



Lokale aanpak veilig fietsen Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

Knelpunten gemeente Gorinchem

december 2013



Colofon

Titel	Lokale aanpak veilig fietsen
Ondertitel	Knelpunten gemeente Gorinchem
Pagina's	24
Projectnr.	1017
Datum	december 2013
Op verzoek van	Regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden
contactpersoon	Arwin de Hoog, Niels van Leeuwen

Lokale aanpak veilig fietsen

Knelpunten gemeente Gorinchem

december 2013

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	- 5 -
1. Inleiding	- 7 -
1.1 Achtergrond	- 7 -
1.2 Leeswijzer	- 7 -
2. De regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	- 9 -
2.1 Schets fietsveiligheid zes gemeenten	- 9 -
2.2 Gorinchem binnen de regio	- 11 -
3. Gorinchem – knelpunten en maatregelen	- 13 -
3.1 De stappen van de modelaanpak	- 13 -
3.2 Draaiboek gesprek	- 13 -
3.3 Algemene maatregelen (no regret)	- 14 -
3.4 (Regionale) gedragsmaatregelen	- 15 -
3.5 Knelpunten	- 16 -
3.6 Maatregelen per knelpuntcategorie	- 18 -
4. Aansluiting op beleid	- 21 -
Bijlage 1 – Draaiboek gesprekken	- 23 -

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Ondanks de gunstige trend op het gebied van verkeersveiligheid in Nederland stijgt het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer al een aantal jaren. In 2011 was meer dan de helft van de ernstig gewonden in het verkeer een fietser. Omdat fietsen goed is voor de gezondheid, een goedkope invulling levert van de behoefte aan mobiliteit en goed is voor de leefomgeving, is het belangrijk dat fietsen veilig kan.

De meeste ongevallen waarbij fietsers het slachtoffer zijn, vinden plaats op lokale wegen. Om fietsen veiliger te maken heeft de minister, als onderdeel van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) afgesproken dat alle gemeenten uiterlijk eind 2013 een lokale aanpak fietsveiligheid vaststellen.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de VNG en het Fietsberaad hebben hiervoor samen de *Modelaanpak Veilig Fietsen* ontwikkeld en uitgebracht. Dit is een handreiking aan gemeenten voor het opstellen of versterken van een lokale aanpak veilig fietsen. Het is een praktisch stappenplan dat gemeenten kunnen toepassen om zelfstandig tot een lokale aanpak te komen.

Naast de meer procesmatig georiënteerde modelaanpak, is er door het Fietsberaad een overzicht uitgebracht met *Best Practices: Fietsberaad publicatie 23 Fietsveiligheid*. Tot slot is er door het Fietsberaad een *webtool* ontwikkeld die gemeenten kan helpen bij het inventariseren van knelpunten, het stellen van prioriteiten en het kiezen van passende maatregelen. Het uiteindelijke doel is om te zorgen voor een infrastructuur die volledig Duurzaam Veilig is ingericht. Juist de kwetsbare fietser heeft hier een groot belang bij.

De zes gemeenten van de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden stellen dit voorjaar een lokale aanpak veilig fietsen op. Ze hebben er voor gekozen om dit op een uniforme wijze te doen, waarbij het resultaat uiteraard per gemeente kan verschillen. In dit document geeft Ligtermoet & Partners de aanzet voor de lokale aanpak voor de gemeente Gorinchem. Hierbij gebruiken we de inzichten uit de *tools* van het Fietsberaad die de Minister beschikbaar heeft gesteld, de gegevens die we van de gemeente en de regio hebben ontvangen, het uitgebreide gesprek dat we voerden met de verantwoordelijke ambtenaar en wethouder van de gemeente en onze eigen kennis en ervaring.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 schetsen we kort enige relevante karakteristieken van de regio en de gemeente waarop deze lokale aanpak van toepassing is. Daarbij besteden we ook aandacht aan de bestaande beleidsafspraken die verband houden met fietsveiligheid.

In hoofdstuk 3 leggen we uit hoe we te werk zijn gegaan en geven we het belangrijkste resultaat: een inventarisatie van knelpunten in de gemeente, met een onderscheid in categorieën. Per categorie geven we een voorzet voor het soort maatregelen dat denkbaar is. Dit kunnen infrastructurele maatregelen zijn, uit te voeren op de betreffende locatie, maar ook gedragsmaatregelen. Die laatste worden nu al in goede samenwerking in regionaal verband uitgevoerd, we willen daar niet aan tornen. Tenslotte zijn er maatregelen die in het algemeen bijdragen aan verbetering van de fietsveiligheid. Deze *no regret* maatregelen beschrijven we ook.

In hoofdstuk 4 sluiten we af. Daarbij komen we kort terug op het bestaande beleid en geven we aan hoe de lokale aanpak daarin een plek kan krijgen.

2. De regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

In totaal wonen in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden ongeveer 130.000 inwoners, verdeeld over 6 gemeenten. Het fietsgebruik in kilometers per persoon per dag ligt heel dicht bij het Nederlandse gemiddelde. Het overgrote deel van de fietskilometers wordt afgelegd door de middelbare-schooljeugd die naar school rijdt. Dat betekent automatisch dat een groot deel van de fietskilometers buiten de bebouwde kom wordt afgelegd. In de grotere plaatsen is echter ook veel intern fietsverkeer. Daarmee zijn deze plaatsen heel vergelijkbaar met Nederland als geheel, zowel in demografie als in fietsgebruik en -ongevallen.

2.1 Schets fietsveiligheid zes gemeenten

Op de website van het Fietsberaad - het landelijke kennisinstituut op het gebied van fietsbeleid - is van elke gemeente in Nederland een aantal kentallen met betrekking tot fietsveiligheid te vinden. Voor de gemeenten in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden hebben we die op de volgende pagina op een rij gezet. Bij het interpreteren van deze tabel dient men zich te realiseren dat dit alleen de geregistreerde ongevallen betreft, terwijl er juist op het gebied van fietsongevallen sprake is van een enorme onderregistratie. Omdat (zeker bij ongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is) de politie lang niet altijd ter plaatse komt, komen (zwaar) gewonde fietsers lang niet altijd in de verkeersongevallen-registratie terecht. De cijfers van de ziekenhuizen geven echter wel aan dat er jaarlijks in Nederland richting de 10.000 gewonde fietsers zijn. De cijfers over de locaties van ongevallen geven op zichzelf dus geen compleet beeld (meer) van de werkelijkheid. Daarom kijken we ook 'andersom': is de infrastructuur volledig ingericht conform Duurzaam Veilig? Vooral voor fietsers (een kwetsbare groep in het verkeer) is dat van groot belang. Vandaar ook dat we in dit project niet zozeer redeneren vanuit ongevallen, maar veel meer vanuit de aanwezige infrastructuur en de potentiële gevaren die daarin aanwezig zijn.

In onderstaande tabel kunnen percentages dus fors afwijken zonder dat het significant is, een afwijking kan toeval zijn. Verder zijn de gegevens van de wél geregistreerde ongevallen niet allemaal compleet, niet alle percentages tellen op tot 100%. Met deze kanttekeningen in het achterhoofd, staan in de tabel per gemeente de meest opvallende cijfers in groen en rood aangegeven. Dan springen er in Gorinchem twee getallen echt uit: Er wordt meer gefietst dan gemiddeld en er gebeuren beduidend meer ongevallen dan gemiddeld. Omdat de ongevallen per gefietste kilometer zijn opgenomen, is het één helaas geen verklaring voor het ander. Een minder pregnant, maar toch opvallend gegeven is dat er in Gorinchem relatief veel gemotoriseerde tweewielers (brommers, motoren) als tegenpartij zijn geregistreerd bij fietsongelukken. Een mogelijke verklaring is dat in de hele regio relatief veel brommers zijn, en dat juist de schoolgaande jeugd die gebruikt om richting Gorinchem te rijden. In het regio-overzicht dat we parallel maken, komen we kort op dit thema terug.

Het is derhalve goed om gericht aandacht te besteden aan de fietsveiligheid, ook vanwege de enorme onderregistratie van (enkelvoudige) fietsslachtoffers. Er zijn ook nog wel wat wensen om het fietsen in Gorinchem te verbeteren. We komen die tegen in hoofdstuk 3. Eerst gaan we nog wat dieper in op de situatie in de gemeente Gorinchem.

	NL	Giessenlanden	Gorinchem	Hardinxveld-Giessendam	Leerdam	Molenwaard	Zederik
Aantal inwoners gemeente 2013		14.000	36.000	18.000	20.000	29.000	13.000
Leeftijdopbouw 2013	NL						
Aandeel jonger dan 20 jaar	23%	24%	25%	27%	24%		26%
Aandeel 20 tot 65 jaar	60%	58%	59%	56%	57%		57%
Aandeel ouder dan 65 jaar	17%	18%	16%	17%	18%		18%
Leeftijdopbouw: Toe- of afname 2030	NL						
Totaal aantal inwoners	5%	-1%	2%	9%	0%		-2%
Jonger dan 20 jaar	-3%	-21%	-6%	2%	-6%		-18%
20 tot 65 jaar	-4%	-10%	-6%	1%	-8%		-12%
Ouder dan 65 jaar	49%	60%	41%	47%	42%		48%
Aandeel niet-westerse allochtonen	NL						
2013	6%	2%	14%	3%	14%		2%
Prognose 2030	9%	6%	14%	6%	14%		6%
Fietsgebruik	NL						
Fietskm per persoon per dag	2,9	2,2	3,2	2,5	2,8		2,7
Ernstige fietsslachtoffers periode 2002-2013							
Aantal ernstige fietsslachtoffers		22	65	16	12	32	7
Aantal ernstige fietsslachtoffers per 10 milj. fietskm.		1,87	1,59	0,98	0,56		0,54
Verdeling ernstige fietsslachtoffers naar leeftijd	NL						
Percentage 0 tot 18 jaar	21%	45%	22%	31%	17%	44%	57%
Percentage 18 tot 40 jaar	20%	9%	25%	12%	8%	9%	14%
Percentage 40 tot 60 jaar	26%	14%	15%	25%	8%	12%	0%
Percentage 60-plus	32%	32%	37%	31%	67%	34%	29%
Verdeling naar leeftijd tegenpartij	NL						
Percentage 0 tot 18 jaar	7%	0%	9%	0%	8%	9%	0%
Percentage 18 tot 40 jaar	42%	41%	42%	38%	17%	31%	57%
Percentage 40 tot 60 jaar	29%	45%	25%	44%	17%	28%	29%
Percentage 60-plus	12%	5%	11%	6%	42%	6%	0%
Verdeling naar vervoerwijze tegenpartij	NL						
Percentage voetgangers/fietsers	9%	0%	6%	0%	17%	3%	0%
Percentage gemotoriseerde tweewielers	9%	5%	25%	0%	0%	12%	14%
Percentage personenauto's	58%	64%	43%	50%	42%	47%	43%
Percentage bestel- en vrachtauto's	15%	9%	17%	25%	17%	16%	14%
Verdeling naar max. snelheid locatie ongeval	NL						
Percentage 30 km/uur of langzamer	13%	18%	26%	31%	8%	25%	0%
Percentage 50 km/uur	62%	5%	60%	50%	50%	16%	14%
Percentage 60 km/uur	5%	64%	3%	12%	8%	28%	57%
Percentage 70 km/uur of sneller	12%	14%	2%	0%	25%	25%	14%
Verdeling naar andere kenmerken locatie ongeval	NL						
Percentage kruispunten binnen de kom	50%	5%	57%	50%	33%	12%	14%
Percentage wegvakken binnen de kom	25%	18%	28%	31%	25%	22%	0%
Percentage kruispunten buiten de kom	9%	55%	3%	12%	8%	22%	14%
Percentage wegvakken buiten de kom	12%	23%	11%	0%	25%	34%	71%
Verdeling naar betrokkenheid alcohol	NL						
Percentage fietsslachtoffers met alcohol	0,03%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

2.2 Gorinchem binnen de regio

Gorinchem is de grootste stad van de regio, met ongeveer 35.000 inwoners. De stad heeft ook een regiofunctie voor ongeveer 100.000 mensen. De ligging ingeklemd tussen de A27, de A15 en de Merwede en doorsneden door het Merwedekanaal en de Linge brengt haast automatisch veel verkeerskundige uitdaging met zich mee. Gorinchem heeft weinig ruimte en veel verkeer.

De stad is als het ware in drie stukken gedeeld. Het oude centrum in het midden aan de Merwede, in het oosten een gebied dat meer op wonen is gericht en in het westen meer voorzieningen. De verblijfsgebieden zijn mooi groot, er zijn relatief weinig 50km-wegen. Er zijn ook weinig verbindingen tussen oost en west. Zowel de brug over de Linge als de route door het centrum kunnen het verkeer dan ook maar nauwelijks aan.

Gorinchem heeft net een Fietsplan vastgesteld. De uitdaging voor de komende tijd is om dat concreet te maken. Het fietsplan richt zich erg op het netwerk, minder op veiligheid an sich. Deze lokale aanpak is een mooie gelegenheid om met de 'veiligheidsbril' nog eens kritisch naar het netwerk te kijken. Als het goed is komen hier echter geen geheel nieuwe zaken naar voren.

3. Gorinchem – knelpunten en maatregelen

3.1 De stappen van de modelaanpak



De modelaanpak bestaat uit acht stappen in drie fases. In het project dat geleid heeft tot voorliggend rapport zijn de eerste vijf stappen doorlopen. In stap 1 en 2 is een inventarisatie gemaakt van de problematiek in de gemeente en het lopende beleid. Tevens is geïnventariseerd welke partners en initiatieven er zijn op het gebied van fietsveiligheid (stap 3). Deze stappen zijn uitgevoerd met behulp van door de gemeente toegezonden materiaal. De uitkomsten zijn gebruikt als input voor de volgende stappen; een deel van de uitkomsten staat weergegeven in het voorgaande hoofdstuk. In stap 4 en 5 zijn de knelpunten verdiept en wordt een maatregelenmix voorgesteld. Voor uitvoering van die stappen is een uitgebreid gesprek gevoerd met de verantwoordelijke ambtenaar van de gemeente Gorinchem, waarbij ook de wethouder verkeer is aangeschoven.

Deze stappen leverden de kern van dit rapport op: een lijst van knelpunten en een mix van mogelijke maatregelen om deze knelpunten aan te pakken. De weerslag daarvan staat in dit hoofdstuk. In stap zes moet dan de vertaalslag gemaakt worden van deze maatregelenmix naar een daadwerkelijk uitvoeringsprogramma. Die stap kan de gemeente zelf uitvoeren naar aanleiding van dit document. Daarbij moeten natuurlijk ook het staande beleid, de planning, de financiële middelen en politieke mogelijkheden betrokken worden.

3.2 Draaiboek gesprek

Om te zorgen dat alle onderwerpen aan bod kwamen, is gewerkt met een checklist. In bijlage 1 is deze checklist opgenomen. Met behulp van deze checklist zijn de (potentiële) knelpunten in de gemeente Gorinchem ingetekend op een plattegrond. Na afloop zijn de knelpunten per kern en per categorie verwerkt en gerubriceerd. Daarmee is een volledig overzicht van infrastructurele knelpunten ontstaan, terug te vinden in paragraaf 3.5. Tevens kwamen in het gesprek mogelijke verbeteringen van de fietsveiligheid door middel van gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers aan de orde. Daarover handelt paragraaf 3.4.

3.3 Algemene maatregelen (no regret)

Door het Fietsberaad is een aantal maatregelen gesuggereerd die in vrijwel elke situatie positief kunnen bijdragen aan de fietsveiligheid. Ook uit eigen ervaring heeft Ligtermoet & Partners een aantal suggesties.

Deze suggesties zijn:

Paaltjes

Paaltjes op fietspaden kunnen een goedkope en effectieve manier zijn om auto's te weren, maar ze zijn ook een bron van discomfort en onveiligheid. Jaarlijks raken een paar honderd fietsers ernstig gewond als gevolg van aanrijdingen met paaltjes. In de CROW-richtlijnen wordt wegbeheerders geadviseerd om alleen paaltjes toe te passen als dit strikt noodzakelijk is. De praktijk is anders. Daarom heeft het Fietsberaad een concept-keuzeschema opgesteld dat helpt bij afwegingen over de noodzaak van paaltjes en dat helpt bij een veilige vormgeving van de noodzakelijk geachte paaltjes. Dit keuzeschema is te vinden via de website van het Fietsberaad:

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Keuzeschema+sanering+paaltjes+op+fietspaden>

In de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden zijn op diverse plekken ook **wegversmallingen** toegepast. Hiervoor geldt feitelijk hetzelfde als voor paaltjes. Ze kunnen effectief zijn om de snelheid van het autoverkeer te remmen, maar kunnen voor fietsers ook een onveilig obstakel zijn. We bevelen aan om het keuzeschema ook voor deze voorzieningen door te lopen en waar het nodig blijkt, ook de wegversmallingen duidelijk in te leiden.

Bermen/Trottoirbanden

Op smalle wegen raken fietsers vaker 'klem' tussen het overige verkeer en de wegwand. Met name buiten de bebouwde kom, waar het verkeer vaak harder mag rijden, zorgt een smal wegprofiel eerder voor een gevoel van verdrukking onder de fietsers. Hierdoor zijn fietsers eerder geneigd om aan de buitenkant van de rijbaan te gaan rijden. Op het moment dat er obstakels te dicht langs de rijbaan staan, of de berm onvoldoende verhard is, zal de kans groter zijn dat een fietser die in de berm belandt, ten val komt. Daarom wordt wegbeheerders aanbevolen om bermvorm te geven dat fietsers veilig kunnen uitwijken in de berm. Dit kan bijvoorbeeld door de berm te verstevigen met behulp van grasbeton tegels, door gaten op te vullen en door obstakels te verwijderen of op grotere afstand te plaatsen.

Binnen de bebouwde kom geldt eigenlijk hetzelfde voor trottoirbanden. Als deze worden verlaagd en schuin worden gemaakt, heeft dat twee voordelen: 1) de schrikafstand tot de band wordt kleiner: fietsers kunnen dicht bij de band rijden (eventueel met stuur en zelfs trapper 'boven' het trottoir) en hebben dus meer veilige ruimte tot hun beschikking, en 2) als een fietser per ongeluk met zijn wielen tegen de band komt, zal dat minder vaak direct tot een valpartij leiden omdat de overgang minder abrupt is.

Markering

Veel markering is met goede bedoelingen aangebracht, maar is in de praktijk niet logisch of praktisch niet te volgen door een fietser (bochten zijn te haaks, doorgangen

te smal of op een onlogische plek). Daarbij is markering vaak deels weggesleten. Bij het verbeteren van fietsveiligheid is het van belang dat duidelijk is wat er van verkeersdeelnemers verwacht wordt. Daarvoor moet de markering op orde gebracht worden.

Gladheidsbestrijding

Bij gladheid zijn juist fietsers kwetsbaar. Omdat ze maar twee wielen hebben zijn ze minder stabiel en uitglijders leiden vaker tot persoonlijk letsel. Goede gladheidsbestrijding kan het risico op glijpartijen sterk verminderen. Een strooiplan zorgt dat iedereen weet welke wegen gestrooid, geveegd of (bij sneeuwval het liefst) geborsteld moeten worden. Communicatie daarover (bijvoorbeeld een website met de strooiroutes) zorgt dat fietsers weten waar ze wel en niet veilig kunnen fietsen.

Werk met werk maken

Dit is geen maatregel op zich, maar werk met werk maken is voor de fietsveiligheid van groot belang. Als er infrastructureel werk is, is het vaak relatief eenvoudig om (bijvoorbeeld bovenstaande) maatregelen voor fietsveiligheid meteen mee te nemen. Een apart project om op een drukke route alleen iets voor de fietsveiligheid uit te voeren, is vaak veel ingewikkelder en duurder. Daarbij scheelt het in kosten en draagvlak als een straat niet een extra keer hoeft te worden opgebroken.

Educatieve maatregelenpakketten

In de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden wordt gedragsbeïnvloeding vooral uitgevoerd door de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid. Maar ook VVN, TLN, de Fietsersbond en anderen bieden educatieve programma's aan waar door de overheid gebruik gemaakt van kan worden gemaakt.

Aansluiten bij andere beleidsterreinen, zoals gezondheid

Fietsveiligheid is niet alleen een belang vanuit het verkeersbeleid. Ook andere beleidsterreinen hebben er belang bij dat er goed en veilig gefietst kan worden in de regio. Projecten vanuit die beleidsterreinen kunnen het fietsveiligheidsbeleid versterken.

3.4 (Regionale) gedragsmaatregelen

In de BDU-aanvragen van de laatste jaren komen de volgende gedragsmaatregelen aan de orde.

- School op seef
- Snelheidsdisplays
- Verkeersexamens
- Verkeersquiz VVN
- De scholen zijn weer begonnen
- Alcohol en drugs in het verkeer
- Verkeerseducatie volwassenen
- Streetwise ANWB
- Fietsverlichting (VVN)
- 30km in wijken (VVN)

Elk van deze projecten wordt door heel de regio ingezet. In het kader van de lokale aanpak bevelen we aan dat wordt doorgegaan op deze weg. We zijn daarbij in som-

mige gemeenten punten tegengekomen die specifieke gedrags-aandacht behoeven. Die benoemen we in de inventarisatie.

3.5 Knelpunten

In het gesprek met de gemeente zijn systematisch alle (potentiële) knelpunten voor de fietsveiligheid besproken. In onderstaand overzicht zijn deze ingedeeld per kern en is aan elk knelpunt een categorie toegekend. Soms staat bij het knelpunt al een mogelijke richting voor een oplossing, maar sowieso verwijzen we in de maatregelenmix (paragraaf 3.6) terug naar de knelpunten waarop de daar genoemde algemene maatregelen betrekking (kunnen) hebben. Sommige van de besproken punten zijn juist als goed voorbeeld genoemd, sommige zijn in de lijst samengevoegd, sommige horen thuis bij andere wegbeheerders (waterschap, provincie). Enkele van dergelijke punten willen we tóch aanstippen en hebben we in de lijst opgenomen. De volgorde is willekeurig, de nummers zijn slechts bedoeld om terug te kunnen verwijzen in de maatregelenmix.

We onderscheiden de volgende categorieën knelpunten:	
A:	Gecomplieerde kruising (afwijkende vorm, lastig te overzien)
B:	Gecomplieerde kruising (onduidelijke voorrangssituaties)
C:	Fietsoversteek op wegvak
D:	Te weinig ruimte voor de fiets
E:	Geen scheiding fiets op wegvak met (snel) autoverkeer, landbouwverkeer etc.
F:	Overig opvallend punt
G:	Gedrag van weggebruikers

De genoemde punten zijn toegedeeld aan de meest toepasbare categorie. Vrijwel altijd spelen echter meerdere factoren een rol bij potentieel gevaarlijke situaties. Bijvoorbeeld: Op een gecompliceerde kruising (A) is vaak te weinig ruimte (D) waardoor verkeersdeelnemers ongewenst gedrag vertonen (G).

1	wens	Wens: nieuwe (fiets)brug over het Kanaal bij de A27. O.a. om te zorgen dat schoolkinderen naar het Gomarus meer buiten de stad om kunnen rijden.
2	wens	Wens: Nieuwe oost-west fietsroute met bruggen over Linge en Merwedekanaal. Hetzij in het verlengde van de Newtonweg, hetzij een stukje zuidelijker.
3	E	Nieuwe Hoven: Eenrichtingstraat, druk, weinig ruimte. Tweerichtingen niet haalbaar, maar wel gecategoriseerd als ontsluitingsweg. Vanwege vele erftoegangen en weinige ruimte een zgn. 'grijze weg'.
4	A	Newtonweg: Gecomplieerde kruising. Brede rijbaan, grote oversteeklengte, hoge snelheid, onterechte suggestie (blokmarkering) van voorrang. Rare afrit om brommers voor de kruising van de rijbaan te halen.
5	A	Newtonweg, tankstation: Extra rijstrook op hoofdweg van voorrangskruising, gevaar voor afdekongevallen.
6	B	Arkelsedijk-Paardenwater: Ineens beginnende fietsstrook bij oversteek Arkelsedijk. Voorrang daardoor(?) onduidelijk.
7	B	Rotonde Concordiaweg-Lingebrug: Krap (gevoel), waardoor auto's langzaam rijden, terwijl de fietsen snel gaan (rotonde ligt in verkanting). Toeleidende wegen juist ruim. Alles bij elkaar zijn de snelheden van de verschillende verkeersdeelnemers moeilijk in te schatten, waardoor voorrang-/doorgangconflicten kunnen ontstaan.

8	D	Rotonde voor stadhuis: Te krap. Komend vanaf het station is er voor fietsers een (ongebruikelijke) extra fietsstrook. Deze kan de strook op de hoofdrijbaan wellicht overbodig maken.
9	D	Rotonde Tussen de Bruggen: Weinig ruimte. Brug is zo smal dat samen afslaan auto-fiets feitelijk niet kan.
10	A	Rotonde Lingebrug-Spijksedijk: Goede vormgeving conform de normen, maar in de Noordwesthoek is de cirkel afgevlakt, waardoor fietsers in de dode hoek van afslaan de auto's komen.
11	E	Haarsekade: Grijsze weg. Te druk, te veel doorgaande functie om een echte 30km-weg te zijn. Mede ook vanwege de breedte is de snelheid van het autoverkeer te hoog.
12	E	Driemanschapslaan: Grijsze weg, net als Haarsekade. In de uitvoering is gepoogd ruimte voor fietsers te maken door middel van fietsstroken van 1,50 meter. Positief, maar dit zorgt tegelijk voor een verdere afwijking van de 30km-inrichting.
13	D	Brug Concordiaweg: Bottleneck in het verkeerssysteem. Zeer hoge intensiteiten, (te) weinig ruimte.
14	B	Stationsweg/Handelskade/Nieuwe Hoven/Concordiaweg: Afbuigende voorrang, met fietsverkeer dat ook dwars op de voorrangrichting rijdt. Dit levert onduidelijke conflicten op, met name bij afslaan.
15	E	Mollenburgseweg: Brede 30km-weg. Vanwege hoge intensiteiten geen draagvlak om echt als 30km-weg in te richten.
16	B	Kruisingen Mollenburgseweg: Deels (ongewenste) doorgaande functie binnen 30km-gebied, maar wel gelijkwaardige kruisingen met voorrang van rechts. Grote kruisingvlakken met een plateau dat de snelheid er niet goed uithaalt.
17	E	Banneweg: Er zijn feitelijk te veel aansluitingen op de Banneweg, gezien de concentratie van verkeer op die weg. Hierdoor stroopt het verkeer op bij bv. de kruising met de Mollenburgseweg en worden alternatieve (sluip)wegen gezocht door 30km-gebied.
18		Van Andel Spruytlaan: 50km weg met belangrijke kruisende fietsroutes. Deze gaan in de voorrang. Positief voor het fietsen, aandacht voor de vormgeving (bv. een middensteunpunt) vereist.
19	A	Kruising Burgstraat-Havendijk: slecht zicht
20	A	Westwagenstraat-Pompstraat: Niet alle rijrichtingen zijn toegestaan, maar deze zijn niet fysiek onmogelijk. Daardoor is de kruising soms chaotisch.
21	D	Molenstraat: Weinig ruimte voor fietsers. Fietsen in tegenrichting kan eigenlijk niet.

Kortom, de stad is (te) druk en (te) krap. Op sommige bredere wegen in verblijfsgebied komt daardoor ook te veel druk, waardoor daar de snelheid van het autoverkeer te hoog wordt. Om ruimte te winnen, is het nodig om het fietsverkeer over andere wegen te leiden dan het autoverkeer (ontvlechten). Overigens zijn op alle 50km-wegen wel fietsvoorzieningen aanwezig. De grote 50km-wegen (Banneweg, Newtonweg) hebben echter weer veel aansluitingen en oversteken, meer dan zou moeten bij een echte gebiedsontsluitingsweg.

Diversen

- Er zijn weinig paaltjes, in de binnenstad is men kritisch op al het straatmeubilair.
- Bij basisscholen wordt in principe de bereikbaarheid primair opgezet voor fiets/voetganger en in de laatste plaats voor auto's.
- Buiten de bekende gedragsbeïnvloeding draagt in Gorinchem ook de politie bij met het programma "Veilig verkeer, ik doe mee".

- Op de fietspaden van de Banneweg wordt veel tegen het verkeer in gefietst. Dit is behalve een gedragsprobleem ook een uitvloeisel van de moeilijke oversteekbaarheid.
- We noemden al de brommers die bij veel ongevallen betrokken zijn. Dit probleem lijkt versterkt te worden door de krapte in de stad, die ook de overgangen tussen rijbaan en (brom)fietspad moeilijk inpasbaar maakt.
- Er is een wens om bij verkeerslichten wachttijdvoorspellers voor fietsers te plaatsen. Dit heeft hopelijk een goede invloed op het gedrag, maar past ook goed binnen het beleid: Fietsers worden serieus genomen en fietsen wordt gepromoot.

3.6 Maatregelen per knelpuntcategorie

We hebben hierboven categorieën van knelpunten onderscheiden. Per categorie beschrijven we wat er in de maatregelenmix aan de orde moet komen.

A: Gecompliceerde kruising (afwijkende vorm, lastig te overzien)

Knelpunten 4, 5, 10, 19, 20

De knelpunten vallen uiteen tussen 'grote' kruisingen op bv. de Newtonweg en krappe kruisingen/rotondes in de binnenstad of net daarbuiten. Voor al deze punten zijn de volgende zaken van belang:

- Snelheid remmen d.m.v. bebording, drempels, (visuele) versmalling, markering, afwijkende verharding. Door te zorgen dat de naderingssnelheid zo laag mogelijk is, is er meer tijd om contact te maken met andere weggebruikers en verkeer uit onverwachte hoek nog op tijd op te merken.
- Zichtbaarheid kruispunt verhogen. In het verlengde van bovenstaande; vermeden moet worden dat de aanwezigheid van een kruispunt pas wordt opgemerkt als het te laat is. Het kruisingsvlak moet benadrukt worden, zodat de naderingssnelheid omhoog gaat.
- Kruising versimpelen door rijrichtingen af te sluiten of door de verschillende conflicten 'uit elkaar te trekken'. Waar dat gebeurt, liefst ook de verboden fysiek afdwingen.

B: Gecompliceerde kruising (onduidelijke voorrangssituaties)

Knelpunten 6, 7, 14, 16

Dit betreft in Gorinchem punten waarbij een gelijkwaardige kruising niet gelijkwaardig 'voelt' en een kruising met afbuigende voorrang. Krapte is ook hier vaak een deel van het probleem. Deze categorie knelpunten ligt erg in het verlengde van de vorige. Bij de gelijkwaardige kruisingen is met name de naderingssnelheid en het zicht van belang. Als dat zicht (door bebouwing) niet verbeterd kan worden, dan kan stoppen worden afgedwongen d.m.v. een stopbord (en dus toch de voorrang regelen). Daarbij is het dan wel van belang dat ook de snelheid op de voorrangrichting getemperd wordt.

C: Fietsoversteken op wegvakken

Knelpunten: -

Dit soort knelpunten wordt niet genoemd; bij de Van Andel Spruytlaan is het wel de bedoeling fietsoversteken in de voorrang te gaan maken. In principe past zo'n (solitaire) oversteek niet in Duurzaam Veilig. Anderzijds is een ontvlochten fietsnetwerk positief voor het fietsverkeer en kan een dergelijke oversteek met goede vormgeving veiliger zijn dan een volledige kruising met veel afslaand verkeer.

D: Te weinig ruimte voor de fiets

Knelpunten 8, 9, 13, 21

Feitelijk kan deze categorie bij vrijwel elk knelpunt worden ingevuld. Gorinchem heft, met de grote regiofunctie, veel verkeer te verduren op plekken waar de infrastructuur niet berekend is op het moderne verkeer. Juist als het 'net wel' past, is dat vervelend voor de fiets, die dan in de verdrinking komt. De werkelijke oplossing is om het verkeer te verminderen of de infrastructuur grootschalig aan te passen (een nieuwe brug). Dat is meestal geen optie. Dan is het vooral van belang om duidelijk aan te geven wat er van elke verkeersdeelnemer verwacht wordt: Passen ze samen of moeten ze één voor één? Juist de twijfelsituaties leveren gevaren op en moeten dus worden vermeden.

E: Geen eigen plek voor de fiets op een weg met (snel) autoverkeer, landbouwverkeer etc.

Knelpunten 3, 11, 12, 15, 17

Deze wegvakken, die vaak worden aangeduid als 'grijze wegen' zijn een probleem als de intensiteit te hoog is of de weg te smal is voor de intensiteit. Andersom zijn ze een probleem als de weg te breed is, waardoor de snelheid te hoog wordt. Een dilemma wat vooral wordt opgelost door een duidelijke categorisering. Vanwege de krapte en de vele aansluitingen worden de ontsluitingswegen (50km/uur) minder aantrekkelijk waardoor het verkeer alternatieven zoekt in verblijfsgebied. Vanuit fietsoogpunt is het goed om de wegen daar dusdanig te versmallen dat de snelheid laag blijft. Als dat betekent dat autoverkeer af en toe minder soepel door kan stromen, is dat geheel in overeenstemming met de erfdoelgangfunctie van de weg.

Voorts is het (ook in lijn met duurzaam veilig) gewenst om de routes voor fietsverkeer te ontvlechten van het autonetwerk. Dat betekent dat fiets en auto minder vaak de weg hoeven te delen en (behoudens een enkele kruising) elkaar minder vaak tegenkomen. Hiervoor is de aanleg van één of meerdere bruggen (wensen in bovenstaand overzicht) een mooie stap, die voor veel knelpunten verbetering zou betekenen.

F: Overige opvallende punten

Knelpunten: -

Hier is het zaak om goed te markeren dat er iets gebeurt en daarbij duidelijk aan te geven (bv. met bebording, markering) wat er verwacht wordt van de weggebruiker.

G: Gedrag van weggebruikers

In Gorinchem geldt wat eigenlijk in heel Nederland geldt: aandacht is gevraagd voor fietsers, jongeren en ouderen, en beginnende bestuurders. Dat laatste valt enigszins buiten de lokale aanpak veilig fietsen, maar de combinatie van die fietsers, jong en oud vraagt zeker om specifieke aandacht. Gelukkig is die er ook. Niet alleen in Gorinchem, maar in de hele regio. De Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid besteedt juist veel aandacht aan gedragsbeïnvloeding.

4. Aansluiting op beleid

Hoe nu verder? Er is nog best veel te doen als we in Gorinchem op weg willen naar nul fietsongevallen. En dat is wel het streven!

De eerste stappen zijn gezet. Dat is met name belangrijk omdat daarmee aandacht is en blijft voor de veiligheid van fietsers. Maar die aandacht moet ook leiden tot concrete verbeteringen op straat. Dat betekent dat de aanbevelingen uit deze lokale aanpak moeten terugkomen in onderhouds- en uitvoeringsprogramma's. Daarvoor is het nodig dat alle betrokken partijen op de hoogte zijn van de ambities en mogelijkheden om fietsveiligheid te bevorderen. Kortom: de lokale aanpak veilig fietsen moet worden opgenomen in het bestaande verkeersbeleid.

Nu is er in Gorinchem net ook een fietsplan vastgesteld. Het lijkt het meest logisch om door te gaan met de lokale aanpak in het kader van de uitwerking van dat fietsplan. De aandacht is er, het zou mooi zijn als er met enkele grotere projecten veel kleine problemen kunnen worden opgelost.

Bijlage 1 – Draaiboek gesprekken

Welkom, kennismaken

Aanleiding bezoek, even voorstellen

Wat speelt er nu in de gemeente, is fietsen een belangrijk topic?

Modelaanpak: eerste bevindingen

Beleidsdocumenten bekeken

Webtool resultaten

Komt dat overeen met uw eigen beeld/inschatting

Checklist voor inventarisatie knelpunten

Infrastructuur voor fietsers

Kruisingen

- gevaarlijke kruispunten/rotondes/solitaire fietsoversteken

Wegvakken

- ontbrekende fietspaden/fietsstroken
- te smalle wegen/fietspaden/fietsstroken
- te krappe bochten

Onderhoud

- slecht wegdek wegen/fietspaden/fietsstroken
- gevaarlijke bermen/stoepranden
- gevaarlijke paaltjes
- slechte verlichting
- bebording/markering/bewegwijzering

Schoolomgevingen

- onveilige schoolroutes/schoolzones
(is al het voorgaande, maar dan op specifieke plekken)

Andere verkeerssoorten

- onveilige situaties met landbouwverkeer
- brommers op rijbaan (indien van toepassing)? (scooters?)

Diversen

- Overig: onoverzichtelijke situaties
- Te brede wegen (bruggetje naar gedrag)

Gedrag automobilisten

- te hard rijden
- gevaarlijk parkeren (kan ook weer infra zijn, als het wel legaal is)
- voorrangsfouten
- ...

Gedrag fietsers

- zonder licht rijden
- rood lichtnegatie
- tegen het verkeer in rijden
- met velen naast elkaar rijden
- ...

Overig

- Gladheid
- Ontvangen klachten
- ...

Mogelijk te gebruiken hulpmiddelen / overzichten knelpunten

- <http://fietsongevallen.oververkeer.nl>
- <http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2664/Ongevallen/integration/red/frameset/VKVerkeersongevallen211113/index.dhtml>
- <http://www.maps.google.com>

Maatregelen - inspiratietool (ook gedrag!)

<http://www.fietsberaad.nl/veiligfietsen>

Aansluitend gesprek met de wethouder

- Achtergrond project
- We hebben de volgende punten besproken (korte uitleg, samen met ambtenaar)
- Klopt dat? Schrikt u daarvan, of valt het mee? Mist u wat?
- Wat is het belangrijkste knelpunt/ het belangrijkste thema?
- Hoe kan de gemeente hier vervolg aan geven? Hoe verankeren we dit in beleid?
- Wat heeft u nodig van regio/provincie/rijk/kennisinstituten/...?

■□□ LIGTERMOET
■□□ & PARTNERS

adviseurs in verkeersbeleid

Stationsplein 7a
2801 AK Gouda
T 0182 520 870
F 0182 520 877
E info@ligpart.nl
I www.ligpart.nl

