterspoorpark in Leidschendam en de vervanging van de riolering. Zodoende werden drie maatregelen in één gebied samengebracht: fietsroute, waterberging en riolering. Dit werd opgepakt in één project onder de gemeente Leidschendam-Voorburg.

Succesfactor 1: Vergroten van koppelkansen

Door gemeente Leidschendam-Voorburg wordt veel aandacht besteed aan afstemming tussen de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling en Realisatie en Beheer. Zo werd geïnventariseerd of er nog andere opgaven zijn die konden aanhaken om opgaven gezamenlijk op te pakken.

Specifiek voor de combinatie van de waterberging en fietsroute geldt dat beide opgaven vanuit de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling komen, vanuit het cluster Mobiliteit en vanuit het cluster Milieu. Dit maakt het eenvoudig om afstemming te creëren. Er bestond al een projectteam voor het Waterspoorpark en daarin zijn de medewerkers van Mobiliteit en Realisatie en Beheer toegetreden.

Succesfactor 2: Burgerparticipatie

In eerste instantie was het idee om de gehele fietsroute vrijliggend door het park te laten lopen. Gemeente Leidschendam-Voorburg heeft toen een inloopbijeenkomst georganiseerd voor omwonenden en belangstellenden. De bewoners reageerden echter negatief op de plannen: men was bang dat een tweezijdig fietspad door het park ten koste zou gaan van het groen. Het alternatief was een fietsstraat op de bestaande rijbaan, waarbij de fietser voorrang krijgt op de hele route. De projectstructuur met daarin zowel de fietsroute, waterberging als riolering zorgde voor duidelijke communicatie van en naar bewoners over de kansen en beperkingen en de samenhang tussen de verschillende onderdelen. Ook ontstonden op deze manier integrale inspraakreacties, wat efficiënter en handiger bleek.

- **Realisatietijd:** Lopend (vanaf 2012)
- **Budget:** ca. € 1,6 miljoen subsidie in totaal aangevraagd en ontvangen (de fietsroute die bestond uit drie delen)
- **Samenwerkingspartners:** Provincie Zuid-Holland en Stadsgewest Haaglanden, het Hoogheemraadschap
- **Doelgroep:** Fietzers
- **Initiatiefnemer:** Provincie Zuid-Holland
- **Contactpersoon:** dhr. E. van Putten, gemeente Leidschendam-Voorburg (afd. Ruimtelijke ontwikkeling)
- **Meer informatie:** www.leidschendam-voorborg.nl/StructuurvisieRVW2040herijking

- **Realisatietijd:** Gepland voor de periode 2013-2020
- **Budget:** Onbekend
- **Samenwerkingspartners:** Provincie Zuid-Holland, regio Holland Rijnland en de gemeenten daarin
- **Doelgroep:** Alle weggebruikers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Leiden
- **Contactpersoon:** dhr. B. Schaipp, gemeente Leiden (afd. Ruimte- en Milieubeleid)
- **Meer informatie:** <http://gemeente.leiden.nl/bereikbaarheid/>

5. *Gemeente Leiden: Regionaal Fietsnetwerk Holland Rijnland*

Algemene beschrijving

Onderdeel van de Nota Fietsroutes van gemeente Leiden is de realisatie van een regionaal fietsnetwerk: Regionaal Fietsnetwerk Holland Rijnland. Een regionale fietsroute draait vooral om het versnellen van bepaalde relaties; minder omrijden en een logische route. Veiligheid van de route is daar één van de aspecten van, bijvoorbeeld door de verhoging van de snelheid van de fiets met de opkomst van de elektrische fiets. Het regionale fietsnetwerk zal bijvoorbeeld minder scherpe bochten en minder kruisingen bevatten.

Succesfactor 1: bijeenkomen van bestuurlijke en ambtelijke ambities

In het verleden kwamen de bestuurlijke en ambtelijke ambities niet bij elkaar: er bestond verdeeldheid over de positie van de fiets. Deze kloof is gedicht door eerst een bereikbaarheidsbeleid (Uitvoeringsprogramma Bereikbaar Leiden) vast te stellen. Daarin kreeg de fiets een belangrijke rol, ook voor de autobereikbaarheid.

Succesfactor 2: Regionale samenwerking

Het project rond het Regionaal Fietsnetwerk Holland Rijnland kenmerkt zich door een goede samenwerking tussen de verschillende gemeenten, de regio en de provincie. De samenwerking kwam initieel tot stand op ambtelijk niveau, door lobbywerk van de betrokken ambtenaar. In het verleden had elke gemeente een eigen fietsbeleid dat (letterlijk) ophield bij de gemeentegrens. De regio en de provincie zagen hier een rol voor de toekomst en hebben het initiatief uit Leiden daarom opgepakt en een kerngroep regionale fietsroutes opgericht.

Het project rond het Regionaal Fietsnetwerk Holland Rijnland kenmerkt zich tevens door een gedeelde regionale agenda. Rond juli 2013 wordt het regionale fietsnetwerk en -programma vastgesteld. Het belangrijkste kenmerk van het programma is dat extra focus en regie ontstaat door binnen een bepaald netwerk cruciale knelpunten aan te wijzen, gekoppeld aan een aantal gemeenten die aan de slag kunnen.

6. Gemeente Nijmegen: Realisatie van een ontvlochten fiets-routenetwerk

Algemene beschrijving

In 2002 heeft het college van de gemeente Nijmegen het besluit genomen om de fietsinfrastructuur een impuls te geven. Het uitgangspunt hierbij was om zoveel mogelijk een 'ontvlochten' en aaneengesloten fietsnetwerk te creëren. Het ging daarbij niet alleen om het realiseren van missende schakels in het fietsnetwerk, maar ook om het hergebruik van bestaande infrastructuur, zodat veilige en comfortabele fietsroutes gerealiseerd worden. De ambitie om het fietsverkeer te ontvlechten van de andere verkeersstromen was een fundamenteel nieuwe visie op de inrichting van de fietsinfrastructuur.

Sinds 2002 is het netwerk stap voor stap vormgegeven. Zo zijn diverse snelfietsroutes gerealiseerd, onder meer de hoofdfietsroute van Nijmegen-Noord, over de Waal, langs het station naar de universiteit. Ook zijn diverse ondergeschikte wegen omgevormd tot fietsstraten. Dit heeft ertoe geleid dat de gemeente Nijmegen in 2008 is genomineerd voor de titel meest progressieve fietsstad van Nederland. In 2009 heeft het college het besluit genomen om de uitbreiding van het fietsnetwerk door te zetten.

- **Realisatietijd:** lopend sinds 2002
- **Budget:** > € 12.000.000,-
- **Samenwerkingspartners:** Provincie Gelderland, stadsregio Arnhem-Nijmegen, Het Rijk (voor specifieke delen)
- **Doelgroep:** Fietzers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Nijmegen
- **Contactpersoon:** Dhr. M. te Lintelo, gemeente Nijmegen (afd. Mobiliteit)
- **Meer informatie:** http://www2.nijmegen.nl/content/1166772/nijmegen_duurzaam_bereikbaar



Plattegrond fietsnetwerk in gemeente Nijmegen

Succesfactor 1: continuïteit van beleid en uitvoering

Sinds 2002 is de visie op het fietsbeleid fundamenteel veranderd. Deze verandering heeft heel veel aanpassingen in de praktijk gevraagd, met bijbehorende financiële investeringen. Het vasthouden aan de visie gedurende lange tijd heeft ervoor gezorgd dat het in de gemeente Nijmegen daadwerkelijk gelukt is om een ontvlochten fietsnetwerk te creëren. Bij het behouden van een eenduidige visie op het fietsbeleid heeft het een belangrijke rol gespeeld dat diverse sleutelfiguren binnen het ambtelijk apparaat vanaf het begin tot op de dag van vandaag betrokken geweest zijn bij de realisatie van het fietsroutenetwerk.

Succesfactor 2: regionaal draagvlak

Vaak bestaat bij het realiseren van fietsveiligheidsmaatregelen een (co) financier-initiatiefnemersrelatie tussen de betrokken stadsregio en de gemeente. Bij het realiseren van het fietsroutenetwerk heeft de stadsregio Arnhem-Nijmegen de afgelopen jaren bovendien ook de rol van ambassadeur vervuld. Dit heeft ertoe geleid dat het fietsroutenetwerk niet alleen binnen de stadsgrenzen van Nijmegen gestalte heeft gekregen, maar ook erbuiten.

7. *Gemeente Peel en Maas: Verlichting thuis-schoolroutes*

Algemene beschrijving

De voormalige gemeente Helden (nu Peel en Maas) is in 2008 begonnen met de aanleg van verlichting op school-thuisroutes van middelbare scholen. Dit initiatief is op de beleidsagenda gekomen door klachten van ouders over het gevaar van onverlichte fietsroutes van schoolgaande kinderen. De schoolgaande kinderen zouden niet zichtbaar genoeg zijn voor automobilisten. Op dat moment was de afdeling Verkeer en Vervoer van Helden bezig met beleidsontwikkeling rond de openbare verlichting, waardoor het signaal van de ouders makkelijk naar een beleidsmaatregel kon worden vertaald. In de periode van 2007-2010 zijn ongeveer 200 verlichtingspalen geplaatst. Ondertussen waren in de voormalige gemeenten Maasbree en Kessel gelijksoortige signalen binnengekomen. De gemeenten hebben toen gezamenlijk de verlichting van de school-thuisroute naar de middelbare school in Panningen opgepakt.

Succesfactor 1: benoemen van urgentie

Gemeente Peel en Maas beschouwt de urgentie van de problematiek als belangrijkste succesfactor voor de implementatie van de maatregel. De voornaamste reden hiervoor is dat de roep om verlichte fietspaden vanuit de burgers kwam. Dit gaf de afdelingen Verkeer en Vervoer van de voormalige gemeenten de mogelijkheid om snel bestuurlijke goedkeuring te krijgen. Ook de wethouders omarmden het initiatief, want zij konden op een relatief makkelijke manier politiek draagvlak creëren (gehoor geven aan de wens van burgers). Hierdoor kon het initiatief binnen een korte tijd (twee maanden) in de beleidsagenda worden opgenomen. Ook werden de bedragen in Helden van 80.000, in Maasbree van 60.000 en in Kessel van 30.000 euro vrijgemaakt.

Succesfactor 2: input van betrokken partijen

Bij de aanvang van het project heeft gemeente Peel en Maas samenwerking gezocht met zowel de politie als de middelbare school. Via twee bestaande overlegorganen (VEBO en VWO) werden zowel de plannen toegelicht als om advies gevraagd. Dit laatste wordt door de gemeente als het meest waardevol gezien, met name bij het bepalen van de fietsroute die als meest cruciaal werden gezien voor de aanleg van fietsverlichting.

Succesfactor 3: nieuwe technieken

Tijdens de aanleg van de fietsverlichting had de gemeente Peel en Maas te kampen met vandalisme aan de verlichting door uitgaansjeugd, waardoor de gemeente de aanleg heeft moeten aanpassen. In de tussentijd waren nieuwe verlichtingstechnieken ontwikkeld, waarmee goedkoper en duurzamer verlichting werd aangelegd. De nieuwe verlichting is o.a. voorzien van een tijdschakelaar waarbij de lichtsterkte trapsgewijs wordt afgeschakeld naar 5% om 22:00 uur.

- **Realisatietijd:** 2008-2011
- **Budget:** +/- € 170.000,-
- **Doelgroep:** Jongeren(primair), fietsers
- **Samenwerkingspartners:** Middelbare school en politie (via bestaande overlegorganen)
- **Initiatiefnemers:** Gemeente Helden
- **Contactpersoon:** dhr. F. Schutgens, gemeente Peel en Maas (afd. Openbare Ruimte)
- **Meer informatie:** <https://secure.peelenmaas.nl/document.php?fileid=33777&f>

- **Realisatietijd:** Lopend project
- **Budget:** € 800.000,-
- **Samenwerkingspartners:** Gemeente Rijssen Holten
- **Doelgroep:** Fietzers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente, adviesbureaus, inwoners
- **Contactpersoon:** dhr. D. van Essen, gemeente Rijssen Holten (afd. Wonen en Ondernemen)
- **Meer informatie:** <http://www.heerlijkholt.nl/heerlijkholt/projecten/>

8. *Gemeente Rijssen Holten: Scheiding verkeersstromen in centrum Rijssen en ring Holten*

Algemene beschrijving

Als onderdeel van het plan 'Een nieuw hart voor Holten' wordt het centrum van Holten vernieuwd en de Dorpsstraat verkeersluw gemaakt. Dit komt de omgevingskwaliteit ten goede, inclusief de veiligheid van fietsers en voetgangers. Naast de kwaliteitsimpuls van centrum/Dorpsstraat wordt ook voorzien in een betere verbinding (met aantrekkelijke en verkeersveilige routes) tussen het centrum, NS-station en Holterberg/Nationaal Park Sallandse Heuvelrug. Daarmee worden tot nu toe redelijk gescheiden attracties met elkaar verbonden. Ook hier is nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid van fietsers en voetgangers.

Succesfactor 1: integrale planvorming

Integraliteit was belangrijk voor de planvorming. Dit hield in dat plannen niet sec als een voetgangers- en/of fietsersplan gepresenteerd werden. Een integrale aanpak werd beredeneerd vanuit de kwaliteit van de omgeving. Zo moet op een plek waar veel publiekstrekkende functies zitten de verblijfsfunctie doorslaggevend zijn.

Succesfactor 2: gebruik maken van het momentum

Er is op ambtelijk niveau gebruik gemaakt van het momentum van de leefbaarheidsaanpak om ook de fietsveiligheid in het gebied te verbeteren. Ook wordt er op dit moment één fietsvisie opgesteld voor Rijssen-Holten, waar er voorheen twee verschillende beleidsplannen, Holten en Rijssen, waren. Hierin is de aanpak van het centrumgebied van Holten al opgenomen. Ook voor andere projecten ten aanzien van fietsveiligheid geldt dat deze waar mogelijk meeliften met andere ruimtelijke projecten.

Succesfactor 3: Rijssen-Holten echte fietsgemeente

De gemeente Rijssen-Holten staat bekend als een fietsgemeente. Met een fietsaandeel van 38% op korte afstanden scoort Rijssen-Holten hoger dan het landelijke gemiddelde. Daarnaast heeft de gemeente een aantal (middelbare) scholengemeenschappen binnen haar grenzen, wat zorgt voor omvangrijke groepen fietsende scholieren, ook vanuit omliggende dorpen en kernen. Hierdoor heeft de fiets een belangrijke positie in de gemeente. Daardoor is er zowel bestuurlijk als ambtelijk veel aandacht voor veilige fietsmaatregelen en wordt de waarde van de fiets als schoon, gezond en duurzaam vervoermiddel onderkend.

9. *Gemeente Tholen: Integrale realisatie van een veilige schoolthuisroute*

Algemene beschrijving

Met de komst van twee scholen in een nieuwbouwwijk was een verplaatsing nodig van de dagelijkse fietsroutes door en rondom de gemeente Tholen. Een deel van de fietsroute liep langs een gevaarlijke oversteeklocatie. Daarnaast was er geen fietspad aangelegd langs een provinciale 80 kilometerweg. Ook op de plek waar de nieuwbouwwijk in aanbouw was, lagen nog geen fietspaden. De gemeente Tholen heeft samen met de andere betrokken wegbeheerders (Waterschap Scheldestromen en de provincie Zeeland) ervoor gekozen om een vrijliggend fietspad te creëren en een kruising aan te passen.

Succesfactor 1: centrale probleemanalyse

Bij het creëren van vrijliggende fietspaden zijn vaak verschillende wegbeheerders betrokken, met ieder hun eigen rol, verantwoordelijkheden en prioriteiten. Door de verschillende belangen en prioriteiten is het in de praktijk lastiger om gezamenlijk fietsveiligheidsmaatregelen te treffen. Gemeente Tholen heeft dit willen voorkomen door met bestuurders - de gedeputeerde, de dijkgraaf en de wethouder - het overkoepelende probleem centraal vast te stellen. Het samen vaststellen van het probleem en het afstemmen van de prioriteiten heeft geleid tot bestuurlijke steun bij zowel de gemeente als de provincie en het waterschap voor het realiseren van de school-fietsroute.

Deze bestuurlijke steun voor het creëren van de school-fietsroute was het fiat voor de ambtelijke organisaties om de maatregel uit te werken en in de praktijk te brengen. Het snel afstemmen van prioriteiten en belangen was daarbij dus cruciaal. Wat daarbij hielp was dat de verschillende partijen ook binnen andere projecten al intensief samenwerkten. Ook speelt een rol dat het veld aan partijen weinig complex is. De afgelopen jaren zijn in de gemeente Tholen vergelijkbare projecten geweest waarbij de samenwerking tussen het Waterschap Scheldestromen, provincie Zeeland en de gemeente Tholen op vergelijkbare wijze hebben geleid tot de realisatie van veiligheidsmaatregelen.

Succesfactor 2: geld reserveren binnen bestaande budgetten

De realisatie van vrijliggende fietspaden gaat gepaard met relatief hoge kosten. Voor wat betreft de financiering van de gemeente: deze heeft de kosten van de aanleg gefinancierd uit de bestaande budgetten voor de aanleg van fietspaden in de te realiseren nieuwbouwwijk. Door het project te financieren uit bestaande budgetten was formele besluitvorming door de gemeenteraad niet noodzakelijk.

- **Realisatietijd:** < 1 jaar (2007)
- **Budget:** onbekend
- **Samenwerkingspartners:** Provincie Zeeland en waterschap Scheldestromen
- **Doelgroep:** Fietzers (primair), jongeren
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Tholen
- **Contactpersoon:** dhr. K. Meijboom, gemeente Tholen (beleid & beheer openbare werken en mobiliteit)
- **Meer informatie:** Niet beschikbaar



- **Realisatietijd:** 4 jaar (2006-2010)
- **Budget:** 20 miljoen (waarvan helft subsidie van stadsregio Rotterdam)
- **Samenwerkingspartners:** Stadsregio Rotterdam
- **Doelgroep:** Fietzers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente, Rotterdam
- **Contactpersoon:** dhr. J. Maaijers, gemeente Rotterdam (Dienst Stadsontwikkeling afdeling verkeer en vervoer)
- **Meer informatie:** <http://www.rotterdam.nl/verkeersveiligheiden-bereikbaarheid>

10. Gemeente Rotterdam: 20 kilometer extra fietspad

Algemene beschrijving

Rotterdam wilde zich als echte fietsstad verder op de kaart zetten. Eén van belangrijkste maatregelen om het fietsgebruik in Rotterdam te stimuleren is het realiseren van directe, comfortabele, herkenbare en veilige fietsroutes. De doelstelling was om binnen vier jaar 20 kilometer fietsroute aan te leggen, inmiddels is in 2010 bijna 29 km van de hoofdfietsroutes aangelegd.

Succesfactor 1: afrekenbaarheid

Het Rotterdamse fietsbeleid werd in collegeperiode van 2006-2010 gekenmerkt door 'afrekenbaarheid'. Dit betekende dat er per jaar targets werden gesteld voor het aantal aan te leggen kilometers fietsroutes of het aantal te verbeteren fietsroutes. Men heeft hierbij zoveel mogelijk geprobeerd de discussie over de 'uitstraling van de fietsroutes' te vermijden, zodat de uitvoering geen vertraging opliep.

Succesfactor 2: actieve communicatie over geplande bouwwerkzaamheden

Gemeente Rotterdam heeft gedurende de bouwwerkzaamheden actief gecommuniceerd richting burgers door het plaatsen van visualisaties en animaties bij straten waar een fietsroute zou worden aangelegd of aangepast (zie plaatje hieronder). Gemeente Rotterdam merkte aan de reacties dat buurtbewoners de bouwwerkzaamheden als minder 'hinderlijk' ervaren wanneer ze een beeld hebben hoe het resultaat eruit komt te zien. De bewoners zien immers dat het toekomstige beeld een verbetering zal zijn van de leefbaarheid in de straat.



Ontwerp Oudedijk voor transformatie



Ontwerp Oudedijk na transformatie



Aelbrechtskade voor transformatie



Aelbrechtskade na transformatie

11. Gemeente Tiel: Regionaal fietsprogramma

Algemene beschrijving

In de Mobiliteitsvisie uit 2007 heeft de gemeente Tiel een aantal maatregelen opgenomen die de verkeersveiligheid vergroten of specifiek gericht zijn op de fiets. Het betreft de aanleg van fietsoversteekplaatsen, (vrijliggende) fietspaden, fietsenstallingen en bewegwijzering en het veilig inrichten van diverse straten in woonwijken en het buitengebied.

Succesfactor 1: zoeken naar synergie

De gemeente koppelt fietsprojecten uit het regionale programma Het Gelders Fietsnetwerk die zij zelf uitvoert aan andere gemeentelijke projecten om synergievoordelen te behalen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de reconstructie van een weg. Bij de aanleg van de twee – deels nieuwe – vrijliggende fietspaden was er ook sprake van een koppeling. In het eerste geval werd het beheer van het bestaande fietspad overgenomen van een recreatieschap en was dat de aanleiding om het fietspad ook direct te verbeteren vanwege het gebruik van de route voor woon-werkverkeer. De gemeente nam het fietspad over omdat het onderdeel uitmaakt van een belangrijke woon-werkroute. Het fietspad was oorspronkelijk erg smal en daardoor niet geschikt voor woon-werkverkeer. Een belangrijke verbetering dus voor mensen op de woon-werkroutes. In het tweede geval vormde het nieuw aan te leggen fietspad een schakel rondom een nieuwe wijk en was het fietspad reeds in het exploitatieplan van de wijk opgenomen.

Succesfactor 2: prioritering door de regio

Elk jaar besteedt provincie Gelderland een bepaald bedrag aan subsidie voor fietsprojecten in de regio Rivierenland. De provincie stelt de inhoudelijke kaders samen met de regio op. Binnen de regio wordt zelf in een regionaal overleg bepaald welke projecten prioriteit hebben. Een adviesbureau heeft een ordening- annex prioriteringsystematiek ontwikkeld waarmee bepaald kan worden welke maatregelen, die in het kader van Het Gelders Fietsnetwerk worden ingediend, mogelijk in aanmerking komen voor subsidiegelden. Het gaat hierbij dan altijd om maatregelen die op het bovenlokale netwerk liggen. Maatregelen die niet op het netwerk liggen vallen buiten deze systematiek. De betreffende inzender zal moeten motiveren om welke reden de maatregel toch wordt ingezonden, bijvoorbeeld waarom deze op het netwerk zou moeten liggen. Helemaal bovenaan staat de combinatie van het verbeteren van verkeersveiligheid op een schoolroute.

De afstemming en prioritering binnen de regio werkt goed. Er is minder subsidie dan er projecten zijn en er moet dus een keuze worden gemaakt. Door deze keuze bij de regio te leggen zorgt de provincie voor een groter draagvlak onder de gemeenten in de regio Rivierenland. Indien de provinciale subsidie er niet geweest zou zijn, dan zouden een aantal projecten niet of met minder kwaliteit gerealiseerd zijn.

- **Realisatietijd:** 2009-2012 uitvoering
- **Budget:** ± € 500.000,-
- **Samenwerkingspartners:** Regio Rivierenland; Provincie Gelderland
- **Doelgroep:** Fietzers
- **Initiatiefnemer:** Provincie Gelderland
- **Contactpersoon:** Dhr. H. Speet, gemeente Tiel (afd. Verkeer)
- **Meer informatie:** <http://www.tiel.nl/default.asp?A1PID=1943PTMC>

- **Realisatietijd:** ± 15 jaar (1997-lopend)
- **Budget:** Niet bekend
- **Samenwerkingspartners:** Niet van toepassing
- **Doelgroep:** Fietzers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Wierden
- **Contactpersoon:** dhr. J. Pasman, gemeente Wierden (afdeling openbare werken)
- **Meer informatie:** Niet beschikbaar

12. *Gemeente Wierden: Fietsroutenetwerk tussen woonwijken, centrum en scholen*

Algemene beschrijving

De gemeente Wierden is al ruim een decennium een fietsnetwerk aan het opbouwen. De behoefte aan een fietsnetwerk heeft onder meer te maken met de geografische ligging van (nieuwe) woonkernen ten opzichte van het centrum: om van de woonkernen het centrum te kunnen bereiken moet een treinspoor gekruist worden. Om de bereikbaarheid van het centrum te vergroten is circa zes jaar geleden een groot deel van het fietsnetwerk gerealiseerd door vrijliggende fietsverbindingen te creëren tussen de nieuwe woonwijken en de dorpskern.

De huidige ambitie van de gemeente Wierden (vastgelegd in het GVVP) is om het autoverkeer verder terug te dringen¹⁰ en de fietsverbindingen tussen het centrum, schoolvoorzieningen en woonkernen verder te verbeteren. Door het autoverkeer niet langer toe te staan op (primaire) fietsroutes én de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur is het fietsnetwerk in de gemeente Wierden de afgelopen jaren snel verder uitgebreid.

Succesfactor 1: expliciet maken van het belang van de fietser

Fietsveiligheid is een speerpunt van de vakdiscipline Verkeer en Vervoer. De afdeling Verkeer en Vervoer is onderdeel van de afdeling Civiele Techniek. In de gemeente Wierden wordt bij de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur nauw samengewerkt met de afdeling Civiele Techniek en de afdeling Ruimtelijke Ordening. Door toedoen van de vakdiscipline Verkeer en Vervoer (in samenwerking met een extern bureau) staat het belang van de fietser expliciet beschreven in het huidige mobiliteitsbeleid. Doordat het belang van de fietser zwart op wit staat in het mobiliteitsbeleid, is makkelijk politiek draagvlak te krijgen voor dit soort projecten.

Succesfactor 2: link leggen met regionale ontwikkelingen

De regio Twente is heel actief waar het gaat om fietsbeleid. Regionale ontwikkelingen zoals de aanleg van de fietssnelweg (F35) trekken bestuurlijke en politieke aandacht. De gemeente Wierden 'lift mee' met regionale ontwikkelingen door de link te leggen tussen de lokale maatregelen ten behoeve van de fietser en de regionale ontwikkelingen binnen dit domein, zoals de aanleg van de fietssnelweg (F35). Juist deze koppeling zorgt voor (politiek en bestuurlijk) draagvlak om fietsveiligheidsmaatregelen te realiseren.



¹⁰ Gemeente Wierden staat al bekend als een échte fietsgemeente, volgens de Fietserbond is in de gehele gemeente het fietsgebruik 'zeer hoog'. Zie: www.fietserbond.nl/de-feiten/fietsen-en-cijfers

13. Gemeente Winterswijk: Fietspad in het buitengebied

Algemene beschrijving

De Wooldseweg is een smalle, bochtige verbindingsweg tussen Winterswijk en het Duitse Bocholt met een totale lengte van ongeveer 6 km tot aan de grens. Al ruim vijftig jaar geleden bestond o.a. bij de belangenvereniging Woolds Belang de wens om langs deze weg een vrijliggend fietspad aan te leggen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Wegens het ontbreken van voldoende draagvlak onder de betrokken grondeigenaren is de aanleg van het fietspad destijds niet verwezenlijkt. De wens tot aanleg van een fietspad is echter uitdrukkelijk blijven bestaan. Het oorspronkelijke idee was om een geasfalteerd en verlicht fietspad aan te leggen. Nadelig aspect van deze optie was dat veel bomen gekapt moesten worden. Dit plan stuitte op veel weerstand van de betrokken grondeigenaren (waaronder enkele landgoederen), vanwege de impact op de omgeving. Uiteindelijk is gekozen om een recreatief fietspad aan te leggen: een half verhard fietspad zonder verlichting. Bovendien is het fietspad ingepast in de natuurlijke omgeving waardoor aanmerkelijk minder bomen gekapt hoefden te worden. De in- en uitritten van de weg naar de aanliggende (agrarische) percelen zijn overzichtelijker gemaakt.

Succesfactor 1: gebiedsgerichte benadering

Met het afwaarderen van de 80 kilometerweg naar een 60 kilometerweg in 2000 in het kader van Duurzaam Veilig was de aanleg van een fietspad niet meer noodzakelijk. Ook kon uit de ongevallencijfers niet objectief de onveiligheid van fietsers worden vastgesteld. Toch bleef bij de gemeente Winterswijk en met name bij Woolds Belang de behoefte bestaan om langs de weg een fietspad aan te leggen. De weg is smal, bochtig, onverlicht, en vlak langs de weg staan dikke bomen, waardoor fietsers de weg als subjectief onveilig ervoeren. Ook de lokale boeren ervoeren de weg als onveilig wanneer zij met hun grote landbouwvoertuigen fietsers moesten passeren op deze smalle weg. Tijdens diverse gesprekken met de grondeigenaren kwam echter naar voren dat het veiligheidsbelang voor hen onvoldoende onderbouwd was en minder zwaar woog dan het behoud van het landschap.

Bij de start van het project (in 2011) heeft de gemeente Winterswijk ervoor gekozen om het project niet langer uitsluitend vanuit een fietsveiligheidsperspectief te benaderen, maar meer aan te sluiten bij de wensen vanuit het gebied door een gedegen landschappelijke inpassing centraal te stellen. Het is de afdeling Verkeer van de gemeente Winterswijk uiteindelijk gelukt om de grondeigenaren te overtuigen flexibel in te spelen op de behoeften van de belanghebbenden (het toepassen van maatwerk). Dit hield o.a. in: nadrukkelijk luisteren naar de wensen van de betrokken grondeigenaren, te benadrukken dat het fietspad (ook) van belang is voor het toerisme en met een iets andere inrichting het niet tot aantasting van het landschap hoefde te leiden.

- **Realisatietijd:** > 10 jaar (2001)
- **Budget:** € 1.000.000,-
- **Samenwerkingspartners:** Niet van toepassing
- **Doelgroep:** Fietsers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Winterswijk
- **Contactpersoon:** mw. M. de Jong, gemeente Winterswijk (Afdeling Verkeer)
- **Meer informatie:** Niet van toepassing



Het uiteindelijke tracé is grotendeels in overleg met de betrokken grondeigenaren bepaald. Waar fietsveiligheid wel de concrete aanleiding was voor de aanleg, was het bij de realisatie uiteindelijk niet meer de hoofdzaak.¹¹

Succesfactor 2: Incalculeren van risico's in de planning

Om het project te kunnen realiseren moest aan verschillende voorwaarden worden voldaan. Denk hierbij aan gelijktijdige grondvererving, vergunning en het rondkrijgen van de financiering. Gemeente Winterswijk heeft in de planning en subsidieaanvraag rekening gehouden met tijd die nodig is om tot overeenstemming met belanghebbenden te komen, de grondvererving en nadere natuuronderzoeken in het kader van de flora en faunawetgeving, archeologisch onderzoek, kapvergunningen en het verleggen van kabels en leidingen. Hierdoor konden middelen tegelijkertijd beschikbaar worden gemaakt met een door iedereen geaccepteerde oplossing. De gemeente Winterswijk heeft hierdoor gebruik kunnen maken van subsidiegelden.



¹¹ Ook is een Europese subsidie aangevraagd voor landschapsontwikkeling in plaats van fietsveiligheid.

14. Gemeente Zwolle: Fietstunnels onder de buitenring

Algemene beschrijving

Gemeente Zwolle heeft recent fietstunnels aangelegd onder de noordelijke buitenring, de Ceintuurbaan. Als maatregel tegen het langzame verkeer heeft gemeente Zwolle de Ceintuurbaan opgewaardeerd (2x3 rijkstroken) en daarmee gelijk fietstunnels aangelegd. Typerend voor de fietstunnels in Zwolle is dat ze half verdiept/half verhoogd worden aangelegd, waardoor de fietser zowel de voor- als de achteruitgang kan zien. Deze constructie kan bijdragen aan de fietsveiligheid doordat beide kanten zichtbaar zijn.

Succesfactor 1: ervaring

De gemeente Zwolle heeft (goede) ervaring met fietstunnels waardoor eenvoudig werd besloten tot fietstunnels onder de opgewaardeerde buitenring (fietstunnels zijn in Zwolle al eerder gebruikt, o.a. in Zwolle-Zuid, ruim dertig jaar geleden). Ambtelijk is er grote betrokkenheid. Bovendien zijn er weinig bestuurswisselingen geweest, waardoor er een stabiele coalitie is die zich bezig houdt met fietsveiligheid.

Succesfactor 2: samenhang met andere werkzaamheden

Ook in gemeente Zwolle zoekt men naar samenhang tussen werkzaamheden. In het geval van de Ceintuurbaan was er sprake van een reconstructie van de weg en de kruisingen gelijktijdig met de bouw van de fietstunnels. Daarom kwam een groot deel van de kosten voor verkeersomleidingen et cetera niet ten lasten van de tunnel.

- **Realisatietijd:** Lopend
- **Budget:** ca. € 1,-5 - 2 miljoen
- **Samenwerkingspartners:** Niet van toepassing
- **Doelgroep:** Fietzers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Zwolle
- **Contactpersoon:** I. Bloemhof & R. Gerard, gemeente Zwolle (afdeling projecten en beheer resp. afdeling Beheer Openbare Ruimte)
- **Meer informatie:** <http://www.zwolle.nl/artikel/Fietstunnels.htm>



- **Realisatietijd:** ± 8 maanden (2011-2012)
- **Budget:** De kosten van de website zijn betaald vanuit de pilot, daar kan het Fietsberaad inzicht in geven. Kosten (posters, verwijderen palen, dichten van gaten van weggehaalde palen) waren ca. 6500 euro exclusief interne uren (naar schatting minstens 100 uur).
- **Samenwerkingspartners:** Afdelingen verkeer en vervoer, stedelijk beheer, projectontwikkeling, Fietsersbond (expertise), Fietsberaad (trekker pilot), DTV Consultants (o.a. ontwikkeling en beheer website)
- **Doelgroep:** Fietsers
- **Initiatiefnemer:** Fietsberaad
- **Contactpersoon:** dhr. M. Stemerdink. Gemeente Amersfoort (afd. Verkeer en Vervoer)
- **Meer informatie:** <http://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2012/11/NVC2012-Paper12-HansGodefrooij-Aanpak-enkelvoudige-fietsongevallen-.pdf> en <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=Nieuws&mode=newsArticle&newsYear=2012&repository=Amersfoort+verwijderd+onveilige+fietspaaltjes>

3.4 Eenvoudige infrastructurele maatregelen

15. Gemeente Amersfoort: Verwijderen paaltjes

Algemene beschrijving

Uit het in 2008 geactualiseerde Fietsstimuleringsplan van Amersfoort en uit signalen van de Fietsersbond bleek de wens om wat te doen aan obstakels op fietspaden om zo het aantal enkelvoudige ongevallen te verkleinen. In 2011 heeft de gemeente meegedaan aan een pilot van het Fietsberaad rond het verwijderen van fietspaaltjes. Nadat een meldingssite 3 maanden in de lucht is geweest, zijn in het voorjaar van 2012 uiteindelijk een kleine 100 paaltjes verwijderd of na het strooiseizoen niet meer teruggeplaatst.

Succesfactor 1: communicatie over 'goed-nieuws-project'

De pilot van het Fietsberaad hielp de gemeente over een drempel heen. Het meeste werk zat niet zozeer in het verwijderen van de paaltjes, maar in het inventariseren van de te verwijderen paaltjes. Door deel te nemen aan de pilot kreeg de gemeente inhoudelijk ondersteuning, maar vooral ondersteuning op communicatiegebied. Bewoners konden via een website aangeven waar paaltjes stonden die de grootste problemen veroorzaakten. Ook de harde ('externe') deadlines die gepaard gingen met de pilot hielpen om de vaart in het project te houden en te voorkomen dat de waan van de dag toch weer de overhand kreeg. Wat verder hielp was dat het een 'goed-nieuws-project' betrof dat in veel media positieve aandacht genereerde. Bij het project heeft de afdeling Verkeer en Vervoer samengewerkt met de afdelingen Stedelijk Beheer (gladheidsbestrijding), Projectontwikkeling (uitvoering) en Ruimtelijke Ordening (vormgeving). In toekomstige ontwerpen wordt het "nee, tenzij"-principe gehanteerd bij het plaatsen van paaltjes: alleen wanneer de noodzaak van een paaltje op voorhand duidelijk aanwezig is wordt deze geplaatst.

Betrokkenheid van bewoners – gericht (via de website) en gedurende een afgebakende periode – was ook belangrijk om snel tot uitvoering te komen. Een continu meldpunt maakt het moeilijker om de stap naar daadwerkelijk verwijderen te maken.

Succesfactor 2: slim verwijderen

Wegbeheerders kunnen een grote slag maken door het niet terugplaatsen van paaltjes die in de wintermaanden verwijderd worden vanwege de gladheidsbestrijding. Over de tientallen niet terug geplaatste paaltjes op strooiroutes zijn in Amersfoort vrijwel geen verzoeken tot terugplaatsen gekomen.

16. Gemeente Bronckhorst: Oversteken van de provinciale weg

Algemene beschrijving

De provinciale weg (N316) was op meerdere punten moeilijk over te steken, doordat de benodigde tijd voor de oversteek moeilijk in te schatten was. Bij Hengelo (Gelderland) was de oversteeklocatie onderdeel van een school-thuisroute; dagelijks maakten veel scholieren gebruik van de oversteek. Op initiatief van de gemeente Bronckhorst zijn samen met de provincie relatief eenvoudige maatregelen getroffen die het oversteken makkelijker hebben gemaakt: er is een middengeleider geplaatst en de verkeersvlakken zijn heringericht.¹²

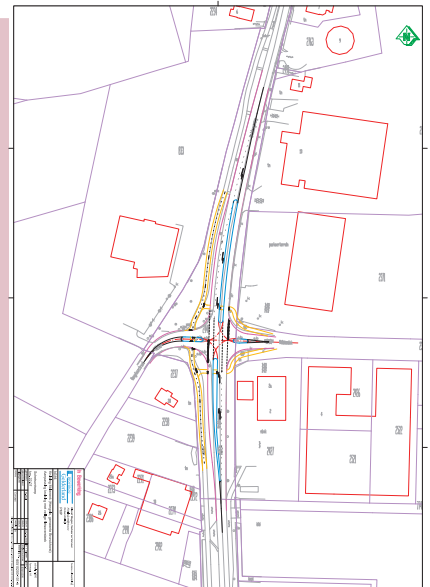
Succesfactor 1: probleem- en haalbaarheidsanalyse combineren

Uit systematische informatieverzameling over gevaarlijke verkeerssituaties kwamen meerdere gevaarlocaties naar voren. De informatie werd zowel via bewoners, scholieren, ondernemers etc. verzameld als via de ongevalsregistratie.¹³ Vervolgens is in beeld gebracht hoe haalbaar het was om de gevaren op deze locatie te verminderen. Dat bleek bij de N316 bij Hengelo relatief eenvoudig te realiseren. Er waren geen grondaankopen nodig en de investeringskosten waren relatief laag. Het combineren van de probleem- en haalbaarheidsanalyse heeft geholpen om snel politieke en/of ambtelijke steun te krijgen voor de realisatie.

Succesfactor 2: samenwerken van probleem tot oplossing

De gemeente Bronckhorst werkt op het gebied van fietsveiligheid structureel samen met de provincie Gelderland. Vanaf de constatering van het probleem werd de provincie Gelderland bij het proces betrokken. Hierdoor wordt voorkomen dat de provincie voor een voldongen feit/besluit wordt gezet en slechts nog een rol heeft als financier.

- **Realisatietijd:** 4-6 weken (totale looptijd: 2,5 jaar sinds 2007)
- **Budget:** n.v.t. (geen geld vanuit de gemeente geïnvesteerd)
- **Samenwerkingspartners:** Provincie Gelderland
- **Doelgroep:** Jongeren (primair), weggebruikers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Bronckhorst
- **Contactpersoon:** dhr. C. Beijer, gemeente Bronckhorst (afd. Ruimtelijke Ontwikkeling)
- **Meer informatie:** Niet beschikbaar



Molenenk voor (boven) en na (links)

¹² In eerste instantie had de provincie de maatregelen opgenomen in het meerjarenplan. Door het beschikbaar komen van een 'crisisbudget' (ter stimulering) kwam plots geld beschikbaar voor de realisatie, en was het mogelijk om de maatregelen toch sneller te realiseren.

¹³ De ongevalsregistratie was toen (2008) nog voldoende betrouwbaar om hierop een beeld van de verkeerssituatie te baseren.

- **Realisatietijd:** Verspreid over drie jaar (2009-2012)
- **Budget:** € 300.000,-
- **Samenwerkingspartners:** Stads-regio Utrecht (BRU)
- **Doelgroep:** Jongeren
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Bunnik
- **Contactpersoon:** dhr. J. Overvest, gemeente Bunnik (afd. Uitvoering en regie)
- **Meer informatie:** [niet van toe-passing](#)

17. *Gemeente Bunnik: Pakket aan eenvoudige infrastructurele maatregelen*

Algemene beschrijving

In de gemeente Bunnik zitten drie scholen aan hetzelfde plein. Ondanks diverse maatregelen (straatjuwelen, voorrangsregelingen, borden en wegversmallingen) werd deze oversteek in de buurt van het plein nog altijd als onveilig gezien. Op voorstel van de afdeling Uitvoering & Regie is een aantal maatregelen gerealiseerd ten behoeve van de veiligheid van de leerlingen (fietspad in rood asfalt, borden en middengeleiders).

Succesfactor 1: maatschappelijk draagvlak zoeken

De voorgestelde infrastructurele maatregelen waren relatief eenvoudig van aard. Realisatie ervan was niet zo eenvoudig als verwacht, voornamelijk vanwege de uiteenlopende belangen van scholieren/ouders en bewoners. Het plaatsen van de middengeleider ontnam de bewoners namelijk de ruimte om linksaf te slaan, met als gevolg dat de bewoners een stukje moesten omrijden om thuis te komen. Ook het kappen van twintig hazelnootbomen stuitte op weerstand van direct omwonenden. Draagvlak voor de maatregelen was echter essentieel. De gemeente Bunnik (lees: de beheerafdeling Uitvoering & Regie) heeft er daarom voor gekozen om het gesprek aan te gaan met zowel de bewoners, de scholen/verkeersouders als andere belanghebbenden zoals media, de wethouder, Vereniging van Eigenaren. Deze bijzondere inspanningen om alle belangen zo goed mogelijk te dienen hebben ertoe geleid dat ook bij de tegenstanders draagvlak is gecreëerd voor de veiligheidsmaatregelen.

Succesfactor 2: aansluiten op beleidsspeerpunten

De veiligheidsmaatregelen zijn gepresenteerd als duurzaamheidsmaatregelen. Hierdoor sloten de beoogde acties direct aan bij het speerpunt van het college: duurzaamheid. Het bevorderen van de fietsveiligheid werd daarbij gekoppeld aan andersoortige problemen zoals het parkeerprobleem rondom de scholen en verduurzaming in het algemeen. Het framen van het maatregelenpakket als acties met een brede duurzaamheidsfocus heeft geholpen bij het snel creëren van het politiek draagvlak.



18. *Gemeente Goes: Systematiek voor het plaatsen van fietspaaltjes*

Algemene beschrijving

De gemeente Goes heeft deelgenomen aan de pilot van het Fietsberaad rond het verwijderen van fietspaaltjes. Door obstakels op fietspaden te verwijderen wordt het aantal enkelvoudige ongevallen verkleind. In het project is specifiek stil gestaan bij de nut en noodzaak van fietspaaltjes, aan de hand van een methodiek. Fietspaaltjes waarvoor geen noodzaak is worden verwijderd. Paaltjes die wel als nuttig zijn beoordeeld, werden aangepast zodat het risico op enkelvoudige fietsongevallen kan worden gereduceerd (denk aan: andere vormgeving, andere markeringen). Op vijftien locaties zijn in totaal elf fietspalen verwijderd, negen herplaatst en/of aangepast en één niet verwijderd.

Succesfactor 1: centrale probleemanalyse

Om een nieuwe project uit te kunnen voeren is het altijd belangrijk om het onderwerp allereerst zowel binnen de gemeente als bij externe partijen op de agenda te krijgen. In samenspel met de wethouder Verkeer is hieraan invulling gegeven door tijdens de startbijeenkomst het probleem en het belang van de aanpak onder de aandacht te brengen bij zowel diverse gemeentelijke afdelingen (ingenieursbureau, afdeling stadsontwikkeling, gemeentelijk aannemingsbedrijf) als externe organisaties (ANWB, Fietzersbond, Seniorenraad).

Via gratis weekbladen en het tweemaandelijks blad van de gemeente zijn ook inwoners op de hoogte gebracht van het project rond fietspaaltjes. Inwoners zijn gevraagd om mee te denken over probleemlocaties en zodoende betrokken bij de inventarisatie. Inwoners zijn persoonlijk bedankt en op de hoogte gehouden van de vorderingen. De reguliere media heeft ook positief bijgedragen door op een positieve manier aandacht te schenken aan de resultaten. Deze aandacht en betrokkenheid van buiten heeft er onder meer toe geleid dat het projectteam sterk gemotiveerd was om de concrete resultaten te bereiken.

- **Realisatietijd:** ±1 jaar (2011)
- **Budget:** circa € 20.000,-
- **Samenwerkingspartners:** Niet van toepassing
- **Doelgroep:** Fietzers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Goes
- **Contactpersoon:** dhr. J. Stortelder, gemeente Goes (afd. Stadsontwikkeling)
- **Meer informatie:** <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Goes+en+Amersfoort+gaan+aantal+paaltjes+reducen>



- **Realisatietijd:** 2 tot 3 maanden (2010)
- **Budget:** ± € 3.000,- per jaar
- **Samenwerkingspartners:** niet van toepassing
- **Doelgroep:** Fietzers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Leerdam
- **Contactpersoon:** Dhr. W. Moors en dhr. K. Boot, gemeente Leerdam (afd. Openbare Werken - binnendienst resp. Openbare Werken – buitendienst)
- **Meer informatie:** niet beschikbaar

19. Gemeente Leerdam: Strooien en borstelen bij gladheid

Algemene beschrijving

De ambitie is om van Leerdam een échte fietsgemeente te maken. Deze ambitie is in 2010 meegenomen bij het opstellen van het nieuwe gladheidsbestrijdingsplan. De aanpak in Leerdam onderscheidt zich doordat de hoofdfietsroutes worden gestrooid én geborsteld. Daarnaast zijn in de gemeente borden geplaatst waarop de 'veilige' fietsroutes staan aangegeven. Bewoners en ondernemers zijn positief over het herijkte strooi beleid van de gemeente.

Succesfactor 1: inbreng vanuit de praktijk

Concreet was het idee om bij de reguliere strooiwerkzaamheden ook de hoofdfietsroutes te strooien. Dit is voorgelegd aan de buitendienst van de afdeling openbare werken. De medewerkers van de buitendienst gaven aan dat alleen strooien geen oplossing is voor gladheidsproblemen op de fietspaden. Pekel moet 'ingereden' worden en dat duurt lang op fietspaden. De medewerkers van de buitendienst hebben geadviseerd om het strooien te combineren met borstelen; de ervaring leert dat op die manier effectief de gladheid kan worden bestreden. Dit advies is overgenomen.

Succesfactor 2: sluit aan op bestaande prioriteiten en activiteiten

Het strooien en borstelen van de fietspaden bij winterse omstandigheden sluit bovendien naadloos aan bij de reguliere winterwerkzaamheden van de buitendienst: het strooien en borstelen van doorgaande autowegen. Hierdoor is het mogelijk om tegen relatief lage kosten de fietsveiligheid binnen de gemeente te vergroten.



20. *Gemeente Velsen: Voorkomen eenvoudige ongevallen door kleine infrastructurele ingrepen*

Algemene beschrijving

Gemeente Velsen heeft haar fietsbeleid in het afgelopen jaar gericht op het voorkomen van eenvoudige ongevallen door kleine infrastructurele ingrepen. Hierbij gaat het om het verplaatsen van verlichting, het weghalen van fietspaaltjes en het verwijderen van niet noodzakelijke inritten. Gemeente Velsen richtte zich hierop naar aanleiding van de pilot van het Fietsberaad (gemeente Velsen heeft hier uiteindelijk niet aan deelgenomen). In dat verband is de wethouder samen met de fietsersbond door Velserbroek gefietst. Toen bleek dat er heel veel paaltjes weggehaald konden worden. In gemeente Velsen zijn inmiddels meer dan 200 paaltjes op fietspaden verwijderd. Waarschijnlijk zullen dit er nog wel meer worden.

Succesfactor 1: samenwerking afdelingen

Binnen de gemeente wordt intensief tussen verschillende afdelingen samengewerkt. Ook vindt er regelmatig overleg plaats. Bij elke infrastructurele maatregel volgt men een werkwijze waarin ook alle andere mogelijke (onderhouds-) werkzaamheden worden meegenomen. Wanneer de gemeente bijvoorbeeld herstraatwerkzaamheden uitvoert, wordt gelijk onderzocht of een fietspaaltje op die plek daar wel zo handig staat.

Succesfactor 2: geen participatie, gewoon doen

Bij kleine infrastructurele maatregelen is inspraak vaak overdadig en zorgt onnodig voor vertraging en onrust. In de meeste gevallen ondervinden omwonenden weinig overlast en/of merken niet eens dat fietsverlichting is verplaatst of een fietspaaltje is verwijderd. De ervaring heeft gemeente Velsen geleerd deze aanpak van 'gewoon doen' een efficiënte manier is om tot uitvoering te komen. Tot nu toe is nog geen enkel verzoek tot herplaatsing binnengekomen.

- **Realisatietijd:** 2012 (+/- 6 maanden)
- **Budget:** n.v.t. (valt binnen het budget van reguliere onderhoudswerkzaamheden)
- **Samenwerkingspartners:** Afdelingen Wijkbeheer en Beleid & Voorbereiding, Fietsersbond
- **Doelgroep:** Fietsers
- **Initiatiefnemer:** gemeente Velsen
- **Contactpersoon:** mw. M. Magdelyns en dhr. H. Bos, gemeente Velsen (afd. Beheer en Ontwikkeling - verkeer/Beheer en Ontwikkeling - verkeer)
- **Meer informatie:** www.velsen.nl



- **Realisatietijd:** n.v.t.; jaarlijks wordt één cursus aangeboden
- **Budget:** Onbekend
- **Samenwerkingspartners:** VVN, Fietzersbond, lokale fietsenwinkel
- **Doelgroep:** Ouderen
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Bedum & VVN
- **Contactpersoon:** Mevr. H. Kruims, gemeente Bedum (afd. VROM)
- **Meer informatie:** <http://www.fietzersbond.nl/op-pad/fietsschool/fiets-en-e-bikedagen-voor-60-plus-sers>

3.4 Gedragsmaatregelen/fietsvaardigheden

21. *Gemeente Bedum: cursus e-bike beheersing*

Algemene beschrijving

Op grond van het gemeentelijk verkeersplan organiseert de gemeente Bedum sinds 2012 een aantal activiteiten in de educatieve sfeer voor verschillende doelgroepen om de fietsveiligheid te vergroten. Een van deze activiteiten is een cursus over e-bikes, specifiek gericht op ouderen. De gemeente zet in op educatie nu de meeste fysieke maatregelen al genomen zijn. Het aantal ongevallen in gemeente Bedum blijkt op basis van de ongevallenregistratie gemiddeld, maar het gevoel van verkeersonveiligheid is relatief groot. Ook hier kan educatie volgens de gemeente verbetering in brengen.

De cursus e-biking is samen met Veilig Verkeer Nederland (VVN) opgezet. Uit de ongevallen-registratie bleek dat het aantal ongevallen met name onder oudere fietsers relatief hoog was. De cursus bestaat uit een theoretisch en een praktisch deel. Eerst wordt de theoretische kennis over e-bikes en de verkeersregels vergroot en krijgt men een praatje van de Fietzersbond, waarna een rit over een oefenparcours volgt. Afgelopen jaar hebben 17 deelnemers zich aangemeld voor de cursus. Gezien het aantal inwoners in gemeente Bedum een redelijk aantal.

Succesfactor 1: samenwerking tussen lokale partijen

Bij de organisatie van de cursus zijn VVN Bedum en de Fietzersbond betrokken. Er is sprake van een goede samenwerking tussen de partijen. VVN is verantwoordelijk voor de uitvoering van de cursus; de gemeente stelt het budget beschikbaar. Een fietsenwinkel stelt kosteloos een aantal e-bikes beschikbaar voor het afleggen van het parcours. Daarnaast is VVN uitvoerder van meerdere educatieve (fiets)activiteiten in de gemeente Bedum. Zo organiseert men de verkeersexamens voor scholen, een scootmobielcursus en broemritten voor senioren.

Succesfactor 2: stimulerende subsidieregelingen

De provincie Groningen heeft een regeling waarbij gemeentes 50% subsidie kunnen krijgen op verkeersveiligheidseducatiemaatregelen. Dit leidt er toe dat de drempel voor een gemeente laag is om te investeren in educatieve maatregelen op het gebied van fietsveiligheid. Verkeersveiligheids-educatieprojecten worden gefinancierd door de gemeente, welke jaarlijks een bepaald bedrag vaststelt om te besteden aan educatie op het gebied van verkeersveiligheid. Indirect draagt de provincie Groningen ook bij: deze subsidieert 50% van het bedrag dat besteed wordt aan verkeersveiligheidseducatie. Daarmee stuurt de provincie nadrukkelijk aan op dit soort maatregelen.

22. Gemeente Dalfsen: voor middelbaar onderwijs (Fiets4Safe)

Algemene beschrijving

In 2012 is gemeente Dalfsen het Fiets4Save-project gestart. Het initiatief is als onderdeel van het fietsactieplan op de beleidsagenda gekomen. Het belangrijkste argument voor het Fiets4Save-project was dat uit cijfers van Veilig Verkeer Nederland bleek dat vooral onder jongeren veel fietsongevallen voorkomen. Doel van het project is om aandacht en begrip voor andere weggebruikers te vergroten onder fietsers en bewustwording van de gevaren van risicovol gedrag in het verkeer. Voor de uitvoering heeft gemeente Dalfsen samenwerking gezocht met middelbare scholen en het projectbureau Koop & Co ingehuurd met als eindresultaat een interactief project met film, presentatie en toneel, met informatie over risicovol fietsgedrag en de gevaren daarvan.

Succesfactor 1: 'Leren door te ervaren'

Het project Fiets4Save gaat uit van leren door te ervaren. In verschillende simulatiesessies leren jongeren om te gaan met gevaarlijke fietsituaties met behulp van ingehuurde acteurs. Onderdeel is dat jongeren elkaar corrigeren en positieve feedback geven, waarbij de effecten van groepsdruk en voorbeeldgedrag uitvoerig aan bod komen. Ook het gebruik van mp3-spelers en mobiele telefoons op de fiets zijn onderwerp van discussie. Deze methode streeft ernaar dat jongeren hun opgedane kennis direct in de praktijk toepassen.

Succesfactor 2: samenwerken t.b.v. subsidie

Bij het aanvragen van een financiële bijdrage bij de provincie Overijssel heeft gemeente Dalfsen profijt gehad van het ROVO (Regionaal Verkeersveiligheidsorgaan Overijssel). Zij hebben het raamwerk voor de subsidie aanvraag gedaan en andere gemeenten enthousiast gemaakt. Om extra urgentie te geven aan het project is de wethouder van gemeente Dalfsen naar de provincie gegaan met informatie over het project. Door de goede ervaringen en de interesse van andere gemeenten heeft de provincie Overijssel ook in 2013 subsidie toegekend.

- **Realisatietijd:** ± 2 dagen (2012)
- **Budget:** € 2.500,-
- **Samenwerkingspartners:**
Middelbare school, Provincie, ROVO, adviesbureau
- **Doelgroep:** Jongeren
- **Initiatiefnemer:** ROVO
- **Contactpersoon:** dhr. R. List, gemeente Dalfsen (afd. Onderhoud en Beheer)
- **Meer informatie:** www.dalfsen.nl



- **Realisatietijd:** ongeveer 6 maanden (2010)
- **Budget:** € 900.000,-
- **Samenwerkingspartners:** Basis-scholen, voortgezet onderwijs, politie, brandweer, fietsersbond/VVN
- **Doelgroep:** Jongeren, alle weggebruikers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente 's-Hertogenbosch
- **Contactpersoon:** dhr. K. Gijsbrechts, gemeente 's-Hertogenbosch (afd. Openbare Ruimte en Verkeer)
- **Meer informatie:** www.kpVV.nl/KpVV/.../IKS-10-11-11-Den-Bosch-fietsenpdf.pdf

23. Gemeente 's-Hertogenbosch: knelpunten in schoolomgeving

Algemene beschrijving

Vanaf het schooljaar 2006-2007 is gestart met het project om alle scholen van het primair en voortgezet onderwijs het predicaat 'verkeersveilig' te geven. Samen met de gemeente verrichten tal van scholen inspanningen op het educatieve vlak én de aanpak van de knelpunten in de openbare ruimte in de schoolomgeving.

Doel van het project was door een integrale aanpak de schoolomgeving van alle basis- en middelbare scholen in 's-Hertogenbosch in 2010 duurzaam verkeersveilig te hebben. Concreet betekende dit dat alle scholen in 2010 in het bezit zijn van het Brabants Verkeersveiligheids-Label (BVL), de knelpunten in de schoolomgeving aangepakt zijn en de deelnemers in de aanpak van verkeersonveiligheid hun activiteiten en inspanningen onderling afstemmen.

De scholen bepalen zelf het moment waarop zij zich aanmelden voor deelname aan het BVL-project. Binnen de kaders van de onderwijskundige doelstellingen behoort het tot de eigen beleidsvrijheid om prioriteiten te stellen aan de aandacht voor verkeerseducatie. Na aanmelding volgt een nulmeting en kan een ontwikkeltraject worden opgesteld. De scholen bepalen ook zelf de snelheid van het proces om te komen tot de diverse verbeteracties.

Succesfactor 1: groot bereik

De maatregel is een goed voorbeeld van samenwerking tussen gemeente, scholen en partners waarbij zowel ingezet wordt op educatie als fysieke maatregelen. Uit onderzoek naar het BVL-project blijkt dat met dit project een groot deel van de scholen bereikt wordt. De gemeente faciliteert de scholen in hun doel verkeerseducatie vorm te geven door middel van financiële ondersteuning. Deze kosten worden gedekt uit de jaarlijkse begrotingspost Verkeerseducatie. Op grond van de in 2006 vastgestelde subsidie(deel)verordening kunnen scholen een bijdrage krijgen voor onder meer de aanschaf van een theoretische lesmethode en de uitvoeringskosten van praktische verkeerslessen en -projecten. Uit de reacties van de verkeersouders en schooldirecties blijkt dat het project positief wordt gewaardeerd.

Succesfactor 2: afstemming intern en extern

Verschillende afdelingen van gemeente 's-Hertogenbosch hebben vaker en in een vroeger stadium contact over ontwikkelingen of vraagstukken, of wijzen elkaar erop. Hierbij gaat het om: afdeling Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw, afdeling Realisatie en Beheer, afdeling Openbare Ruimte en Verkeer, afdeling Onderwijshuisvesting, wijkmanagementteam. Vooral bij de ontwikkeling van nieuwbouw speelt de verkeersveiligheid in een vroegtijdig stadium een rol. Wanneer problemen of knelpunten bij scholen worden geconstateerd door één van de

deelnemers wordt direct de link gelegd met het BVL-project. Contactpersonen van scholen worden direct doorverwezen naar de afdeling Verkeer van de gemeente. Hierdoor is er een goed overzicht van de knelpunten op schoollocaties en worden de juiste middelen ingezet om deze adequaat aan te pakken.

Daarnaast is de afstemming van activiteiten en inspanningen met externe partijen goed. Bij de politie is aan elke school van het primair onderwijs een zogenaamde 'schooladoptant' toegewezen. Deze politiefunctionaris is voor de school het eerste aanspreekpunt en contactpersoon op alle facetten waar de politie een rol zou kunnen spelen.

De functionarissen moeten naar eigen inzicht en prioritering binnen hun taakuren invulling geven aan de rol als adoptant. Naar gelang de behoefte van de school, en haar inzet in de communicatie richting de eigen ouders, varieert de inzet van het beoordelen van onveilige situaties tot gerichte handhaving. Bij parkeeroverlast wordt incidenteel het flexteam van afdeling Stadstoezicht ingezet.

Mede door de groeiende bekendheid met het BVL-project bij de politie wordt vaker samengewerkt tussen school, politie en gemeente om verkeersmaatregelen en handhaving op elkaar af te stemmen.

- **Realisatietijd:** Lopend (2012)
- **Budget:** Onbekend
- **Samenwerkingspartners:** Provincie Gelderland, stadsregio Arnhem, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland
- **Doelgroep:** Ouderen
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Groesbeek samen met omliggende gemeenten, stadsregio Arnhem en Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland
- **Contactpersoon:** dhr. H. Beumer, gemeente Groesbeek (afd. Openbare Werken)
- **Meer informatie:** <http://www.fietzersbond.nl/op-pad/fietsschool/fiets-en-e-bikedagen-voor-60-plus-sers>

24. Gemeente Groesbeek: Fietsinformatiedagen voor senioren

Algemene beschrijving

In de gemeente Groesbeek is een fietsinformatiedag voor senioren georganiseerd.¹⁴ Tijdens de fietsinformatiedag worden senioren door diverse experts geïnformeerd over fietsveiligheid. Zo is tijdens de dag een audicien en een opticien aanwezig om het hoor- en gezichtsvermogen te toetsen, is een bewegingsdeskundige aanwezig om advies te geven over een veilige fietstechniek en wordt samen een fietsroute afgelegd om de complexe verkeerssituaties te belichten. Daarnaast waren ook een wijkagent, een fietsenmaker en een ambtenaar openbare orde en veiligheid aanwezig tijdens de dag. De fietsinformatiedag is dit jaar voor het eerst georganiseerd en was een groot succes gezien de deelnemers tijdens de dag. In totaal hebben circa dertig ouderen aan de dag deelgenomen.

Succesfactor 1: versimpeling besluitvormingstraject

Gemeente Groesbeek heeft samen met de omliggende gemeenten, de stadregio Arnhem en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) de besluitvormings- en financieringstraject versimpeld. Voorheen was het noodzakelijk om voor elk fietsveiligheidsproject een formele subsidieaanvraag in te dienen. In plaats daarvan geeft de provincie Gelderland nu direct opdracht aan stadregio Arnhem om verkeersveiligheidsactiviteiten aan te bieden aan gemeenten. De stadregio schakelt voor de uitvoering van de opdracht het ROVG in. De keuze voor de activiteiten wordt gebaseerd op de behoeften bij de betrokken gemeenten. De activiteiten worden samengebracht in het jaarlijkse draaiboek van het ROVG. Vervolgens kunnen gemeenten uit het draaiboek de activiteiten kiezen die voor hen interessant zijn. Gemeenten krijgen daarmee als het ware een 'menu' voorgehouden aan activiteiten. Het complexe traject van subsidieaanvragen is op deze manier verleden tijd. De versimpeling van de besluitvormingstraject maakt het mogelijk dat de gemeente Groesbeek met relatief weinig middelen (en dus lagere kosten) een specifieke doelgroep kan bereiken.

¹⁴ De fietsinformatiedag was één van de activiteiten die vanuit het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland is aangeboden aan de gemeente Groesbeek. De Fietzersbond is verantwoordelijk geweest voor de inhoud van de dag, de gemeente had vooral een faciliterende rol.

25. Fietsinformatiedag ouderen Montferland

Algemene beschrijving

De Fietzersbond organiseert cursussen Fietsvaardigheid voor ouderen. Het doel van deze dagen is het vergroten van het inzicht in de eigen fiets- en verkeersvaardigheid bij ouderen en het aanbieden van mogelijkheden deze vaardigheid te vergroten. Zodoende draagt de training bij aan het verkleinen van de ongevalkansen, zodat de oudere fietser langer aan het verkeer kan deelnemen. De Fietzers-bond had hier al ervaring mee opgedaan in andere gemeenten en er lag een programma klaar.

De gemeente Montferland was op zoek naar activiteiten die aansloten bij de toenemende vergrijzing in hun gemeente en gericht waren op ouderen. Het initiatief van de Fietzersbond kwam daarom als geroepen. Na overleg met de Fietzersbond werd besloten een cursus Fietsvaardigheid aan te bieden. De provincie wilde de activiteit subsidiëren omdat het aansloot bij hun doelstelling om verkeersveilig gedrag bij ouderen te stimuleren.

De gemeente nodigde de 65-plussers in Didam (kern binnen de gemeente Montferland) uit middels een brief. Er was plaats voor 35 deelnemers, maar binnen enkele dagen hadden zich al 124 mensen aangemeld, nog voor verdere communicatie via de Ouderenbond en via de media was opgestart. De 35 deelnemers tussen 68 en 72 jaar kregen een (gratis) programma aangeboden van een dag met daarin de onderdelen: theoretische kennis (bespreken verkeerssituaties), keuring van eigen fiets op veiligheid, afstelling en hoogte, gehoortest, ogentest, reactietest (beweegdocent geeft 'fietsgymnastiek' en tips), fietsparcours (testen fietsvaardigheid) en een fietstocht langs een uitgezette route door de gemeente met bespreking van locaties die onduidelijk of gevaarlijk zijn. De dag werd door de deelnemers beoordeeld met een 8,6. Vooral de fietstocht door de gemeente scoorde goed. Voor de deelnemers was het een leerzaam en gezellig dagje uit.

Succesfactor: laagdrempelig en beproefd aanbod

De Fietsinformatiedag voor ouderen kon snel worden georganiseerd doordat invulling en financiering al zo goed als geregeld waren toen de Fietzersbond met het aanbod kwam. Bovendien had de gemeente al de intentie om iets aan ouderen aan te bieden rond verkeersveiligheid. Door de dag gratis aan te bieden en een locatie te kiezen die voor de doelgroep laagdrempelig is, was er veel animo. De inhoud van de cursus sloot duidelijk aan bij de behoeften van de doelgroep.

- **Realisatietijd:** 2 maanden voor aanvang van de Fietsinformatiedag
- **Budget:** Ongeveer € 1.500,-
- **Samenwerkingspartners:** Afdeling V&V, wijk- en kerngericht werken (WKW, contact met doelgroep), Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (financier), Fietzersbond (expertise en fietsdocenten)
- **Doelgroep:** Ouderen
- **Initiatiefnemer:** Fietzersbond
- **Contactpersoon:** Gertjan Gerards, gemeente Montferland (afd. Openbare Werken, cluster Beleid, Beheer en Onderhoud)
- **Meer informatie:** www.fietzersbond.nl/fietsschool

De deelnemers gaven aan goede tips te hebben gekregen om veilig en verantwoord aan het verkeer te kunnen blijven deelnemen. Voor hen waardevolle informatie omdat specifiek deze doelgroep onderkent dat ze steeds meer onzeker de weg op gaat. Deelnemers gaven aan dat met de verkregen informatie het zelfvertrouwen aanzienlijk was verbeterd.



26. Gemeente Pijnacker-Nootdorp: Smileyroutes

Algemene beschrijving

In het kader van het Wijkgericht Werken tijdens de inventarisatie voor het opstellen van het leefbaarheidsplan Pijnacker 2012-2015 is uit een buurtonderzoek gebleken dat bewoners, ouders, leerlingen en leerkrachten veel verkeersdruk en onveiligheid ervaren rondom het hallen en brengen van kinderen bij de scholen de Ackerweide en de Bonte Toll aan de Gantellaan in Pijnacker. De gemeente Pijnacker-Nootdorp heeft in nauwe samenwerking met de scholen smileyroutes aangelegd om de verkeersveiligheid rond de school te verbeteren. De Smileyroutes zijn voor jonge kinderen herkenbaar. Elke route heeft zijn eigen kleur. Zo geeft bijvoorbeeld de rode smiley met pijlen naar links en rechts aan dat het een oversteekpunt is waar dus goed opgelet moet worden.

Succesfactor 1: project van de doelgroep

Gemeente Pijnacker-Nootdorp heeft bewust gekozen voor het laten participeren van de 'doelgroep' in het project. Dit hebben ze gedaan door leerlingenraden (leerlingen die de verschillende groepen van de twee scholen vertegenwoordigen) verantwoordelijk te maken voor het ontwerp van de smileys en het analyseren van knelpunten. Kinderen ervaren knelpunten of bepaalde oversteeklocaties anders dan volwassenen. Door de input van kinderen heeft gemeente Pijnacker-Nootdorp andere routes gekozen dan wanneer alleen verkeerskundigen zich hiermee bezig hadden gehouden. Daarnaast hebben de leerlingen zelf geld ingezameld om het project uit te breiden. Dit heeft een positieve uitwerking gehad op het enthousiasme van de kinderen en de school. Wanneer kinderen zelf voor hun 'route' hebben gespaard, willen ze ook over 'hun route' wandelen. Meedenken en -doen is belangrijk om voldoende draadvlak van kinderen, ouders en leraren te krijgen voor nu, maar ook voor de toekomst.

Succesfactor 2: positieve benadering

Deze maatregel onderscheidt zich van veel andere maatregelen, doordat het probeert kinderen, ouders en leerkrachten op een positieve manier te beïnvloeden. Bijkomend effect is dat bestuurders vaak veel interesse hebben in dit soort 'positieve' maatregelen. Zo heeft de wethouder Verkeer en Vervoer de maatregel meteen omarmd. Het feit dat het ontwerpen en aanleggen van de Smileyroute relatief goedkoop is, helpt daarbij.

- **Realisatietijd:** 2 maanden
- **Budget:** ± € 5000,-
- **Samenwerkingspartners:**
Gemeenten Pijnacker-Nootdorp, afdeling Beheer en Openbare Ruimte en de afdeling Wijkbeheer de basisscholen Ackerweide en de Bonte Toll, ontwerp bureau Hopla
- **Doelgroep:** Jongeren
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Pijnacker-Nootdorp
- **Contactpersoon:** dhr. J. van Zoomeren, Gemeente Pijnacker-Nootdorp (afd. beheer en openbare ruimte)
- **Meer informatie:** www.pijnacker-nootdorp.nl/web/file?uuid=bc255c84



Succesfactor 3: meelifen met andere projecten

In een ander project heeft de gemeente Speelstoepen aangelegd zodat kinderen niet altijd de weg hoeven over te steken als zij willen spelen. De Smileyroute was in eerste instantie voorzien aan de zuidzijde van de Gantellaan. Omdat aan de noordzijde de Speelstoepen werden aangelegd is in overleg met de leerlingen en de scholen de Smileyroute verschoven naar de noordzijde van de Gantellaan. De reden is dat er nu een veel interessantere route ontstond voor de leerlingen. Zij kunnen nu op weg naar school of naar huis gebruik maken van deze speelaanleidingen.



27. Gemeente Rotterdam: Samenhangend pakket gedragsmaatregelen Rotterdam

Algemene beschrijving

Vanuit de afdeling Verkeer & Vervoer van de gemeente Rotterdam is het initiatief genomen om de vele verkeersveiligheidscampagnes slimmer op elkaar aan te laten sluiten en te combineren. Een aantal maatregelen zijn gericht op het verbeteren van het verkeersgedrag van basisschoolkinderen (School op Seef, Streetwise (ANWB)), andere maatregelen zijn gericht op middelbare scholieren (Totally Traffic en fietsverlichtingacties). Als naar aanleiding van signalen van burgers door de gemeente een project wordt opgezet kijkt de gemeente naar de onderlinge samenhang en kansen om projecten elkaar te laten versterken.

Succesfactor: slim combineren van gedragsmaatregelen.

Vanuit de afdeling Verkeer & Vervoer is samenwerking gezocht met de directie Sport & Cultuur om te zien of educatieprogramma's en andere gedragsmaatregelen te combineren zijn en zo de verkeersveiligheid efficiënter verbeteren. De gemeente heeft de vakleerkrachten sport op 88 Lekker Fit! basisscholen betrokken bij een project om jongeren beter en meer te laten fietsen. De vakleerkrachten werden daartoe opgeleid tot fietsdocent. Daarnaast zijn fietsen beschikbaar gesteld aan de scholen. Op deze manier kon door een kleine uitbreiding van het bestaande Rotterdam Lekker Fit! programma ook de fietsveiligheid worden verbeterd doordat jongeren veilig leren fietsen.

- **Realisatietijd:** Enkele maanden in het voorjaar en het najaar
- **Budget:** € 5.000 - € 10.000
- **Samenwerkingspartners:** Directie Sport & Cultuur (inhoud en financiën), Afdeling Verkeer & Vervoer (inhoud en financiën)
- **Doelgroep:** Jongeren
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Rotterdam
- **Contactpersoon:** dhr. G. Lulofs en mw. A. Koppe (afd. Dienst Stadsontwikkeling afdeling verkeer en vervoer)
- **Meer informatie:** www.totallytraffic.nl, www.schoolopseef.nl, www.anwb.nl/verkeer/streetwise, www.rotterdamlekkerfit.nl



- **Realisatietijd:** 1 dag
- **Budget:** € 1.750,- (excl. btw) Fiets4Safe; Veilig uitgaan/Veilig thuiskomen € 2.750,- (excl. btw)
- **Samenwerkingspartners:** Provincie (subsidieverstrekker, vanuit Verkeers- en vervoersberaad/BDU, voor max. 50%), scholengemeenschap (behoefte en partner in uitvoering), vanuit de gemeente de afdelingen Ruimte (beleidsmedewerker verkeer) en Samenleving (beleidsmedewerker onderwijs en beleidsmedewerker samenleving), Projectenbureau ZAT (initiatief en uitvoering).
- **Doelgroep:** Jongeren
- **Initiatiefnemer:** Projectenbureau ZAT
- **Contactpersoon:** dhr. J. Vogt, gemeente Vlagtwedde (afd. Ruimte)
- **Meer informatie:** <http://www.vlagtwedde.nl/default.aspx?page=7149>

28. Gemeente Vlagtwedde: Veilig Uitgaan en Fiets4Safe Vlagtwedde

Algemene beschrijving

Sinds 2008 heeft de gemeente een verkeerseducatieplan (VEP) waarbinnen jaarlijks de activiteiten voor het komende jaar worden vastgesteld. Het VEP is gericht op specifieke doelgroepen: basisschool, middelbaar onderwijs, ouderen, motorrijders. Daarnaast zijn binnen het VEP ook enkele algemene verkeersvoorlichtingen/campagnes opgenomen (niet gericht op een speciale doelgroep). Voor de maatregelen is subsidie beschikbaar vanuit de gemeente en vanuit de provincie.

De ongevals cijfers van de politie wezen op een paar kwetsbare groepen, waar de gemeente het Verkeerseducatieplan op heeft gericht. Er waren al verkeerseducatieprogramma's (verkeersles) voor basisschoolkinderen, maar er ontbrak nog een programma voor de groep 12-18 jarigen. De gemeente had de intentie om voor jongeren ook een programma aan te bieden.

Projectenbureau ZAT, initiatiefnemer van het geheel, nam contact op met de regionale scholengemeenschap om te zien of er behoefte was aan deze projecten. Samen zijn ZAT en de scholengemeenschap vervolgens naar de gemeente gestapt om subsidie te regelen, zodat de projecten uitgevoerd konden worden. Projectenbureau ZAT biedt scholen met Fiets4Safe en de clinic 'Veilig uitgaan, veilig thuiskomen' een compleet project aan. Het beoogde effect van Fiets4Safe is vergroting van aandacht en begrip voor andere weggebruikers onder fietsers, bewustwording van de gevaren van risicovol gedrag in het verkeer en het aanspreken van elkaar hierop. Bij Fiets4Safe zorgen professionele acteurs voor interactie. De combinatie van film, presentatie en de inzet van acteurs brengt de materie indringend aan de orde. Machogedrag wordt doorbroken. Er is aandacht voor de effecten van groepsdruk, voorbeeldgedrag, elkaar corrigeren en het gebruik van mobiele telefoons en mp3-spelers op de fiets.

Succesfactor: met beperkte maatregel groot effect

Als het gaat om de verbetering van de fietsveiligheid wordt vaak al snel gedacht aan fysieke maatregelen, die vaak een behoorlijk budget vragen. Door een op de doelgroep gerichte aanpak van gedragsmaatregelen kunnen met beperkte(re) middelen ook goede resultaten behaald worden. In de periode waarin Fiets4Safe is uitgevoerd zijn binnen de gemeente geen infrastructurele maatregelen uitgevoerd specifiek gericht op (fiets-)veiligheid. Toch is het aantal ongevallen onder fietsers afgenomen, volgens de gemeente zeer waarschijnlijk door de gedragsmaatregelen. Ook bij andere aspecten van fietsveiligheid is het zaak om steeds naar mogelijke fysieke én gedragsmaatregelen te kijken.



3.5 Overige maatregelen

29. *Gemeente Achtkarspelen: Samenwerkingsverband uitvoering gedragsmaatregelen verkeersveiligheid*

Algemene beschrijving

De gemeente Achtkarspelen heeft voor de uitvoering van de gedragsmaatregelen t.b.v. fietsveiligheid (verkeersveiligheid) een samenwerkingsverband met drie andere gemeenten: Dongeradeel, Dantumadeel en Kollumerland. De gemeenten betalen gezamenlijk één persoon die twee dagen per week bezig is met de organisatie en planning van activiteiten die betrekking hebben op het gedrag in het verkeer. Voorbeelden hiervan zijn een e-bikecursus en het praktijk Fietsverkeersexamen op basisscholen. De samenwerking is ongeveer tien jaar geleden ontstaan naar aanleiding van Duurzaam Veilig, waardoor er meer aandacht kwam voor het gedragsaspect in het verkeer. De gemeenten zijn gaan samenwerken, omdat voor het gedragsaspect extra mankracht nodig was en zij die allen niet in huis hadden. Daarom hebben ze gezamenlijk één extra projectleider ingehuurd. De projectleider werkt op basis van het Uitvoeringsprogramma dat in overleg met de provincie elk jaar wordt opgesteld. Hierin staan gezamenlijke en afzonderlijke activiteiten van de vier gemeenten beschreven. De projectleider is in dienst bij één gemeente, die facturen stuurt naar de andere gemeenten. De kosten worden gelijk verdeeld over de vier gemeenten. In de nota's wordt niet verrekend hoeveel werk er voor de gemeenten specifiek wordt uitgevoerd. Het effect van de samenwerking zit dus in de mankracht die ervoor zorgt dat er veel georganiseerd kan worden.

Succesfactor 1: samenwerking van onderaf ingericht met persoonlijke contacten

De samenwerking is niet van bovenaf opgelegd, maar door de gemeenten zelf opgezet. De medewerkers die vanuit de gemeenten samenwerken komen elkaar ook in andere samenwerkingsverbanden tegen. De personen kennen elkaar goed. Het persoonlijke niveau maakt dat de samenwerking meer kans van slagen heeft. Er is duidelijk per gemeente één probleemeigenaar, één persoon die zich ervoor verantwoordelijk voelt.

Succesfactor 2: beleid op provinciaal niveau bepaald

Het beleid op het gebied van verkeersveiligheid, en dus ook fietsveiligheid, wordt gestuurd door de provincie. De provincie Friesland bepaalt het beleid en de criteria op basis waarvan subsidies worden verleend. De gemeenten volgen dit beleid grotendeels, omdat de uitkering van subsidies daarvan afhankelijk is. Dit resulteert in een per gemeente sterk vergelijkbaar beleid, waardoor eenvoudig samengewerkt kan worden tussen gemeenten.

- **Realisatietijd:** Structureel (sinds 2002)
- **Budget:** Achtkarspelen, ca. € 13.000,- waarvan 50% provinciale bijdragen en 50% eigen middelen. Overige gemeenten naar rato inwoneraantal: Dantumadiel ca. € 13.000,- Dongeradeel Kosten personele inzet samenwerkingsverband € 16.000,- op jaarbasis (per gemeente € 4.000,- en niet naar rato inwoneraantal)
- **Samenwerkingspartners:** Gemeenten Dongeradeel, Dantumadeel en Kollumerland
- **Doelgroep:** Fietzers
- **Initiatiefnemer:** Provincie Friesland
- **Contactpersoon:** dhr. G. Vellinga, gemeente Achtkarspelen (afd. Infra en Gebouwen)
- **Meer informatie:** Niet beschikbaar

- **Realisatietijd:** 2000-lopend
- **Budget:** € 1.750.000,- (aanpak blackspots schatting jaarlijks inclusief bijdragen van centrale stad, stadsdelen en stadsregio Amsterdam)
- **Samenwerkingspartners:** Centrale stad, stadsdelen, stadsregio Amsterdam, politie, OM
- **Doelgroep:** Alle weggebruikers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Amsterdam
- **Contactpersoon:** dhr. R. Van Ban, gemeente Amsterdam (afd. Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer)
- **Meer informatie:** <http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/verkeersveiligheid> en <http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/fiets/>

30. *Gemeente Amsterdam: systematische aanpak van 'black spots'*

Algemene beschrijving

De gemeente Amsterdam heeft in 2000 de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) ingesteld (met leden van de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, de Dienst Ruimtelijke Ordening, het Ingenieursbureau Amsterdam, de politie Amsterdam-Amstelland en het Openbaar Ministerie). De WBA heeft als doel kruispunten en routes veiliger te maken. Naast de aanpak van zogenaamde 'blackspots' en 'red-routes' geeft de WBA ook uitvoering aan proactieve maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid, zoals snelheidsbeperkende maatregelen op locaties waar fietsongelukken zijn te verwachten. Voorstellen van de WBA worden voorgelegd aan de Stadsdeel Verkeerscommissie of Centrale Verkeerscommissie. De WBA werkt een praktische oplossing uit en zorgt dat deze uitgevoerd wordt. Sinds 2000 zijn meer dan tweehonderd blackspots aangepakt in Amsterdam, waarvan het grootste deel gericht was op het verbeteren van de fietsveiligheid.

Succesfactor 1: WBA bevindt zich 'middenin' de reguliere organisatie

De WBA bestaat uit (beleids)medewerkers van verschillende gemeentelijke organisaties. Vier diensten vanuit de centrale stad (dienst beheer, dienst infrastructuur en vervoer, dienst ruimtelijke ordeningen en het ingenieursbureau Amsterdam) en de politie nemen structureel deel aan de WBA. Afhankelijk van de locatie van het probleem worden ook stadsdelen betrokken bij de werkgroep. De WBA zit bij alle betrokken organisaties en afdelingen structureel in het systeem.

Vaak is het moeilijk om een project te laten slagen omdat de prioriteit van de betrokken medewerkers bij reguliere werkzaamheden ligt. Belangrijke succesfactor van de WBA is dat alle betrokken afdelingen structureel tijd beschikbaar hebben gesteld voor medewerking aan het project. Binnen de werkgroep is het daardoor mogelijk geweest om te werken aan een nauwe samenwerking tussen het beleid en de uitvoering; de werkgroep staat middenin in de organisatie. Deze samenwerking is essentieel geweest voor het slagvaardig komen tot maatregelen.

Succesfactor 2: WBA heeft meerdere jaren financiering geborgd

De WBA-aanpak kost jaarlijks ruim anderhalf miljoen euro. Het project wordt gezamenlijk gefinancierd door de centrale stad, de stadsdelen en de stadsregio Amsterdam. Het budget is gebaseerd op de aanpak van vijf 'black spots' per jaar. De verwachting is dat per jaar vijftien nieuwe 'black spots' worden geïdentificeerd. De WBA bepaalt welke 'black spots' worden aangepakt. Om continuïteit van het project te waarborgen is het jaarlijkse budget voor de aanpak van 'black spots' formeel vastgelegd in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012-2015. Daarmee is de financiële zekerheid van het project net als voorgaande jaren voor enkele jaren achtereen geborgd.

31. Gemeente 's-Hertogenbosch: Innovatieve verkeersregelin- installaties

Algemene beschrijving

In gemeente 's-Hertogenbosch is men enkele jaren geleden gestart met een pilot rondom verkeersregelininstallaties (zoals de afteller, groen op maat (GOM) en de dubbele drukknop).¹⁵ De innovaties leveren een bijdrage aan de doorstroming, geloofwaardigheid, veiligheid en milieu bij de met verkeerslichten geregelde kruisingen. Specifiek voor fiets-veiligheid geldt dat fietsers meer ruimte krijgen, waardoor er minder gevaarlijke situaties ontstaan. Na onderzoek door de gemeente 's-Hertogenbosch onder buurtbewoners is gebleken dat weggebruikers de maatregelen als positief ervaren. De gemeente heeft naar aanleiding van de uitkomst van het onderzoek meerdere kruispunten voorzien van deze innovatieve maatregelen.

Succesfactor 1: ruimte maken voor innovatie

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft in de eigen organisatie een aantal essentiële stappen doorlopen om deze innovatieve maatregelen op straat onderbouwd gerealiseerd te krijgen. Onder meer heeft men in eerste instantie geen rekening gehouden met de juridische aspecten. Pas wanneer de pilot uitwees dat een maatregel goed werkte, werd gekeken of de maatregel conflicteerde met juridische aspecten en zo ja, naar mogelijkheden om deze aan te passen.

Succesfactor 2: bundeling van maatregelen

Door te focussen op geïntegreerde systemen, duidelijke maatregelen en flexibiliteit van algoritmes worden er innovatieve verkeersregelingen ontwikkeld. Daarnaast wordt er ook integraal naar de doelgroep 'weggebruikers' gekeken. Wanneer een voetganger meer oversteektijd krijgt, kan een fietser bijvoorbeeld twee keer oversteken.

- **Realisatietijd:** Reguliere onderhoudswerkzaamheden (sinds 2010)
- **Budget:** Reguliere onderhoudswerkzaamheden
- **Samenwerkingspartners:** Installatiebedrijven (via uitbesteding)
- **Doelgroep:** Alle weggebruikers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Amsterdam
- **Contactpersoon:** dhr. E. Greweldinger, gemeente 's-Hertogenbosch (afd. Openbare Ruimte en Verkeer)
- **Meer informatie:** Nog niet beschikbaar



¹⁵ De afteller is een unieke verkeerslantaarn met aftellende cijfers in de gele lens. Groen Op Maat (GOM) zorgt ervoor dat het laatste voertuig in de wachtrij altijd door geel rijdt, waardoor onnodige verliestijden tot een minimum worden beperkt. Met de dubbele drukknop is de oversteektijd (groen- plus de groen-knippertijd) beter afgestemd op de snelheid van de voetganger.

- **Realisatietijd:** 2012-2020
- **Budget:** 9 miljoen euro (waarvan 8 miljoen voor realisatie van de fietsvisie, 1 miljoen voor achterstallig onderhoud)
- **Samenwerkingspartners:**
De regio Twente, de stedelijke verkeersraad (deze bestaat uit ouders met kinderen in het voortgezet onderwijs), de politie, de Fietzersbond en de Universiteit Twente en VVN
- **Doelgroep:** Fietzers
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Enschede
- **Contactpersoon:** Dhr. C. Lems, gemeente Enschede (afd. Stedelijke Ontwikkeling – afdeling Ontwerp)
- **Meer informatie:** ris.enschede.nl/stukken/09094/download.html

32. *Gemeente Enschede: Integrale fietsvisie*

Algemene beschrijving

Eind 2011 is door de gemeenteraad van Enschede een fietsvisie vastgesteld. Deze visie behandelt de plannen van de gemeente ten aanzien van de fiets tot 2020. In deze visie neemt ontvlechting een prominente plaats in en wordt de ambitie uitgesproken dat in 2020 het fietsgebruik is gestegen van 32 naar 40%.

Succesfactor 1: politieke prioriteit

In de visie wordt op verschillende fronten aandacht gevraagd voor de fietsveiligheid. De gemeente had al enkele jaren plannen liggen om een fietsnetwerk samen te stellen. Dit initiatief bleef hangen, vanwege dynamiek in de gemeenteraad waarbij de vraag rees of fietsroutes niet veel meer door de wijk moesten lopen in plaats van langs belangrijke autoroutes. Ontvlechting werd uiteindelijk belangrijker gevonden, waardoor sommige plannen – zoals het focussen op hoofdwegen voor zowel auto als fiets – aangepast moesten worden. In 2011 kwam het hele proces in een stroomversnelling terecht. Ten grondslag aan deze stroomversnelling lagen onder andere Raadsvragen over fietsveiligheid en een wens van de wethouder om ook op fietsgebied met goede plannen te komen. Daardoor ontstond een boost waarin de hele visie binnen een jaar inclusief vaststelling tot stand is gekomen. De politieke prioriteit blijkt ook uit de wens van de gemeenteraad dat in 2020 het fietsgebruik is gestegen van 32% naar 40%.

Succesfactor 2: stakeholders betrekken

De fietsvisie is opgesteld in samenwerking met de fietsklankbordgroep, die bestaat uit afgevaardigden uit de regio Twente, de stedelijke verkeersraad (deze bestaat uit ouders met kinderen in het voortgezet onderwijs), de politie, de Fietzersbond en de Universiteit Twente. Er is ook overleg geweest met wijkraden en bewonersgroepen. Het aantal betrokkenen is vrij groot, om een zo breed mogelijk draagvlak te genereren. Het betrekken van de klankbordgroep was bij het opstellen van de fietsvisie zeer waardevol. Door het commentaar dat hieruit kwam ontstond snel een meer gedegen stuk.

Succesfactor 3: regionale subsidie

De gemeente Enschede gaat uit van een regionale subsidie om het fietsenplan uit te kunnen voeren. Gemeente Enschede investeert zelf vier miljoen euro, dat mogelijk wordt aangevuld door subsidie van regio Twente. Daarnaast is er één miljoen euro vrijgemaakt om achterstallig onderhoud op te lossen. In totaal is er dus negen miljoen euro beschikbaar. De fietssnelweg maakt gebruik van een apart, regionaal budget dat geen deel uitmaakt van de fietsvisie. Financieel krijgt de eigen visie momenteel prioriteit. Daar waar men op een slimme manier zaken van het regionale netwerk kan realiseren doet men dat wel. Dit geldt bijvoorbeeld voor de fietssnelweg F35 die gecombineerd is aangelegd met de herinrichting van de stadionweg.

Succesfactor 4: inzetten op synergie

De gemeente poogt de ontwikkeling van het fietsnetwerk mee te laten liften op andere ontwikkelingen. Een deel van de fietssnelweg F35 werd bijvoorbeeld aangelegd bij de reconstructie van de omgeving van het stadion. Op die manier hoopt de gemeente dat de ontwikkeling van het fietsnetwerk andere ontwikkelingen versterkt en vice versa.

- **Realisatietijd:** 2010 t/m 2015
- **Budget:** 2,2 miljoen euro
(€ 500.000,- bijdrage van derden)
- **Samenwerkingspartners:**
Scholen, politie, Stadregio Amsterdam, veiligheidslabeladviseurs
- **Doelgroep:** Jongeren
- **Initiatiefnemer:** Gemeente Haarlemmermeer
- **Contactpersoon:** Mw. J. Steltenpool, gemeente Haarlemmermeer (afd. Cluster Ruimtelijke Ontwikkeling)
- **Meer informatie:** Niet beschikbaar

33. Gemeente Haarlemmermeer: Aanleg van schoolzones

Algemene beschrijving

In 2010 is gemeente Haarlemmermeer begonnen met de aanleg van schoolzones, mede nadat het nieuwe college de aanleg van schoolzones voor *alle* scholen expliciet opnam in het collegeprogramma.¹⁶ De gemeente Haarlemmermeer heeft inmiddels vijftien schoolzones gerealiseerd. De maatregelen die rondom de scholen zijn genomen lopen daarbij sterk uiteen:

van het plaatsen van waarschuwborden, tot de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur.

Succesfactor 1: stimulans voor scholen

Door te beginnen met de scholen die al actief zijn op het gebied van verkeersveiligheid (lees: scholen met het [verkeersveiligheidslabel](#)) zorgt men voor een katalyserende werking op het project. Veel scholen in de gemeente Haarlemmermeer willen zo snel mogelijk een schoolzone. Door scholen met het verkeersveiligheidslabel hiervoor het eerst in aanmerking te laten komen, zijn meer en meer scholen ook op school aandacht gaan besteden aan fietsveiligheid. De aanleg van de schoolzones is feitelijk een stimulans geweest voor scholen om meer aandacht te besteden aan fietsveiligheid op en rondom scholen, met als gevolg een effectievere fietsveiligheidsaanpak in brede zin.

Succesfactor 2: lokaal maatwerk

Bij het uitwerken van de maatregelen voor de schoolzone worden zoveel mogelijke lokale partijen betrokken. De gebiedsmanager vervult hierbij een centrale rol; hij/zij zorgt ervoor dat alle belangen voldoende zijn vertegenwoordigd bij het uitwerken van de maatregelen voor de desbetreffende schoolzone.¹⁷ Het realiseren van brede lokale betrokkenheid vanaf het begin van het project zorgt ervoor dat iedereen zich verantwoordelijk voelt voor de uiteindelijke oplossing. Ook als niet alle wensen en behoeften worden overgenomen zien de betrokkenen de schoolzone als 'hun' oplossing.



¹⁶ Er is geen specifieke aanleiding bekend voor het opnemen van de schoolzones in het collegeprogramma. Verkeersveiligheid rondom scholen was een onderwerp dat vóór het collegeprogramma al vaker ter sprake was gekomen in de gemeenteraad.

¹⁷ De gemeente Haarlemmermeer is opgedeeld in zes gebieden. Ieder gebied heeft een gebiedsmanager. Deze gebiedsmanager heeft een integrale rol: hij is verantwoordelijk voor de uitvoering van het gemeentelijk beleid in zijn specifieke gebied.

34. Gemeente Vlissingen

Algemene beschrijving

De gemeente heeft in 2012 scootmobiel rijvaardigheidscursussen georganiseerd voor personen die een scootmobiel in bruikleen hebben van de gemeente. Veilig Verkeer Nederland is verantwoordelijk voor de uitvoering van de cursussen en wordt bijgestaan door twee ergo-therapeuten. Provincie Zeeland heeft tot nu toe een subsidie verstrekt voor het organiseren van rijvaardigheidstrainingen. Gemeente Vlissingen wil de rijvaardigheidscursus jaarlijks aanbieden. Momenteel hebben zeventig scootmobielgebruikers aan de cursus deelgenomen. Komend jaar moeten tweehonderd personen nog een gebruikersonderzoek krijgen. Het project geeft indirect een impuls aan fietsveiligheid: scootmobielbestuurders vertonen soms onveilig gedrag op het fietspad, ofwel omdat ze een apparaat hebben dat eigenlijk niet geschikt is voor het fietspad door de te lage maximumsnelheid, ofwel omdat ze niet meer rijvaardig zijn. De cursus bestrijdt deze beide problemen.

Succesfactor 1: verplichtend karakter en persoonlijke aanpak

Als de gemeente heeft vastgesteld dat iemand een scootmobiel nodig heeft, horen daar ook plichten bij. Door het verplichtende karakter van deze aanpak heeft elke scootmobielgebruiker contact met de gemeente en is de gemeente op de hoogte van eventuele problemen bij het gebruik van de scootmobiel.

De gemeente steekt, naast het inventariseren van probleemgevallen, vooral veel tijd in de daaruit komende vervolgacties. Ongeveer 10% van de doelgroep heeft een probleem of vraag die de gemeente verder onderzoekt. Sommige gemeenten kiezen alleen voor het aanbieden van een vrijwillige cursus en organiseren geen vervolgacties, waardoor de doelgroep die de meeste problemen ondervindt bij het gebruik van het apparaat minder goed wordt bereikt. Gemeente Vlissingen legt juist daar de focus op, wat het project succesvol maakt.

Succesfactor 2: samenwerking

Veilig Verkeer Nederland en de Cliënten-Gehandicaptenraad zijn belangrijke partners in het organiseren van de cursussen. De gemeente werkt ook op andere vlakken samen met deze organisaties, bijvoorbeeld door als gemeente een dag voor driewielfietsen te organiseren.

- **Realisatietijd:** Lopend (vanaf 2011)
- **Budget:** 2.2 miljoen euro: Niet bekend (in ieder geval gering)
- **Samenwerkingspartners:** Provincie Zeeland, Veilig Verkeer Nederland, Cliënten-Gehandicaptenraad
- **Doelgroep:** Ouderen
- **Initiatiefnemer:** Cliënten-Gehandicaptenraad, Provincie Zeeland
- **Contactpersoon:** Mw I. Brittijn, gemeente Vlissingen (afd. Publiekszaken WMO)
- **Meer informatie:** Niet beschikbaar

Succesfactor 3: integrale benadering van fietsveiligheid

De gemeente Vlissingen heeft in het afgelopen decennium veel aandacht besteed aan de positie van de fiets binnen de bebouwde kom. In 2012 is een geactualiseerd Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld. In dit GVVP wordt bijzondere aandacht besteed aan 'kwetsbare verkeersdeelnemers', zoals fietsers, voetgangers, gehandicapten en kinderen. Ten opzichte van het voorgaande beleid zijn er mogelijkheden geboden om met name op bepaalde erftoegangswegen meer bescherming te bieden aan de kwetsbare verkeersdeelnemers bij bovenwijkse voorzieningen. Daarnaast wordt ingezet op verkeerseducatie bij kwetsbare verkeersdeelnemers en is er overleg met de diverse stakeholders op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

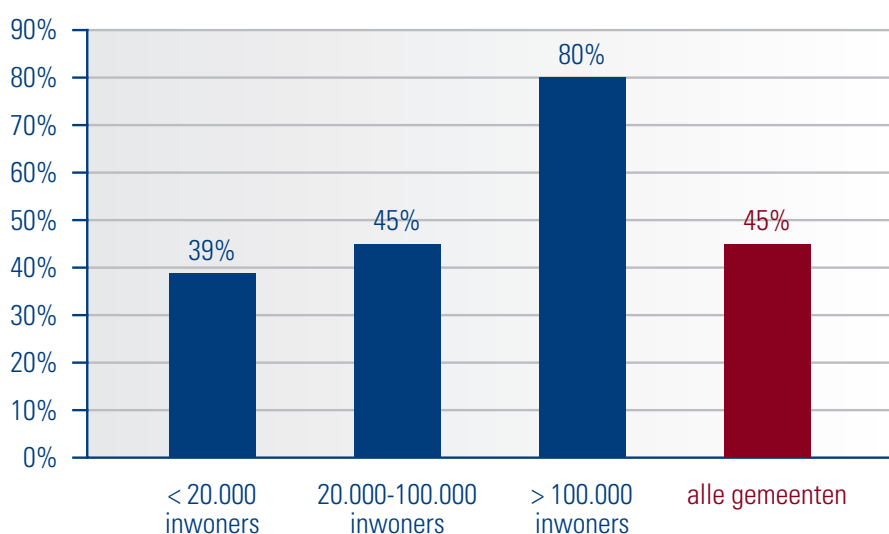
Bij infrastructurele werken wordt de positie van alle verkeersdeelnemers afgewogen. Enerzijds wordt gezien of er sprake is van een verkeersonveilige situatie (objectieve ongevallenstatistieken), anderzijds is de beleving van de verkeersgebruikers van belang. Op basis van de beschikbare gegevens en de prioriteiten op een bepaalde kruising wordt een inrichting bepaald. Bij projecten waar de positie van de fietser nadrukkelijk gewijzigd wordt, wordt overleg gevoerd met de lokale afdeling van de Fietzersbond.

Bijlage 1

Toelichting op de internetenquête

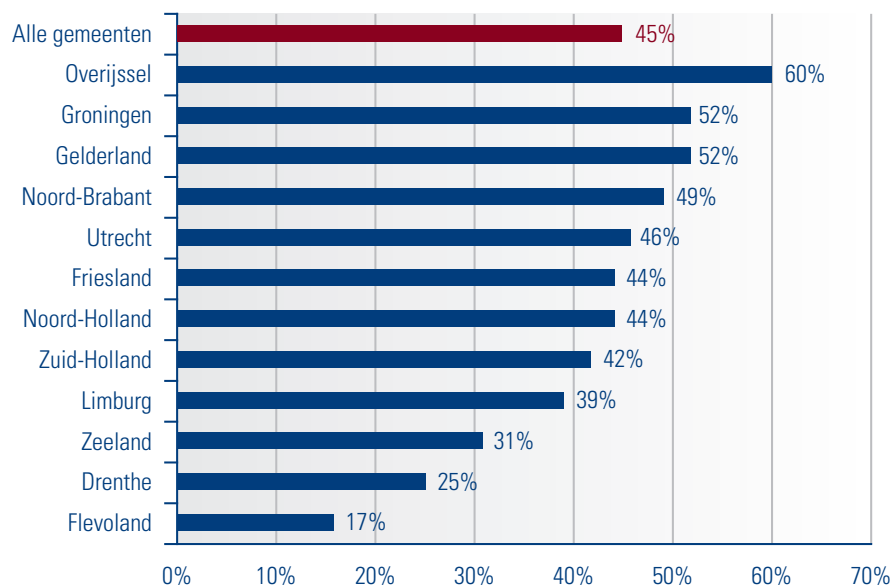
Toelichting op de respons

Het onderzoek naar een overzicht van fietsveiligheid had als doel een zo volledig mogelijk beeld te geven van 'wat er zoal gebeurt in Nederland' op het gebied van fietsveiligheid in de Nederlandse gemeenten. Om dit beeld te realiseren zijn alle Nederlands gemeenten via een internetenquête benaderd voor deelname aan dit onderzoek. Uiteindelijk heeft 45% (N=188) van de gemeenten de enquête ingevuld.



Figuur 2: Respons naar omvang van de gemeente

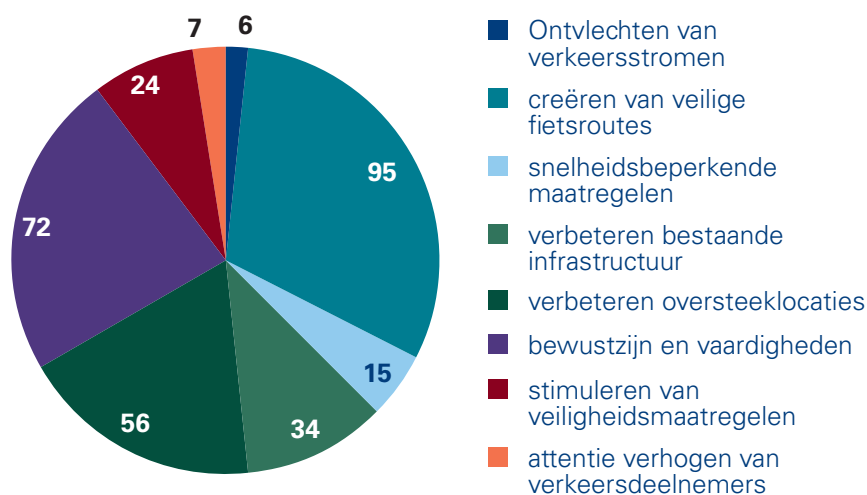
Kijkend naar de geografische spreiding blijkt sprake te zijn van een gelijkmatige verdeling van de respons over de verschillende provincies. Het valt wel op dat Zeeland, Drenthe en Flevoland een relatief lage respons hebben. Op basis van de enquête is niet te achterhalen *waarom* de respons in de genoemde provincies achter is gebleven ten opzichte van de andere provincies.



Figuur 3: Respons per provincie

Toelichting op de selectie best practices

- *Infrastructurele maatregelen (222 projecten):* alle maatregelen die erop gericht zijn om de infrastructuur voor fietsers veiliger te maken
 - Ontvlechten van fietsroutes: het realiseren van een volwaardig en zelfstandig fietsnetwerk waarbij het aantal ontmoetingen tussen fietsers en andere verkeersdeelnemers zo klein mogelijk wordt gemaakt. Het reduceren van de ontmoetingskans vermindert de kans op ongelukken.
 - Creëren van veilige fietsroutes: het vergroten van de fietsveiligheid op bestaande en veelgebruikte fietsroutes binnen de gemeente, bijvoorbeeld schoolthusroutes. Denk aan het aanleggen fietssuggestiestroken, realisatie van vrijliggende fietspaden, en het creëren van fietsstraten etc.
 - Veiliger maken oversteeklocaties: oplossen van problemen rondom oversteeklocaties. Anders dan het creëren van veilige fietsroutes zijn deze maatregelen gericht op lokale knelpunten. Voorbeeld van maatregelen zijn de aanleg van voorrangrotondes, fietstunnels, middenberm etc.
 - Verbeteren van de bestaande fietsinfrastructuur: verwijderen van fietspaaltjes, verbeteren van de kwaliteit van het fietspad, aanleg verlichting, strooien tegen gladheid etc.
 - Snelheid beperkende maatregelen: aanleg van drempels, 30 kilometerzones etc.
- *Maatregelen gericht op het gedrag (72 projecten):* de verzameling aan maatregelen die als doel hebben om het fietsgedrag te beïnvloeden
 - Bewustzijn en fietsvaardigheden: fietslessen voor groep 7 en 8, uitleg over de dode hoek van vrachtwagens op basisscholen, fietslessen voor ouderen, fietsexamens.
 - Stimuleren van het gebruik van veiligheidsmaatregelen: het uitdelen van lampjes, fietsreparaties op basisscholen, het uitdelen van valhelmen op basisscholen.
 - Attentie verhogen van verkeersdeelnemers: het plaatsen van waarschuwborden in de omgeving van scholen, het aangeven van de rijsnelheid, het waarschuwen voor de dode hoek op gevaarlijke kruisingen
 - De verdeling van de maatregelen over de verschillende categorieën is ongelijk verspreid. Gemeenten geven aan vooral succesvolle maatregelen te hebben gerealiseerd die gericht waren op het creëren van veilige fietsroutes (101 projecten). Daarnaast noemen relatief veel gemeenten het verbeteren van oversteeklocaties als succesvol project (66 projecten). Waar het gaat om gedragsmaatregelen, geven gemeenten aan vooral maatregelen te nemen die betrekking hebben op het vergroten van het bewustzijn en het verbeteren van de fietsvaardigheden (44 projecten).

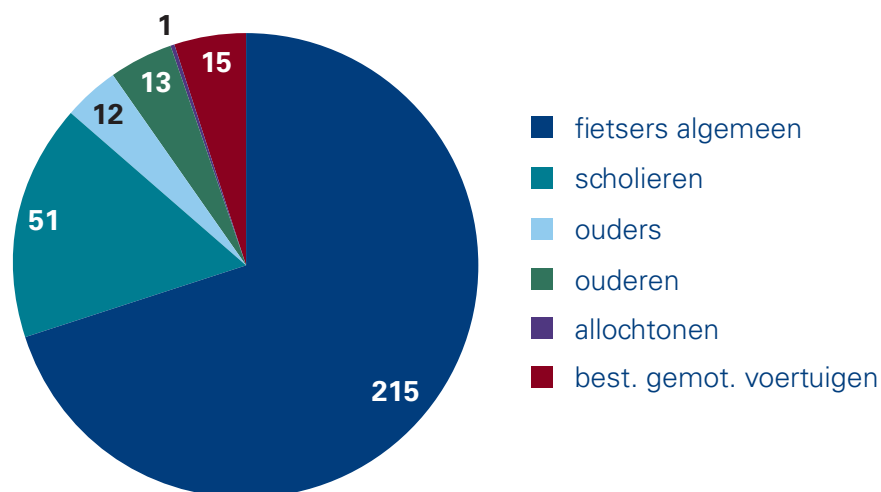


Figuur 4: Overzicht van maatregelen per type

Belangrijkste doelgroepen

Bij het nemen van fietsveiligheidsmaatregelen worden door de gemeenten verschillende doelgroepen onderscheiden. De belangrijkste doelgroep van de maatregelen is 'fietsers algemeen' gevolgd door 'scholieren' en 'ouders'.

Het valt op dat relatief weinig maatregelen gericht zijn op één van de belangrijkste risicogroepen: ouderen (11 projecten). De risicogroep jongeren valt voor een belangrijk deel samen met de doelgroep scholieren. In totaal zijn 45 projecten geïnventariseerd die gericht zijn op de doelgroep scholieren. Sommige gemeenten onderscheiden nog enkele 'zwakkere groepen' fietsers als doelgroep (ouderen / allochtonen). Het gaat hier echter maar om respectievelijk 13 gemeenten en één gemeente. De totale onderverdeling naar doelgroep is weergegeven in het onderstaande diagram:



Figuur 5: Geïnventariseerde doelgroepen

