



Modelaanpak Veilig Fietsen

Een handreiking voor het opstellen of versterken van een lokale aanpak veilig fietsen



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Vereniging van
Nederlandse Gemeenten

FIETS  BERAAD

Twynstra Gudde



Melanie Schultz van Haegen, Minister van Infrastructuur en Milieu

Voorwoord

Rapportage Modelaanpak Veilig Fietsen

Ons land telt met ruim 19 miljoen exemplaren meer fietsen dan inwoners. En met al die fietsen leggen we elk jaar 15 miljard kilometer af. We zijn gehecht aan ons imago van fietsland en niet voor niets: fietsen is gezond, biedt goedkope mobiliteit en is ook nog eens goed voor de leefomgeving.

Een groot deel van die 19 miljoen fietsen zijn elke dag onderdeel van ons drukke verkeer, dat een van de veiligste ter wereld is. Toch is een op de drie verkeersdoden fietser. En sinds 2000 stijgt het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer. In 2011 was al meer dan de helft van de ernstig gewonden in het verkeer fietser.

De meeste ongevallen waarbij fietsers het slachtoffer zijn, vinden plaats op lokale wegen. Daarom stimuleren al veel gemeenten veilig fietsen door bijvoorbeeld veiliger fietspaden aan te leggen en door verkeerslessen voor scholieren en ouderen.

Om fietsen veiliger te maken heb ik, als onderdeel van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) afgesproken dat alle gemeenten uiterlijk eind 2013 een lokale aanpak vaststellen.

Met deze Modelaanpak bied ik u, samen met VNG en CROW-Fietsberaad, een uniform en praktisch stappenplan aan om tot die aanpak te komen. Daarnaast is deze Modelaanpak ook een menukaart met succesvolle maatregelen. Ze zijn als best practices aangedragen door gemeenten. Deze Modelaanpak helpt gemeenten een goed begin te maken met het verbeteren van de fietsveiligheid. Het helpt bovendien om de bestaande aanpak te toetsen en waar nodig aan te vullen. Vele partijen, zoals de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, Team Alert, ANWB en Blijf Veilig Mobiel hebben daarbij hun medewerking toegezegd.

Nederland moet een veilig, gezond en duurzaam fietsland blijven. Dat lukt alleen als we met elkaar de fiets de ruimte geven en er –landelijk en lokaal– samen de schouders onder zetten. Zodat al die miljoenen Nederlandse fietsers elke dag weer veilig thuiskomen.

Melanie Schultz van Haegen
Minister van Infrastructuur en Milieu

Inhoudsopgave

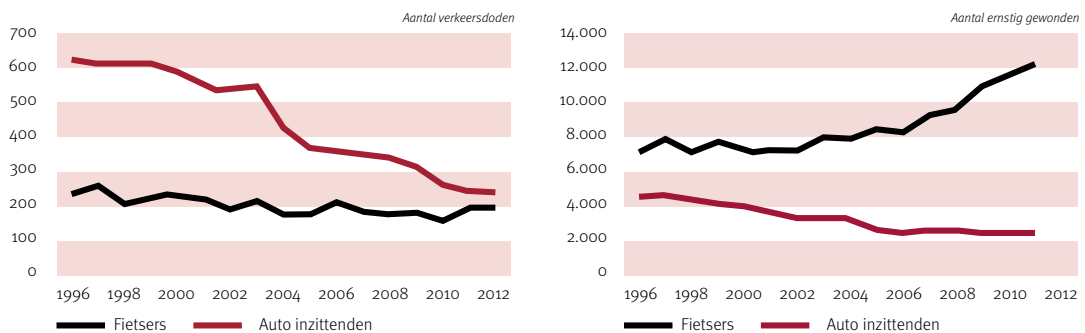
Modelaanpak Veilig Fietsen	5
<i>Veilig fietsen onder druk</i>	5
<i>Doel en gebruik modelaanpak</i>	6
<i>Leeswijzer</i>	7
Fase 1 - Kader en Opdracht	8
<i>Stap 1: Problematiek en focus</i>	8
<i>Stap 2: Aansluiting lopend beleid en uitvoering</i>	10
<i>Stap 3: Samenwerkingspartners</i>	11
Fase 2 - Aanpak voor Lokale impuls veilig fietsen	12
<i>Stap 4: Verdieping doelgroepen en knelpunten</i>	12
<i>Stap 5: Maatregelenmix</i>	13
<i>Stap 6: Voorbereiding uitvoering</i>	18
Fase 3 - Uitvoering en Structurele inbedding	20
<i>Stap 7: Uitvoering</i>	20
<i>Stap 8: Monitoring en evaluatie</i>	21

Modelaanpak Veilig Fietsen

Veilig fietsen onder druk

De fiets is niet weg te denken uit het Nederlandse wegbeeld. Nederland is een fietsland, fietsen is populair onder jong en oud. Jaarlijks neemt het fietsgebruik toe en uit onderzoek blijkt dat fietsen bijdraagt aan een gezonde en duurzame samenleving. Daarbij is fietsen een snelle en goedkope wijze van vervoer.

Fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers omdat fietsers zich onbeschermd, en met een relatief groot snelheidsverschil mengen met ander verkeer. Sinds 2000 is er sprake van een stijgende trend in het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer. In 2012 raakten circa 12.000 fietsers ernstig gewond en kwamen 200 fietsers te overlijden. Jaarlijks worden 67.000 fietsers behandeld op de spoedeisende hulp. Fietsongevallen vinden hoofdzakelijk plaats op lokale wegen. Op fietspaden neemt de drukte en diversiteit toe. Vooral ouderen zijn het slachtoffer. Dit zijn vaak eenzijdige ongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is. De onderstaande figuren laten de stijgende trend zien in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden onder fietsers ten opzichte van automobilisten tussen 1996 en 2012 (bron SWOV en ministerie van I&M, 2012).



Om de stijgende trend in het aantal ernstig verkeersgewonden te keren, heeft de minister van Infrastructuur en Milieu samen met alle regionale overheden in de [Beleidsimpuls Verkeersveiligheid](#) 23 extra maatregelen vastgesteld. De focus ligt daarbij op het verbeteren van de verkeersveiligheid van de risicogroepen ouderen, fietsers en jonge bestuurders. Onderdeel van de Beleidsimpuls is de toezegging van de VNG dat alle gemeenten uiterlijk eind 2013 een 'Lokale aanpak veilig fietsen' vast stellen, waarbij gemeenten lokale verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers in kaart brengen en een verbeteraanpak met gedrags- en/of infrastructurele maatregelen opstellen.



Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de VNG en het CROW-Fietsberaad hebben deze Modelaanpak Veilig Fietsen vastgesteld om gemeenten te helpen bij het opstellen van een lokale fietsveiligheid aanpak of om hun bestaande aanpak te versterken. Door een slimme aanpak en samenwerking met andere partijen kan in relatief korte tijd en zonder al te veel geld een verbetering in de fietsveiligheid worden bewerkstelligd. Provincies, regionale organisaties en maatschappelijke partners zoals de Fietzersbond, VVN, TeamAlert, ANWB en de Blijf Veilig Mobiel bieden ondersteuning door mee te denken over oplossingen, maatregelen aan te bieden en het informeren en mobiliseren van hun achterban.

Doel en gebruik modelaanpak

De Modelaanpak Veilig Fietsen heeft als doel gemeenten een handreiking te bieden om een lokale aanpak veilig fietsen op te stellen of om de bestaande aanpak te versterken. Een goed uitgewerkte en geborgde aanpak is efficiënter en heeft meer effect. De Modelaanpak biedt praktische handvatten om lokale knelpunten in beeld te brengen. Het helpt keuzes te maken voor passende fietsveiligheidsmaatregelen, deze zo efficiënt mogelijk en tegen geringe kosten uit te voeren. Tevens is het een wegwijzer naar bruikbare informatie en samenwerkingspartners om de lokale aanpak veilig fietsen op te stellen en uit te voeren.

De Modelaanpak Veilig Fietsen helpt gemeenten het bestaande beleid te toetsen en indien gewenst een impuls te geven met maatregelen gericht op de belangrijkste lokale doelgroepen en knelpunten.

De Modelaanpak focust zich op fietsveiligheid maar kan ook leiden tot positieve effecten voor andere verkeersdeelnemers; het verwijderen van fietspaaltjes kan bijvoorbeeld ook veiliger zijn voor brom- en snorfietsers. Omgekeerd geldt ook dat de veiligheid van de fietser vaak in het gevaar komt door de vermenging met snel verkeer. Om de veiligheid van de fietser en andere weggebruikers te verbeteren dient de aanpak bij voorkeur onderdeel uit te maken van een breder beleid op het gebied van verkeersveiligheid waarbij, ook maatregelen worden genomen gericht op de andere weggebruikers (het gemotoriseerde verkeer).

De aanpak kan een impuls geven aan andere beleidsterreinen. Fietsveiligheid kan in de uitvoering ook meeliften op andere beleidsterreinen. Sterker nog, de aanpak heeft breder effect, meer draagvlak en is beter verankerd wanneer deze aansluit bij de speerpunten van de gemeente. Onderstaande figuur geeft van verschillende beleidsterreinen voorbeelden weer.



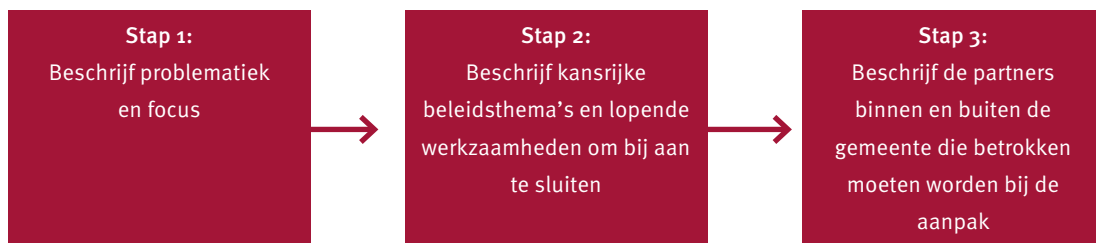
Leeswijzer

Dit rapport geeft handvatten om op een snelle manier tot een concrete aanpak voor de verbetering van de fietsveiligheid te komen. In drie fasen worden stappen toegelicht en in de bijlagen bij dit rapport is informatie opgenomen welke helpt bij de uitwerking.



Fase 1 – Kader en Opdracht

De eerste fase bestaat uit het schrijven van een notitie met het kader waarbinnen de aanpak wordt opgepakt. Hiermee kan de bestuurlijke opdracht voor het opstellen van de lokale aanpak worden verkregen. In dit hoofdstuk zijn de stappen toegelicht om te komen tot die notitie. Deze stappen zijn in een korte tijd te zetten (een paar dagen) op basis van parate kennis en desk research.



Stap 1: Problematiek en focus

Bij het beschrijven van de fietsveiligheidsproblematiek en de focus voor de aanpak ervan kunnen de volgende elementen worden opgenomen:

Urgentie fietsveiligheidsproblematiek

Om de urgentie van de problematiek weer te geven kan gebruikt gemaakt worden van de meer uitgebreide passage in bijlage 1 bij dit rapport. Dit is de analyse op landelijk niveau die een beeld geeft van de omvang van het probleem en de noodzaak voor gemeenten om hiermee aan de slag te gaan.

Specifieke kenmerken van de gemeente

Het profiel van de gemeente kan worden beschreven aan de hand van:

- Demografische gegevens (bevolkingsopbouw, aandeel kinderen, jongeren, ouderen, etniciteiten)
- Aanwezigheid lagere en middelbare scholen
- Aanwezigheid studenten
- Stedelijke of landelijke gemeente (ruimtelijke kenmerken)
- Fietsroutes door de gemeente
- Hoeveel recreatie/recreanten binnen de gemeente
- Differentiatie naar wijken, bijvoorbeeld een nieuwbouwwijk die relatief jonge inwoners kent
- Trends en ontwikkelingen (het gaat niet alleen om de huidige situatie, maar ook om ontwikkelingen zoals het gebruik van mobiele telefoons)



Doelgroepen en fietsveiligheidsknelpunten binnen de gemeenten

Kies welke doelgroepen en knelpunten de meeste aandacht nodig hebben, dat helpt te bepalen op welke terreinen maatregelen genomen moeten worden. Onderstaande kaders helpen focus aan te brengen. Aangezien jongeren en ouderen kwetsbare doelgroepen zijn, ligt het voor de hand in ieder geval deze doelgroepen mee te nemen in de focus. Bij infrastructurele knelpunten kunnen zowel locaties met een hoog risico op enkelzijdige ongevallen als locatie met kans op ongevallen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer in beeld worden gebracht. Waar nodig aangevuld met lokale informatie over fietsveiligheid zoals berichten uit de media en raadsvragen.

Risicogroepen

- 0-4 jarigen
- 4-12 jarigen
- 12-16 jarigen
- Beginnende bestuurders
(16-25 jaar)
- Rijbewijs bezitters (25-60 jaar)
- Oudere verkeersdeelnemers
(60 jaar en ouder)

Infra en gedrag

- Gevaarlijke kruispunten
- Wegvakken
- Mengten met snelverkeer
- Schoolomgevingen
- Gladheid
- Roodlichtnegatie
- Fietsen in groepen
- Alcoholgebruik
- Zichtbaarheid/verlichting
- Gebruik MP3 en telefoon op de fiets

Stap 2: Aansluiting lopend beleid en uitvoering

Beschrijf in de notitie naast problemen ook de kansen:

Wat doe ik al om de fietsveiligheid te verbeteren?

Beschrijf het huidige beleid van de gemeente rondom fiets- en verkeersveiligheid en geef aan in hoeverre dit al voorziet in de aanpak van de geschetste problematiek. Met welke maatregelen kan ik verder gaan en voor welke gekozen doelgroepen of knelpunten zijn andere accenten nodig?

Hoe kan de aanpak van fietsveiligheid bijdragen aan andere speerpunten binnen de gemeente?

Beschrijf daartoe op basis van lokale plannen en beleidsstukken de belangrijkste ambities en speerpunten binnen verkeer en vervoer (GVVP, bereikbaarheidsagenda, e.d.) en erbuiten (duurzaamheids- of gezondheidsagenda, wijkaanpak, e.d.). Bepaal vervolgens of fietsen en fietsveiligheid daarbij aan kunnen sluiten. Impliciete visies binnen de gemeente op fiets- en (verkeers)veiligheid zijn daarbij ook relevant. Misschien niet vastgelegd in een beleidsstuk, maar wel in de praktijk. De politieke kleur van de wethouder en samenstelling van de gemeenteraad dient meegenomen te worden bij het opstellen van de aanpak, dit helpt in het verkrijgen van draagvlak. Interessante bronnen kunnen in dit geval ook zijn:

- Het huidige collegeprogramma
- Relevante thema's die spelen bij college of gemeenteraad
- Verkiezingsprogramma's (oud en nieuw)
- Mogelijke belangrijke verkiezingsthema's (als daar al zicht op is).

Hoe kunnen maatregelen efficiënt gerealiseerd worden door werk met werk te maken en door het maatschappelijk initiatief te benutten?

Maak een overzicht van geplande projecten op het vlak van wegaanleg, beheer en onderhoud en ander ingrepen in de openbare ruimte (riolering, kabels, leidingen, e.d.). Beschrijf welke initiatieven bekend zijn op andere beleidsthema's; vinden er bijvoorbeeld al andere initiatieven plaats om de gezondheid van kinderen of ouderen te stimuleren). Bepaal vervolgens welke kansrijk lijken om op mee te liften.

Beleids thema's

- Verkeer en vervoer
- Beheer en onderhoud
- Duurzaamheid
- Onderwijs
- Sport
- Recreatie
- Gezondheid
- Wijkbeheer
- WMO

Het kader links is te gebruiken als checklist voor het bepalen van de beleidsthema's waarbij kan worden aangesloten of werk-met-werk kan worden gemaakt.

Stap 3: Samenwerkingspartners

Samenwerken met relevante partijen tijdens de voorbereiding, zowel intern als extern, biedt kansen bij het opstellen en uitvoeren van fietsveiligheidsbeleid:

- Gebruik maken van de kennis en expertise van anderen
- Samen met anderen de aanpak opstellen en uitvoeren, dit zorgt ervoor dat dit minder eigen inspanning vergt
- Andere budgetten kunnen wellicht ook aangewend worden ten gunste van fietsveiligheid, waarvoor externe partijen eigen initiatieven kunnen aandragen
- Meeliften op andere onderwerpen kan ervoor zorgen dat fietsveiligheid meer urgentie krijgt
- Initiatieven vanuit andere partijen waarop meegelift kan worden.

Beschrijf in de notitie op welke wijze gebruik kan worden gemaakt van andere partijen en initiatieven:

Welke samenwerkingspartners moeten worden betrokken bij het opstellen van de aanpak in fase 2 en bij de uitvoering van de aanpak in fase 3?

Start met het in beeld brengen van de maatschappelijke partners waar al mee wordt samengewerkt. Kijk vervolgens aan de hand van de gekozen doelgroepen en knelpunten welke andere organisaties van nut kunnen zijn. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de partners in de Beleidsimpuls, zoals provincies/stadsregio's/ROV's, VVN, Fietsersbond, ANWB, TeamAlert, ouderenbonden en de overige Blijf Veilig Mobiel-partners.

Bij welke maatschappelijke initiatieven van bewoners, bedrijven en verenigingen kan worden aangesloten?

Begin ook hier met de bekende initiatieven en breid dit zo mogelijk uit. Bijvoorbeeld op advies van collega's van andere beleidsterreinen.

Samenwerkingspartners

- Interne afdelingen
- Andere overheden
- Politie en OM
- Kennisinstituten
- Bedrijven/werkgevers
- Scholen
- Belangenbehartigers
- Wijken/bewoners
- Verenigingen

Het is van belang de relevante partners al in een zo vroeg mogelijk stadium te benaderen, zodat er zoveel mogelijk synergie ontstaat. Informeer de partners over het initiatief en zorg dat enthousiasme ontstaat om mee te werken. Geef aan welke bijdrage de potentiële partner kan leveren en op welke wijze. Wat relevante partners zijn, verschilt per situatie. Probeer verder te kijken dan de usual suspects. Het kader links kan daarbij helpen. Zie bijlage 2 voor een volledig overzicht van mogelijke samenwerkingspartners.

Resultaat fase 1

Het resultaat van fase 1 is een gedragen bestuurlijke notitie van enkele A4tjes waar de wethouder goedkeuring aan kan geven. De notitie schetst de kaders waarbinnen de aanpak veilig fietsen binnen de gemeente kan worden opgesteld en uitgevoerd.

Fase 2 - Aanpak voor *Lokale impuls veilig fietsen*

Nadat de bestuurlijke opdracht is verkregen wordt in fase 2 het kader verder uitgewerkt met de samenwerkingspartners en wordt een maatregelenmix samengesteld. Deze fase kent een doorlooptijd van een paar weken voor een no regret-aanpak, tot enkele maanden voor een zorgvuldig samengesteld en integraal pakket maatregelen. Het is raadzaam hiervoor een kleine werkgroep in te richten met de belangrijkste samenwerkingspartners. Het resultaat is het Plan van Aanpak voor de Lokale impuls veilig fietsen.



Stap 4: Verdieping doelgroepen en knelpunten

In een nadere analyse worden twee aspecten uit fase 1 met de samenwerkingspartners uitgewerkt: het profiel van de gemeente en de lokale knelpunten binnen de gemeente op het gebied van fietsveiligheid. De focus kan per gemeente verschillen en daarmee ook de inzet van maatregelen. Betrek daarom de informatie die beschikbaar is binnen de eigen organisatie en regionale- en provinciale gegevens, zoals een structuurvisie of omgevingsplan. Raadpleeg de kennisinstituten voor het in beeld brengen van trends en ontwikkelingen, zoals het [KIM](#) en het [CBS](#).

Profiel en Doelgroepen

Bespreek het lokale profiel en de doelgroepen uit fase 1 met de samenwerkingspartners en vul deze aan op basis van de expertise over specifieke doelgroepen en knelpunten.

Knelpunten

De nadere inventarisatie van knelpunten kan op verschillende wijze. De nationale ongevallenregistratie geeft een eerste beeld van de fietsongevallen. Dit is geen volledig beeld, omdat politie zelden ter plaatse is bij (enkelzijdige) fietsongevallen. Het is raadzaam ook andere bronnen te gebruiken om inzicht te verkrijgen. Hierbij kan gedacht worden aan objectieve informatie als infrastructurele kenmerken (zoals een duurzaam veilige inrichting, aanwezigheid van verkeerslichten, intensiteiten van verkeer en de verkeersstromen) en aan subjectieve informatie als:

- Informatie vanuit de wijken (bewoners, bedrijven, wijkagent)
- Meldpunten voor knelpunten in infrastructuur of onveilige verkeerssituaties via bijvoorbeeld [Meldpunt Veilig Verkeer](#) en [Meldpunt Fietsersbond](#)
- Toetsen van intensiteiten en wegkenmerken, bijvoorbeeld aan de hand van de CROW Basiskennmerken Wegontwerp
- Informatie van de Politie/wijkagent
- Input van lokale afdelingen van de [Fietsersbond](#) en/of [VVN](#)

- Input via specifieke doelgroepen, zoals scholen, ouderen en buurtbewoners. Voor buurtbewoners bijvoorbeeld via [Buurtlabel Veilig Verkeer](#), via buurtacties van [Doe meer met Veilig Verkeer](#) of via initiatieven als verbeter de buurt.
- Via social media, zo zijn er voorbeelden voor in kaart brengen van [paaltjes](#) en [gladheid](#). Bij het benutten van social media is het van belang om actief te blijven inzetten en mensen te blijven prikkelen in deelname.

Aandachtspunt bij de subjectieve informatiebronnen is dat altijd een analyse moet plaatsvinden naar de bron, wat is de werkelijke oorzaak of bron van de informatie? Op die manier kunnen eventuele maatregelen gericht ingezet worden. De inzet van sociale media voor het ophalen van informatie vraagt wel dat er ook daadwerkelijk iets gebeurt met de informatie die is ontvangen. Andere partijen zoals de lokale Fietsersbond kunnen ook helpen bij het in kaart brengen van de knelpunten.

In de toekomst komen er aanvullende bronnen of methodieken om oorzaken van verkeersonveiligheid aan te pakken. Dit kan van nut zijn als over enige tijd de fietsveiligheidsaanpak geactualiseerd wordt. Zo heeft de SWOV initiatief genomen, in opdracht van het IPO, tot het ProMeV-project: een methode om locatiegebonden verkeersveiligheidsproblemen proactief te kunnen prioriteren, zonder afhankelijk te zijn van ongevallencijfers.

Stap 5: Maatregelenmix

Beschrijf aan de hand van de doelgroepen en knelpunten met de samenwerkingspartners welke maatregelen voorgesteld worden. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid onder fietsers is een breed pakket aan maatregelen inzetbaar. Het uitgangspunt van deze Modelaanpak is een integrale aanpak. Dit betekent dat er op twee aspecten maatregelen genomen worden zodat beide elkaar versterken:

- Veilige infrastructuur
- Veilig gedrag, waar nodig gecombineerd met handhaving



Een aantal maatregelen kan door elke gemeente worden toegepast; de no regret-maatregelen. Gemeenten kunnen individueel of in samenwerking met partijen als de provincie, ROV's, de VNG of het CROW-Fietsberaad inzetten op infrastructurele maatregelen, gedragsmaatregelen en handhaving. Dit laatste uiteraard in samenwerking met politie en het openbaar ministerie. Welke bredere maatregelmix bij de gemeente past hangt af van de problematiek, focus en de verwachte resultaten. Voor maatregelen gericht op gedrag is een [checklist](#) opgesteld die inzicht geeft in de kwaliteit van een maatregel.

No regret-maatregelen

Door overheden en experts is vastgesteld dat een aantal bewezen maatregelen door elke gemeente kan worden toegepast; de no regret-maatregelen. Deze maatregelen kunnen zonder uitgebreide analyses vooraf en met een relatief beperkte inspanning gerealiseerd worden met een groot effect. Het gaat hierbij om het voorkomen van enkelvoudige ongevallen (verwijderen van paaltjes en effectieve gladheidbestrijding), succesvolle educatieprojecten (getoetste en regionaal ondersteunde pakketten) en maatregelen die 'meeliften' met andere projecten of werkzaamheden.



Het advies aan gemeenten is de no regret-maatregelen, die nog geen onderdeel zijn van het lokale beleid, op te nemen in de lokale aanpak. In bijlage 3 is een uitgebreidere toelichting van de no regret-maatregelen opgenomen.

Infrastructuur

Infrastructurele maatregelen omvatten alles wat met het wegontwerp te maken heeft. Een gemeente kan inzetten op complexe of eenvoudige infrastructurele maatregelen. Complexe infrastructurele maatregelen kunnen zich onder andere richten op het veiliger maken van gevaarlijke kruispunten of wegvakken of het creëren van veilige fietsroutes. Eenvoudige infrastructurele aanpassingen omvatten projecten gericht op verbetering van de fietsveiligheid via het lopende beheer- en onderhoudsprogramma van een gemeente of kleine infrastructurele maatregelen. Denk daarbij aan het vernieuwen van het (rode) asfalt en de witte belijning op fietspaden of het vervangen van verkeersborden.

Voorbeelden van infrastructurele maatregelen

Database Fietsberaad

Het Fietsberaad heeft een [kennisbank](#) en [voorbeeldbank](#) waar diverse maatregelen voor fietsveiligheid te vinden zijn. In de kennisbank is de relevante kennis over fietsbeleid geordend per categorie: rapporten, onderzoeken, artikelen, links, etc. In de voorbeeldbank zijn - veelal infrastructurele - praktijkoplossingen voor de fiets opgenomen, ondersteund met foto's en video's en voorzien van een gedetailleerde toelichting.

Best practices fietsveiligheid

[Fietsberaad publicatie 23](#) 'Fietsveiligheid Best practices Nederlandse gemeenten in 2012' geeft inzicht in knelpunten en activiteiten in relatie tot fietsveiligheid in gemeenten. De publicatie omvat 34 maatregelen die onderverdeeld zijn naar de typen maatregelen en de succesfactoren. De succesfactoren gaan uit van een integrale benadering en slim intern organiseren. Een integrale aanpak verwijst naar een integrale benadering wat verwijst naar dat fietsveiligheid ook doorwerkt in andere beleidsterreinen. Slim intern organiseren verwijst naar de wijze waarop fietsveiligheid binnen een gemeente is georganiseerd en slim extern organiseren verwijst naar samenwerken met partijen buiten de gemeentelijke organisatie, zoals de eindgebruiker/doelgroep van de betreffende fietsveiligheid maatregel. Onderstaand is de indeling van best practices weergegeven.

Complexe infrastructurele maatregelen	Eenvoudige infrastructurele maatregelen	Maatregelen gericht op gedrag / fietsvaardigheden	Overige maatregelen
			
<ul style="list-style-type: none">• Creëren van veilige fietsroutes• Ontvlechten van fietsroutes• Veiliger maken oversteeklocaties	<ul style="list-style-type: none">• Onderhouden / verbeteren van de bestaande fietsinfrastructuur• Snelheid remmende maatregelen	<ul style="list-style-type: none">• Bewustzijn en fietsvaardigheden• Stimuleren van het gebruik van veiligheidsmaatregelen• Attentie verhogen van verkeersdeelnemers	<ul style="list-style-type: none">• Maatregelen voor alle weggebruikers• Samenwerkingsverbanden tussen overheden / beleidsafdelingen

Fietsberaad publicaties 19a en 19b

De Fietsberaad publicaties [19a](#) en [19b](#) geven inzicht in infrastructurele maatregelen om grip te krijgen op enkelvoudige fietsongevallen en fietsongevallen als het gevolg van motorvoertuigen. Publicatie 19a richt zich op maatregelen als gevolg van enkelvoudige ongevallen door uitglijden, botsingen met paaltjes of wegversmallingen, uit balans door hobbels en kuilen, van de weg afraken door botsingen met trottoirbanden of ten val komen in de berm. Publicatie 19b gaat uit van fietsongevallen met motorvoertuigen op voorrangskruispunten in de bebouwde kom en als gevolg van dodehoekongevallen met vrachtauto's.

Ontwerpwijzer fietsverkeer

[Ontwerpwijzer Fietsverkeer \(CROW-publicatie 230\)](#) bevat alle stappen om te komen tot een fietsvriendelijke infrastructuur vanaf beleidsvoornemen tot fysieke uitvoering van technische voorzieningen. De publicatie beschrijft de situatie voor erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen.

Diverse infrastructurele maatregelen

De Fietsersbond heeft een lijst beschikbaar aan informatie met mogelijkheden voor inrichting van [fietsinfrastructuur](#).

Gedrag

Gedragsmaatregelen focussen zich veelal op educatie, training/oefening, voorlichting en handhavingsprojecten. De gedragsmaatregelen hebben een volwaardige plaats verworven in verkeersveiligheidsbeleid en worden getoetst op kwaliteit en actualiteit. Sommige maatregelen kennen een lange traditie, zoals het [verkeersexamen](#) van VVN dat op driekwart van de scholen in het basisonderwijs wordt gebruikt en past in het lokale basispakket van educatieve maatregelen. Andere maatregelen hebben een tijdelijk karakter, bijvoorbeeld via sociale media of naar aanleiding van actuele events.

Bij gedragsmaatregelen is het mogelijk om in te zetten op twee vormen van educatie, namelijk educatie voor langere tijd gericht op een specifieke doelgroep of educatie via voorlichting via een korte interventie. Bij het richten op specifieke doelgroepen dient rekening te worden gehouden met het verschil in de mate van gedragsbeïnvloeding tussen de doelgroepen jongeren en ouderen.

Bij gedragsmaatregelen staat centraal dat de fietsers bewust worden van hun eigen fietsgedrag en –vaardigheden. Het is van belang om fietsers inzicht te geven in verkeersregels, hoe zij zich in verkeerssituaties dienen op te stellen en inzicht te geven in wat ze wel/niet kunnen en hoe daar mee om te gaan. Daarnaast is het van belang om bij gedragsmaatregelen in te spelen op de gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle weggebruikers voor verkeersveiligheid op de weg. Ook andere weggebruikers dan fietsers kunnen worden aangesproken op hun gedrag in het verkeer, zodat het voor fietsers veiliger wordt.

Betrek politie bij het uitwerken van de aanpak van veilig fietsgedrag. Politie kan praktische kennis inbrengen over gedrag in het verkeer, gevaarlijke situaties en helpen een handhavingsplan te ontwikkelen om fietsongevallen te voorkomen, met onderwerpen zoals voorrang, snelheid, parkeren op fietsvoorzieningen en verlichting. Afspraken over de inzet van handhaving kunnen opgenomen worden in het gemeentelijke veiligheidsplan met daarin de afspraken tussen de politie, het openbaar ministerie en de gemeente.

Goede afstelling van de fiets, zoals zadelhoogte op maat en het afstellen van de maximum snelheid van de elektrische fiets, en gebruik van geschikte fietsverlichting ([RAI Keurmerk Fietsverlichting](#)) kan helpen ongevallen voorkomen. Door de lokale fietsondernemers te informeren en te betrekken in de aanpak fietsveiligheid kunt u initiatieven vanuit de branche stimuleren.

In bijlage 4 is een shortlist opgenomen op basis van de focus op doelgroepen, situaties en onderwerpen. In bijlage 5 is een uitgebreid overzicht opgenomen van voorbeelden van maatregelen. In bijlage 6 is een overzicht opgenomen van contactgegevens en maatregelen per regio.

Instrumenten en maatregelen voor gedragsmaatregelen

Verkeerseducatie

De [Toolkit Permanente Verkeerseducatie](#) van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer geeft voor zes doelgroepen inzicht in leerdoelen en doelstellingen en projecten op het gebied van verkeerseducatie. Momenteel is er een nieuwe toolkit in ontwikkeling. Alle ROV's werken met de toolkit en ROV's stellen subsidie beschikbaar aan projecten die zij zelf, op basis van de toolkit, hebben geselecteerd.

Nationale Verkeerscampagnes

Landelijk lopen jaarlijks diverse [nationale verkeerscampagnes](#), de meest recente zijn: 'Hou je aan de snelheidslimiet, daar kun je mee thuiskomen' en de campagne fietsverlichting.



Instrumenten en maatregelen voor gedragsmaatregelen (vervolg)

Mogelijkheden via ROV's, VVB's, stadsregio's en provincies

Iedere regio heeft zijn eigen maatregelenpakket met educatie, infrastructurele en handhavingsmaatregelen specifiek gericht op fietsveiligheid. Regionale partijen werken veelal samen met partijen als de Fietsersbond, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland.

Stap 6: Voorbereiding uitvoering

Wanneer nut, noodzaak en de aanpak op hoofdlijnen zijn uitgewerkt dient een inschatting gemaakt te worden van doorlooptijd, kosten en opbrengsten. Beschrijf daartoe in algemene zin welke capaciteit vanuit de gemeente nodig is om de aanpak verder uit te werken en de maatregelen uit te voeren.

En beschrijf kort per maatregel:

- Wat is het zichtbare resultaat? En wanneer is het gerealiseerd?
- Aan welke gemeentelijke doelstellingen draagt het bij? En welke aandacht levert dit op?
- Welke investering is nodig? Zijn er mogelijkheden tot cofinanciering?
- Welke partners werken mee aan de realisatie?

Zie onderstaande voorbeeldlijst waarbij doelgroep, infrastructuur, gedragsaspecten en beleidsthema's zijn gekoppeld aan samenwerkingspartner als het gaat om kennis en de uitvoering:

- 0-4, 4-12 jarigen en ouderen	→ VVN en ANWB, basisscholen;
- 12-16 en 16-25 jarigen	→ TeamAlert, middelbare scholen, ROC's , hogescholen en universiteiten;
- Oudere verkeersdeelnemers	→ lokale afdelingen van ouderenorganisaties ANBO, PCOB en Unie KBO (extern) en afdeling WMO (intern);
- Gevaarlijke kruispunten	→ afdeling beheer & onderhoud (intern);
- Schoolomgevingen	→ scholen, buurten en VVN;
- Gladheid en beheer & onderhoud	→ afdeling beheer & onderhoud (intern);
- Duurzaamheid	→ afdeling milieu (intern);
- Handhaving	→ politie en OM
- Onderwijs	→ scholen;
- Sport	→ sportverenigingen, afdeling sport (intern);
- Gezondheid	→ GGD;
- Wijkbeheer	→ woningcorporaties, wijkagenten, wijkcoördinator (intern);
- WMO	→ afdeling WMO (intern).

Denk ook aan lokale ondernemers en initiatieven vanuit de buurt om maatregelen onder de aandacht en gerealiseerd te krijgen.

Maak concrete afspraken over inzet en bijdragen en stel dit waar mogelijk voor een langere looptijd vast. Dit scheelt tijd bij de uitvoering. De inzet van communicatiemiddelen (via eigen website/media/partners) kan helpen het beleid levend te krijgen in de gemeente maar dient ook als maatregel om het thema onder de aandacht te brengen.

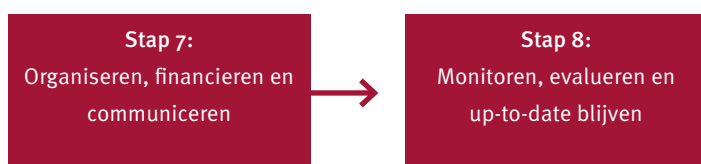
Resultaat fase 2

Het resultaat van fase 2 is een gedragen aanpak voor de Lokale impuls veilig fietsen die ter vaststelling aan het college van B&W kan worden aangeboden.



Fase 3 - Uitvoering en Structurele inbedding

Het beleid- en uitvoeringsplan dat uit de aanpak voortkomt heeft bij voorkeur een looptijd van een tot vier jaar (al dan niet gekoppeld aan de college-termijn) en dient regelmatig herijkt te worden. Het plan is de leidraad voor de uitvoering en wordt actief gemonitord.



Stap 7: Uitvoering

Organisatie en inbedding

De uitvoering van de aanpak dient een vaste plek te krijgen binnen de gemeentelijke organisatie, het beleid en bij de samenwerkingspartners. Laat het plan daarbij zoveel mogelijk aansluiten bij andere meerjarenplannen/ beleidsplannen zoals dat van verkeersveiligheid, fiets, gezondheid, onderwijs, etc. Denk hierbij ook aan de koppeling met regionale en provinciale plannen en programma's.

Financiering

Voor uitvoering van de aanpak van fietsveiligheid is financiering essentieel. Benut de subsidiemogelijkheden bij provincies, stadsregio's, ROV's en VVB's en verken samenwerking in nieuwe financieringsmodellen (in analogie met gemeente brengt grond in, woningbouwvereniging het gebouw en zorgaanbieder vanuit de zorgfunctie). Onderzoek bij de uitvoering ook de mogelijkheden of marktpartijen een rol kunnen spelen in de uitvoering. Bijvoorbeeld samenwerking met lokale fietsmakers om e-fietsen beschikbaar te stellen voor e-fiets cursussen of driewielers voor oefendagen.

Het kan wenselijk zijn budget te reserveren voor de adhoc uitvoering van kleine maatregelen of bijvoorbeeld initiatieven vanuit de bewoners of andere partijen. Dit levert naast effecten op het gebied van verkeersveiligheid vaak ook een goede pers en draagvlak voor het beleid op.

Marketing van de aanpak

De communicatie over het fietsveiligheidsbeleid van de gemeente is goed voor de zichtbaarheid binnen en buiten de gemeente en dient indirect als gedragsbeïnvloeding.

Koppel de aanpak van fietsveiligheid aan het positieve imago van de fiets. Het is gezond, goedkoop (voor zowel persoon als de maatschappij in vergelijking met andere modaliteiten), snel en milieuvriendelijk. Een positieve benadering helpt bij het vergaren van draagvlak voor de aanpak. Maak bij de communicatie ook onderscheid naar doelgroep. Samenwerkingspartners, bestuurders en inwoners vragen ieder om een andere benadering.

Stap 8: Monitoring en evaluatie

Monitoring en Evaluatie

Houd samen met de partners in beeld of de uitvoering op koers ligt en of de in de aanpak beschreven praktische resultaten worden geboekt. Deze output-monitoring is belangrijk om het lokaal bestuur goed te kunnen informeren en betrokken te houden.

De outcome-effecten zijn op lokale schaal lastiger te beschrijven. Het effect van infrastructurele maatregelen is pas zichtbaar als de ongevallen uitblijven op de plaats van de getroffen maatregel, maar dat zegt niet direct iets over eventuele neveneffecten bijvoorbeeld op een volgend kruispunt. Hetzelfde geldt voor gedragsbeïnvloeding, educatie begint al vroeg en de effecten zijn hopelijk zichtbaar wanneer de kinderen zijn opgegroeid. Volg daarom zo goed mogelijk in welke mate de maatregelen het aantal ongevallen werkelijk hebben gereduceerd. Kijk bij infrastructurele maatregelen ook naar andere doelen of aspecten, zoals het vertoonde gedrag van de verkeersdeelnemer ter plaatse of de beleving van de veiligheid. Toets dit op een andere manier, door bijvoorbeeld in gesprek te gaan met de omgeving, een enquête uit te voeren of door gedrag te observeren op een (aangepast) kruispunt. Als het gaat om gedragsbeïnvloeding kan de doelstelling ook geformuleerd worden op het vlak van bereik. Hoeveel scholen, kinderen, leerlingen, ouderen hebben meegedaan aan een educatieprogramma? Hoeveel mensen heeft een communicatiecampagne bereikt?

Up-to-date

Wanneer het beleid is opgesteld en vastgesteld en de uitvoering loopt is continue aandacht gewenst zowel op de voortgang van de projecten als op de samenwerking met andere partijen. Nieuwe kennis en partners kunnen ook tussentijds nieuwe inzichten of verbeteringen opleveren. Het invoeren van een structureel fietsveiligheidsoverleg, al dan niet, gekoppeld aan een structureel overleg over bijvoorbeeld fiets of verkeersveiligheid kan daarin helpen. Dit hoeft niet alleen intern gemeente te zijn, partijen als de provincie, stadsregio, ROV's, Verkeers- en Vervoersberaad, politie en naastgelegen gemeenten kunnen hierbij betrokken worden. Het kan bedoeld zijn voor het bespreken van de voortgang van de uitvoering maar ook om kennis te delen, inspiratie op te doen en de ontwikkelingen te bespreken.

Resultaat fase 3

Het resultaat van fase 3 is structurele inbedding van fietsveiligheid in het lokale beleid en communicatie met aandacht voor monitoring en actualisatie.



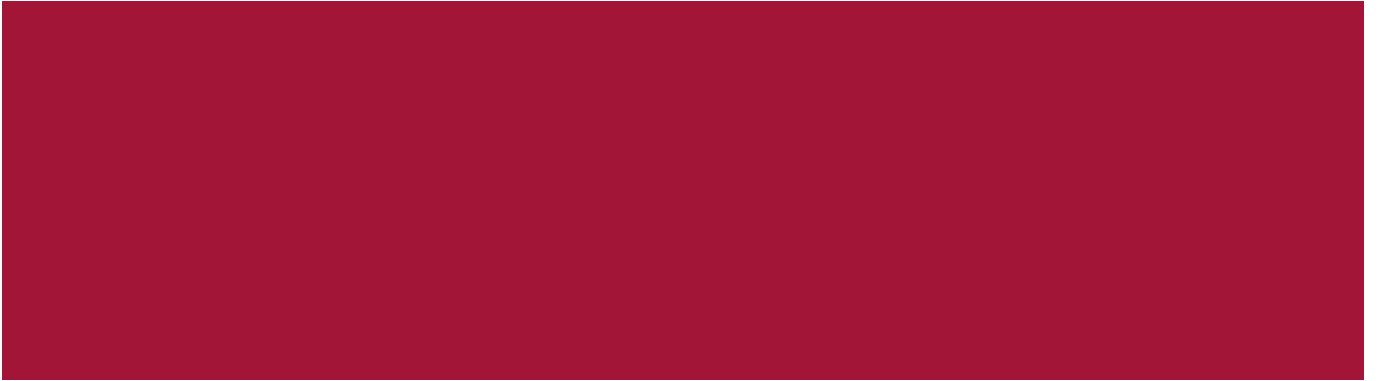
Colofon

18 juli 2013

Pieter Arends
Susan van Hees
Nicole Bunschoten

Vormgeving: Studio Twynstra Gudde

© 2013 Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Vereniging van Nederlandse Gemeenten,
Fiets Beraad & Twynstra Gudde



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Vereniging van
Nederlandse Gemeenten



Twynstra Gudde