

Risicogestuurde aanpak in lokaal fietsveiligheidsbeleid - praktijk en behoefte

Rapport

Februari 2019

Documentbeschrijving

Titel	Risicogestuurde aanpak in lokaal fietsveiligheidsbeleid - praktijk en behoefte
Ondertitel	Rapport
Aantal pagina's	30
Pulicatie nummer	1913
Datum	Februari 2019
Auteurs	Karen Oud, Dirk Ligtermoet
Opdrachtgever	CROW-Fietsberaad
Contactpersoon	Robert Hulshof, Wilma Slinger

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Opzet.....	1
2	Uitkomsten	3
2.1	Kenmerken lokaal beleid fietsveiligheid	3
2.2	Tevredenheid	6
2.3	Onderbouwing en bronnen	8
2.3.1	Ongevalsgegevens en meldingen.....	8
2.3.2	Ontwerprichtlijnen.....	11
2.3.3	Interne en externe kennis.....	12
2.3.4	Politiek.....	13
2.3.5	Belangenorganisaties	14
2.4	Risicogestuurde aanpak	15
2.4.1	Werken op basis van risico-indicatoren.....	15
2.4.2	Overig preventieve aanpak.....	18
3	Conclusies huidige praktijk en aanbevelingen voor het werken met SPI's	20
3.1	Huidige praktijk: conclusies	20
3.2	Richting werken met SPI's: behoeften en aanbevelingen.....	21
	Bijlage 1: Overzicht antwoorden per gemeente	24

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt door het ministerie van I&W aan gemeenten gevraagd om risicogestuurd aan verkeersveiligheid te werken. Daarvoor zijn diverse tools beschikbaar. Het ministerie maakte hiervan een overzicht, CROW-Fietsberaad wil een dergelijk overzicht, toegespitst op fiets, aanbieden via het online 'platform veilig fietsen'. Tegelijk vraagt CROW-Fietsberaad zich af hoe een dergelijk overzicht voor gemeenten het meeste praktische nut kan hebben. De vraag is waar bij gemeenten concreet behoefte aan is om met risicogestuurd werken aan de slag te kunnen gaan (c.q. al of niet intensiever door te gaan).

Om deze vraag te beantwoorden hebben wij 40 Nederlandse gemeenten geïnterviewd over hun beleid voor en aanpak van fietsveiligheid en hun interesse in risicogestuurd werken. In dit rapport presenteren we de uitkomsten: hun huidige aanpak en behoeften.

1.2 Opzet

Selectie gemeenten

Uit de lijst van 380 Nederlandse gemeenten (in 2018) zijn 40 gemeenten geselecteerd. Daarbij hebben we eerst de grootste 20 gemeenten (qua inwonersaantal) uit de lijst gehaald. We zijn vooral geïnteresseerd in de behoeften van gemeenten met minder ambtelijke capaciteit. Bij de resterende 360 gemeenten hebben we elke 9^e gemeente geselecteerd, zodat we een goede doorsnede hebben qua gemeentegrootte. In het geval dat een gemeente niet mee wilde of kon doen, of we de gemeente na herhaaldelijk proberen niet hebben kunnen bereiken, dan namen we de volgende uit de lijst (in inwoneraantal direct daaronder). Dit is 10 keer nodig geweest.

Gemeenten die in 2018 te maken hebben gehad met een herindeling hebben we overgeslagen. Gemeenten die in 2019 heringedeeld worden hebben we wel meegenomen, aangezien we vooral geïnteresseerd zijn in hun huidige beleid en aanpak.

Zie in de tabel op de volgende pagina de gemeenten die zijn geïnterviewd voor dit onderzoek.

Interviews

De volgende vragen zijn besproken tijdens het interview:

1. Hoe is het huidige mobiliteitsbeleid omschreven; is er een GVVP of mobiliteitsplan? Is er een apart fietsplan waarin fietsveiligheid ook omschreven is?
2. Is er een planning van maatregelen op fietsveiligheid?
3. Is er een apart budget voor fietsveiligheid?
4. Bent u tevreden met de huidige aanpak van fietsveiligheid? Wat kan er beter?



5. Hoe gebruikt u de volgende bronnen in de aanpak van fietsveiligheid:
 - ongevallen / landelijke ongevals cijfers
 - meldingen van bewoners
 - ontwerprichtlijnen / informatie CROW
 - lokale organisaties
 - politieke keuzes
 - interne kennis en ervaring
6. Bent u bekend met risicogestuurd werken op basis van risico-indicatoren? Zo ja, hoe? Zou het iets voor uw gemeente zijn en waarom wel/niet? Zo ja, wat zijn uw verwachtingen naar bijvoorbeeld ministerie en/of provincie toe om dit door te voeren?
7. Mist u informatie, of een bepaald gebruiksgemak bij CROW? Kan CROW u nog ergens anders mee helpen?

Nr./380	Gemeente	Inwoners
21	Leiden	124306
30	Delft	102253
38	Hilversum	89521
50	Almelo	72629
57	Veenendaal	64918
66	Barneveld	57339
75	Pijnacker-Nootdorp	53634
84	Goeree-Overflakkee	49129
102	Medemblik	44480
111	Peel en Maas	43312
122	Hellevoetsluis	39992
126	Wageningen	38412
129	Goes	37636
138	Hellendoorn	35796
147	Schouwen-Duiveland	33687
156	Stadskanaal	32258
166	Bernheze	30550
175	Krimpen aan den IJssel	29306
183	Brunssum	28241
193	Nunspeet	27114

Nr./380	Gemeente	Inwoners
201	Vught	26418
210	Weststellingwerf	25720
219	Sliedrecht	25020
228	Voorst	24310
237	Wijdereen	23659
246	Heiloo	23099
255	Rucphen	22401
265	Leerdam	21030
273	Haren	19860
282	Zuidhorn	18917
291	Olst-Wijhe	18023
300	Staphorst	16797
309	Harlingen	15783
318	Westvoorne	14508
327	Ouder-Amstel	13496
338	Neerijnen	12397
345	Opmeer	11526
356	Bedum	10475
363	Loppersum	9732
373	Baarle-Nassau	6799

Geïnterviewde gemeentes, op rangorde van gemeentegrootte (uit totaal 380).



2 Uitkomsten

In dit hoofdstuk beschrijven we de uitkomsten van de interviews per onderwerp. We illustreren met voorbeelden en quotes. Een schematisch overzicht van de antwoorden per gemeente is opgenomen in bijlage 1.

Er is geen duidelijk onderscheid tussen groepen van overeenkomstige gemeentegrootte op basis van hun antwoorden. Er is niet duidelijk een groep 'grotere gemeenten' die bijvoorbeeld wel risicogestuurd werkt of wil werken, en kleinere gemeenten die niet risicogestuurd werkt of wil werken.

2.1 Kenmerken lokaal beleid fietsveiligheid

GVVP / Mobiliteitsplan

Ruwweg de helft van de gemeenten heeft een (vorm van) GVVP of mobiliteitsplan. Bij enkele is dit gedateerd, maar ze werken er nog wel mee. Drie gemeenten zeggen dat het er de komende jaren komt.

Enkele gemeenten zeggen dat ze zo klein zijn, dat een GVVP of mobiliteitsplan niet nuttig is. Ze hebben een regionaal plan of kijken ernaar om dit op te stellen. Zo is er voor de gemeente Brunssum een regionaal verkeer en vervoerplan (Regio Parkstad), en willen gemeente Peel en Maas en gemeente Westvoorne in de toekomst samen met de omliggende gemeenten een gezamenlijk plan opstellen. Gemeente Westvoorne geeft hierbij als argument dat het een kleine, landelijke gemeente is.

In GVVP's/GMP's wordt vaak gesproken over bereikbaarheid. Het verschilt erg in hoeverre de fiets en/of verkeersveiligheid omschreven staat in deze beleidsplannen. Hieronder een aantal voorbeelden:

- De gemeente Barneveld stelt de fiets als basis om de gemeente bereikbaar te houden. Het doel is de gemeente naar de behoefte van de inwoners in te richten en de dorpen onderling te verbinden. Dit zorgt nog wel eens voor conflicten: de auto is erg ingeburgerd.
- In Schouwen-Duiveland zijn de fiets en fietsveiligheid 'actief' opgenomen in het huidige GVVP. In de gemeente zijn veel fietsbewegingen, zowel utilitair als recreatief. De fiets neemt dus een belangrijke plaats in en ligt ook politiek goed: er zijn veel toeristen op het eiland die veel fietsen. De politiek ziet het (zakelijk) belang van het goed faciliteren van fietsbaarheid en fietsveiligheid. In de planning voor het komende jaar/jaren is het aanleggen van vrijliggende fietspaden, nieuwe bewegwijzering, en het aanpassen van enkele kleine 'knel'punten, waaronder bijvoorbeeld voorrangssituaties voor de fiets. Er is geen apart budget specifiek voor fietsveiligheid, maar er komt vaak wel budget als er om wordt gevraagd.
- Gemeente Wijdmeren heeft een beleidsplan 2011-2020, maar dat is vrij summier. Er is één pagina over langzaam verkeer. Fietsveiligheid is daarin wel een item, evenals het stimuleren van fietsgebruik. Er is geen apart budget voor de fiets en fietsveiligheid. Projecten worden begroot vanuit een investeringsplan.



- Bernheze: Er is een duurzaam mobiliteitsplan 2016-2020. Er is een focus op mensen in plaats van verkeer, de gemeente gaat het interdisciplinair aanpakken. Ze willen het fietsgebruik stimuleren, en o.a. ook met oplossingen komen voor verkeersproblematiek op de smalle wegen met fietsers en grote voertuigen.

Apart fietsbeleid

Ongeveer een kwart van de gemeenten heeft apart een visie of beleid voor de fiets omschreven. Fietsveiligheid wordt in de meeste aparte fietsplannen omschreven, zij het op heel verschillende manieren. Vaak is het een **combinatie van infrastructuur en educatie**. Daarnaast staat in veel (uitvoerings)programma's voor de fiets vaak het completeren van het gemeentelijke fietsnetwerk, en verbeteren van fietsvoorzieningen beschreven. Hieronder een overzicht van de vele verschillende vormen waarin gemeentes hun fiets(veiligheids)beleid omschrijven.

- De Nota Herijking Fietsroutes van gemeente Leiden omschrijft de aanpak fietsveiligheid op drie punten. Er is een quick scan van ongevallenlocaties gedaan, waar een top 11 uitgekomen is. Van deze 11 zijn er inmiddels 5 aangepakt. De meeste van deze locaties worden meegenomen in geplande herinrichtingen. Er is een focus op infrastructuur, niet op gedragssturing. Verder worden nieuwe hoofdfietsroutes opgenomen in gladheidsbestrijding en wordt beschreven hoe fietspalen vermeden worden bij herinrichtingen, óf veiliger worden aangelegd.
- In Medemblik stamt het GVVP uit 2012. Daarin is de fiets, en fietsveiligheid, opgenomen. Momenteel is de gemeente een aparte fietsnota aan het afronden, met daarin ook -"uiteraard"- fietsveiligheid. Het is de bedoeling dat er een apart budget komt voor de fiets.
- De ambtenaar in Goes omschrijft het (sinds 2012) aparte fietsbeleid als een combinatie van comfort en veiligheid. Ook wordt de fiets meegenomen in de aanpak van autoveiligheid en algemene verkeersveiligheid.
- Hellevoetsluis heeft een GVVP en een apart fietsplan Hellevoetsluis Fietst. Er is geen budget voor fietsveiligheid apart, dit zit in het algemene budget voor verkeersveiligheid.
- De gemeente Bedum heeft een uitwerking fietsstrategie in 2018 vastgesteld. Hierin is vooral de aanleg van fietspaden en educatieve activiteiten opgenomen. Hoofddoel is het terugdringen van automobiliteit. – Er is geen apart budget voor fietsveiligheid.
- Gemeente Delft heeft twee plannen: een mobiliteitsplan en een fietsactieplan waarin beleid voor de fiets en fietsveiligheid worden omschreven. Er wordt momenteel gewerkt aan een nieuw mobiliteitsplan, waarin de fiets een prominente rol heeft. Een van de uitdagingen van de gemeente is de drukte op fietspaden. Elk jaar is er een uitvoeringsprogramma.
- Naast een verkeer en vervoer visie is er een fietsstructuurplan in Krimpen aan den IJssel. Het laatste wordt momenteel geactualiseerd. Fietsveiligheid wordt projectmatig aangepakt; de huidige uitdaging is om verbinding tussen de verschillende projecten te maken. Momenteel worden veel fietspaden geasfalteerd en worden fietsstraten aangelegd.



Sommige gemeenten hebben specifiek het draaien van veel **educatieve campagnes** omschreven als insteek voor fietsveiligheid.

- Pijnacker-Nootdorp werkt veel samen met VVN, maar campagnes worden ook op eigen initiatief uitgevoerd. Er worden verkeersboodschappen getoond door de hele gemeente op grote borden, via lichtreclame, en via de lokale krant. Het doel is elk jaar dezelfde thema's te herhalen. Ook met scholen wordt veel samengewerkt. 80% van de lokale scholen doet mee aan diverse campagnes en er is regelmatig overleg met scholen over o.a. gevaarlijke punten.
- In de gemeente Ouder-Amstel worden verschillende educatieve campagnes gevoerd waarin subjectieve en objectieve onveiligheid wordt aangepakt. O.a. wielrenners, maar ook schoolgaande jeugd zijn onderwerp en doelgroep van deze campagnes. Er wordt veel samengewerkt met scholen en VVN voor praktische verkeerslessen en het verkeersexamen. Ook wordt samen met instellingen voor kinderen met speciale aandacht gekeken naar hoe hun kinderen (beter) kennis kunnen maken met het verkeer. De gemeente zegt altijd veel aandacht aan gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers te besteden.
- De gemeente Bernheze heeft naast een aantal concrete projecten, zoals het aanpakken van ontbrekende schakels in fietsroutes, herinrichtingen van straten en wegen ook educatieve campagnes als vast onderdeel van verkeersveiligheid. Ook is de gemeente bezig met het stimuleren van gebruik van e-bikes bijvoorbeeld door middel van acties en voorzieningen.

Budget en planning

Het overgrote deel van de gemeenten heeft geen apart budget voor verkeers-/fietsveiligheid. Weinig gemeenten (5) hebben wel een (vorm van) vast budget. De grote gemene deler is dat gemeenten het met erg weinig geld moeten doen als het gaat om aanpak van verkeersveiligheid of specifiek fietsveiligheid. In de volgende paragraaf 'Tevredenheid' meer over het moeten stellen met weinig budget. Eigenlijk altijd wordt verkeersveiligheid in het algemeen (waaronder dus ook fietsveiligheid) meegenomen in geplande reconstructies van wegen en/of onderhoud van riool. Een afdeling beheer heeft hier budget voor, en vaak ook een meerjarenplanning. Op deze manier kan het verbeteren van fietsveiligheid binnen een gemeente 'meeliften'.

Soms is er de mogelijkheid om specifieke verkeers-/of fietsveiligheidsmaatregelen apart – via een projectbudget – uit te voeren. Het gaat dan bijvoorbeeld om het aanleggen van een vrijliggend fietspad.

De meeste gemeenten maken gebruik van de subsidies van de provincie voor het aanpakken van (fiets)infrastructuur.

- In Barneveld is 'een paar ton' voor verkeer beschikbaar. Daarvan is 25% voor de fiets, waaronder fietsveiligheid, gereserveerd. Zoveel voor alléén fiets is nieuw in de historie van de gemeente.
- Goes heeft een jaarlijks budget voor aanpak verkeersveiligheid in wijken en dorpen op basis van klachten. Daarnaast is er een apart jaarlijks budget van



€50.000,- voor de fiets (o.a. voor fietsparkeren en veiligheid). Komend najaar wordt samen met de Fietsersbond een plan gemaakt hoe en waar dit budget wordt ingezet.

- Gemeente Haren heeft geen apart budget voor de fiets, maar wel voor knelpunten voor verkeer algemeen.
- In Heiloo is 'een klein bedrag' beschikbaar specifiek voor de aanpak van fietsknelpunten.
- Harlingen heeft budget voor het doorvoeren van maatregelen op gebied van "duurzaam veilig", zoals vrijliggende fietsvoorzieningen.
- Delft heeft vanuit het fietsactieplan budget voor o.a. infrastructuur en campagnes op het gebied van o.a. fietsverlichting en fietsdiefstal.
- In Olst-Wijhe is geen apart (vast) budget voor verkeersveiligheid; de aanpak gaat op basis van projectbudgetten en subsidies van de provincie.
- Ook Hilversum heeft geen apart vast budget voor verkeersveiligheid. De gemeente zet de subsidie van de provincie voor infrastructurele maatregelen o.a. in voor het verbeteren van fietsveiligheid.

2.2 Tevredenheid

Meer dan de helft van de ambtenaren (25) is tevreden tot erg tevreden met de huidige aanpak van fietsveiligheid. Daarvan vind meer dan de helft (13) dat er nog wel ruimte is voor verbetering. Zeven gemeenten zijn half tevreden, en uitgesproken ontevreden zijn er twee.

Tevreden

Een van de belangrijkste argumenten die worden aangevoerd voor tevredenheid is dat er weinig klachten of meldingen van bewoners komen over fietsveiligheid. Het goed betrekken van bewoners bij aanpak wordt ook positief beoordeeld.

- Westvoorne: "Er zijn weinig problemen qua fietsveiligheid. Meldingen/klachten van bewoners zijn er weinig, en gaan meestal over gedrag. Bewoners zijn ook tevreden over hoeveel ze betrokken worden bij planvorming."
- Loppersum: "Er zijn weinig meldingen van bewoners, dat zien we als een mate van tevredenheid vanuit de bewoners."
- Baarle-Nassau: "We zijn een kleine gemeente, voorzieningen zijn op orde. Er zijn ook weinig fietsers, dus de gemeente acht het niet noodzakelijk om grote dingen aan te pakken."
- Krimpen aan den IJssel: "Het beleid/de aanpak is laagdrempelig, samen met bewoners wordt tot een oplossing gekomen."

Andere argumenten voor tevredenheid zijn: "de fiets heeft veel aandacht" (Medemblik), "de provincie heeft fietsveiligheid óók hoog in het vaandel" (Peel en Maas), "er is een gezamenlijke focus van beleid tot aan onderhoud, en maatregelen



worden snel opgepakt" (Goes). Sliedrecht benoemt de "goede verdeling tussen de aanpak van infrastructuur en gedrag".

Redelijk tevreden

Gemeenten die redelijk tevreden zijn (of tevreden, met ruimte voor verbetering) benoemen vaak het gebrek aan capaciteit en geld als punt voor verbetering. Er blijven nu maatregelen en projecten liggen die ambtenaren graag zouden willen doen in het kader van fietsveiligheid. Daaraan gekoppeld wordt wel genoemd dat het huidige beleid nog te reactief is. De gemeente(ambtenaar) zou graag meer proactief te werk gaan, o.a. door fietsveiligheid preventiever aan te pakken, maar ook hiervoor is geen capaciteit en geld.

Verder wordt enkele malen gesproken over dat er nog geen duidelijke keuze voor de fiets wordt gemaakt: de auto en autobereikbaarheid worden nog teveel gefaciliteerd binnen de gemeente.

- Voorst: "Het fietsnetwerk is goed, maar er zou nog wel verbetering op gebied van sociale veiligheid mogen komen. In kernen wordt nu nog geen harde keuze in veilige fietsinfrastructuur vs. bereikbaarheid voor de auto gemaakt."
- Veenendaal: "De gemeente is redelijk tevreden over het huidige beleid, maar de aanpak is nog wel wat ad hoc en reactief. Er zou meer preventief moeten gebeuren. Meer ondersteuning zou prettig zijn. Er is een voornemen om meer aan gedragsbeïnvloeding te doen."
- Rucphen: "Het belang van de fietser lijkt niet altijd gelijkwaardig te zijn aan dat van de auto. De politiek maakt soms economische keuzes, waardoor autobereikbaarheid meer aandacht krijgt. Dit zou zich in de toekomst anders moeten ontwikkelen."
- Olst-Wijhe: "De gemeente is tevreden met de aanpak, maar er is financiële ruimte nodig. Zowel vanuit de provincie als het rijk zou het prettig zijn als er (meer) financiering beschikbaar komt."
- Hilversum: "De gemeente is tevreden over het huidige beleid. Wat wel lastig is, is dat binnen de gemeente veel kinderen met de auto naar school gebracht worden. Deze kinderen maken dus laat kennis met het verkeer. Dat zou de gemeente graag anders zien."
- Hellevoetsluis: "De gemeente slaat een goede weg in met het fietsbeleid; de fiets krijgt een steeds grotere rol. Er is een omwenteling van vervoer naar gebruik. Wat beter kan is dat er nog te weinig wordt gekeken naar de behoefte van de weggebruiker in het maken en uitvoeren van beleid."
- Bernheze: "De gemeente is redelijk tevreden, maar de capaciteit werkt soms tegen waardoor niet alles gedaan kan worden. Er wordt aardig omgegaan met het fietsregime en er zijn initiatieven voor gezamenlijke ruimte. Deze gemengde ruimte maakt het echter ook lastiger voor voetgangers. Fietsers misdragen zich steeds vaker."
- Goeree-Overflakkee: "Er is binnen de gemeente weinig capaciteit en geen tijd over om bepaalde onderwerpen op een meer proactieve wijze aan te pakken. De gemeente zou dit wel graag anders willen zien, ze zou dus wel wat meer willen



doen aan o.a. fietsveiligheid. Ondersteuning van de provincie zou daarbij helpen.”

- Almelo: “De gemeente zou het prettig vinden om iets meer gestructureerd te werken m.b.t. fietsveiligheid. Er wordt wel over gesproken, maar financiële middelen en capaciteit ontbreken.”
- In Pijnacker-Nootdorp vindt de ambtenaar dat het redelijk goed gaat met het huidige beleid, waarin veel aan gedrag in het verkeer wordt gedaan. Een zorgpunt is dat deze aanpak vooral uit initiatief van één ambtenaar komt. Hij zou meer willen doen, maar de capaciteit is er niet. Daarbij gaat hij over een paar jaar met pensioen. Hij is bang dat zijn kennis verloren gaat én collega’s zijn moeilijk te porren voor maatregelen op gebied van gedragsbeïnvloeding. Wat daarin lastig is, is dat de ‘black spots’ binnen de gemeente inmiddels zijn opgelost, en dat er dus nauwelijks grote ongevallen meer gebeuren. De collega’s zien daarom de noodzaak van aanpak op gedrag niet.

Niet tevreden

Twee gemeenten zijn uitgesproken niet tevreden met het huidige beleid. Hun hoofdargumenten zijn – ook hier weer –: te weinig geld, te weinig capaciteit, een te reactieve aanpak, en teveel aandacht voor auto.

- Leiden: “We zijn niet heel tevreden over de huidige situatie voor fietsers: er zijn binnen de gemeente nog teveel letselongevallen. Er is een hoge druk op kruisingen en rotondes, en enkele uitgevoerde aanpassingen werken nog niet heel goed. Er is te weinig geld om echt dingen te verbeteren. Het hele verkeerssysteem zou aangepast moeten worden, het fietsbeleid zou veel meer verweven moeten worden met de auto en OV.”
- Wijdemer: “Er zou een nieuw GVVP moeten komen. De huidige aanpak is te reactief. Door de verregaande participatie worden er soms oplossingen uitgevoerd die minder ‘deskundig’ zijn.”

2.3 Onderbouwing en bronnen

2.3.1 Ongevalsegevens en meldingen

Iets meer dan de helft van de gemeenten (26) zegt ongevallen binnen de gemeente mee te nemen in de aanpak van fietsveiligheid. Gemeenten gebruiken hier de landelijke ongevalregistratie en/of de software van Via voor, of een eigen registratiesysteem.

In het geval van een ongeval, of een concentratie van ongevallen, wordt beoordeeld of er op die locatie iets ‘fietsveiliger’ gemaakt kan worden.

- Krimpen aan den IJssel: “De gemeente staat in de top 10 van verkeersveilige gemeenten. Bij ongevallenlocaties wordt altijd gekeken of er iets verbeterd kan worden. Ook meldingen van bewoners worden opgepakt.”



Landelijke ongevallenregistratie

De meerderheid van gemeenten is niet tevreden met de kwaliteit van de landelijke registratie van ongevallen. Ze zeggen er weinig aan te hebben omdat de registratie niet volledig is en er zo een slecht beeld van ongevallen kan worden gevormd.

- Goes: "Er is veel te verbeteren in de landelijke ongevallenregistratie. Die is nu heel matig, en nauwelijks bruikbaar. De gemeente zou zelf een ongevallenteam willen oprichten en zelf langdurig (camera-)onderzoek doen op bepaalde gevaarlijke punten."

Meerdere gemeenten vragen naar aanleiding van een ongeval verdere informatie op bij de **politie**.

- Almelo: Met de politie Twente is regelmatig contact over ongevallen en ongevallencijfers.
- Delft: Van ongevallencijfers – ondanks de huidige ondermaatse registratie voor de fiets – bekijkt men altijd of er iets kan worden aangepakt in bijvoorbeeld infrastructuur. Ook meldingen van bewoners gaan regelmatig over ongevallen. De gemeente vraagt bij de politie verdere informatie op. Afdeling beheer & onderhoud pakt de meeste meldingen zelfstandig op.
- Hilversum: Ongevallen en meldingen van bewoners komen bij een werkgroep van verkeer, onderhoud en politie terecht. Daar worden ze beoordeeld en waar nodig wordt besloten om iets aan te pakken (in infrastructuur).

Aardig wat gemeentes zeggen dat er binnen de gemeente weinig ongevallen gebeuren, omdat de gemeente klein en/of landelijk is. En soms gebeuren er weinig ongevallen binnen de gemeentegrens omdat de wegen buiten de kom niet in beheer van de gemeente zijn.

Zodoende zeggen veel gemeentes de aanpak van fietsveiligheid niet te baseren op ongevallen.

- Olst-Wijhe: "Er zijn weinig tot geen ongevallencijfers waar beleid/aanpak op gebaseerd kan worden; het is een kleine (en veilige) gemeente."

De software van Via wordt o.a. door gemeentes Veenendaal, Peel en Maas, Weststellingwerf, Ouder-Amstel en Bernheze gebruikt.

- Bernheze: Ongevalscijfers van Viastat worden wel meegenomen in het beoordelen van onveilige locaties; het is echter niet geheel zeker of deze wel op orde zijn.
- Ouder-Amstel: Voor ongevallen gebruikt de gemeente o.a. de database van Via. Een concentratie van ongevallen wordt aangepakt, het is echter lastiger om incidentele ongevallen op te lossen.



Ongevallenconcentraties: black spots / eigen analyse

Het overgrote deel van de gemeenten heeft geen black spots, of heeft deze in de afgelopen jaren opgelost. Enkele gemeenten hebben wel zelfverkleerde black spots: gevaarlijke locaties waar een concentratie van meldingen over bestaat.

- Leiden: Er is een quickscan gedaan van ongevallenlocaties, daar is een top 11 uit gekomen. Van deze 11 zijn er inmiddels 5 aangepakt. De meeste van deze locaties worden meegenomen in geplande herinrichtingen. De gemeente (ambtenaar) maakt zelf een kaart met ongevallenlocaties in de media, zo krijgt hij een goed beeld van de concentratie van ongevallen.
- Veenendaal: Regelmatig worden ongevallencijfers, snelheidsgegevens en meldingen van bewoners geanalyseerd. Daarvoor wordt o.a. Viastat gebruikt. Eens in de twee jaar wordt er een analyse op de ontwikkeling in ongevallen gedaan, daaruit wordt een planning gemaakt op welke locaties/situaties actie moet worden ondernomen. Elk jaar worden projecten uitgevoerd voor het verbeteren van fietsroutes: gescheiden fietsroutes, kruisingen met fietsroutes, het realiseren van veilig oversteken.
- Pijnacker-Nootdorp: De gemeente doet regelmatig analyses van ongevallen en gevaarlijke punten. Objectief en subjectief (on)veiligheidsgevoel en wegkenmerken worden daarin geanalyseerd. Daaruit komt een lijst met projecten, waarvan de gemeente met enige regelmaat een project uitvoert. Inmiddels scoort de gemeente als een van de beste in de regio op gebied van ongevallen.
- Medemblik: Wensen, klachten en verzoeken van bewoners worden goed bekeken, deze worden in een kaart gezet. Maatregelen op gebied van fietsveiligheid worden momenteel uitgevoerd op locaties waar ongevallen zijn, en/of waar de infrastructuur niet voldoet aan de richtlijnen. De gemeente heeft een prioritering van welke locaties het hoogst scoren.
- Harlingen: Prioriteit in de aanpak (fiets)veiligheid heeft een aantal black spots (eigen classificatie gemeente).
- Hellevoetsluis: Er zijn geen black spots, maar wel enkele als onveilig ervaren punten; de gemeente gaat deze aanpakken. Er is mede daarvoor kort geleden een gesprek geweest met de Fietzersbond. Zij hebben knelpunten aangedragen en er is aanvullend onderzoek gepland voor het inventariseren van knelpunten.

Subjectieve onveiligheid

Alle gemeenten zeggen meldingen of klachten van bewoners over fiets(on)veiligheid te beoordelen en waar nodig iets aan te passen in infrastructuur. Soms komen klachten en meldingen binnen op de afdeling beheer, die de kleinere meldingen afhandelt. Grotere klachten worden vaak doorgestuurd richting beleid.

- Barneveld: De gemeente voert nu vooral fietsveiligheidsmaatregelen uit vanuit een subjectief onveiligheidsgevoel en in geval van (ernstige) ongevallen.
- Pijnacker-Nootdorp: Uit (geconcentreerde) meldingen van bewoners worden tevens projecten benoemd die in de planning worden opgenomen.



- Opmeer: Er zijn wel wat knelpunten, o.a. langs een schoolroute. Men ervaart deze punten als relatief onveilig, maar het gevolg is dat men goed oplet op deze punten. De gemeente ziet hier niet direct aanleiding in om deze knelpunten aan te pakken. Mogelijk dat naar aanleiding van de locatiekeuze voor een nieuwe school iets aangepakt wordt.
- Bernheze: Klachten en meldingen worden ook meegenomen, in het bijzonder in de omgeving van scholen; over verkeersveiligheid bij sportvelden worden vragen gesteld.

Gedrag

Een aantal gemeenten zegt dat (asociaal/onhandig) gedrag een groot deel van de ongevallen of meldingen bepaalt, en dat hier 'weinig aan gedaan kan worden'. Er is steeds vaker sprake van eenzijdige ongevallen als gevolg van onhandig of onoplettend gedrag. Verschillende gemeenten zeggen dat er in zulke gevallen 'dus' niets aan fietsveiligheid kan worden aangepakt of verbeterd.

- Opmeer: "Er gebeuren weinig ongevallen binnen de gemeente, en het overgrote deel (95%) gebeurt omdat iemand onvoldoende oplet. Dit is geen reden om iets aan te pakken. Klachten van bewoners gaan vooral om snelheidsovertredingen. Het zijn ook slechts individuen die een overtreding begaan, en niet zo veel dat de gemeente bepaalde locaties wil aanpakken."
- Westvoorne: "Er zijn weinig problemen qua fietsveiligheid. Meldingen of klachten van bewoners zijn er weinig, en gaan meestal over gedrag. Dit geeft weinig aanleiding om iets aan te pakken."
- Hilversum: "De gedragscomponent van ongevallen wordt als te groot beschouwd, daarom zou een risicogestuurde aanpak waarschijnlijk niet iets voor de gemeente zijn. "
- Bernheze: "Er zijn initiatieven voor gezamenlijke ruimte (fietsers, voetgangers); maar deze gemengde ruimte maakt het lastiger voor voetgangers. Fietsers misdragen zich steeds vaker."

Daarentegen nemen sommige gemeenten óók dit soort meldingen mee in hun aanpak van verkeers- en fietsveiligheid.

- Harlingen: "Meldingen van bewoners worden altijd bekeken. Meldingen gaan veelal over snelheid. Snelheden worden op een aantal plekken gemeten, daaruit komt een top 3 of 4 aan locaties waar aanpak volgt."

2.3.2 Ontwerprichtlijnen

Alle gemeenten gebruiken ontwerprichtlijnen in de aanpak van fietsveiligheid. Een aanzienlijk deel van de gemeenten zegt echter ook problemen te ondervinden met de toepassing van deze richtlijnen vanwege te weinig ruimte op wegen en weggedeelten. Sommige gemeenten hebben de richtlijnen enigszins 'op maat' herschreven.



- Barneveld: De gemeente probeert buitenkoms waar mogelijk solitaire fietspaden aan te leggen. Voorlichting maakt fietsers van de gevaren bewust en stuurt op veilig rijgedrag. Binnenkoms wordt zoveel mogelijk ruimte voor de fiets gereserveerd. Dit is soms lastig, zowel qua ruimte en qua 'emotie' van bewoners: in de dorpen heerst vaak nog een gevoel van de auto als statussymbool. Ruimte voor de fiets geven betekent soms dat het ten koste gaat van andere ruimte, en daar zijn bewoners het niet mee eens.
- Goes: Infrastructuur wordt ingericht via CROW-richtlijnen, soms gaat de gemeente iets verder dan dat. Onderzoek van andere instanties, zoals provincie, wordt meegenomen in ontwerp en maatregelen voor veiligheid.
- Baarle-Nassau: Er worden regelmatig fysieke maatregelen uitgevoerd: het inrichten van 30-km zones en fietsstroken. Inrichting van wegen is soms wel een uitdaging vanwege de Belgische enclaves in het gebied.
- Bernheze: De informatie en richtlijnen van het CROW worden regelmatig gebruikt, soms op maat 'vertaald' voor de gemeente.
- Haren: De gemeente is bezig (geweest) met implementeren van het duurzaam veilig concept: er zijn enkele 50-wegen afgewaardeerd naar 30, het centrum van Haren is een shared space geworden, en in 2016 is de eerste fietsstraat gerealiseerd. Ondanks vooraf enigszins te hoge intensiteiten om af te waarderen functioneren deze wegen nu erg goed. Er zijn nu richtlijnen over de verhouding van intensiteiten van auto en fiets die wel en niet samen kunnen, maar tegen deze richtlijn in heeft de gemeente een fietsstraat gerealiseerd die nu prima functioneert. Het risico is dat de richtlijnen op deze manier gemeentes teveel inkaderen in hun mogelijkheden, als ze zich er strikt aan houden. Het zou dus prettig zijn als er aandacht is voor 'uitzonderingen'. Daarnaast is vooraf wat protest en discussie geweest over het afwaarderen. Het functioneert echter nu goed en mensen zijn tevreden.

2.3.3 Interne en externe kennis

Niet altijd is binnen gemeenten voldoende kennis aanwezig om verkeers-/fietsveiligheid aan te pakken. Enkele gemeenten zeggen dat ze voor een project wel eens de hulp inroepen van een externe adviseur of adviesbureau: Veenendaal, Goeree-Overflakkee, Goes.

- De gemeente Veenendaal zegt dat er "voor specifieke knelpunten een bureau wordt ingehuurd om analyses te doen en de locatie te beoordelen".

Samenwerking

Er wordt regelmatig gesproken over een samenwerking tussen verschillende gemeenten op het gebied van mobiliteitsbeleid en -aanpak, waardoor een bundeling van kennis plaatsvindt. Ook wordt wel gesproken over een goede en regelmatige samenwerking met provincie.



- In Vught is al een regionale samenwerking met omliggende gemeenten en regio's vanuit de AgriFood Capital. De provincie en politie nemen ook deel in deze samenwerking. Zij zijn zeer nuttig voor de gemeente voor toetsing en advies.
- Wijdemeeren: Er wordt in de regio samengewerkt met omliggende gemeentes, dit is goed voor de bundeling van kennis.
- Bedum: Voor 2019 staat (samen met de Provincie Groningen) o.a. uitvoer van fietsvoorrang op rotondes in de planning, evenals educatieve acties (e-bike cursus voor senioren). Vanuit de provincie is goede ondersteuning beschikbaar, daar is nu een fietsmakelaar waar de gemeente regelmatig contact mee heeft.
- Loppersum: Er is regelmatig overleg met politie op verkeersveiligheid, evenals met vertegenwoordigers van de 17 dorpen binnen de gemeente. O.a. onderhoud en openbare verlichting worden dan besproken. De gemeente gaat 2 keer per jaar naar de dorpen toe en praat met vertegenwoordigers van de dorpen. Fietsveiligheid staat niet separaat op de agenda maar wordt in het totale verkeersbeleid meegenomen. De politie schuift bij deze dorpenrondes ook vaak aan.

2.3.4 Politiek

In enkele gemeenten heeft de politiek een duidelijk positieve invloed op (de aanpak van) fietsveiligheid, de fiets is daar bijvoorbeeld een speerpunt in het coalitieakkoord.

- Hellevoetsluis: Vanuit het college is er momenteel veel aandacht voor fietsverkeer. Ze kijken naar de verbetering van fietsroutes, en er is aandacht voor gedragsverandering. Veiligheid en comfort zijn speerpunten, naast het bevorderen van de doorstroming.
- Veenendaal: Het college heeft veel invloed op het fietsbeleid. Speerpunt van het college is fietsstad te worden in 2020. Er is daarbij specifiek aangegeven dat fietsveiligheid belangrijk is.
- Barneveld: Er heerst een groot enthousiasme in de raad over deze aanpak van fiets(veiligheid). De gemeente zou voor een nominatie van fietsgemeente willen gaan. De ambtenaar wil echter eerst dit programma een paar keer uitvoeren, alvorens écht tevreden te zijn over de huidige aanpak.

In enkele gemeenten heeft de politiek een negatieve invloed op fietsveiligheid: naar de mening van de gesproken ambtenaar is er teveel aandacht voor de auto en autobereikbaarheid, en nog te weinig voor de fiets.

- Loppersum: De politiek heeft een pragmatische invloed op fiets-/verkeersveiligheid.
- Nunspeet: De ambtenaar zou wel graag nog meer push en pull maatregelen (voor fiets, tegen auto) willen uitvoeren. Dit is echter lastig in de lokale politiek.



- Sliedrecht: De politiek heeft redelijk wat invloed op keuzes over (fiets)veiligheid. Op enkele plekken is een afwijkende voorrangregeling, fietsers zijn uit de voorrang gehaald.
- Wijdemeren: Er wordt veel gedaan met participatie vanuit bewoners en belangengroepen. Het bestuur staat erg open voor geluiden vanuit de bewoners, en oplossingen op gebied van (fiets)infrastructuur. Vanuit daar wordt vaak snel naar maatregelen gegaan, zonder gedegen probleemanalyse te doen.

2.3.5 Belangenorganisaties

Er is bij vrijwel alle gemeenten contact met belangenorganisaties op gebied van fiets en fietsveiligheid. Contact met de Fietsersbond en VVN wordt het meest genoemd. In de meeste gemeenten is er op een regelmatige basis (van eens per maand tot eens per jaar) een overlegmoment met beide organisaties. In sommige gevallen wordt deze organisaties op projectbasis om input gevraagd.

Verschillende gemeentes hebben fietspaaltjes verwijderd op aanraden van de Fietsersbond. Zie daarover ook paragraaf 2.4.2.

- Almelo: Er is 2 keer per jaar overleg met de Fietsersbond, waarin onder andere wordt gekeken naar knelpunten. De Fietsersbond heeft ook zelf fietstochten georganiseerd voor raadsleden en ambtenaren, met bijzondere aandacht voor fietsveiligheidsknelpunten en verlichting op fietsroutes.

Met VVN wordt veel samengewerkt in educatieve campagnes, vaak ook in samenwerking met de lokale scholen.

- Pijnacker-Nootdorp: Er wordt veel samengewerkt met VVN, maar campagnes worden ook op eigen initiatief uitgevoerd. Er worden verkeersboodschappen getoond door de hele gemeente op grote borden, via lichtreclame, en via de lokale krant. Het doel is elk jaar dezelfde thema's te herhalen. Ook met scholen wordt veel samengewerkt. 80% van de lokale scholen doet mee aan diverse campagnes en er is regelmatig overleg met scholen over o.a. gevaarlijke punten.

Slechts enkele gemeenten hebben helemaal geen contact met belangenorganisaties en krijgen derhalve geen input van hen op gebied van fiets en fietsveiligheid.

- Westvoorne: Met de Fietsersbond heeft de gemeente geen contact: er spelen simpelweg te weinig zaken op gebied van fiets(veiligheid) binnen de gemeente.

Wijk- en dorpsraden, en soms ook winkeliersverenigingen worden bij gemeenten regelmatig geraadpleegd. Vaak gaat het over mobiliteit in het algemeen, maar de fiets en fietsveiligheid komt ook aan bod.

Er wordt vaak ook los samengewerkt met scholen, voor veilige schoolomgevingen en/of veilige schoolroutes en knelpunten. De gemeente Delft werkt bijvoorbeeld ook samen met de TU.



2.4 Risicogestuurde aanpak

2.4.1 Werken op basis van risico-indicatoren

Zeer weinig gemeentes zijn bekend met de term 'risicogestuurde aanpak op basis van risico-indicatoren'. Geen enkele gemeente werkt nu met specifiek deze aanpak. Sommige gemeentes gebruiken wel een eigen 'preventieve' aanpak. Daarover meer in paragraaf 2.4.2.

Er is wat betreft bekendheid met en interesse voor risicogestuurd werken geen onderscheid te zien in gemeentegrootte.

Geen interesse

Veel gemeentes die zeggen dat ze geen interesse hebben in risicogestuurd werken voeren als argument aan dat alles op orde is op fietsgebied en/of dat er nauwelijks gevaarlijke punten zijn, dat ze een goed overzicht hebben van wat er speelt binnen de gemeente, dat ze niet zien hoe dit een toevoeging zou zijn, of dat er prioriteit is voor andere zaken.

Niet/nauwelijks bekend, geen interesse:

- Rucphen: Met een risicogestuurde aanpak op basis van SPI's is de gemeente niet bekend. De uitdaging in de gemeente is vooral het inschatten en afwegen van risico's in het buitengebied en de tegenstrijdige beleidsbelangen van fietsers (bijvoorbeeld jongeren) en groot vervoer.
- Medemblik: De gemeente is niet bezig met een risicogestuurde aanpak. De ambtenaar is er niet heel bekend mee. Deze aanpak heeft geen prioriteit.
- Hilversum: De gemeente is niet bekend met een risicogestuurde aanpak op basis van SPI's, en weet ook niet of dit iets voor ze zou zijn. Daarvoor wordt de gedragscomponent bij ongevallen als te groot gezien. De gemeente heeft wel zelf een dergelijke aanpak van onveilige punten gemaakt. Een lijst met locaties is beoordeeld/gescoord op verschillende kenmerken en aan de hand daarvan is een prioritering in aanpak bepaald.
- Bernheze: De gemeente is niet bekend met een risicogestuurde aanpak op basis van SPI's, en is er ook niet op deze manier mee bezig. Het zou ogenschijnlijke (on)veiligheid kunnen aangeven. Verkeer blijft mensenwerk: het is belangrijk op basis van kennis en ervaring een inschatting te maken van eventueel onveilige locaties.

Wel/matig bekend, geen interesse:

- Schouwen-Duiveland: De gemeente doet niks met een risicogestuurde aanpak. Binnenkoms zijn er nauwelijks risico's, er zijn (vrijwel) geen ongevallen. Er is dus geen behoefte aan een risicogestuurde aanpak, ondanks dat veel fietspaden niet meer voldoen aan huidig gebruik: "Een lastig punt is dat veel fietspaden niet meer voldoen aan het huidige, toenemende gebruik: er zijn naast meer 'gewone' fietsers steeds meer wielrenners en e-bikes. E-bikes worden vooral gebruikt door ouderen, die willen nog wel eens een ongeval krijgen omdat ze minder vaardig



zijn met de snelheid van de fiets. De gemeente probeert hier door middel van e-bike cursussen voor ouderen op in te spelen. Daarbij zijn veel fietspaden nu te smal, maar verbreden is lastig vanwege regelgeving.”

- Harlingen: De gemeente is wel bekend met een risicogestuurde aanpak, maar weet niet direct waar deze aanpak verbetering zou geven. De gemeente pakt nu al wegen aan op basis van het ‘duurzaam veilig’ principe. Daarbij probeert de gemeente eenvoudige aanpassingen in wegen altijd gauw uit te voeren.
- Sliedrecht: Wat betreft risicogestuurd werken d.m.v. SPI's: de gemeente zit niet op die koers. Het zou geen kwaad kunnen, maar de ambtenaar zegt dat het sentiment zwaarder weegt binnen de gemeente.
- Ouder-Amstel: Er wordt niet gewerkt met een risicogestuurde aanpak. De gemeente is er wel bekend mee, maar weet niet of het iets voor ze is.
- Baarle-Nassau: De gemeente is bekend met risicogestuurd werken, ze doet er alleen niets mee. De overheersende mening is ook dat het goed gaat met de fietsveiligheid.

Misschien/wel interesse

Een kwart van de gemeenten (10) is geïnteresseerd om risicogestuurd te gaan werken, en 14 gemeenten hebben ‘misschien’ interesse. Daarvan zeggen sommige dat de gemeente er nu nog te klein voor is. Als de gemeente in de toekomst (mogelijk) gaat fuseren zou het wel wat zijn.

Vaak wordt gezegd dat het rijk zou kunnen helpen met het doorvoeren van deze aanpak. De provincie wordt ook genoemd als partner hierin, vanwege de directe contacten die al bestaan.

Niet/nauwelijks bekend, wel/misschien interesse:

- Leiden: De gemeente is niet erg bekend met een risicogestuurde aanpak op basis van SPI's, en werkt er dus ook niet mee. Daarvoor zou het ook belangrijk zijn om gedrag van verkeersgebruikers in kaart te brengen, bijvoorbeeld welke lijnen automobilisten rijden.
- Vught: De gemeente is niet bekend met een risicogestuurde aanpak. Vanuit de bestuurders is er geen behoefte, en de gemeente is van mening dat ze goed op orde is op fietsgebied. Eventueel zou het in de toekomst een handig hulpmiddel kunnen zijn in de prioritering van aanpak van locaties.
- Wijdmeren: De gemeente is niet bekend met de risicogestuurde aanpak op basis van SPI's. De ambtenaar zou wel naar een meer rationele afweging van aanpak fiets(veiligheid) toe willen, maar het bestuur ligt in de weg. Er wordt vaak snel naar maatregelen gegaan vanuit geluiden van bewoners.
- Haren: De gemeente is niet geheel bekend met de risicogestuurde aanpak op basis van SPI's. De gemeente is echter wel geïnteresseerd in deze aanpak. Het zou helpen bij het toekennen van een zwaarte bij signalen uit de omgeving over onveilige situaties.
- Voorst: De gemeente is niet erg bekend met een risicogestuurde aanpak op basis van SPI's. Het zou opzich wel wat zijn, door de systematiek komt er beter



zicht op onveilige locaties. De gemeente zou vanuit het ministerie een faciliterende rol verwachten in het verspreiden en kenbaar maken van deze aanpak, evenals het laagdrempelig maken van het doorvoeren ervan.

- Westvoorne: Met een risicogestuurde aanpak op basis van SPI's is de gemeente niet bekend. Het zou misschien wel iets zijn, maar waarschijnlijk pas als de gemeente gaat fuseren met omliggende gemeentes; dan kunnen dingen makkelijk geclusterd worden. Van het ministerie zou de gemeente dan genoeg informatie willen hebben over hoe deze aanpak door te voeren.
- Krimpen aan den IJssel: De gemeente is niet erg bekend met een risicogestuurde aanpak op basis van risico-indicatoren, maar is er wel erg in geïnteresseerd.
- Olst-Wijhe: Met een risicogestuurde aanpak op basis van risico-indicatoren is de gemeenten niet bekend, maar zou wel geïnteresseerd zijn om deze toe te passen. De vraag daarbij is op welke manier, en wat het gaat kosten. Als het zover komt zou de gemeente een adviesbureau willen inschakelen, ze hebben zelf niet de juiste expertise/capaciteit om dit op te pakken.
- Almelo: Met een risicogestuurde aanpak is de gemeente niet bekend. Het zou waarschijnlijk wel wat zijn; het zou meer structuur geven aan het beoordelen en aanpakken van wegen, en het zou een prioritering kunnen aanbrengen in aanpak.

Wel/matig bekend, wel/misschien interesse:

- Barneveld: De gemeente is wel bezig om steeds meer te anticiperen, en wil in die zin ook meer bezig met een 'risicogestuurde' aanpak.
- Goes: Een risicogestuurde aanpak (via SPI's) wordt niet als zodanig uitgevoerd, maar de gemeente is er zich er wel op hoofdlijnen van bewust en er indirect ook mee bezig. *(Twee jaar geleden heeft een werkstudent in samenwerking met het SWOV e.e.a. gedaan aan in kaart brengen van wegkenmerken en risico's. De volgorde van de aanpak van risico-locaties zou afhankelijk zijn van meenemen in gepland onderhoud.)*
- Loppersum: De gemeente is bekend met een risicogestuurde aanpak (op basis van SPI's), maar gebruikt deze (nog) niet. De gemeente is wel bezig met het opzetten van een risicoscan, maar dit staat in de kinderschoenen.
- Bedum: Met een risicogestuurde aanpak is de gemeenten niet geheel bekend, en ook (nog) niet mee bezig. Het zou wel iets voor de gemeente kunnen zijn. Het rijk zou hierbij kunnen helpen met de aanpak. Waarschijnlijk is de provincie echter nog meer de aangewezen instantie hiervoor, daar is meer contact mee. Zo zou ook gezamenlijk kunnen worden opgetrokken met buurgemeenten.
- Hellevoetsluis: De gemeente is enigszins bekend met een risicogestuurde aanpak op basis van SPI's. De MRDH heeft de gemeente wel eens benaderd voor het deelnemen aan een dergelijke aanpak – maar daar is niets meer van vernomen. Deze aanpak zou wel iets zijn voor de gemeente.

Zeker/vrijwel zeker risicogestuurd werken in de toekomst

Er zijn twee gemeenten die in de toekomst met risico-indicatoren willen gaan werken in de beoordeling een aanpak van verkeers-/fietsveiligheid.



- Stadskanaal: De gemeente is momenteel bezig met de inventarisatie voor een nieuw fietsveiligheidsbeleid, deze paar maanden wordt een knelpunteninventarisatie uitgevoerd. Het huidige beleid is niet meer actueel. De gemeente wil in het nieuwe beleid gaan werken met een risicogestuurde aanpak. Er wordt gehoopt dat deze aanpak gaat helpen in de sterke spreiding van de huidige ongevallen. De gemeente spreekt ook met de provincie om samen te werken in deze aanpak. De provincie zou dan vooral op het gebied van kennis kunnen ondersteunen.
- Delft: De gemeente heeft interesse in het werken met een risicogestuurde aanpak voor verkeers-/fietsveiligheid, zeker nu er een nieuw mobiliteitsplan wordt gemaakt. De MRDH werkt er nu al (deels) mee en de gemeente wil hier bij aan sluiten. Het is nog wel onduidelijk voor de gemeente hoe ze deze aanpak het best toe kunnen passen. Hiervoor zou het helpen als het ministerie zou komen met goede informatie over het hoe en wat, zodat er ook over heel Nederland op dezelfde manier gewerkt kan gaan worden. Het ministerie verwacht veel van gemeenten, maar het zou prettig zijn als ze gemeenten hierbij ook ondersteunt.

2.4.2 Overig preventieve aanpak

Duurzaam veilig

Meerdere gemeenten zeggen nu te werken volgens het duurzaam veilig principe.

- Medemblik: De gemeente probeert de 'duurzaam veilig' aanpak toe te passen, maar dat is soms lastig: de breedte van wegen past niet altijd, en er is veel lintbebouwing waardoor 30-km wegen niet altijd logisch zijn.
- Haren: er zijn enkele 50-wegen afgewaardeerd naar 30, het centrum van Haren is een shared space geworden, en in 2016 is de eerste fietsstraat gerealiseerd. Ondanks vooraf enigszins te hoge intensiteiten om af te waarderen functioneren deze wegen nu erg goed.
- Bernheze: Alle wegen die aangelegd en heringericht worden, worden volgens het duurzaam veilig principe ingericht.
- Pijnacker-Nootdorp: De gemeente is niet als zodanig bezig met de risicogestuurde aanpak vanuit het ministerie (op basis van SPI's), maar de betreffende ambtenaar ziet het grote belang van preventieve maatregelen en zet daar ook op in. Naast gedragscampagnes wil de gemeente bijvoorbeeld ook fietspaden verbreden om ze geschikt te maken voor meer gebruik, en gebruik van e-bikes.

Paaltjes verwijderen

Meerdere gemeenten hebben in het verleden fietspaaltjes verwijderd, of hebben dat op de planning staan. Dit is vaak in samenspraak of op aanraden van de Fietsersbond gedaan.

- Veenendaal
- Opmeer
- Weststellingwerf



- Sliedrecht
 - Haren
 - Zuidhorn
 - Baarle-Nassau
-
- Leerdam: De Fietsersbond heeft regionaal een inventarisatie gedaan om fietspaaltjes te verwijderen.
 - Almelo: Afgelopen jaar zijn in een wijk veel fietspaaltjes weggehaald op een hoofdfietsroute. Dit was een zeer succesvolle actie, maar het kost veel moeite om de overige fietsroutes in die wijk op dezelfde wijze aan te pakken.

Eigen methode

Er zijn enkele gemeenten die een eigen methode gebruiken om een prioritering in de aanpak van risicovolle locaties aan te brengen.

- Goes: Twee jaar geleden heeft een werkstudent in samenwerking met het SWOV e.e.a. gedaan aan in kaart brengen van wegkenmerken en risico's. De volgorde van de aanpak van risico-locaties zou afhankelijk zijn van meenemen in gepland onderhoud.
- Heiloo: Voor fietsveiligheid is een inventarisatie van knelpunten en ongevalgegevens gedaan (ook met input van bewoners).
- Loppersum: De gemeente is bekend met een risicogestuurde aanpak (op basis van SPI's), maar gebruikt deze (nog) niet. De gemeente is wel bezig met het opzetten van een risicoscan, maar dit staat in de kinderschoenen.
- Leiden: Er is een quickscan gedaan van ongevallenlocaties, daar is een top 11 uit gekomen. Zie hiervoor ook paragraaf 2.3.1.



3 Conclusies huidige praktijk en aanbevelingen voor het werken met SPI's

3.1 Huidige praktijk: conclusies

Lokaal beleid fietsveiligheid

Fietsveiligheid staat bij de meeste gemeenten niet 'apart' op de agenda. Zowel in beleidsplannen als in budget is het niet apart omschreven. Aanpak van fietsveiligheid is vaak op ad-hoc basis.

Beleid voor fiets en fietsveiligheid staat bij de meeste gemeenten ook niet apart omschreven. Als het omschreven is, in een apart beleidsstuk of in een GVVP of mobiliteitsplan, dan op zeer verschillende manieren. Vaak is de aanpak van fietsveiligheid een combinatie van infrastructuur en educatieve campagnes. Slechts weinig gemeenten hebben een apart budget voor aanpak fiets(veiligheid). Het grootste deel neemt fietsveiligheid mee in geplande herinrichtingen (dus ook qua budget), en/of via een projectbudget, en/of vraagt subsidie aan bij de provincie.

Tevredenheid

De meerderheid van de gemeenten is tevreden over de huidige aanpak van fietsveiligheid. De twee hoofdargumenten daarvoor zijn 'er gebeurt niet zoveel bij ons', of 'de bewoners zijn tevreden'.

Gemeenten die minder tevreden zijn noemen vaak de 'verkeerde' prioriteit van de gemeente: er is nog te veel aandacht voor de auto.

Waar gemeenten de meeste potentiële verbetering in zien is meer capaciteit en budget om fiets(veiligheids)projecten te kunnen aanpakken.

Onderbouwing

Naar aanleiding van ongevallen en/of meldingen van bewoners wordt gekeken of er iets veranderd moet worden aan de betreffende locatie. Gemeenten zijn ontevreden over de landelijke registratie van ongevallen, maar proberen ze waar mogelijk wel te gebruiken. In de meeste gemeenten hebben lokale organisaties zoals Fietsersbond en VVN, en vaak ook scholen en bewonersverenigingen, input in aanpak fietsveiligheid.

De politiek heeft soms een positieve, en soms een negatieve invloed op het gemeentelijke fietsbeleid. Enkele gemeenten maken wel eens gebruik van externe kennis voor de aanpak van fietsveiligheid.

Risicogestuurd werken

Momenteel wordt door geen enkele gemeente die voor dit onderzoek is geïnterviewd met risico-indicatoren gewerkt. Enkele gemeenten werken wel – op kleine schaal – met eigen (risico-)analyses. Deels komt dat door onbekendheid met de methode(s), maar vaak ook achten gemeentes het niet nodig: het gaat



momenteel goed met de huidige aanpak, of er is simpelweg niet zo veel 'risico' binnen de gemeente. De meeste gemeenten hebben een redelijk goed beeld van wat er speelt binnen de gemeente; welke punten relatief veilig of onveilig zijn.

De meeste gemeenten werken wel al op een preventieve wijze: bij geplande herinrichtingen wordt verbetering van verkeers- en fietsveiligheid altijd mee genomen in de inrichting: meestal gaat dat op basis van richtlijnen CROW en duurzaam veilig. Enkele gemeenten hun eigen systeem ontwikkeld om locaties te beoordelen op veiligheid, risico en prioritering.

Desondanks is er bij ongeveer de helft (24) misschien of wel interesse voor risicogestuurd werken. Het zou bijvoorbeeld beter kunnen helpen bij de prioritering van aanpak van locaties. Gemeenten Delft en Stadkanaal willen vrijwel zeker met risico-indicatoren gaan werken in de toekomst.

Behoeften

De meeste gemeenten die iets zien in risicogestuurd werken hebben behoefte aan meer capaciteit en/of meer financiële ondersteuning. Ook zou er behoefte zijn aan best practices vanuit het ministerie en andere betrokken partijen die deze manier van werken propageren.

▫ CROW

Vanuit de meeste gemeentes worden in de interviews wat betreft risicogestuurd werken geen concrete wensen geuit richting CROW. Het is uit deze enquête wel duidelijk geworden dat een erg groot deel van de gemeentes niet of slecht op de hoogte is van het werken met risico-indicatoren, en dit zorgt soms voor twijfel of weerstand om deze aanpak te gaan gebruiken. Zie hierover verder 3.2.

▫ Ministerie

Enkele gemeenten zouden van het ministerie vooral informatie willen over hoe ze een risicogestuurde aanpak zouden kunnen doorvoeren. Best practises zouden daarbij onontbeerlijk zijn. Verder is er geen grote verwachting richting het ministerie.

▫ Provincie

De grootste behoefte van gemeentes richting de provincie is het voortzetten van subsidies op infrastructurele maatregelen en educatieve campagnes.

3.2 Richting werken met SPI's: behoeften en aanbevelingen

Tijdens een verdiepingssessie op 8 februari 2019 zijn de gemeentes Goes en Delft samen met CROW en TRIDÉE dieper ingegaan op de vraag wat risicogestuurd werken voor hen kan betekenen, wat hun behoeften daarbij zouden zijn, en wat de rol van CROW hier in kan zijn.

De risicogestuurde aanpak zoals in het nieuwe SPV staat beschreven is een modernisering van het huidige 'duurzaam veilig' wat de meeste gemeenten al in de praktijk brengen. Wat nieuw is, is de meer systematische en kwantitatieve benadering: door middel van risico-indicatoren worden factoren als snelheid, infrastructuur, en kwaliteit van voertuigen gescoord.



In de verdiepingssessie hebben de gemeenten aangegeven dat deze nieuwe vorm van risicogestuurde aanpak voordelen heeft, en als volgt bruikbaar voor ze kan zijn:

▫ **Prioritering:**

- Objectievere beoordeling van factoren kan voor een prioritering van potentiële projecten zorgen,
- ...waardoor ook betere plannings en onderhoudsprogramma's kunnen worden gemaakt;
- De manier van werken wordt stabiel, en hoeft minder reactief (n.a.v. ongevallen en 'de waan van de dag').

▫ **Draagvlak** en bredere aanpak:

- Objectievere beoordeling en aanpak kan zorgen voor toename van de kwaliteit van beleid,
- ...én dit kan bestuurlijk voor meer draagvlak en bewustwording zorgen, en dus voor een meer stabiel en duurzaam beleid;
- De meer uniforme en objectieve aanpak kan zorgen voor gemeenteverstijgend denken: gemeentes kunnen regionale routes samen aanpakken.

▫ **Cofinanciering**

Momenteel zijn voorwaarden voor subsidies vooral gestoeld op ongevallen. Risico-indicatoren, zijnde 'objectieve' meetwaarden, kunnen een nieuwe basis vormen voor voorwaarden en dus helpen bij het verkrijgen van financiering.

Behoeftes voor implementatie

Vanuit gemeenten is er vooral behoefte aan eenvoud en hapklare brokken. Er zijn al zo veel systemen en tools waarmee ze moeten werken. Om de kans te vergroten dat gemeenten daadwerkelijk op de vernieuwde risicogestuurde manier gaan én systematisch blijven werken, is het raadzaam als...:

- a. ..er voor de methode wordt **aangesloten bij een bestaand systeem**:
 - bijvoorbeeld door koppeling met het veelgebruikte Viastat,
 - waarbij de data open source beschikbaar zou moeten zijn
- b. ..de methode **hanteerbaar** en zonder bergen aan te interpreteren data is. Er is, zoals eerder in dit rapport benoemd, bij veel gemeenten weinig capaciteit en financiële middelen, dus het uitvoeren van zeer uitgebreide analyses op (grote) datasets is voor veel gemeenten simpelweg niet mogelijk.
- c. ..er **hulp van buitenaf** komt bij het uitvoeren en interpreteren van de analyses.

Ontwikkeling, rol van CROW

De komende jaren is een fase nodig om te kijken welke tools goed werken bij de huidige praktijk. Dit betekent dus dat verschillende methodes en systemen zullen moeten worden geprobeerd door gemeenten. Uiteindelijk is het doel om naar een uniforme tool toe te werken.



CROW kan een rol spelen in het **ontwikkelen** en **praktisch toepasbaar maken** van de methode, en **kennis aanbieden** en **ondersteuning bieden** aan gemeenten bij het implementeren en uitvoeren.

- In samenwerking met adviesbureaus kan CROW een rol spelen in de beginfase waarin meerdere methodes worden getest. CROW kan hier een coördinerende rol vervullen.
- In de ontwikkeling van een tool zou CROW samen kunnen werken met SWOV. CROW zou dan een leidende rol op zich kunnen nemen bij het praktisch toepasbaar maken van de tool.
- CROW kan kennismodules aanbieden die gemeenten helpen bij het werken met de tool, met liefst ook praktische voorbeelden (best practices): Wat is risicogestuurd werken? Welke methode is er? Wat kun je met de data die eruit komt, hoe interpreteer je die? En hoe kun je hier uiteindelijk besluiten mee nemen?
- Op korte termijn kan CROW in het kader van risicogestuurd werken al enkele eenvoudige maatregelen ('quick wins') presenteren, die als preventieve maatregel gelden voor enkelvoudige ongevallen. Dit zijn o.a. paaltjes verwijderen, markeringen op fietspaden, gladheidsbestrijding, schuine banden, etc.



Bijlage 1: Overzicht antwoorden per gemeente

Nr.	Gemeente	Huidig beleid			Planning	Mening	Onderbouwing						Risicogestuurde aanpak				Behoefte		
		GVVP/GMP	Apart FV-beleid	Apart budget	Aanwezig	Tevreden	Verbetering	Ongevals cijfers	Meldingen	Ontwerprichtlijnen	Belangenorganisaties	Politiek	Interne kennis	Bekend (SPI's)	Aanwezig (SPI's)	Gewenst / Interesse	Overig preventief aanwezig	Mist er iets bij CROW/ander	Andere behoefte
21	Leiden	nb	ja	nb	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	nb	ja	medium	nee	nb	nee	ja	ja
30	Delft	ja	ja	ja	ja	medium	ja	ja	ja	ja	ja	nb	ja	ja	nee	ja	nee	ja	ja
38	Hilversum	nee	nee	nee	nb	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nb	ja	nee	nee	nee	ja	nee	ja
39	Loppersum	nb	nee	nee	nee	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	misschien	nee	nee	ja
50	Almelo	toekomst	ja (oud)	nee	nee	medium	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	misschien	nee	ja	ja
52	Hellevoetsluis	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	ja	ja	ja	nb	ja	nee	nee	misschien	nee	ja	ja
57	Veenendaal	nb	ja	nee	ja	medium	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	ja
57	Bernheze	ja	nee	nb	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	ja	ja	ja
58	Krimpen ad IJssel	ja	nee	nee	nb	ja	nee	ja	ja	ja	ja	nb	ja	nee	nee	ja	nb	nee	nee
60	Nunspeet	ja	nee	nee	nee	ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	ja	nee	nee	nee
66	Barneveld	ja	nee	nee	nb	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee		ja		nee	nee
68	Leerdam	toekomst	toekomst	nb	nb	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nb	ja	nee	nee	nb	ja	ja	nee
75	Pijnacker-Nootdorp	nb	nee	nb	ja	medium	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	medium		misschien		ja	nee
84	Goeree-O'flakkee	nb	nee	nee	nb	medium	ja	nb	nb	nb	nb	nb	ja	nee		misschien		nb	ja
102	Medemblik	ja	ja	toekomst	ja	ja	nee	ja	ja	ja	nb	nb	ja	nee	nee	nee	ja	ja	nee
111	Peel en Maas	toekomst	nee	nee	nee	ja	nee	ja	ja	ja	ja	nb	ja	nee	nee	nb	nee	nee	nee
126	Wageningen	ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	misschien	ja	ja	nee
129	Goes	ja	nee	ja	ja	ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	medium		misschien		ja	ja
138	Hellendoorn	ja	toekomst	ja	toekomst	nvt	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee		nee		nee	nee
147	Schouwen-D'land	ja	nee	nee	ja	ja	misschien	nee	ja	ja	ja	ja	ja	nee		nee		nee	nee

Nr.	Gemeente	Huidig beleid			Planning	Mening	Onderbouwing						Risicogestuurde aanpak			Behoeft			
		GVVP/GMP	Apart FV-beleid	Apart budget			Aanwezig	Tevreden	Verbetering	Ongevals cijfers	Meldingen	Ontwerprichtlijnen	Belangenorganisaties	Politiek	Interne kennis	Bekend (SPI's)	Aanwezig (SPI's)	Gewenst / Interesse	Overig preventief aanwezig
156	Stadskanaal	nb	ja	nb	nb	nb	ja	ja	nb	ja	nb	ja	ja	toekomst		ja		nb	ja
183	Brunssum	ja	ja	nee	nee	medium	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee
201	Vught	ja	nee	nee	nb	ja	nee	nee	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	misschien	ja	ja	ja
210	Weststellingwerf	ja (oud)	nee	nee	ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nb	ja	nee	nee	misschien	ja	nee	ja
219	Sliedrecht	nee	nee	nb	ja	ja	nee	nee	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	misschien	ja	ja	ja
228	Voorst	ja	nee	nee	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	medium	nee	ja	nee	ja	ja
237	Wijdemeren	ja	nee	nee	nee	nee	ja	nee	ja	ja	ja	nb	ja	nee	nee	ja	nee	ja	nee
246	Heiloo	ja	ja	ja	ja	nb	nb	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nb	ja	nee	ja
255	Rucphen	ja (oud)	nee	nb	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nb	ja	nee	nee	misschien	ja	nee	ja
273	Haren	ja	nee	nee	nb	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nb	ja	medium	nee	ja	ja	ja	nee
282	Zuidhorn	ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nb	ja	ja	nee	nb	ja	nee	ja
291	Olst-Wijhe	ja	nee	nee	nee	ja	ja	nee	ja	ja	ja	nb	ja	nee	nee	ja	nee	nee	ja
300	Staphorst	ja	nee	nee	nee	medium	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nb	nee
309	Harlingen	ja	nee	ja	nee	nb	nb	ja	ja	ja	ja	nb	ja	ja	nee	nee	ja	ja	nee
318	Westvoorne	nee	nee	nb	nb	ja	nee	nee	ja	ja	ja	nb	ja	nee	nee	misschien	nee	nee	ja
327	Ouder-Amstel	nee	ja	nee	nb	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	ja	nee
338	Neerijnen	nee	ja	nee	nb	nb	nb	ja	ja	ja	nee	nb	ja	ja	nee	misschien	ja	nb	nb
345	Opmeer	nb	nee	nee	nee	ja	ja	-	-	ja	-	-	nb	nee		nee		ja	nee
356	Bedum	nb	ja	nee	ja	nb	nb	nee	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	misschien	ja	nee	nee
373	Baarle-Nassau	nee	nee	nee	nee	ja	nee	ja	ja	ja	nee	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	ja