

# Inventarisatie fietsknelpunten Fryslân rapport

*De inventarisatie is tot stand gekomen dankzij de toegewijde inzet van de Fietzersbondafdeling en veertig vrijwilligers*

## Colofon

Utrecht, juli 2013

Dit is een uitgave van het onderzoeksteam van de Fietzersbond

Postbus 2828

3500 GV Utrecht

Tel: 030 – 2918171

E-mail: [info@fietzersbond.nl](mailto:info@fietzersbond.nl)

[www.fietzersbond.nl](http://www.fietzersbond.nl)

De Fietzersbond behartigt de belangen van alle fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. De Fietzersbond is in 1975 opgericht en heeft 35.000 leden, 150 lokale afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers die zorgen dat de belangen van fietsers overal in Nederland meetellen. Op het landelijk bureau in Utrecht werken 40 professionals aan onderzoek, lobby, digitale fietsrouteplanners, fietslessen, gedrag- en stimuleringscampagnes, publiciteit, consumentenvoorlichting,. De Fietzersbond zet zich in voor alle zaken die het fietsen veiliger en plezieriger maken: veilige fietsroutes en kruisingen, gedegen onderhoud van fietspaden, goede stallingmogelijkheden, goede producten, aanpak fietsdiefstal, dode hoekspiegels op vrachtwagens, buitenairbags op auto's, enzovoort.



voor veilig, snel en plezierig fietsen



## Inhoudsopgave

1. [Inleiding](#)
  2. [Inventarisatiemethode en de interpretatie van de resultaten](#)
  3. [Varkensruggen, trottoirbanden, versmallingen e.d.](#)
  4. [Paaltjes](#)
  5. [Hobbels en kuilen](#)
  6. [Gevaarlijke kruispunten met '50 km.'-wegen](#)
  7. [Aanbevelingen](#)
- 
1. [Bijlage 1: Beleidsimpulsbrief VNG](#)
  2. [Bijlage 2: Links naar digitale kaarten \(per regio, per aspect\)](#)

## Inleiding

In Nederland is de fiets niet weg te denken in het dagelijkse leven. In Nederland wordt 27% van alle verplaatsingen en 35% van alle binnengemeentelijke verplaatsingen met de fiets afgelegd.

Sinds het midden van het vorige decennium zit de fiets zelfs in de lift. Dit heeft verschillende oorzaken. Allereerst behoort fietsen voor steeds meer mensen tot hun 'lifestyle'. Zij vinden het belangrijk om je slimmer en gezonder te verplaatsen en bij hen heeft de auto afgedaan als statussymbool. In diezelfde tijd is de elektrische fiets begonnen aan een opmars die nog lang niet ten einde is. Door de veel grotere actieradius maken de gebruikers ervan meer fietskilometers. Ook kiezen meer mensen op de korte afstand vaker voor de fiets vanwege de relatief hoge auto(parkeer)kosten en de vaak langere autoreistijden binnen de eigen gemeente..

Door deze ontwikkelingen nemen meer gemeenten de fiets steeds serieuzer. Zij beseffen dat een hoog fietsgebruik de gemeente niet alleen nog leefbaarder maakt maar ook bereikbaarder voor het bevoorradingsverkeer, hulpdiensten e.d. en voor mensen die zijn aangewezen op de auto.

Tegenover deze gunstige ontwikkeling staat ook een negatieve ontwikkeling. Sinds 2003 is het aantal ernstige fietsongevallen toegenomen, en wel zodanig dat dat binnen vier jaar tijd het al langer dalende aantal ernstige motorvoertuigongevallen is overtroffen.<sup>1</sup> Daarbij is onder ouderen sprake van een onevenredige stijging.



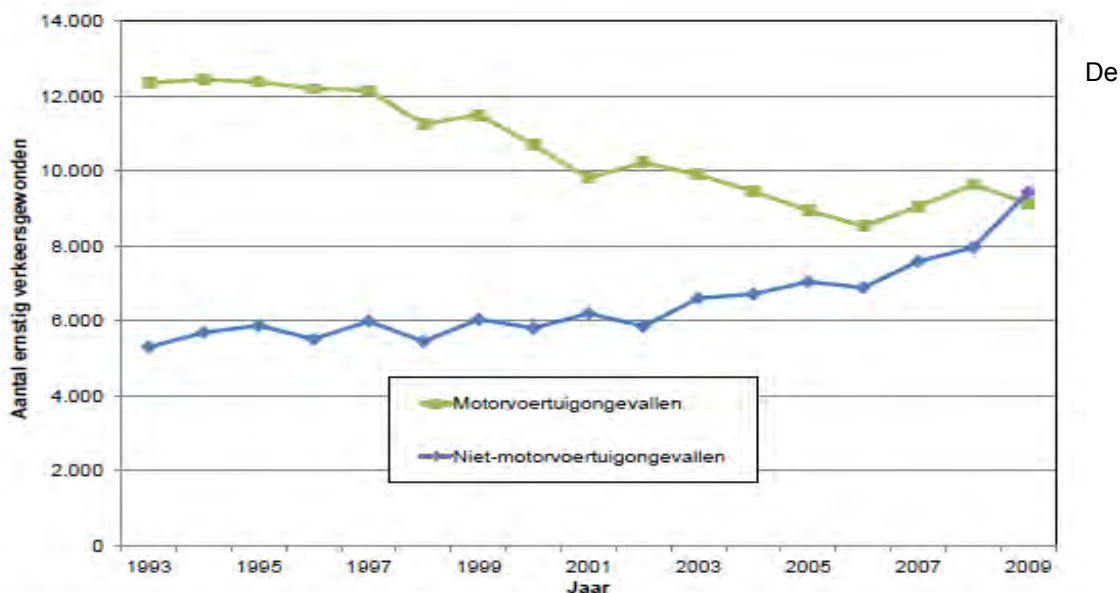
Vooral door deze ontwikkeling is in 2012 door alle wegbeheerders de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid vastgesteld. Deze bevat 23 verbetermaatregelen waarvan het merendeel betrekking heeft op fietsers en vooral op oudere fietsers. Uitvoering ervan moet de eerder afgesproken 2020-doelstellingen haalbaar maken. Minister Schultz heeft de gemeenten gevraagd de focus te leggen op de (oudere) fietser en daarbij onder anderen met de Fietsersbond samen te werken. (zie **bijlage 1**)

De eerste van de 23 verbetermaatregelen luidt 'Lokale aanpak veilig fietsen' waarbij infrastructuur een belangrijk onderdeel is. Immers, veilige infrastructuur zorgt voor een zeer lage

<sup>1</sup> Factsheet ernstig verkeersgewonden, SWOV - feb. 2013

fietsongevallenkans.

60 Procent van alle *ernstige* verkeersgewonden onder fietsers en tweederde van de (70.000) fietsers behandeld op de spoedeisende hulp is slachtoffer van een eenzijdig fietsongeval<sup>2</sup> (waar geen ander vervoermiddel bij betrokken is geweest). Maar liefst de helft daarvan heeft één of meer aan infrastructuur gerelateerde factoren als (mede)oorzaak. Onderstaande diagram geeft hiervoor de verdeling naar type.<sup>3</sup>



Afbeelding 1.1. Het aantal ernstig verkeersgewonden in motorvoertuig- en niet-motorvoertuigongevallen.

Fietsersbond vindt dat met name voor kinderen en ouderen hogere eisen moeten worden gesteld aan de veiligheid van de infrastructuur. Jongeren kunnen vaak nog niet goed gevaar inschatten en vertonen zelf vaak onvoorspelbaar gedrag. Ouderen hebben in toenemende mate problemen met het omgaan met complexe situaties en zijn ook in toenemende mate 'breekbaar'.

Dankzij een subsidie van de Provincie Friesland heeft de Fietsersbond voor alle Friese gemeenten een aantal van deze infrastructurele oorzaken in kaart gebracht die voor vrijwilligers relatief eenvoudig te doen zijn. Geïnterviewd zijn varkensruggen, hoge trottoirbanden e.d. 23%, paaltjes (12%) en om hobbels en kuilen (10%). Na de oorzaak 'glad wegdek en langsgleuven' (29%) vormen zij de belangrijkste drie oorzaken van de enkelvoudige fietsongevallen (samen 45%).

Omdat in Friesland de meeste van de ernstige fietsongevallen plaatsvinden op kruispunten binnen de bebouwde kom<sup>4</sup> zijn ook alle potentieel gevaarlijke kruispunten met 50 km.-wegen opgespoord.

Dit rapport is het verslag van deze inventarisatie, inclusief de verkeerskundige onderbouwing ervan.

De resultaten zijn per Friese regio per aspect weergegeven in digitale kaarten. **Bijlage 2** bevat de links die u toegang verschaft tot alle kaarten.

De gegeven verbeteraanbevelingen in hoofdstuk 7 hebben betrekking op alle aspecten die tot

<sup>2</sup> Grip op enkelvoudige fietsongevallen. Fietsberaad publicatie 19 - april 2011

<sup>3</sup> De rol van infrastructuur bij enkelvoudige fietsongevallen. RWS-DVS J.P. Schepers - 2008

<sup>4</sup> I&M DHD / BRON

enkelvoudige fietsongevallen kunnen leiden, dus ook op de aspecten die niet zijn geïnterviewd.

## Inventarisatiemethode en de interpretatie van de resultaten

Voor de inventarisatie is gebruik gemaakt van de bereidwilligheid en lokale kennis van 40 lokale vrijwilligers, verdeeld over de vijf regio's (noordoost, zuidoost, friese meren, zuidwest en noordwest). Na een uitgebreide instructie zijn zij met een camera met GPS op pad gegaan. Bij het maken van het verkeerskundige deel van de instructie is uitgangspunt geweest de vrijwilligers a) enige basale verkeerskundige kennis bij te brengen over de te inventariseren aspecten en b) duidelijkheid te geven over wat wel en wat niet tot de inventarisatie behoort.

Alle vrijwilligers hebben zonder uitzondering met veel toewijding de inventarisatie uitgevoerd. In onderstaande overzicht is te zien dat het bij elkaar gaat om bijna 2.500 locaties. De resultaten zijn

	NOF	ZOF	FrM	SWF	NWF	Totaal
Paaltjes	352	180	143	221	321	1217
Varkensruggen, versmallingen e.d.	79	21	46	40	200	386
Hobbels en kuilen	31	73	77	61	209	451
50 km kruispunten	55	83	15	25	95	273
Overig	20	51	28	11	42	152
Totaal	537	408	309	358	867	2479

De categorie Overig betreft knelpunten die vrijwilligers bij hun inventarisatiewerk zijn tegengekomen en vermeldenswaard vinden, ook al behoren deze punten niet tot een van de te inventariseren categorieën. Daartoe behoren ook de zgn. olifantenpaadjes die meestal het gevolg zijn van een probleem met de aangelegde route.

Ten behoeve van de interpretatie van de resultaten zijn hier twee opmerkingen op zijn plaats. Allereerst heeft de inventarisatie niet de pretentie volledig te zijn. Zo is de vrijwilligers gevraagd te focussen op de utilitaire fietsroutes en de paaltjes *binnen de bebouwde kom* zo volledig mogelijk in kaart te brengen (als er nog tijd over is ook buiten de bebouwde kom).

Daarnaast moge het duidelijk zijn dat de inventarisatie niet bedoeld is eventueel aanwezige verschillen aan te geven tussen gemeenten als het gaat om het voorkomen van fietsongevallen.

Tot slot is het goed te beseffen dat met deze inventarisatie drie verkeersveiligheidsaspecten in kaart worden gebracht die samen voor 'slechts' 45% oorzaak zijn van het totaal aantal enkelvoudige fietsongevallen (ongeveer 50.000).

In elk van de vier hiernavolgende hoofdstukken wordt een geïnventariseerde aspect, inclusief de gegeven instructie aan de vrijwilligers, behandeld.

1.



## Varkensruggen, trottoirbanden, versmallingen e.d.

Op veel locaties worden allerlei elementen aan het wegontwerp toegevoegd om fietsers tegen automobilisten te beschermen. Denk aan varkensruggen, hoge trottoirbanden, doorsteekjes bij snelheidsremmers, versmallingen e.d. De bedoeling van de ontwerper is natuurlijk prima maar zo'n element zelf veroorzaakt voor fietsers een nieuwe onveiligheidsrisico. Zo kan door verschillende oorzaken (zoals inhalen, uitwijken, achterom kijken, uit balans e.d.) een fietser een trottoirband raken. Als hierdoor een flinke instabiliteit ontstaat valt men. Dit soort elementen is met 23% na 'glad wegdek en langsgleuven' (29%) de belangrijkste oorzaak van enkelvoudige fietsongevallen.



De vrijwilligers hebben de volgende *instructie* gekregen:

***Onder varkensruggetjes en andere obstakels vallen alle obstakels waar je als fietser tegen op kan fietsen als je even niet uitkijkt of wat minder vaardig wordt. Vaak zijn deze elementen aan de weg toegevoegd om de fietsers tegen de automobilist te beschermen.***

Voorbeelden hiervan zijn:

- elementen (doorsteekjes) bij snelheidsremmende maatregelen

- *onhandige en erg steile drempels*
- *rare obstakels om soort scheiding aan te geven*
- *versmallingen en rare vluchtheuveltjes*
- *hoge trottoirranden (zonder kleurverschil en uitwijkmogelijkheden)*

Niet: *veerooster*

*Uitzondering: wanneer het veerooster er heel gevaarlijk in ligt, bijvoorbeeld veel hoogteverschil of ontbreken spijlen.*

## 1. Paaltjes

Vanwege een aanrijding met een paaltje worden in Friesland jaarlijks tientallen fietsers in het ziekenhuis opgenomen en een veelvoud daarvan bezoeken de afdeling spoedeisende hulp. De maatschappelijke kosten van een eenvoudig paaltje kunnen daarmee behoorlijk oplopen. Ook paaltjes naast de weg, in de berm en overige wegafsluitingen leiden tot aanrijdingen. Bij een botsing merkt de fietser een paaltje te laat of helemaal niet op als gevolg van een onopvallende kleur van het paaltje, het ontbreken van een inleidende markering of doordat het zicht erop door andere fietsers wordt ontnomen. Neergeklapte paaltjes vormen een extra risico. Botsingen tegen paaltjes vinden vaker dan andere enkelvoudige ongevallen in het donker plaats. Een ander nadeel van paaltjes is dat ze de doorgang voor gladheidbestrijdings- en hulpvoertuigen kunnen belemmeringen. Indirect kan dit weer leiden tot meer discomfort en valpartijen door gebrekkige gladheidbestrijding.

Vanwege de nadelen beveelt het CROW dan ook al jaren aan om paaltjes alleen toe te passen in situaties waar dat strikt noodzakelijk is én dat dan op een veilige wijze te doen. Aan beide voorwaarden wordt zeer vaak niet voldaan. Zo heeft de Fietsersbond in het Fietsbalans-onderzoek<sup>5</sup> geconcludeerd dat slechts enkele van de 800 onderzochte paaltjes volgens de CROW-richtlijnen zijn aangebracht.

12% van de enkelvoudige fietsongevallen wordt veroorzaakt door een paaltje.

<sup>6</sup>j

---

<sup>5</sup> Meer fietsers met minder risico, Fietsersbond september 2010

<sup>6</sup>



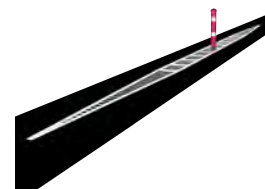


De vrijwilligers hebben de volgende *instructie* gekregen:

Voor dit project fotograferen we alle paaltjes Zowel de foute paaltjes als de goede paaltjes

**Welke paaltjes WEL:**

- alle paaltjes op fietspaden en aan weerskanten van het fietspad
- ook de beweegbare paaltjes (of fietspaden en wegen)
- recreatieve fietspaden die utilitair worden gebruikt (= fietspad dat nuttig wordt gebruikt en van asfalt is, bijvoorbeeld voor woon-werk)



**Welke paaltjes NIET:**

- paaltjes op de stoep (ter voorkoming van parkeren auto's)
- paaltjes waarvan je zeker bent dat ze tijdelijk zijn
- hekjes vallen niet onder het thema paaltjes en nemen we niet mee
- paaltjes van puur recreatieve fietspaden

Probeer er alert op te zijn dat paaltjes tijdelijk kunnen zijn verwijderd om bij gladheid en sneeuw de strooi- en borstelwagens doorgang te bieden met systemen in de grond bij de start van fietspaden. Deze proberen we wel zo veel mogelijk in kaart te brengen, dus foto maken van het systeem.

## Hobbels en kuilen

De fiets is meer dan enig andere vervoerswijze gevoelig voor de vlakheid van het wegdek. Onvlakheid leidt tot horizontale en verticale trillingen, een van de belangrijkste oorzaken van discomfort. Ernstige of onverwachte oneffenheden in en op het wegdek, zoals kuilen, hobbels, losliggende takken en stenen, verzwaren de rijtaak van de fietsers wat kan leiden tot verkeersonveilige situaties en tot zowel enkelvoudige als tweevoudige ongevallen. 10% van de enkelvoudige ongevallen worden hierdoor veroorzaakt.

Daarnaast hebben fietsers met gewrichtsaandoeningen fysiek last van een slecht wegdek. Ook leidt een slecht wegdek tot meer slijtage en schade aan de fiets en eventuele bagage. En tot slot bepaalt de vlakheid in belangrijke mate de weerstand die de fietser ondervindt en daarmee het energieverbruik.



De vrijwilligers hebben de volgende *instructie* gekregen:

**Hobbels en bobbels richt zich voornamelijk tot slecht wegdek, zowel op fietspaden als ook wegen waar gefietst wordt.**

Voorbeelden van hobbels en bobbels zijn:

- boomwortels
- losliggende en scheef liggende tegels
- grote ruimten tussen tegels (fietsband ertussen)
- diepe kuilen en verzakkingen in asfalt
- glad wegdek

**NIET:** SLECHTE BERMEN

*Uitzondering: wanneer je duidelijk ziet dat de slechte bermen worden veroorzaakt door landbouw verkeer en er veel modder op de fietspaden komt – wat weer gevaarlijk is voor de fietser – leg dan de situatie vast met je camera.*

**NIET:** RECREATIEVE FIETSPADEN

*Voor deze inventarisatie richten we ons vooral op de fietspaden en wegen die we dagelijks gebruiken, voor bijvoorbeeld huis-werk en school-werk route.*

## 2. Gevaarlijke kruispunten met '50 km.'-wegen

De fietser is vooral kwetsbaar als hij zich begeeft in een ruimte met gemotoriseerd verkeer, waardoor er verschillen ontstaan in massa en snelheid. De fietser geniet daarbij niet de bescherming van technische, externe veiligheidsvoorzieningen, zoals een kooiconstructie, een kreukelzone of airbags. Bij een ongeval is er dus een grote kans op ernstig letsel.

Tweederde van alle ernstige fietsongevallen in Friesland vinden plaats binnen de bebouwde kom waarvan ruim de helft op kruispunten, dé plek waar de meeste conflicten zijn tussen het fietsverkeer en het gemotoriseerd verkeer.

<b>MAIS2+ slachtoffers door fietsongeval in Friesland</b>			
	<b>Kruispunt</b>	<b>Wegvak</b>	<b>Totaal</b>
<b>binnen bebouwde kom</b>	<b>35%</b>	<b>32%</b>	<b>67%</b>
<b>buiten bebouwde kom</b>	<b>14%</b>	<b>19%</b>	<b>33%</b>
<b>totaal</b>	<b>49%</b>	<b>51%</b>	<b>100%</b>

Bron: I&M DHD / BRON 2009 (bewerkt)

Voor kinderen en ouderen geldt dat hogere eisen worden gesteld aan de veiligheid van de infrastructuur. Jongeren kunnen vaak nog niet goed gevaar inschatten en vertonen zelf vaak onvoorspelbaar gedrag. Ouderen hebben in toenemende mate problemen met het omgaan met complexe situaties en zijn ook in toenemende mate 'breekbaar'.

Daarom schrijft Duurzaam Veilig voor dat op een kruispunt van een of meerdere gebiedsontsluitingen de fietser het kruispunt kan passeren via een eigen voorziening, gescheiden van het gemotoriseerd verkeer.





De vrijwilligers hebben de volgende *instructie* gekregen:

*De gevaarlijke fietskruispunten op 50 km wegen binnen de bebouwde kom worden zo veel mogelijk uitgezocht via de computer, via google maps. Omdat je op de fiets toch gevaarlijke kruispunten kan tegen komen, hier wel de criteria van welk kruispunten je wel fotografeert en welke niet.*

*Uitgangspunt: een duurzaam veilige inrichting van het kruispunt. Het gaat dan om de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. De kruisingen die nog niet duurzaam veilig zijn ingericht nemen we mee in de inventarisatie.*

**Niet fotograferen:**

- *Kruispunten met verkeerslichten niet*
- *Kruispunten met uitritten niet*
- *Kruispunt met vrijliggend fietspad niet*
- *Kruispunt met fietsstrook (rood met gemarkeerde fiets) niet*
- *Kruispunt met rotonde niet*
- *Kruispunt met een verkeersremmende maatregel niet (een middengeleider is geen verkeersremmende maatregel)*

**Wel fotograferen:**

*Kruisingen binnen de bebouwde kom en kruisingen op wegen waar maximaal 50 km./u mag worden gereden*

- *Het gaat om gelijkvloerse kruispunten zonder snelheidsremmende maatregelen zoals een verkeersdrempel, een plateau of verlichte verhogingen (een middengeleider is geen snelheidsremmende maatregel) of een rotonde*
- *Kruispunten waar een vrijliggend fietspad ontbreekt*
- *Kruispunten waar een fietsstrook ontbreekt*
- *Kruispunt met fiets suggestiestrook is niet veilig voor fietsers, dus fotograferen!*



## Aanbevelingen

De inventarisatie heeft 2.000 Friese locaties opgeleverd waar een verhoogde kans bestaat op een *enkelvoudig* fietsongeval. Daarmee is Friesland de eerste provincie waarin gemeenten aan de hand hiervan aan de slag kunnen om op gestructureerde wijze verbeteringen aan te brengen.

**Het onderzoeksteam van de Fietsersbond beveelt de gemeenten de volgende aanpak aan.**

- Maak een prioriteitenlijst aan de hand van de ernst van het geconstateerde, de 'quick wins' en het aantal fietsers dat er dagelijks passeert.
- Als een locatie van een andere wegbeheerder is, meld dit dan bij de betreffende wegbeheerder.
- Geef in een communicatiecampagne meer bekendheid aan het gemeentelijke meldpunt waar fietsers hun klachten aan kunnen doorgeven. Besteed daarin ook aandacht aan het verhelpen van de klacht en de terugkoppeling naar de melder.

**Hierna volgen eerst de zogenaamde 'quick win'-aanbevelingen. De kosten van de uitvoering ervan zijn relatief zeer laag en deze maatregelen hebben direct een zeer gunstig effect op de fietsveiligheid.**

- Verwijder bij aanvang van de winter alle fietspaaltjes (gebeurt meestal al ten behoeve van de gladheidbestrijding) en plaats deze na de winter in principe *niet* terug. Als er klachten komen, gebruik dan bij het besluit om al dan niet een paaltje te plaatsen het **keuzeschema** van het Fietsberaad.<sup>7</sup> Mocht een paaltje worden (terug)geplaatst dan is het erg belangrijk de inrichtingsrichtlijnen uit dat document strikt te volgen. Zo is het essentieel om bij paaltjes midden op het fietspad **inleidende ribbelmarkering** aan te brengen (per richting met een lengte van tenminste 10 meter) en een paaltje op een afstand van tenminste 12,5 meter van een kruispunt (of bocht) te plaatsen. Vervang de noodzakelijk (terug)geplaatste stalen paaltjes door flexibele paaltjes die bij een botsing minder ernstig letsel tot gevolg hebben.

De volgende aanbevelingen zouden in een extra schouw-'plus' meteen kunnen worden opgepakt.

- Voorzie varkensruggen, randen en richels van een witte verflaag.
- Breng bij tweerichtingspaden die dat nog niet hebben asmarkering aan.
- Breng op fietspaden zonder (goede) verlichting stroeve kantstrepen aan.
- Laat zonder hoogteverschil de bermen aansluiten op het wegdek.
- Zorg er voor dat de begroeiing langs de fietspaden in het groeiseizoen vaker wordt gesnoeid.

Verder.

- Geef bij het vegen en de bestrijding van gladheid prioriteit aan zo veel mogelijk fietsroutes, dus niet alleen de hoofd fietsroutes.
- Verplaats makkelijk te verplaatsen palen, borden e.d. die te dicht langs de kant staan, en wel zo dat deze op minimaal 50 cm. afstand van de rand komen te staan.
- Neem in de contracten met aannemers een bepaling op dat het fietspad moet worden schoon gehouden.

**De volgende aanbevelingen hebben meer voorbereidingstijd nodig en/of brengen hogere**

<sup>7</sup> Keuzeschema paaltjes op fietspaden, Fietsberaad juni 2013

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

### **kosten met zich mee maar zijn net zo effectief als de 'quick wins', zo niet effectiever.**

- Zorg voor een hoger onderhoudsniveau van de fietsroutes. Geef daarbij extra aandacht aan bochten, verhardingsovergangen en bermen.
- Hou bij het ontwerp van nieuwe fietsinfrastructuur meer rekening met de minder vaardige fietsers (kinderen en ouderen) en met de toename van verschillende soorten tweewielers waarvan de meeste meer ruimte innemen en/of een hogere snelheid hebben.
- Pak op kruispunten en wegvakken de te krappe boogstralen aan. Dat betekent op kruispunten niet krappert dan 4 meter, op wegvakken van een hoofd fietsroute niet krappert dan 17,5 meter en op overige fietsroutes niet krappert dan 10 meter.<sup>8</sup>
- Gebruik bij fietspaden en fietsstroken, als kantopsluiting noodzakelijk is, alleen lage, schuine (trottoir)banden.
- Gebruik bij herinrichting of nieuwbouw op het wegvak voor (o.a.) fietsers géén verhardingselementen van glad natuursteen.
- Zorg er voor dat op kruispunten de objecten langs de kant (verkeersborden, VRI- en lantaarnpalen, VRI-kasten, wegwijzers e.d.) op minimaal 50 cm afstand van de rand staan.
- Maak een meerjarenprogramma om de tegelfietspaden te vervangen door een gesloten verharding (asfalt<sup>9</sup> of beton). Denk daarbij aan de volgende aspecten.  
Breng daarbij *de juiste fundering* aan i.v.m. boomwortels en/of incidenteel gebruik door vrachtauto.  
Let er op dat de *berm zonder hoogteverschil* aansluiten op het wegdek.  
In veel gevallen is het gewenst de paden *gelijktijdig te verbreden*, gelet op zowel het stijgende aanbod van vaardige én minder vaardige fietsers, als ook op het vaker optreden van onderlinge snelheidsverschillen door de enorme toename van het aantal snorscooters en elektrische fietsen.
- Als een fietsroute door een gebied loopt waar geen vlak asfalt is toegestaan vanwege de vastgestelde beeldkwaliteit, is asfaltverharding met een gestanst stratenpatroon een uitstekende oplossing.
- Besteed bij wegdekonderhoud en herinrichting extra aandacht aan verhardingsovergangen, met name bij kruispunten, en aan het minimaliseren ervan.
- Pas langs fietsstroken parkeervakken zo aan dat er tussen parkeervak en fietsstrook een schrikstrook ontstaat met een breedte van tenminste 75 cm.
- Zorg voor verlichting op alle hoofd fietsroutes.
- Leg voor het realiseren van de fietsinfrastructuur een set kwaliteitsaspecten vast, met *onder andere* de hiervoor genoemde, en zorg procesmatig voor een goede borging in uw organisatie.

### **Met betrekking tot de 50 km. kruispunten luiden de aanbevelingen als volgt. (deze zijn ook van**

<sup>8</sup> Zie Vrouwelijk ontwerpen, Fietsersbond 2009

<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Vrouwelijk%20ontwerpen.pdf>

<sup>9</sup> KOAC-NPC heeft geconcludeerd dat asfaltering bijna altijd mogelijk is, ook als onder het fietspad kabels en leidingen zijn aangebracht. (zie

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Fietsberaad+publicatie+2.+Verhardingskeuze+voor+fietsverbindingen:+asfalt,+beton+of+tegels?> )

**toepassing op de voorrangskruispunten buiten de bebouwde kom.)**

- Geef prioriteit aan de kruispunten waar de fietser een eigen oversteekvoorziening ontbeert (fietspad of fiets(suggestie)strook).
- Als er ruimte voor is (te maken): breng in de oversteek een middeneiland aan van tenminste 2 meter zodat de fietser in tweeën kan oversteken.
- Als een eigen oversteekvoorziening niet mogelijk is, zorg er dan voor dat met fysieke maatregelen op het kruispunt een lage snelheid wordt afgedwongen. Dat betekent binnen de bebouwde kom een snelheid van maximaal 30 km/u en buiten de bebouwde kom van maximaal 50 km/u.
- Zorg op alle geregelde kruispunten voor duidelijke bebording, ondersteunende markering én verlichting met een minimale sterkte van 7 Lux.

**Slotaanbeveling.**

Uit de Fietsbalans<sup>®</sup>, een benchmark van het gemeentelijk fietsklimaat, is gebleken dat gemeenten die bovengemiddeld scoren zonder uitzondering al jaren consequent het fietsverkeer extra aandacht geven op veel terreinen van het gemeentelijk beleid. Het is dan ook verstandig, mede met het oog op een effectieve aanpak van de enkelvoudige fietsongevallen, te zorgen voor een stevige **verankering van het fietsbeleid**; ook in de gemeentelijke begroting- en verantwoordingssystematiek zodat u voortdurend en zichtbaar uw inspanningen **monitort**.

## Bijlage 1: Beleidsimpulsbrief VNG



**Brief aan de leden**  
T.a.v. het college en de raad

informatiecentrum tel.  
(070) 373 8393

uw kenmerk

bijlage(n)

betreft  
Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

ons kenmerk  
FLO/U201201067

datum  
12-07-12

Lbr. 12/065

### Samenvatting

In de nota Mobiliteit zijn tussen alle betrokken overheden afspraken gemaakt over de gezamenlijke inspanningen om te komen tot een verdere reductie van het aantal verkeersdoden (max. 500) en ernstige verkeersgewonden (max. 10.600) in 2020. Deze afspraken zijn verder uitgewerkt in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*. Het Rijk en de decentrale overheden hebben afgesproken elke vier jaar de voortgang en het effect van het beleid te toetsen. Uit de *Verkeersveiligheidsverkenning 2020* blijkt dat met ongewijzigde uitvoering van het strategisch plan de doelstellingen waarschijnlijk niet gehaald gaan worden.

In het Bestuurlijk Koepeloverleg Infrastructuur en Milieu van juni 2011 is op basis van deze conclusies besloten dat het *Strategisch Plan 2008-2020* van kracht blijft, maar dat dit plan ook een impuls nodig heeft, gericht op de doelgroepen waarmee het nog niet goed (genoeg) gaat. Uit de Verkeersveiligheidsverkenning is gebleken dat het gaat om de volgende prioritaire doelgroepen: jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers.

Deze bijstelling (de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid) is tot stand gekomen door interactieve samenwerking tussen marktpartijen, maatschappelijke partners, kennisinstututen en alle overheden.

Gezien de hiervoor beschreven ontwikkelingen en het beeld van de aantallen verkeersongevallen adviseren wij u om:

- de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid te bespreken in uw gemeente en mee te nemen bij het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid en de voorbereiding van de gemeentelijke begroting voor 2013 (hierbij kan in 2013 gebruik gemaakt worden van de model-aanpak).
- de focus bij het verkeersveiligheidsbeleid te leggen op de (oudere) fietser.
- het maatschappelijk middenveld nadrukkelijk te betrekken bij het verkeersveiligheidsbeleid.
- bij infrastructurele projecten gebruik te maken van de nieuwe richtlijnen uit de Basiskennmerken Wegontwerp.





## Bijlage 2: Links naar digitale kaarten (per regio, per aspect)

### NOF (Noord Oost Fryslân)

[Obstakels](#)

[Paaltjes](#)

[Hobbels](#)

[Overige knelpunten](#)

[Olifantenpaden](#)

50 km. kruispunten: [NOF \(Noord Oost Fryslân\)](#)

### ZOF (Zuid Oost Fryslân)

[Obstakels](#)

[Paaltjes](#)

[Hobbels](#)

[Overige knelpunten](#)

[Olifantenpaden](#)

50 km. kruispunten: [ZOF \(Zuid Oost Fryslân\)](#)

### FrM (Friese Meren)

[Obstakels](#)

[Paaltjes](#)

[Hobbels](#)

[Overige knelpunten](#)

[Olifantenpaden](#)

50 km. kruispunten: [Friese Meren](#)

### SWF (SudWest Fryslân)

[Obstakels](#)

[Paaltjes](#)

[Hobbels](#)

[Overige knelpunten](#)

[Olifantenpaden](#)

50 km. kruispunten: [SWF \(SudWest Fryslân\)](#)

### NWF (NoordWest Fryslân)

[Obstakels](#)

[Paaltjes](#)

[Hobbels](#)

[Overige knelpunten](#)

[Olifantenpaden](#)

50 km. kruispunten: [NWF \(NoordWest Fryslân\)](#)

**Volgorde paaltjes:**

*eerst alle paaltjes binnen de bebouwde kom,  
heb je tijd over,  
dan ook buiten de bebouwde kom*