



Lokale aanpak veilig fietsen Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

Knelpunten Hardinxveld-Giessendam

december 2013



Colofon

Titel	Lokale aanpak veilig fietsen
Ondertitel	Knelpunten Hardinxveld-Giessendam
Pagina's	31
Projectnr.	1017
Datum	december 2013
Op verzoek van	Regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden
contactpersoon	Arwin de Hoog, Saskia Roomer-de Jaeger

Lokale aanpak veilig fietsen

Knelpunten Hardinxveld-Giessendam

december 2013

Inhoudsopgave

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	Hardinxveld-Giessendam binnen de regio	- 11 -
3.	Hardinxveld-Giessendam – 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	- 20 -
	Bijlage 1 – Draaiboek gesprekken	- 21 -
	Bijlage 2 – Inventarisatie paaltjes	- 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 Hardinxveld-Giessendam. 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. In Hardinxveld-Giessendam valt eigenlijk vooral op dat er weinig opvalt. De cijfers wijken nauwelijks af van die in Nederland, alleen zijn er iets meer kinderen van 0-18 betrokken bij fietsongevallen en gebeuren die ongevallen iets vaker dan elders in 30 km/h-gebieden.

Hoe dan ook is het goed om gericht aandacht te (blijven) besteden aan fietsveiligheid, ook binnen de kom, juist vanwege de enorme onderregistratie van (enkelvoudige) fietsslachtoffers. Eerst schetsen we nog het bestaande beleid in de gemeente.

	NL	Giessenlanden	Gorinchem	Hardinxveld-Giessendam	Leerdam	Molenwaard	Zederik
Aantal inwoners gemeente 2013		14.000	36.000	18.000	20.000	29.000	13.000
Leeftijdsopbouw 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%
Leeftijdsopbouw: 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 Hardinxveld-Giessendam binnen de regio

Hardinxveld-Giessendam is één van de stedelijke gemeenten in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. De gemeente ligt langs de A15, met de kern van Boven-Hardinxveld aan de overzijde van het Kanaal van Steenenhoek.

Hardinxveld-Giessendam heeft een GVVP 2012-2022 vastgesteld met daarin een ambitieuze doelstelling voor het fietsnetwerk. Het fietsnetwerk is nu al fijnmazig en voor een belangrijk deel gescheiden van het autonetwerk. Dat wordt in die ambitie alleen maar versterkt. Daardoor is de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto binnen de kern erg goed. De fiets heeft op kruispunten ook consequent voorrang op het autoverkeer. De lange fietspaden zijn in asphalt, er zijn nog wel diverse korte stukjes in tegels uitgevoerd. Afgelopen jaar is het beheerplan wegen geactualiseerd, waarbij helaas het onderhoudsniveau naar beneden is bijgesteld.

Er zijn nog een paar grote ontbrekende schakels in het fietsnetwerk; langs de A15 om een stuk af te snijden van het kanaal naar het industrieterrein "Langeveer" en langs de Middenwetering tussen de Nieuweweg en de Sluisweg. Beide schakels zorgen behalve een kortere afstand er ook en vooral dat fietsers de minder geschikte gebiedsontsluitingswegen (Rivierdijk en Parallelweg) kunnen mijden. Op grotere schaal zou het mooi zijn als de snelfietsroute uit Sliedrecht wordt doorgetrokken, uiteindelijk zelfs tot aan Gorinchem. Binnen een lokale aanpak veilig fietsen heeft dat echter weinig gevolgen.

Aandacht voor de fiets blijkt ook uit tijdelijke maatregelen: Bij vervanging van de brug over Rijksweg A15 legt RWS bijvoorbeeld een aparte tijdelijke brug aan. Sowieso worden er ook in tijdelijke situaties geen concessies gedaan aan de verkeersveiligheid.

De nabijheid van de A15 zorgt uiteraard voor veel autoverkeer. De afritten zitten aan de randen van de kern, dus autoverkeer moet logischerwijs nog een stuk door de kern om de bestemming te bereiken. Het is ook mogelijk om een stuk snelweg 'over te slaan' als daar file staat. De vraag is of dat voor zo'n klein stuk ook veel gebeurt. De spoorlijn loopt echt langs Hardinxveld-Giessendam, bij de overwegen liggen sommige kruisingen erg dicht in de buurt.

Qua gedrag bestaat de indruk dat het lokale verkeer zich goed aan de regels houdt, 'men past goed op elkaar'. Door fietsers (scholieren) wordt op de schoolroutes wel veel naast elkaar gereden.

De gemeente herkent zich niet goed in het landelijke beeld dat juist de fietsveiligheid een probleem is. De cijfers ondersteunen de gemeente daarin ook. Toch hebben we een aantal potentieel gevaarlijke punten geïnventariseerd, die we in het volgende hoofdstuk behandelen.

3. Hardinxveld-Giessendam – 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 Hardinxveld-Giessendam, 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 Hardinxveld-Giessendam ingetekend op een plattegrond. Na afloop zijn de knelpunten per kern en per categorie verwerkt en gebriceerd. 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 wegkant. 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 berm en dusdanig vorm 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. Met betrekking tot het gedrag van fietsers én automobilisten merken we overigens op dat men in Hardinxveld-Giessendam in het algemeen 'goed op elkaar past', zo bleek in het gesprek dat we voerden met de gemeente.

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 sommige 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).

Nummer	Categorie	Omschrijving
1	F	Transportweg (t.h.v. Smederij): Hier heeft een dodelijk ongeval plaatsgevonden, maar dit is niet toe te schrijven aan de infrastructuur. Wel is een bedrijventerrein met (noodzakelijkerwijs) brede wegen geen prettige fietsomgeving. Goed verkeersgedrag van alle partijen is vereist.
2	B	Onderaan afrit A15: Hier heeft een dodelijk ongeval plaatsgevonden. Ondanks de kruising van de afrit met een 50-km weg is er geen VRI (verkeerslicht). Nadelen van een VRI zijn de mogelijke terugslag de rijksweg op én het feit dat deze voor de intensiteiten en oversteeklengtes niet nodig is. Duurzaam Veilig vraagt echter om een kruising tussen dergelijke wegen niet al voorrangskruising vorm te geven, maar met VRI of rotonde.
3	E	Noordelijk deel van de Sluisweg (tussen de Rijshaak en de Parallelweg): 30 km. maar (nog) niet conform Duurzaam Veilig ingericht.
4	C	Tegenover station Blauwe Zoom: Veel oversteekbewegingen op doorgaande Schape-drift.
5		Moelnaerstraat: ontvlochten fietsroute in de voorrang binnen 30km gebied. Positief voor het fietsen.
6	C	Oversteek over Weideveld: Schoolroute, fietsoversteek in de voorrang over 50km-weg. Goede markering, middensteunpunt ontbreekt. Bekend lastig punt, maar Hardinxveld-Giessendam kiest consequent voor de fietsroute en daar hoort een dergelijk punt bij. Vooral basisschoolleerlingen zijn hier kwetsbaar. Deze fietsen al jong zelf, wat tegelijk een teken is dat het fietsbeleid werkt.
7	D	Wijk over het spoor: Heel smalle straatjes, onoverzichtelijk, overal parkeren. Weinig ruimte voor de fiets.
8	D	Binnendams: Smal, bochtig, nauwelijks passeerruimte, relatief druk, 30km met asfalt. Weinig ruimte voor de fiets.
9	B	Damstraat-Parallelweg: kruising vlakbij overweg. Rechtdoor-verkeer langs het spoor negeert rood licht dat alleen aan gaat bij een trainingreep, om de overweg vrij te kunnen maken.
10	A	Peulenaar-Wieling-Thorbeckestraat: Rtonde met fietsers gescheiden door slechts varkensruggen. Scheve aansluiting met Rijnstraat (schoolroute).
11	C	Oversteek over Wieling: Onderscheid in voorrang tussen fiets (met kanalisatiestrep) en voetgangers (met zebrapad).
12	D	Nieuweweg-Wieling: rotonde met aanliggende fietspaden. Voorrang voor fietsers wordt niet altijd gerespecteerd.
13	C	Rivierdijk: smal stuk met diverse bedrijven. Veel linksaf-oversteekbewegingen naar Helling. Geen opstelruimte of middensteunpunt.
14	A	Parallelweg-Neerpolderseweg: kruising vlakbij spoorwegovergang, met ook tweerichtingsfietspad aan de noordzijde. Veel verschillende verkeersdeelnemers die tegelijk aandacht vragen.
15	C	Langesteeg-Buitendams: solitaire fietsoversteek over drukke autoweg. Aandacht nodig voor vormgeving en snelheid.
16	A	Nieuweweg-Rivierdijk: Onaangename oversteek voor fietsers langs de dijk. Het is misschien mogelijk om de fiets buiten de kruising te houden. Afbuigende voorrang.
17	B	Parallelweg-Nieuweweg: afbuigende voorrang

Samenvattend zitten de lastige situaties vooral rond de kruisingen met de 50km-wegen of de (te) drukke 30km wegen. Daarbij is het mooi dat er consequent wordt gekozen voor de fiets in de voorrang, vooral door het consequente. Door drukte of de vorm van een kruising is die voorrang soms niet zo vanzelfsprekend en wordt er helaas niet altijd naar gehandeld.

Diversen

In groep 7/8 wordt onderwijs over de Dode Hoek van vrachtwagens gegeven door TLN. Verder zijn VVN, Fietsersbond en WMO-platform op ambtelijk niveau al nauw betrokken bij verkeersveiligheid.

In Boven-Hardinxveld zijn geen knelpunten genoemd. Wel missen de particuliere aansluitingen op de Rivierdijk soms een stuk rechtstand zodat je met de auto slecht zicht hebt bij het oprijden van de dijk.

Er zijn 12 paaltjes geïnventariseerd. Alle zullen blijven staan, maar moeten wel beter ingeleid en/of verlicht worden. In de winter worden de paaltjes op strooiroutes wel verwijderd. Dat is een goede gelegenheid om te testen of ze werkelijk nodig zijn. Door terughoudend te zijn met terugplaatsen en te zien of er dan inderdaad te veel auto's gebruik maken van de betreffende routes. De resultaten van de inventarisatie die heeft plaatsgevonden is terug te vinden in bijlage 2.

In de wijken is nog niet overal de weginrichting conform Duurzaam Veilig. Dit moet worden afgemaakt, maar vordert gestaag. De knelpunten waar het fysiek werkelijk te krap is, moeten uiteindelijk opgelost worden door een nieuwe verbinding toe te voegen en dus de verschillende netwerken (verder) te ontvlechten.

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 10, 14, 16

Deze categorie bevat een rotonde met scheve aansluiting, een kruising vlakbij een spoorovergang en een aansluiting op een weg met afbuigende voorrang. 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. En (in het geval van de kruising bij de spoorovergang) er moet duidelijk zijn dat er in feite twee kruisingen vlak bij elkaar liggen.
- Kruising versimpelen door rijrichtingen af te sluiten of door de verschillende conflicten 'uit elkaar te trekken'. Dit werd al gesuggereerd: Bij de Nieuweweg-Rivierdijk de fietsers buitenom leiden.

B: Gecompliceerde kruising (onduidelijke voorrangssituaties)

Knelpunten 2, 9, 17

In Hardinxveld-Giessendam zijn deze en de vorige categorie vrijwel inwisselbaar. Bij deze kruisingen is met name de naderingssnelheid en het zicht van belang. Daarbij is het wel van belang dat ook de snelheid op de voorrangrichting getemperd wordt.

C: Fietsoversteken op wegvakken

Knelpunten: 4, 6, 11, 13, 15

Door het mooie ontvlochten fietsnetwerk, komt dit soort situaties in Hardinxveld-Giessendam vaak voor. Hoewel het potentiële conflictpunten zijn, willen we dit ook niet te erg problematiseren. Solitaire oversteken, mits goed vormgegeven, zijn overzichtelijker dan volledige kruisingen met afslaand verkeer. De vormgeving is wel belangrijk: ruime zichtlijnen, duidelijk de aanwezigheid van een oversteekpunt markeren, een middensteunpunt aanbrengen, naderingssnelheid omlaag brengen met drempel en/of wegversmalling.

D: Te weinig ruimte voor de fiets

Knelpunten 7, 8, 12

Smalle straatjes en een krappe rotonde. Plekken waar de ruimte voor 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.

Knelpunt 3

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. Aangezien de Sluisweg terecht een erftoegangsweg is, is het vanuit fietsveiligheidsoogpunt goed om deze 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 erftoegangsfunctie van de weg.

F: Overige opvallende punten - Knelpunt 1

Het is ongewenst om hier iets aan de infrastructuur te veranderen, gezien de functie. Hier is het zaak om goed te markeren dat er iets bijzonders aan de hand is en daarbij duidelijk aan te geven (bv. met bebording, markering) wat er verwacht wordt van de weggebruiker.

G: Gedrag van weggebruikers

Geen specifieke knelpunten

In Hardinxveld-Giessendam 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 Hardinxveld-Giessendam, maar in de hele regio. De Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid besteedt juist veel aandacht aan gedragsbeïnvloeding. Een typisch punt voor Hardinxveld-Giessendam is het fietsen op fietspaden tegen het verkeer in. Dit is foutief gedrag, maar kan tegelijk ook een aanwijzing zijn dat een logische verbinding ontbreekt in het netwerk.

4. Aansluiting op beleid

Hoe nu verder? Er is nog best veel te doen als we in Hardinxveld-Giessendam 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.

In Hardinxveld-Giessendam, waar al een mooi fietsnetwerk ligt en hoge ambities zijn, betekent dat vooral het 'afmaken' van wat in gang is gezet. De verblijfsgebieden écht als 30 km/h-wegen inrichten, de kruisingen met 50 km/h-wegen goed benadrukken, en overzichtelijk maken/houden. Tenslotte blijft Hardinxveld-Giessendam uiteraard meedoen met de verkeersveiligheidsactiviteiten die in regionaal verband worden uitgevoerd.

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!)

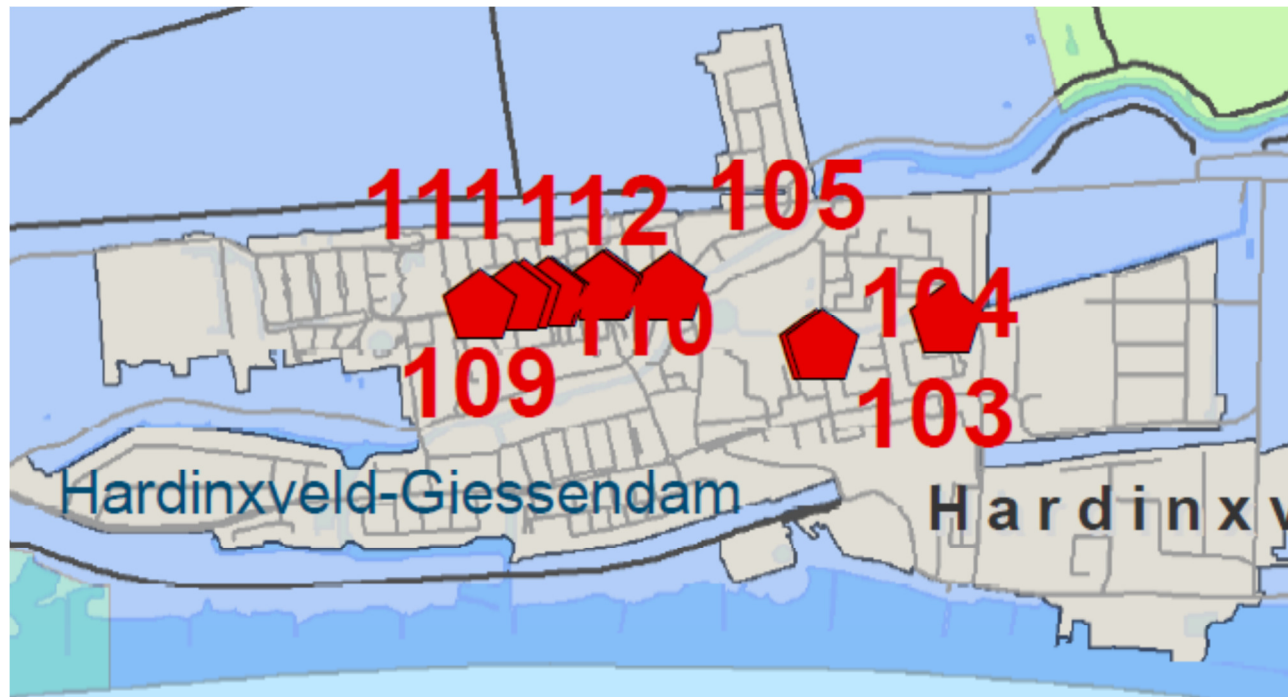
<http://www.fietsberaad.nl/veiligfietsen>

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/...?

Bijlage 2 – Inventarisatie paaltjes

In de regio heeft een uitgebreide inventarisatie van de aanwezige fietspaaltjes plaatsgevonden. Deze zijn weergegeven op kaart. Hieronder is een uitsnede weergegeven voor de fietspaaltjes die tot het wegbeheer van de gemeente Hardinxveld-Giessendam behoren.



De fietspaaltjes die tot het wegbeheer van de gemeente Hardinxveld-Giessendam behoren, zijn hieronder verder uitgewerkt in een tabel.

Klappaal in fietspad																				
Inventarisatieformulier bestaande situatie																				
versie: september. 2013																				
NR	Fotonr	Gemeente	Kern	Wegnaam	locatie	1 ja xnee	werkelijk autowerend ribsbeïnvloeding?	reflector aanwezig?	kantlijnen aanwezig?	lichtmast aanwezig?	klappaal, piramide of poort obstakel rood/wit?	obstakel zinkt in weg?	zinkplek vrij obstakel	diepte bij een bocht > 1,5 m beoordeling aanwezig?	hoogte 0,6-0,75?	doortjaldafstand (max 1,6)	breedte fietsp	noodzakelijk (oordeel)	Onderhoud	opmerkingen
102	1	Hardinxveld	Hardinxveld-Giessendam	Pauwtjesmolen-Het Laantje		1	x	x	x	1	1	1	1	x	x	1,30	2,70	ja	goed	Bij afwezigheid van de paaltjes zullen de bewoners de weg gaan gebruiken
103	2	Hardinxveld	Hardinxveld-Giessendam	Spindermolen-Het Laantje richting oost		1	x	x	x	x	1	1	1	x	0,75	1,30	2,70	ja	goed	
104	3	Hardinxveld	Hardinxveld-Giessendam	Spindermolen-Het Laantje richting west		1	x	x	x	1	1	1	1	x	0,75	1,30	2,70	nee	goed	Er staat ook een hekwerk, zie foto
105	4	Hardinxveld	Hardinxveld-Giessendam	Buitendams-Schoolweer		1	x	x	x	1	1	1	1	x	x	1,40	2,80	weet niet	goed	M.i. gevaarlijke plaats voor linksafslaand fietsverkeer vanaf Buitendams
106	5	Hardinxveld	Hardinxveld-Giessendam	Weideveld-Nederveenpad (oostzijde Weideveld)		1	x	x	x	1	1	1	1	x	x	1,30	2,80	weet niet	goed	Foto is richting west genomen
107	6	Hardinxveld	Hardinxveld-Giessendam	Weideveld-Nederveenpad (westzijde Weideveld)		1	x	x	x	1	1	1	1	x	x	1,30	2,80	denk van niet	goed	Foto is richting west genomen
108	7	Hardinxveld	Hardinxveld-Giessendam	Nederveenpad-Koets huis		1	x	x	x	1	1	1	1	x	x	1,30	2,80	denk van niet	goed	Ik betwijfel of auto's de fietsbrug over zullen gaan
109	8	Hardinxveld	Hardinxveld-Giessendam	Nederveenpad-Moelnaerstraat		1	x	x	x	1	1	1	1	x	x	1,30	2,80	denk van niet	goed	
110	9	Hardinxveld	Hardinxveld-Giessendam	Nederveenpad-Van Leijdenstraat		1	x	x	x	1	1	1	1	x	x	1,30	2,80	weet niet	goed	
111	10	Hardinxveld	Hardinxveld-Giessendam	Nederveenpad-Van Asperenpad		1	x	x	x	x	1	1	1	x	x	1,30	2,80	weet niet	goed	
112	11	Hardinxveld	Hardinxveld-Giessendam	Brooshoofstraat-Haringband		1	x	x	x	1	1	1	1	x	x	1,30	2,80	weet niet	goed	

Per fietspaaltje is hieronder een situatiefoto geplaatst

Locatie 102, Pauwtjesmolen Het Laantje



Locatie 103 Spindermolen-Het Laantje richting oost



Locatie 104 Spindermolen –Het Laantje richting west



Locatie 105 Buitendams-Schoolstraat



Locatie 106 Weideveld-van nederveenpad (oostzijde Weideveld) (is Weideveld-Boorstraat)



Locatie 107 Weideveld-van Nederveenpad (westzijde Weideveld) (is Weideveld-Weegpad)



Locatie 108 Van Nederveenpad-Koetshuis



Locatie 109 Van Nederveenpad-Moelnaerstraat



Locatie 110 Van Nederveenpad-Van Leijdenstraat



Locatie 111 Van Nederveenpad-Van Asperenstraat



Locatie 112 Brooshoofdstraat-Haringband



■ □ □ 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

