

Knelpunten Fietsveiligheid

Pijler Beleid en Projecten, team Leefbaarheid

december 2014

Bestandsnaam: Knelpunten Fietsveiligheid Laarbeek versie 1.0.doc

Versie 1.0

INHOUDSOPGAVE

1. Aanleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Probleemstelling	2
1.3 Kaders	3
1.4 Doelstelling - visie	5
1.5 Ambitieniveau	6
2. INVENTARISATIE EN ANALYSE Huidige situatie	7
2.1 Analyse van de verkeersonveiligheid voor (brom)fietzers	7
2.2 Subjectieve onveiligheid voor fietsers.	10
2.3 Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.	11
3. Gewenste situatie En verbeteraanpak	12
4. Conclusies en aanbevelingen	14

1. AANLEIDING

1.1 Aanleiding

Op 25 februari 2010 heeft de gemeenteraad het Beleidsplan Fietsverkeer vastgesteld.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft vorig jaar in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid bepaald dat het wenselijk is om de dalende trend verkeersdoden door te zetten en de stijgende trend van verkeersgewonden onder fietsers en ouderen op het wegennet te keren.

Hiertoe zijn diverse maatregelen bepaald.

De minister heeft met het VNG afgesproken dat gemeenten uiterlijk in 2013 lokale fietsknelpunten in kaart brengen en een aanpak opstellen die zich richt op het oplossen ervan.

Deze aanpak kan bestaan uit gedrags- (bijvoorbeeld fietseducatie op scholen en fietscursussen voor senioren) en infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld oversteekplaatsen, paaltjes of andere aanpassingen).

1.2 Probleemstelling

Bijna alle Nederlanders hebben een fiets. Het aantal mensen dat op de fiets stapt groeit nog elk jaar, vooral in de recreatieve sfeer. Het grote voordeel van de fiets is dat hij altijd klaar staat en de mensen brengt van de voordeur tot aan de gewenste bestemming. Fietsers hebben geen last van files en ze geven geen geluidshinder. Het stallen van fietsen kost minder tijd, geld en ruimte dan het parkeren van auto's. Ondanks dat is de auto een grote concurrent van de fiets. Zelfs voor korte afstanden wordt vaak gekozen voor de auto.

Ook onder senioren is de fiets populair. Sinds 1993 is het aantal fietskilometers door 50-plussers met maar liefst zestig procent gestegen. Het aantal ouderen is gegroeid en deze groep is meer gaan fietsen. Dat is natuurlijk gunstig. Het houdt senioren gezond en in beweging. Maar er is helaas ook een keerzijde. Ouderen zijn kwetsbaar en belanden relatief vaak in het ziekenhuis na een fietsongeluk. Het aantal ouderen met ernstig letsel is sinds 2000 zelfs met vijftig procent toegenomen. Het is dus logisch dat in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid een van de maatregelen is gericht op het terugdringen van fietsongevallen. Daarom dienen gemeenten voor 2014 de lokale fietsknelpunten in beeld te brengen, waaronder gevaarlijke oversteekplaatsen, paaltjes op fietspaden enz.

De centrale vraag die voorligt is de volgende:

Op welke wijze kan de gemeente Laarbeek het fietsgebruik stimuleren, door bestaande knelpunten voor fietsers op te heffen.

Het effect van fietsbeleid is afhankelijk van externe invloeden. De huidige trend van duurzaamheid geeft kansen voor de fiets als schoon en zuinig vervoermiddel. Daarnaast is ook de huidige economische recessie een kans voor het fietsbeleid. Fietsbeleid is relatief goedkoop en kan toch veel effecten sorteren in de verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Daarom is het belangrijk om de bestaande knelpunten voor fietsers in beeld te brengen en waar mogelijk deze knelpunten op te heffen.

1.3 Kaders

In de Nota Mobiliteit van het rijk stimuleert de rijksoverheid om het netwerk van fietsroutes te verbeteren en in stand te houden. Ook dient fietsendiefstal tegengegaan te worden door al dan niet bewaakte fietsenstallingen te realiseren.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft vorig jaar in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid bepaald dat het wenselijk is om de dalende trend verkeersdoden door te zetten en de stijgende trend van verkeersgewonden onder fietsers en ouderen op het wegennet te keren.

De provincie heeft vorig jaar ingestemd met een nieuwe visie op de rol van de fiets: "Fiets in de Versnelling 2013-2015". Hierin komen naast infrastructurele zaken ook andere aspecten aan bod. Hierbij valt te denken aan het ontwikkelen van veilige fietsen en veilige stallingen. Ook wordt bekeken hoe het gebruik van de fiets verder kan worden gestimuleerd.

Aan de hand van het opgestelde basisdocument 'Fiets in de Versnelling' zijn in een aantal bijeenkomsten de thema's bepaald om het fietsgebruik in Brabant in de komende tien jaar te stimuleren. Deze zijn herleid tot de volgende drie actielijnen:

1. Comfort en gemak verhogen

De aanleg en het verbeteren van het fietsnetwerk, zowel recreatieve als utilitaire verbindingen, en het uitbreiden en verbeteren van fietsparkeervoorzieningen. Het verhogen van het comfort en gemak voor de fietser staat hierbij centraal.

2. Verleiden mobilist

Het verleiden van specifieke doelgroepen om meer gebruik te maken van de fiets. De doelgroepen 'forensen' en 'schoolgaande jeugd' (zowel basis- als middelbare school) worden het meest kansrijk geacht.

3. Elkaar versterken

Het versterken van de samenwerking en delen van de kennis, tussen de verschillende fietspartners en tussen de beleidsterreinen binnen de provinciale organisatie, geeft een vliegwieleffect voor het bereiken van (gezamenlijke) resultaten. Tevens wordt binnen deze actielijn de communicatie en promotie van de fiets opgepakt.

Door het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) is in 2008 het Regionale Fietsnet met Sernet opgesteld en er wordt hard gewerkt aan de uitvoering ervan. Het plan heeft drie pijlers:

1. Het compleet maken en kwalitatief verbeteren van het fietsnetwerk. Bestuurlijk is een regionale fietskaart vastgesteld, met daarop aangegeven de gewenste hoofdfietsroutes. Ontbrekende fietspaden worden gerealiseerd en kwalitatief mindere fietspaden krijgen een facelift. Door meer en kwalitatief goede fietspaden wordt het fietsen aantrekkelijker gemaakt.
2. Het realiseren van voldoende fietsparkeergelegenheden. Hierbij wordt gezorgd voor voldoende mogelijkheden om de fiets te parkeren langs de onder punt 1 genoemde hoofdfietsroutes. De mogelijkheid de fiets goed te stallen maakt het gebruik van de fiets aantrekkelijker.
3. Marketing van en communicatie over de fiets. Het feit dat een goed en volledig fietsnetwerk aanwezig is met voldoende fietsparkeermogelijkheden leidt alleen tot extra fietsgebruik als burgers hiervan op de hoogte zijn. Het onder de aandacht brengen van de nieuwe en aantrekkelijke mogelijkheden voor fietsers leidt tot meer fietsgebruik.

Binnen het Regionale Fietsnet onderscheiden we het Sernet. Dit zijn de routes die een bovengemiddeld belang hebben. Dit belang ontstaat enerzijds uit een nu al hoog absoluut gebruik en anderzijds uit de noodzaak om juist op die relaties alternatieven te bieden voor de auto. Het Sernet is georiënteerd op beide stedelijke centra van Eindhoven en Helmond en ontleent aan deze radiale oriëntatie de naam "Sernet". Op onderstaand kaartje is in blauwe lijnen het Regionale Fietsnet aangegeven en in rode lijnen het Sernet, zoals opgenomen in het plan van het SRE. In groen is het recreatieve fietsnetwerk aangegeven.



Naast het beleid van rijk, provincie en het SRE is ook het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan van belang. Hierin is opgenomen dat de gemeente Laarbeek streeft naar een goede bereikbaarheid voor alle soorten verkeer, een verkeersveilige gemeente en een gemeente met een goed woon- en werkklimaat.

In het GVVP zijn de volgende doelstellingen aangegeven voor de fietsers:

- beperking van omrijdroutes;
- bevorderen van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid;
- het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande voorzieningen (verharding, verlichting en bewegwijzering);
- het aanleggen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk;
- het realiseren van veilige oversteekmogelijkheden;
- zorgen voor voldoende (beveiligde) fietsenstallingen;
- zorgen voor voldoende comfort op de fietsroutes (geen lange steile hellingen, verharding van goede kwaliteit enz.).

In het GVVP is opgenomen om in te zetten op een flinke verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Het streven is om het aandeel van de fiets in alle ritten te verhogen van 24% naar ruim 28 tot 30%. Hiermee kan Laarbeek zich profileren als aantrekkelijke gemeente voor fietsers!

De basis fietsvoorzieningen zijn van een goede kwaliteit, zowel voor de recreatieve fietser als de utilitaire. Dit geldt voor zowel de fietsinfrastructuur als de stallingsvoorzieningen.

Met deze goede basisvoorzieningen in de hand worden nieuwe fietsers beloond als ze gaan fietsen.

De focus ligt bij specifieke doelgroepen waar veel potentieel ligt.

Ook wordt extra aandacht besteed aan de herkenbaarheid van de fietsvoorzieningen door met name bij suggestie- en fietsstroken gebruik te maken van een afwijkende kleur.

1.4 Doelstelling - visie

De doelgroep waar de aandacht op gericht moet worden bestaat uit:

- autogebruikers die gestimuleerd moeten worden om, eventueel in combinatie met het openbaar vervoer, gebruik te gaan maken van de fiets. Het gaat hierbij om autogebruikers die een keuze mogelijkheid hebben. Autogebruikers die de auto per se nodig hebben om bijvoorbeeld mensen of zware en/of grote goederen te vervoeren, zijn afhankelijk van de auto en behoren niet tot de doelgroep;
- huidige fietsgebruikers en voetgangers voor wie het fietsen of lopen nog aantrekkelijker gemaakt moet worden. Het gaat hierbij met name om het wegnemen van de nadelen van het fietsgebruik;
- stichting Vierbinden voor het organiseren van fietscursussen voor senioren;
- scholen voor het project Brabants VeiligheidsLabel (BVL).

Het doel van deze nota is:

- inzicht te hebben in de objectieve en subjectieve knelpunten voor fietsers in Laarbeek;
- een basis te hebben voor een (meerjaren) uitvoeringprogramma langzaam verkeer infrastructuur;
- een basis te hebben voor het voeren van verkeersveiligheidsbeleid, in het bijzonder betreffende de fiets.

VISIE:

Aangezien fietsen gezond is, goed voor het milieu en een positieve bijdrage levert aan de verkeersproblematiek, is het belangrijk om de inwoners van Laarbeek te verleiden tot het vaker gebruiken van de fiets. Om de mensen hiertoe te verleiden zijn veilige en comfortabele fietsvoorzieningen nodig.

De gemeentelijke visie is om Laarbeek een aantrekkelijke gemeente te maken voor (brom)fietsers en hiervoor een goed, veilig en comfortabel fietsnetwerk te realiseren zonder knelpunten.

Door het stimuleren van het fietsgebruik wil de gemeente Laarbeek het snelle, duurzame en gezonde alternatief voor de auto een duwtje in de rug geven. Een hoger fietsgebruik leidt tot een betere bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid van de inwoners van Laarbeek. De fiets biedt met name kansen op de korte afstand en als schakel in de keten met het openbaar vervoer.

De basisvoorzieningen voor fietsers in Laarbeek moeten goed zijn. Ook is het van belang dat de fietspaden in een goede staat van onderhoud verkeren. Aanwezige knelpunten moeten worden aangepakt.

1.5 Ambitieniveau

Hoe we in Laarbeek de komende jaren het fietsbeleid verder vorm geven is afhankelijk van het ambitieniveau. Dit dient bestuurlijk vastgesteld te worden. In deze nota wordt uitgegaan van het ambitieniveau zoals is opgenomen in het GVVP en hieronder aangegeven.

Laarbeek zet in op een flinke verschuiving ten opzichte van de huidige situatie. Door actief de regie in handen te nemen worden activiteiten versneld en hiermee wordt ernaar gestreefd om het aandeel van de fiets in alle ritten te verhogen van 24% naar ruim 28 tot 30%. Hiermee kan Laarbeek zich profileren als aantrekkelijke gemeente voor fietsers!

De basis fietsvoorzieningen zijn van topkwaliteit, zowel voor de recreatieve fietser als de utilitaire. Dit geldt voor zowel de fietsinfrastructuur als de stallingsvoorzieningen.

Met deze goede basisvoorzieningen in de hand worden nieuwe fietsers beloond als ze gaan fietsen. De focus ligt bij specifieke doelgroepen waar veel potentieel ligt.

Ook wordt extra aandacht besteed aan de herkenbaarheid van de fietsvoorzieningen door met name bij suggestie- en fietsstroken gebruik te maken van een afwijkende kleur.

2. INVENTARISATIE EN ANALYSE HUIDIGE SITUATIE

2.1 Analyse van de verkeersonveiligheid voor (brom)fietzers

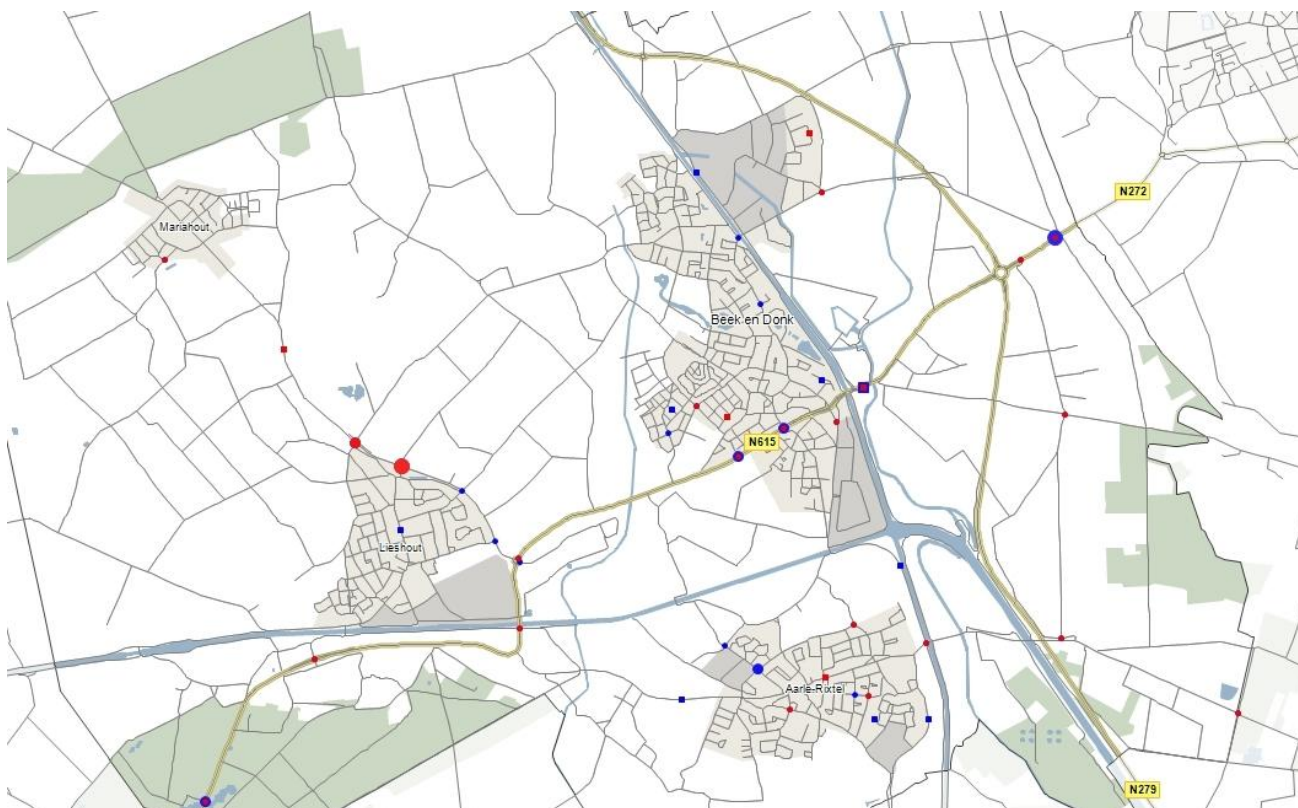
Uit de ongevallencijfers blijkt dat in de periode 2007 tot en met 2011 er 493 ongevallen (exclusief meldkamerongevallen) hebben plaats gevonden in de gemeente Laarbeek, waarvan 88 ongevallen met langzaam verkeer. Dit betekent dat bij ca. 18% van de ongevallen langzaam verkeer is betrokken.

Kijken we naar het aantal slachtofferongevallen in deze periode, dan blijkt dat er 155 slachtoffers zijn gevallen, waarvan 56 slachtoffers langzaam verkeer waren. Dit betekent dat ruim 36% van de slachtoffers dus langzaam verkeer is. Voetgangers en fietsers zijn namelijk een kwetsbare groep in het verkeer en zij lopen meer risico in het verkeer.

Vooraf jongeren van 12 tot 17 jaar hebben een grotere kans om bij een ongeval betrokken te raken. Daarnaast behoren ook ouderen vanaf 65 jaar tot een risicogroep.

Op onderstaand kaartje zijn de locaties aangegeven waar de ongevallen met langzaam verkeer hebben plaats gevonden.

In totaal hebben er 59 ongevallen plaats gevonden waarbij (brom)fietzers betrokken waren. Deze hebben plaats gevonden op onderstaande locaties.



Uit de gegevens blijkt dat het op diverse locaties onveilig is voor overstekende (brom)fietzers. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- diverse oversteekplaatsen op de N615;
- de oversteek vanuit Lieshout richting Herendijk. Hier is in 2011 een rotonde aangelegd.

Nu is het natuurlijk niet zo dat als er in een periode van vijf jaar een slachtofferongeval heeft plaats gevonden op een plek, dit meteen wordt aangemerkt als een knelpunt.

Van belang is daarom het aantal ongevallen met fietsers dat op een locatie plaats heeft gevonden en ook het soort ongeval dat heeft plaats gevonden. Een ongeval waarbij een bromfietser met te veel alcohol op tegen een boom rijdt, is niet per definitie een onveilige situatie.

Om een beter inzicht te krijgen, is daarom eerst een selectie gemaakt van de locaties waar sprake is van ongevallen met fietsers. Het gaat in totaal om 59 ongevallen waarbij (brom)fietzers betrokken zijn. Een locatie wordt pas als een knelpunt beschouwd als er minimaal 3 ongevallen met (brom)fietzers hebben plaats gevonden.

LIJST MET LOCATIES (BROM)FIETSONGEVALLEN IN DE PERIODE 2007 T/M 2011.

Ums = uitsluitend materiële schade

Nr.	Locatie	Aantal ongevallen	Datum ongeval	Botspartners	Afloop: Letsel of ums	Wel of geen knelpunt
1	Knapersven - Plevierstraat	1	16-10-2007	Auto - fiets	Letsel	geen
2	Ginderdoor	1	17-12-2011	Auto-bromfiets	Letsel	geen
3	Herendijk - Provinciale weg	2	18-9-2008 1-11-2008	Auto - fiets Auto - fiets	Letsel Letsel	geen
4	Provinciale weg - Beemdkant	3	3-2-2007 19-7-2008 4-3-2011	Auto - fiets Auto - fiets Auto - fiets	Letsel Letsel Letsel	wel
5	Provinciale weg - Oostbeemdweg - Baverdestraat	1	26-2-2007	Auto - bromfiets	ums	geen
6	Provinciale weg - Ribbiusstraat	1	6-8-2010	Auto - fiets	ums	geen
7	Dorpsstraat te Lieshout	1	20-9-2007	Auto - bromfiets	ums	geen
8	Molenheide - Spechtlaan	2	4-8-2008 21-12-2011	Auto - bromfiets Auto - bromfiets	Ums Letsel	geen
9	Hoofakker - Deense Hoek	1	27-4-2007	Auto - snorfiets	Letsel	geen
10	Provinciale weg - Lange Dreven	1	23-3-2008	Auto - fiets	Letsel	geen
11	Provinciale weg - De Stater - Beekseweg (rotonde)	2	29-5-2008 9-3-2009	Auto - bromfiets Auto - bromfiets	Ums Letsel	geen

12	Lieshoutseweg - Orchi- deestraat	2	10-12-2008 13-11-2009	Bestelauto – fiets Auto - fiets	Ums Letsel	geen
13	Lieshoutseweg - Berken- dijkje- Irisstraat	2	9-1-2007 23-5-2007	Auto – fiets Auto - bromfiets	Letsel Ums	geen
14	Oranjelaan – Burg. Van Nispenstraat	1	10-12-2007	Auto - bromfiets	Letsel	geen
15	Brugstraat in Beek en Donk	2	1-11-2008 2-7-2009	Auto - bromfiets Auto - bromfiets	Ums Letsel	geen
16	Hugo Thijssensplein	1	12-8-2008	Auto - fiets	Ums	geen
17	Klaproosstraat	1	28-3-2008	Auto - snorfiets	Letsel	geen
18	Zaagmolenweg - Molen- weg	1	20-9-2007	Auto - fiets	Letsel	geen
19	Muzenlaan - Symfonie- straat	1	26-7-2007	Auto - fiets	Ums	geen
20	Piccolostraat	1	23-11-2009	Auto - fiets	Ums	geen
21	Koppelstraat – Jacob v. Ruysdaelpl.	1	27-4-2007	Auto - fiets	Ums	geen
22	Koppelstraat - Kapel- straat	1	31-1-2007	Auto - fiets	Ums	geen
23	Boscheweg Beek en Donk	1	30- 6 -2009	Auto - bromfiets	Ums	geen
24	Haverkamp	1	13-10-2008	Auto -bromfiets	Letsel	geen
25	Lekerstraat - Trentstraat	1	28-5-2008	Bestelauto - brom- fiets	Letsel	geen
26	Gemertseweg – Prof. Dondersweg	1	29-3-2007	Bestelauto - brom- fiets	Letsel	geen
27	Gemertseweg - Peel- eindseweg	3	13-11-2008 26-10-2009 23-6-2010	Auto – bromfiets Auto – fiets Auto - bromfiets	Letsel Ums Ums	wel
28	Peeldijk – De Biezen - Kloosterdreef	1	19-7-2010	Auto - fiets	Letsel	geen
29	Bakelseweg - Scheepstal	1	25-3-2008	Auto - bromfiets	Letsel	geen
30	Bakelseweg - Bakelse- weg	1	17-10-2007	Auto - fiets	Letsel	geen
31	Kanaaldijk - Klokkengie- terstraat	1	12-3-2007	Auto - fiets	Letsel	geen
32	Kanaaldijk	1	16-5-2009	Auto - fiets	Ums	geen
33	Lieshoutseweg	1	20-5-2009	Auto - bromfiets	Ums	geen
34	Laarweg - Opstal	1	7-6-2008	Bestelauto - fiets	Ums	geen
35	Molenstraat - Laarweg	2	17-2-2007 17-9-2007	Auto – bromfiets Auto - bromfiets	Ums Ums	geen
36	Dorpsstraat AR	1	3-10-2008	Auto - fiets	Letsel	geen
37	Beekseweg - Molenstraat	1	27-1-2007	Auto - fiets	Letsel	geen

	- Wilhelminalaan					
38	Boscheweg - Janssensstraat	1	14-4-2007	Auto - fiets	Letsel	geen
39	Nachtegaalstraat - Mariastraat	1	27-2-2009	Auto - snorfiets	Ums	geen
40	Nachtegaalstraat - Lijssterstraat – De Vinken	1	24-1-2008	Auto - fiets	Letsel	geen
41	Helmondseweg	1	22-3-2007	Auto - bromfiets	Ums	geen
42	De Tempelier	1	7-5-2009	Bestelauto-bromfiets	Ums	geen
43	Veghelsedijk - Vossen-berg	1	20-7-2008	Auto - fiets	Letsel	geen
44	Gemertseweg - Boscheweg - brug	1	9-6-2008	Bestelauto - fiets	Letsel	geen
45	Havenweg	1	21-5-2008	Auto - fiets	Ums	geen
46	Kapelstraat – Herendijk – Lage Heesweg	1	31-5-2009	Auto - bromfiets	Ums	geen
47	Ptr. Becanusstraat - Molenweg	1	28-5-2009	Auto - fiets	Letsel	geen
48	Mgr. Verhagenstraat	1	22-5-2007	Auto - fiets	Ums	geen

Uit de bovenstaande lijst blijkt dat er de volgende echte knelpunten overblijven, namelijk:

- Oversteek Beemdkaat – Provinciale weg te Lieshout. Hier hebben 3 letselongevallen plaats gevonden met (brom)fietsers. Op dit punt is wel enkele jaren geleden een maximumsnelheid ingesteld van 60 km/uur en op de kruising met de Herendijk is een rotonde aangelegd. Voorgesteld wordt om nu geen maatregelen te treffen en als blijkt dat er over ca. 5 jaar nog meer slachtofferongevallen hebben plaats gevonden, dan bij het volgende groot onderhoud hier een middengeleider aanleggen, zodat de fietsers in 2 gedeeltes kunnen oversteken.
- Gemertseweg – Peeleindseweg. Hier hebben 1 letselongeval en 2 ongevallen met uitsluitend materiële schade plaats gevonden. Mogelijk is de voorrangssituatie hier aanleiding voor de ongevallen.

Verder blijkt dat er in 24 gevallen sprake is van een ongeval met bromfietsers.

2.2 Subjectieve onveiligheid voor fietsers.

Bij het bepalen van de subjectieve verkeersonveiligheid zijn klachten over situaties die als onveilig worden ervaren.

Uit opmerkingen vanuit bewoners en welzijnsorganisaties worden regelmatig opmerkingen gemaakt over plaatsen die men als onveilig ervaart voor fietsers. Het betreft de volgende locaties:

- Heereindsestraat nabij De Zwaan en het ontbreken van fietspaden op een deel Herendijk;
- Zaagmolenweg;
- Kruising Mgr. Verhagenstraat – Boscheweg;

- Pater de Leeuwstraat;
- Kruising Albers Pistoriusstraat – Havenweg;
- Bosscheweg Aarle-Rixtel in verband met geparkeerde auto's op de weg.

Het comfort van een fietsverbinding komt tot uiting in de breedte van de fietsvoorziening, de hinder van het overige verkeer, de type en de kwaliteit van de verharding.

Het huidige fietsnetwerk in Laarbeek bestaat voor een groot deel uit vrijliggende fietspaden, die in één dan wel twee richtingen te berijden zijn. Deze zijn over het algemeen van voldoende breedte. De scheiding van het autoverkeer zorgt op wegvakken voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer. Op kruispunten echter, heeft dit type fietspad het nadeel dat fietsverkeer uit de "onverwachte richting" vaak onopgemerkt blijft voor overstekend en afslaand autoverkeer.

Om die reden heeft, waar mogelijk, het toepassen van tweezijdige, in één richting bereden fietspaden de voorkeur.

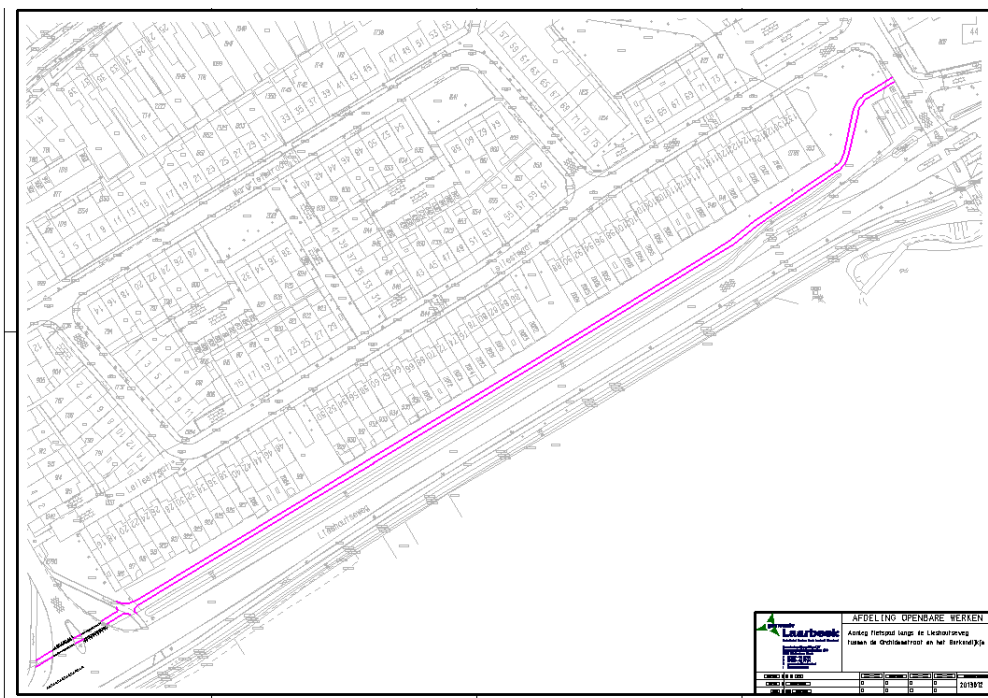
2.3 Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.

In 2010 heeft de gemeenteraad het Fietsbeleidsplan voor Laarbeek vastgesteld. Hierin is ook al aandacht besteed aan ontbrekende schakels in het fietsnetwerk in Laarbeek.

Een van de belangrijkste ontbrekende schakels in het Fietsnetwerk is het ontbreken van een fietsvoorziening aan de noordzijde van de Lieshoutseweg in Beek en Donk.

De provincie is voornemens om in 2014 groot onderhoud uit te voeren aan de Lieshoutseweg.

Het zou wenselijk zijn om dan gelijktijdig een fietsvoorziening te realiseren achter de woningen aan de Leliestraat in Beek en Donk, zoals is aangegeven op de tekening op de volgende bladzijde.



3. GEWENSTE SITUATIE EN VERBETERAANPAK

De fiets is een milieuvriendelijk en goedkoop vervoermiddel dat, vooral op korte afstanden, een aantrekkelijk alternatief voor de auto kan zijn. Van alle verplaatsingen is 60% niet langer dan 5 kilometer. Deze afstand is gemakkelijk met de fiets te overbruggen. Om fietsgebruik te bevorderen moeten de aangeboden fietsvoorzieningen van een dermate kwaliteit zijn dat zij een "wervend" karakter hebben. Aanwezige knelpunten in het fietsnetwerk zullen opgeheven moeten worden indien dit mogelijk is.

Aanpak fietsknelpunten

Uit de ziekenhuisregistratie blijkt dat 60 procent van alle ernstig verkeersgewonden onder fietsers slachtoffer is van een enkelvoudig fietsongeval. En jaarlijks worden veel fietsers na enkelvoudige fietsongevallen behandeld op de Spoedeisende Hulp. Kinderen en ouderen zijn vaker betrokken bij enkelvoudige fietsongevallen. Vooral ouderen lopen daarbij vaak ernstig letsel op. De helft van de enkelvoudige fietsongevallen heeft één of meer aan infrastructuur gerelateerde factoren als (me-)oorzaak.

Fiets-fietsongevallen zijn ongevallen waarbij twee (of meer) fietsers met elkaar in botsing komen. Ongeveer 13 procent van alle ernstig gewonde fietsers is het slachtoffer van dit type ongeval. Bij de fiets-fietsongevallen speelt de infrastructuur vaak ook een rol. Daarnaast is kruisend en passerend verkeer punt van aandacht.

Deze cijfers waren aanleiding aan de slag te gaan, dit heeft geresulteerd in de publicatie 'Grip op enkelvoudige fietsongevallen' uitgebracht door het Fietsberaad van KpVV. Deze publicatie biedt wegbeheerders handvatten om de infrastructuur zo aan te passen dat enkelvoudige ongevallen voorkomen kunnen worden.

Ook goede voorlichting, educatie en informatie over veilig fietsen en (reeds bestaande) veilige fietsroutes dragen bij aan het voorkomen van fietsongevallen

Veiligheid

De veiligheid heeft betrekking op de verkeersveiligheid, zowel objectief als subjectief. Het gaat erom dat daar waar fietsers en overig wegverkeer met elkaar geconfronteerd worden, veiligheid gewaarborgd wordt. Criteria die de veiligheid bepalen zijn de verkeersslachtoffers, kans op ontmoeting met autoverkeer en het klachtenpatroon van de subjectieve onveiligheid. Ook het vergroten van de sociale veiligheid op fietsroutes is een belangrijk aandachtspunt. Voor bestemmingen die een belangrijke functie vervullen in de avonduren, is het noodzakelijk sociaal veilige routes te bieden.

Gedragsmaatregelen

De helft van het aantal verkeersdoden en -gewonden is fietser. Dit vraagt om acties die fietsers attent maken op hun gedrag in het verkeer. En om acties die andere weggebruikers wijzen op de kwetsbaarheid van fietsers. Overheid, onderwijs, ondernemers en de omgeving (de mensen om wie het gaat) vragen hiervoor samen de aandacht en werken hier samen aan.

De gemeente stimuleert de scholen door middel van een bijdrage in het project Brabants VeiligheidsLabel. Scholen kunnen hierdoor mee doen aan diverse projecten zoals De dode hoek bij vrachtwagens, de fietsverlichtingsactie en het inventariseren van de school-thuis-route.

Ook geeft de gemeente subsidie aan Stichting Vierbinden voor het organiseren van fietscursussen voor senioren.

Senioren

Senioren blijven graag zo lang mogelijk op een veilige manier mobiel. Dat houdt ze fit, onafhankelijk en sociaal actief. Maar bij veel senioren neemt ook de kwetsbaarheid toe. Het zicht en gehoor kan afnemen en de fysieke ongemakken nemen meestal toe. Verkeersongevallen lopen daarom voor ouderen vaker ernstig af.

Binnen het activiteitenprogramma Blijf Veilig Mobiel werken negen partijen samen aan veiligheid voor senioren in het verkeer. Blijf Veilig Mobiel heeft de afgelopen jaren diverse succesvolle producten ontwikkeld, waaronder een scootmobielcursus, fietsactiviteiten en mobiliteitsdagen.

De organisatie gaat deze producten nu onder een breder publiek onder de aandacht brengen en legt ook de verbinding met de gezondheidszorg. Ook neemt ze de uitvoering van diverse extra maatregelen op zich. In 2013 stelt Blijf Veilig Mobiel onder meer een zebra-checklist beschikbaar aan gemeenten. Daarmee kunnen gemeenten nagaan of een zebra wel veilig is voor ouderen. Ook geeft ze een Aankoopwijzer Scootmobiel uit, voor het kiezen van de juiste scootmobiel. Daarnaast ontwikkelt ze nieuwe producten waaronder een online test voor zicht en gehoor.

Jaarlijks geeft de gemeente subsidie aan Stichting Vierbinden voor het organiseren van fietscursussen voor senioren.

Jonge beginnende bestuurders

Verkeersongevallen zijn de belangrijkste doodsoorzaak onder jongeren. Overmoedig gedrag en gebrek aan ervaring leiden er toe dat jongeren vooral in de periode kort na het behalen van het rijbewijs vaker betrokken zijn bij verkeersongevallen. Het risico is vooral hoog onder jonge mannen. Het is belangrijk dat jongeren:

- Grenzen leren kennen in het verkeer. Daarom is het Beginnersrijbewijs ingevoerd. Dit is een (straf)puntenstelsel voor beginnende automobilisten.
- Rijervaring opdoen. Daarom is het experiment 2toDrive gestart. Daarmee kunnen jongeren al vanaf 16,5 jaar beginnen met rijlessen, vanaf 17 jaar rijexamen doen en tot 18 jaar alleen rijden onder begeleiding van een coach. Ook het praktijkexamen voor de bromfiets en een getrapte toegang voor het motorrijbewijs moeten ervoor zorgen dat jonge bestuurders op een veiligere manier meedoen in het verkeer.
- Goede verkeersvoorlichting krijgen. De jongerenorganisatie TeamAlert verzorgt verkeerseducatie en voorlichtingscampagnes over bijvoorbeeld alcohol- en drugsgebruik in het verkeer.

4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Voorgesteld wordt om nadere studies uit te voeren naar de haalbaarheid van het opheffen van knelpunten voor fietsers, de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, naar de aanleg van middengeleiders en de aanleg van stallingsvoorzieningen voor fietsers.

Aangezien er geen financiële middelen beschikbaar zijn in de meerjarenraming is het uitgangspunt de knelpunten op te heffen door “werk met werk” te maken en door middel van subsidies.

De projecten die momenteel al lopen met betrekking tot gedragsmaatregelen door laten lopen door jaarlijks subsidie te geven aan de scholen en Vierbinden.