

Fyts Feilich yn Fryslân

Plan van aanpak

1. Waarom een plan van aanpak?

In de mienskiplike kommisje B en M en LL en W van 12 oktober 2011 is namens GS toegezegd dat er in 2012 een plan van aanpak voor verbetering van de fietsverkeersveiligheid komt. Dit naar aanleiding van een verzoek van GrienLinks om een plan van aanpak op het gebied van fietsverkeer waarmee in 2013 aan de slag kan worden gegaan. Dit is het bedoelde plan, dat zich concentreert op het voorkomen van dodelijke fietsongevallen en ernstig gewonden bij fietsers.

2. Waarom deze acties voor fietsverkeersveiligheid?

De vraag naar een plan van aanpak fietsverkeersveiligheid komt niet uit de lucht vallen. Bij de herziening van het PVVP is het volgende ambitieuze doel geformuleerd:

“Naast maatregelen om het gebruik te stimuleren worden ook maatregelen genomen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers, zodat voor deze doelgroep tenminste evenredig wordt voldaan aan het halveren van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2025 (tov het gemiddelde 2007-2009.)”

Ook in het coalitieakkoord en het bijbehorende uitvoeringsprogramma wordt fietsverkeersveiligheid genoemd. In het Coalitieakkoord wordt aangegeven dat de aandacht binnen het Friese hoofdwegennet op verkeersveiligheid, duurzaamheid, landschappelijke inpassing van infrastructuur en openbaar vervoer gericht wordt met een extra impuls voor het fietsbeleid. In het uitvoeringsprogramma 2011-2015 is de inzet gespecificeerd naar verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers, door:

- het veiliger maken van de fietsoversteken over de intensief bereden provinciale wegen
- het vanuit de provinciale regierol stimuleren van andere wegbeheerders om fietsknelpunten op te lossen.
- het geven van voorlichting over onder andere het gebruik van fietshelmen en elektrisch fietsen door ouderen.

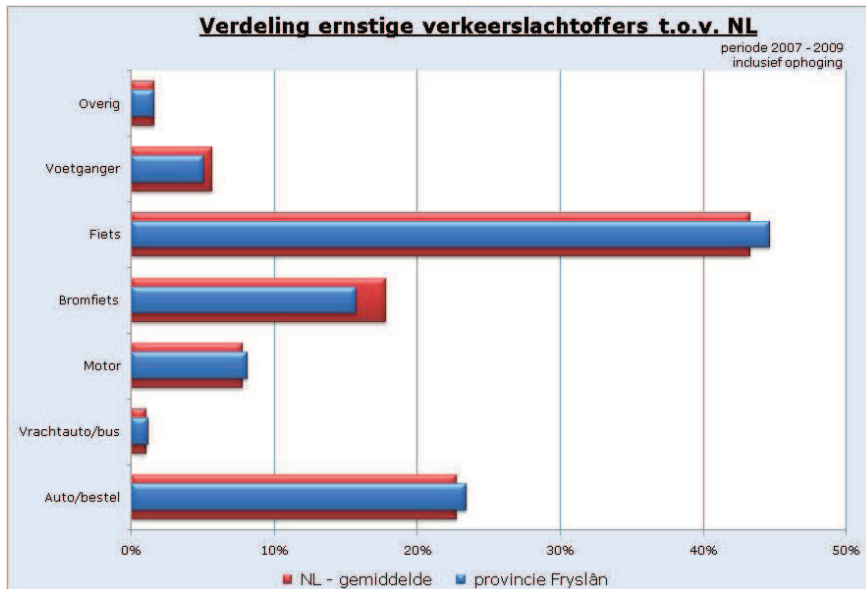
In het uitvoeringsprogramma wordt verder het voornemen aangegeven de belangrijkste ontbrekende hoofdschakels in het Friese fietsnetwerk aan te leggen en daarbij het landbouwverkeer te scheiden van fietsverkeer

Het is niet voor niets dat als hoofddoel van het herzien PVVP *“het waar mogelijk terugdringen van het aantal autokilometers en het bevorderen van het gebruik van alternatieven zoals fiets en openbaar vervoer”* is toegevoegd. De fiets is bij korte verplaatsingen (tot 7,5 kilometer) een uitstekend vervoermiddel en de opkomst van de elektrische fiets maakt een vergroting van het aantal langere verplaatsingen (tot 15 kilometer) mogelijk. Fietsen is zeer milieuvriendelijk en leidt nauwelijks tot vertraging of filevorming. Helaas zijn fietsers relatief kwetsbare verkeersdeelnemers. En als fietsers het op de fiets deelnemen aan het verkeer als onveilig ervaren, zullen zij voor een andere vervoerwijze kiezen.

Uit het rapport Verkeersveiligheid in Fryslân uitgegeven door VIA blijkt dat de meeste ernstige verkeersslachtoffers binnen de provincie fietsers zijn. In de periode 2007-2009 zijn dat er meer dan 1600 (incl. ophoging¹). Onderstaande figuur komt uit genoemde publicatie en geeft een beeld van het percentage ernstige verkeersslachtoffers per vervoerwijze binnen de provincie Fryslân in de periode 2007-2009², ook ten opzichte van de verdeling in Nederland.

¹ Om de nadelen van de verminderde registratiegraad van de ongevallen te minimaliseren zijn de getallen in het veiligheidsrapport van Via, waar hier uit geciteerd wordt, opgehoogd aan de hand van beschikbaar cijfermateriaal van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

² Door wijzigingen in de registratiewijze van ongevallen door de politie zijn geen betrouwbare cijfers over 2010 of 2011 beschikbaar



Figuur 3: Verdeling van het (opgehoogd) aantal ernstige verkeersslachtoffers per vervoerwijze binnen provincie Fryslân, ook tov. het NL-gemiddelde.

Het Fietsberaad, kennisinstituut voor decentrale overheden³, geeft op basis van onderzoek aan dat in 2010 in Nederland rond de 160 fietsers dodelijk verongelukt⁴ zijn. Dit is een kwart van het totaal aantal verkeersdoden. Het aantal doden onder fietsers in Nederland lijkt de afgelopen jaren slechts licht te dalen en schommelt rond de 180 doden per jaar. Verder blijkt dat het aantal ernstig gewonden onder fietsers in Nederland de afgelopen jaren gestegen is tot ruim 9.000. Dat is meer dan de helft van alle ernstig gewonden in het verkeer.

Hoewel de definities in het onderzoek van het Fietsberaad wat verschillen van die van VIA bevestigen deze landelijke cijfers over 2010 het beeld van verkeersslachtoffers voor Fryslân over 2007-2009. Alle reden dus om de veiligheid van de Fryske fietsers aandacht te geven. In bijlage 1 wordt verder ingezoomd op de hierboven genoemde slachtofferongevallen.

3. Wat willen we bereiken?

In het herzien PVVP is er voor fietsveiligheid het volgende doel gesteld *“het halveren van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2025 (tov het gemiddelde 2007-2009.)”*.

Dit doel is zeer ambitieus, zeker gezien het andere PVVP beleidsdoel: het stimuleren van het fietsgebruik. Als er door meer mensen gefietst wordt, lopen meer mensen risico op een fietsongeval. We kunnen het beoogde doel dan ook alleen bereiken met medewerking/ inzet van de overige wegbeheerders en maatschappelijke organisaties.

4. Wat gaan we doen?

In deze paragraaf worden de acties die we gaan uitvoeren gepresenteerd langs de vier thema's van de Fryske Strategie Verkeersveiligheid, te weten:

1. Engineering: “Werken aan een fietsveilige infrastructuur”
2. Education: “Voorlichting en educatie geven”
3. Enforcement: “Handhaving”
4. Innovaties: “Marktontwikkelingen volgen”

³ Het fietsberaad is onderdeel van Kennisplatform Verkeer en vervoer, aangestuurd vanuit het Bestuurlijk Koepeloverleg Infrastructuur en Milieu (voorheen: Nationaal Mobiliteitsberaad)

⁴ Bron: Fietsberaad publicatie 19 “Samenwerken aan een veilige fietsomgeving”

Daarbij zijn voor de provincie twee rollen te onderscheiden: die van wegbeheerder en die van regisseur verkeersveiligheid(regierol).

4.1 Werken aan een fietsveilige infrastructuur

Stimuleren van gemeenten door Fietzersbond

We vragen de Fietzersbond om een actieplan te ontwikkelen en uit te voeren waarmee mogelijkheden tot verbetering van de veiligheid van de infrastructuur bij de wegbeheerders onder de aandacht worden gebracht. Dit past goed bij de afspraken die het Ministerie van I&M met lokale overheden heeft gemaakt om in 2013 de fietsonveilige situaties aan te pakken.

Belangrijke onderwerpen die hierbij ieder geval de aandacht verdienen zijn :

- Knelpunten op het gebied van slecht aansluitende bermen, hobbels en scheuren in het wegdek en onveilig geplaatste paaltjes (De in 2010 uitgevoerde fietspadmonitor zou als input kunnen dienen voor een inventarisatie van knelpunten binnen Fryslan, aangevuld met lokale kennis vanuit de Fietzersbond.)
- Slecht verlichte fietspaden.
- De bestrijding van gladheid op fietspaden ook buiten de winterperiode. (Bladervrij houden in de herfst en het na werkzaamheden opruimen van zand en split) en het geven van adequate verkeersinformatie en plaatsen van waarschuwborden.
- Fietsverkeer bij omleidingen vanwege werkzaamheden. (De nadruk bij omleidingen ligt op auto's. Fietzers worden vergeten dan wel met de autoroute mee geleid.)
- Voldoende en veilige fietsparkeer-voorzieningen op de juiste plekken. Slechte fietsparkeervoorzieningen veroorzaken schade aan fietsen of nodigen uit tot fietsdiefstal. Hoge reparatiekosten en angst voor herhaalde schade of diefstal spelen een rol bij de bewuste keuze een fiets met gebreken te blijven gebruiken (zoals gebrekkige verlichting) en leidt daarmee tot onveiligheid..
- Knelpunten met landbouwverkeer. (Kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer)

Fietsoversteken aanpakken

Er is nog een flink aantal fietsoversteken met provinciale wegen die niet duurzaam veilig zijn. De te verbeteren fietsoversteken zijn opgenomen in de Programmalijn Fietsoversteken in het herzien PVVP (zie bijlage 2). In het uitvoeringsprogramma coalitieakkoord staat voor fietsoversteken een investering van € 7 miljoen met een jaarlijkse afschrijving van € 233.000 opgenomen.

Daarnaast staan in de programmalijn Verkeersveiligheid (bijlage 3) een drietal maatregelen die betrekking hebben op fiets. Dit is geformuleerd als herinrichting, fiets- en snelheidsmaatregelen. In de lijn van het PVVP en het Uitvoeringsprogramma 2011-2015 zullen wij voorstellen dienen voor de kadernota begroting 2014. Daarbij betrekken we de motie van PS dd 7 november 2012 waarin wordt gevraagd om een structureel budget voor kleinschalige infrastructuurprojecten.

Landbouw- en fietsverkeer scheiden

In het herziene PVVP is het scheiden van landbouwverkeer en fietsverkeer op een aantal kansrijke plekken (PVVP) ter vergroting van de verkeersveiligheid als voornemen geformuleerd. Dit is uitgewerkt in de Nota Beleid landbouwverkeer waarin uitgangspunten zijn opgenomen voor het vrijgeven van de hoofdrijbaan als alternatief voor de parallelweg.

In de concept nota Kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer wordt aanbevolen om het conflicterend gebruik op het landbouwnetwerk met fietsers weg te nemen door uitbreiding van het stelsel van (recreatieve) fietspaden als alternatief voor alle soorten fietsers. Daarnaast wordt aanbevolen naar de routing van zwaar verkeer te kijken bij bestemmingen met kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals school- en sportlocaties) en het verkeersgedrag van de verschillende verkeersdeelnemers te beïnvloeden met activiteiten en campagnes. Uit de nota volgt een Programmalijn met maatregelen. Veel daarvan raken de fietsveiligheid. Wij betrekken deze bij het kadernotavoorstel zoals hiervoor bedoeld (onder fietsoversteken aanpassen).

Deelname aan project "Op weg naar vergevingsgezind fietspad"

Het ministerie van I&M heeft zeer recent een subsidie beschikbaar gesteld voor innovatieve oplossingen om de fietsveiligheid te vergroten. Het project "op weg naar vergevingsgezind fietspad", dat is ingediend als samenwerkingsproject tussen Royal Haskoning, RU Groningen, Fietzersbond,

politie IJsselland, provincie Overijssel, provincie Utrecht en provincie Fryslân, is als beste initiatief geselecteerd om een te worden uitgevoerd.
Het project bestaat uit een inventarisatie/analyse fase en een pilot fase. Het doel is kennisvergroting over de aanleiding van (het toenemende probleem van) enkelzijdige ongevallen bij oudere fietsers. Het project levert concrete oplossingen op.
Het ministerie stelt voor maximaal drie jaar €100.000 per jaar beschikbaar om het plan te realiseren. Als voorwaarde stelt het ministerie dat het samenwerkingsverband minimaal hetzelfde bedrag inbrengt. De provincie Fryslân kan het benodigde budget inbrengen.

4.2 Voorlichting en educatie geven

De provincie draagt vanuit het ROF financieel bij aan een aantal acties die zich richten op het vergroten van fietsveiligheid bij doelgroepen door voorlichting en educatie. In bijlage 4 staan de projecten die in dit kader uitgevoerd worden.

We intensiveren onze inspanningen de komende 3 jaar met een actieplan fietsveiligheid 2013-2015. Aandacht wordt daarin besteed aan de nieuw ontdekte categorie verkeersongevallen: de eenzijdige fietsongevallen en (daaraan gerelateerd) het gebruik van de fietshelm.

Een nieuw initiatief dat ook onder dit thema valt is het organiseren van een "Themadag fietsveiligheid". Tijdens deze dag kunnen de nieuwste onderzoeksresultaten naar fietsverkeersveiligheid worden gepresenteerd aan wegbeheerders en maatschappelijke organisaties. Bovendien kan er letterlijk een proeftuin worden geënceneerd waarin de deelnemers de verschillende praktische projecten kunnen ervaren. Tijdens deze dag wordt een ambassadeur Veilig Fietsen Fryslân gepresenteerd. Deze verkiezing wordt door de provincie opgezet. Er kan echter ook door het ROF en de gemeente een ambassadeur worden aangewezen. Hierbij kan gedacht worden aan de wethouder Tea Koster, Jarich Bakker (1974, Olympisch wielrenner), Foeke Booy (1962, ex-voetballer en coach), Jan Jaap van der Wal (1979, cabaretier), Tjitske Reidinga (1972, actrice), Wilfred Genee (1967, tv-presentator) Piter Wilkens (1959, zanger, liedjesschrijver),

4.3 Handhaving

We gaan in overleg met politie Noord Nederland een gericht handhavingsplan ontwikkelen ter voorkoming van fietsongevallen, met als onderwerpen: voorrang, snelheid en verlichting.

4.4 Markontwikkelingen volgen

De markt ontwikkelt innovatieve producten ter bevordering van de fietsveiligheid. We willen deze ontwikkelingen kritisch blijven volgen om kansen voor Fryslân te signaleren. Speciale aandacht zullen we besteden aan de trapondersteunde fiets (eBike).

Gazelle brengt een nieuwe fiets op de markt die speciaal is ontworpen voor ouderen. Gekeken kan worden of ook andere fietsproducenten uit te dagen zijn tot het ontwikkelen van fietsen voor deze doelgroep.

TNO draait een proef met de fietsairbag (VRU-Airbag) in Amsterdam. Gekeken kan worden of dit als pilotproject ook naar Fryslân te importeren is.

5. HOE GAAN WE DIT BETALEN?

Bij de kadernota doen we een voorstel voor de financiering van de acties die we vanuit de rol van wegbeheerder uitvoeren.

De voorstellen voor acties vanuit de regisseursrol kunnen betaald worden uit het al vastgestelde budget ROF. Daarnaast wegen wij binnen het bestedingsplan BDU 2013 voor 3 jaar financiële ruimte af van maximaal € 250.000 voor het actieplan fietsveiligheid 2013-2015.

BIJLAGE 1 Fietsongevallen nader beschouwd

Zoals in de hoofdttekst is aangegeven vormen fietsers het grootste aandeel in de ernstige verkeersslachtoffers binnen Fryslân en stijgt het aantal ook in absolute zin. Daarbij blijkt het aantal dodelijke slachtoffers onder fietsers nauwelijks te dalen, waar deze onder automobilisten wel daalt.

Ernstig gewonden door fietsongevallen

De meeste ernstig gewonden bij fietsers zijn het slachtoffer van een ongeval zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer (bron: Fietsberaad). Het gaat daarbij vooral om enkelvoudige fietsongevallen: fietsers die vallen of tegen een obstakel botsen. Bij toenemende leeftijd komen dit soort ongevallen vaker voor blijkt uit de in 2010 door de provincie gehouden Fietsenquête. Hoewel er geen nader onderzoek gedaan is naar oorzaken van enkelvoudige ongevallen in Fryslân kan er in algemene zin wel iets gezegd worden over oorzaken van dit soort ongevallen.

Vallen met de fiets kan veroorzaakt worden door gladheid bij vorst, maar ook door (natte) bladeren, aanwezigheid van restanten zand en split na werkzaamheden of scheuren en hobbels (door boomwortels) in het wegdek. Er wordt vanwege de betere zichtbaarheid in het donker meer en meer gebruik gemaakt van beton als wegverharding. Dit type wegdek is helaas gladder. Verder is het niet goed aansluiten van bermen naast fietspaden een risicofactor.

Paaltjes en wegversmallingen leiden vaak tot enkelvoudige fietsongevallen, vooral bij oudere fietsers. Veel van deze botsingen zijn te voorkomen door paaltjes alleen toe te passen waar ze strikt noodzakelijk zijn. Verder is de voorspelbaarheid en waarneembaarheid van belang.

De toenemende leeftijd (vergrijzing) en het toenemend gebruik van elektrische fietsen in het algemeen zijn hierbij aandachtspunten. Daarvoor zijn de volgende redenen⁵:

- Ouderen zijn een belangrijke doelgroep voor de elektrische fiets. De kans op een ongeval neemt toe doordat men met een elektrische fiets meer kilometers maakt en ook onder ongunstiger weersomstandigheden, zoals bij harde wind. Ouderen zijn lichamelijk kwetsbaarder, en een ongeval zal bij hen eerder leiden tot ernstig letsel dan bij jongere fietsers.
- De totaal afgelegde fietsafstand zal toenemen doordat er op een elektrische fiets meer en verder gefietst wordt en een deel van de autokilometers vervangen zal worden door fietskilometers. Fietskilometers zijn gemiddeld onveiliger dan autokilometers.
- Doordat er met hogere snelheid gefietst wordt, moet de berijder van een elektrische fiets alerter zijn, sneller reageren en beter anticiperen dan een fietser die met gemiddeld lagere snelheden rijdt. Dit is met toenemende leeftijd moeilijker. Waarschijnlijk zullen deze hogere taakeisen tot meer ongevallen leiden.
- Door de hogere snelheid is ook de botssnelheid hoger, waardoor de letsels ernstiger zullen zijn.
- Er zullen meer conflicten met andere verkeersdeelnemers optreden, omdat deze de hogere snelheden niet verwachten en daardoor verkeerd inschatten hoeveel tijd ze nog hebben om een botsing te voorkomen.
- Door de hogere snelheden zal bij heftig remmen, in bochten, en op glad wegdek eerder de controle over de elektrische fiets verloren worden. Ouderen zijn hierbij zoals al eerder opgemerkt kwetsbaarder voor ernstig letsel.

Dodelijke slachtoffers bij fietsongevallen

De meeste dodelijke slachtoffers bij fietsers in het verkeer zijn het slachtoffer van een aanrijding door gemotoriseerd verkeer (bron: Fietsberaad). De grote verschillen in massa en snelheid tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers, maken deze laatste kwetsbaar. Fietsers hebben daarbij niet de bescherming van technische, externe veiligheidsvoorzieningen zoals een kooiconstructie en een kreukelzone.

Een ander veiligheidsrisico dat in het herzien PVVP al gesignaleerd is, is het met de fiets oversteken van provinciale wegen. De fietsoversteek-knelpunten zijn geïnventariseerd en als bijlage van het herzien PVVP in de programmalijn Fietsverkeer benoemd. Een tweede gesignaleerd veiligheidsrisico voor fietsers ligt bij de confrontatie met landbouwverkeer. De afwikkeling van landbouwverkeer samen met het fietsverkeer op parallelwegen zorgt voor verkeersonveilige situaties. De kans op zeer ernstige afloop van een ongeval tussen fiets en landbouwverkeer is door het verschil in massa zeer groot.

⁵ Bron: SWOV rapport R 2012-8

Bijlage 2 Programmalijn Fiets

Onderzoek naar de kosteneffectiviteit van maatregelen bij fietsoversteken heeft geleid tot de conclusie dat niet in alle gevallen een ongelijkvloerse oversteek noodzakelijk is. In een aantal gevallen voldoen minder ingrijpende en dus minder kostbare maatregelen.

Projecten Programma Fietsoversteken	Gebied
N355 afslag Rypstjerk	NO
N359 afslag Bolsward	ZW
N359 Iedyk wegverbreden met middengeleider voor fietsoversteek, steriele oversteek landbouw	ZW
N919 Klazinga	ZO
N359 Wommels noord	NW
N359 Ruigahuizen Middengeleider en separate fietsoversteek	ZW
N359 Oudemirdum	ZW
N359 Hemeulum	ZW
N351 Nijeholtpade Middengeleider en separate fietsoversteek	ZO
N354 Easterwierum	NW
N354 Spannenburg afwaardering afhankelijk van rotonde Joure	ZW
N393 Minnertsga overdracht (of rotonde)	NW
N359 Bolsward noord	ZW
N359 Burgwert fietstunnel bij voorkeur combi met automaatregelen	ZW
N361. Anjum rotonde	NO
N361 Morra Middengeleider en separate fietsoversteek	NO
N357 Skredyk Middengeleider en separate fietsoversteek	NW
N357 Hege Hearewei wegverbreden met middengeleider	NW
N357 Hijumerdyk wegverbreden met middengeleider	NW
N357 Molenlaan Middengeleider en separate fietsoversteek	NW
N917 Nije Drintse wei Middengeleider en separate fietsoversteek	ZO
N919 Oosterwolde Rijweg Betrekken bij kruispuntongevallen	ZO
N369 Rottevalle rotonde	NO

N359 Vogelzang saneren	ZW
N351 Lindedijk Middengeleider en separate fietsoversteek	ZO
N351 Voetpad	ZO
N351 Scherpenzeel rotonde of verblijfsgebied	ZO
N354 Grevinneleane Middengeleider en separate fietsoversteek	NW
N355 Wedze/Miedwei verblijfsgebied	NO
N393 overdracht of verblijfsgebied	NW
N358 Wierum Middengeleider en separate fietsoversteek	NO
N358 Oosternijkerk Middengeleider en separate fietsoversteek	NO
N358 Walddyk Middengeleider en separate fietsoversteek	NO
N369 Skieppedrifte steriele oversteek	NO
N369 Drogeham betrekken bij plannen Schuilenburg	NO
N384 Hegedyk Wegverbreding en middengeleider	NW
N384 Dongjum betrekken bij project	NW
N358 fietsoversteek Surhuizum	NO
Projecten Programma fietsvoorzieningen	Gebied
Algemeen, aanbrengen markering op fietsroutes waar deze ontbreekt	-
N924, Echtenerbrug - Oosterzee (beton)	ZW
N353, vanaf Oldeberkoop - N380 (verbreden met markering)	ZO
N351, Oldeholtspade - A32	ZO
N353, vanaf Oldeberkoop - N380 Verbreden met markering	ZO
N380, tussen Heerenveen en Nieuwehorne licht asfalt	ZO
N392, Aldeboarn - Tijnje verbreden in beton	ZO

Bijlage 3 Programmalijn verkeersveiligheid

Projecten Programma Verkeersveiligheid	Gebied
N355 : herinrichting fietsmaatregelen, snelheidsmaatregelen (inclusief kom Noardburgum & Twijzel)	NO
N361 : herinrichting fietsmaatregelen, snelheidsmaatregelen	NO
N380 : herinrichting, fietsmaatregelen, snelheidsmaatregelen	NW
N355 : herinrichting kruispunt Ryptsjerk	NO
N919, kruispunt met de Ploeggang en de Houtwal (*)	ZO
N356, kruispunt Boppewei	NO
N357, kruispunt Stiens-zuid	NW
N358 aansluiting A7 Friesche Palen	NO
N384, Franeker-Winsum, afslag Welsryp	NW
N351, aansluiting A32 Wolvega & Lycklamawei	ZO
N354: kruispunt Oosterwierum en kom	NW
N359: afslag Oudemirdum incl. agrarisch bedrijf	ZW
N359: afslag Hemelum	ZW
N359: kruispunt Wommels noord	NW

(*) afzonderlijk gedekt i.r.t. project Venekoten

BIJLAGE 4 Projecten

Friese Fietsschool

De Fietzersbond verzorgt middels de Friese Fietsschool fietslessen voor leerlingen van basisscholen, en niet-westerse allochtone vrouwen en senioren. Dit doet zij in samenwerking met de basisscholen, welzijnsorganisaties en asielzoekerscentra.

Verkeerseducatie AZC en ISK

Dit project is gericht op de verbetering van praktische vaardigheden, inzicht, risicoperceptie en kennis van asielzoekers in AZC's in Friesland, buitenlandse jongeren op ISK's en overige buitenlanders in Fryslân.

Verkeersexamens

VVN district Fryslân stimuleert en ondersteunt ieder jaar de praktische verkeersexamens voor het basisonderwijs.

“Zwaar Verkeer”

Chauffeurs Vereniging Friesland (CVF) gaat met haar trekkeropleggers naar scholen toe om ter plekke lessen te verzorgen in de oplegger ingericht mobiele leslokaal. Dit project is bedoeld voor leerlingen van het basis- en speciaal onderwijs. Daarnaast wordt de truck ingezet bij Verkeersmarkten op VO-scholen.

“Verkeerskar”

De verkeerskar is een aanhangwagen met attributen waarmee basisschoolleerlingen spelenderwijs vertrouwd worden met de complexe wereld van het verkeer.

“Van 8 naar 1 & van 1 naar 8”

Om verkeersveilig gedrag te stimuleren, is het van belang scholieren bewust te maken van verkeersveiligheid. Naast zelf ervaren, helpt het ervaringen van iets oudere scholieren te gebruiken. Brugklassers gaan terug naar de 'oude basisschool' en vertellen leerlingen uit groep 8 over hun ervaringen. In het VO kan het project gekoppeld worden aan de maatschappelijke stage.

Voortzetten van de campagne fietsverlichting.

Deze campagne van de Fietzersbond wordt gesubsidieerd door het ministerie I&M. Nieuw idee hierbij is om in samenwerking met VVN en de Fietzersbond door de politie een grote fietscontrole laten opzetten. Hierbij kan de combinatie fietsverlichting en rijden onder invloed worden gemaakt.

Fietshelm

Voorlichting geven over het gebruik van de fietshelm bij jonge kinderen.

Toeren/Toerisme

Ieder jaar wordt op Pinkstermaandag de Fiets Elfstedentocht gereden. Dit is een tourtocht langs de elf Friese steden die start en eindigt in Bolsward. Rond de controlepost in Leeuwarden zou een speciale Fiets Veilig actie kunnen worden opgezet. Te denken valt aan het uitreiken van gadgets, gratis fietscontrole door VVN/Fietzersbond, gratis bandenplakservice, e.d..