

Veilig fietsen in de regio Arnhem-Nijmegen

Eindrapport

Veilig Fietsen in de regio Arnhem-Nijmegen

Eindrapport

in opdracht van

De gemeenten binnen de regio Arnhem-Nijmegen (SVG-regio Arnhem-Nijmegen)

12 februari 2015

rapportnummer: 5172-R-E

auteur(s): Martijn van de Leur en Mark Mallens



Hooikade 13
Postbus 2873
2601 CW Delft
Tel. 015 - 2147899

Badhuiswal 3
8011 VZ Zwolle
Tel. 038 - 4225780

Hoff van Hollantlaan 6
5243 SR Rosmalen
Tel. 073 - 5231065

Inhoudsopgave

1	AANLEIDING VOOR AANPAK VEILIG FIETSEN	1
1.1	De modelaanpak	1
1.2	Onze opdracht voor de regio Arnhem-Nijmegen	1
2	DE REGIO ARNHEM-NIJMEGEN	2
2.1	De kenmerken van de regio	2
2.2	Relevant vastgesteld beleid en uitvoeringsprogramma's	2
2.3	Belangrijkste samenwerkingspartners in de regio	5
3	BELANGRIJKSTE THEMA'S EN DOELGROEPEN	7
3.1	Belangrijkste aandachtspunten vanuit ongevallendata	7
3.2	Belangrijke aandachtspunten vanuit interviews met gemeenten en partners	8
4	ACTIEPLAN	10
4.1	Activiteiten voor de regio	10
4.2	Projecten in het Gezamenlijk Werkplan Verkeersveiligheid 2015	10
4.3	Nieuwe activiteiten voor de regio Arnhem-Nijmegen	15
4.4	Nieuwe activiteiten voor een deel van de regio	16
4.5	Conclusies en aandachtspunten per gemeente	17

BIJLAGEN

1. Resultaten ongevalanalyse webtool Fietsberaad
2. Resultaten ongevalanalyse ViaStat
3. Verslagen interviews met gemeenten

1 Aanleiding voor aanpak Veilig Fietsen

1.1 De modelaanpak

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu afgesproken dat alle gemeenten een lokale aanpak veilig fietsen opstellen om invulling te geven aan de benodigde beleidsimpuls voor verkeersveiligheid. Het ministerie heeft hiervoor een modelaanpak opgesteld.

De regio Arnhem-Nijmegen heeft aangegeven hierbij een gezamenlijke aanpak te willen volgen. Dit houdt in dat de verschillende gemeenten binnen de regio tegelijkertijd en volgens een gezamenlijke proces een lokale aanpak veilig fietsen opstellen. Tegelijkertijd wordt er in verschillende gemeenten zelfstandig gewerkt aan een lokale uitwerking van de Modelaanpak.

1.2 Onze opdracht voor de regio Arnhem-Nijmegen

De gemeenten binnen de regio Arnhem-Nijmegen hebben Mobycon gevraagd om een regionale aanpak veilig fietsen op te stellen voor de regio Arnhem-Nijmegen. Het gaat om een regionale én lokale aanpak veilig fietsen in één eindproduct:

- een regionale aanpak betreffende gemeente-overschrijdende aspecten;
- een lokale aanpak betreffende gemeente-specifieke aspecten.

Om te komen tot het voorliggende rapport hebben we de volgende stappen in het proces doorlopen:

1. Het doornemen van relevante (beleids)documenten;
2. Raadplegen van Fietsberaad webtool Veilig Fietsen;
3. Interviews met vertegenwoordigers vanuit de gemeenten in de regio;
4. Een werkbijeenkomst met belangengroepen;
5. Formuleren regionaal actieplan en gemeente-specifieke aspecten;
6. Bijeenkomst met regiopartners.

2 De regio Arnhem-Nijmegen

2.1 De kenmerken van de regio

De regiogemeenten binnen de regio Arnhem-Nijmegen werken met elkaar samen binnen de Stadsregio Arnhem-Nijmegen (WGR-plus regio). De Stadsregio Arnhem Nijmegen is verlengd lokaal bestuur en werkt op basis van een bij de wet vastgesteld takenpakket. De stadsregio is gericht op het efficiënt oplossen van bovenlokale, regionale vraagstukken in een verstedelijkt gebied, met als primaire focus mobiliteit, wonen, werken en ruimte. De Stadsregio Arnhem Nijmegen werkt voor en namens 20 gemeenten. De Stadsregio Arnhem-Nijmegen omvat de volgende gemeenten: ¹Arnhem, Beuningen, Doesburg, Duiven, Groesbeek, Heumen, Lingewaard, Millingen aan de Rijn, Montferland, Mook en Middelaar, Nijmegen, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rijnwaarden, Rozendaal, Ubbergen, Westervoort, Wijchen, Zevenaar. In bijlage 1 is het aantal inwoners per gemeente opgenomen, inclusief de verdeling over de leeftijdsgroepen in de huidige situatie en 2030.

De regio heeft veel in huis; niet alleen een grote variatie in landschappen, maar ook afwisseling in stedelijk en landelijk gebied. Ieder gebied (buurten, steden of landelijk gebied) heeft zijn eigen karakter. De afwisseling hiervan is de kracht van de Stadsregio Arnhem Nijmegen. De regio telt zo'n 740.000 inwoners op een oppervlakte van ruim 1.000 vierkante kilometer. Het is één van de meest verstedelijkte regio's van Nederland.

2.2 Relevant vastgesteld beleid en uitvoeringsprogramma's

Wet Intrekking WGR-plus

Het intreden van de wet intrekking WGR-plus zal een einde maken aan de verplichte samenwerking binnen de regio en het rechtstreeks toedelen van taken en middelen vanuit het Rijk. De wet is sinds het begin van 2015 van kracht en 2015 wordt als overgangsjaar gezien. Toch wil dit niet zeggen dat deze samenwerking op dit schaalniveau niet uitermate gewenst en effectief is. De gemeenten hebben gezamenlijk geconcludeerd dat samenwerking op deze schaal met name noodzakelijk is voor de economische kracht van de regio. Er is vanuit die gedachte een strategische uitvoeringsagenda "Samen voor een krachtige regio Arnhem-Nijmegen" opgesteld. In deze uitvoeringsagenda zijn drie speerpunten benoemd. Eén daarvan is zorgen voor een optimale bereikbaarheid van de regio. Verkeersveiligheid sluit hier naadloos bij aan, al wordt dat nog vaak niet als dusdanig gezien. Verkeersongevallen veroorzaken immer enorme vertragingen.

¹ Overzicht is op basis van de stand van zaken in 2014.

Het is daarom aan de deelnemers binnen de SVG-regio 'Arnhem-Nijmegen' om te zorgen dat het voorkomen van ongevallen en dus verkeersveiligheid ook in dit kader punt van aandacht blijft!

Fietsvisie Stadsregio Arnhem Nijmegen

De fiets als vervoermiddel is een betekenisvol instrument om de mobiliteitsontwikkelingen in de Stadsregio Arnhem Nijmegen te kunnen beheersen en beïnvloeden. De fiets verbruikt niets, vervuult niets, is gezond, bestrijdt overgewicht en wordt steeds populairder door nieuwe technische ontwikkelingen zoals de opkomst van de elektrische fiets.

Op korte afstanden is de fiets een veel gebruikt vervoermiddel. De fiets wordt dagelijks gebruikt om naar school of het werk te gaan, de dagelijkse boodschappen en als aansluiting op het openbaar vervoer. De afgelopen jaren is in de Stadsregio Arnhem Nijmegen al ingezet op de realisatie van een duurzaam veilig basisnetwerk. Dit netwerk is nu, op een paar mis-sing links na, gereed. Het is nu tijd voor de volgende stap. Er is namelijk nog veel potentie om het fietsgebruik verder te laten groeien.

Daarnaast blijft ook de mobiliteitsbehoefte in de Stadsregio Arnhem Nijmegen in ieder geval tot 2040 toenemen. De Stadsregio Arnhem Nijmegen staat voor de uitdaging om deze mobiliteitsgroei op een goede en verantwoorde manier te laten plaatsvinden. Een van deze uitdagingen is om mensen te verleiden de fiets in plaats van de auto te nemen en de fiets als vervoermiddel nadrukkelijker op de kaart te zetten. In deze fietsvisie wordt deze uitdaging aangegaan. De regio is eerst geïnventariseerd om te bekijken waar de grootste kansen en mogelijkheden voor fiets liggen. Op basis van deze inventarisatie is een regionale fietsvisie met een utilitair hoofdfietsnetwerk vastgesteld.

De Stadsregio Arnhem Nijmegen kiest op hoofdlijnen voor het volgende:

- primair gericht op utilitaire relaties;
- creëren van snelfietsroutes voor forenzen;
- het verleiden van de (auto)mobilist om de fiets te nemen;
- aanbrengen van gelaagdheid in het fietsnetwerk;
- het stimuleren van ketenmobiliteit door fietsvoorzieningen om en nabij OV-knopen te verbeteren.

Verkeersveiligheid –een van de basiskwaliteiten voor het utilitair netwerk) is een randvoorwaarde waar aan voldaan moet worden. De principes van duurzaam veilig worden daarbij gehanteerd.

Gezamenlijk werkplan verkeersveiligheid 2014

In 2012 is er in de Stadsregio gekozen voor een nieuwe regionale aanpak verkeersveiligheid. Het doel was gezamenlijk als gemeenten effectief en doeltreffend aan de slag te gaan.

De gekozen opzet, een gezamenlijk werkplan met het ROVG (nu ROV Oost-Nederland) als uitvoerende partij, moest ertoe leiden dat er meer wordt bereikt, dat middelen effectiever worden ingezet en niet verloren gaan aan zaken zoals accountantsverklaringen en dat gemeenten werden ontzorgd.

In de afgelopen 3 jaren hebben de deelnemers aan de SVG-regio Stadsregio Arnhem-Nijmegen een gezamenlijk werkplan gemaakt. Ook voor 2015 is er een gezamenlijk werkplan in voorbereiding (conceptversie 16 januari 2015). De activiteiten die regio wil gaan inzetten sluiten aan bij het beleid van het ministerie en het ROV Oost-Nederland. De doelgroepen ouderen, fietsers en jonge automobilisten blijven om extra zorg vragen en daarom ligt het zwaartepunt van de activiteiten bij deze groepen. Ook een belangrijk aspect is dat de regio niet alleen curatief, maar juist ook preventief bezig wil zijn. Om deze reden blijft de regio veel aandacht besteden aan de inbedding van verkeerseducatie in het basis- en voortgezet onderwijs. Ook maakt de regio ruimte voor nieuwe onderwerpen die de regio op de kaart kunnen zetten.

Gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid

Aandacht voor verkeers- en fietsveiligheid is voornamelijk in de Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen te vinden. Hierin worden verschillende infrastructurele maatregelen genoemd die moeten bijdragen aan een vermindering van het aantal fietsslachtoffers. De belangrijkste infrastructurele maatregelen bestaan uit het aanleggen van vrijliggende fietspaden, de kwaliteit van fietsinfrastructuur en het veiliger maken van oversteekpunten.

Voor educatie wijst men op het regionaal werkplan voor niet-infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen. In nagenoeg alle gemeenten wordt op de een of andere manier aandacht besteed verkeerseducatie. Acties zijn gericht op voortgezet en basisschoolonderwijs, kinderen, fietsers, jonge automobilisten en ouderen.

In vier gemeenten wordt er in een apart beleidsdocument speciaal aandacht gegeven aan de fiets en veiligheid. De gemeente Westervoort heeft in 2013 een Fietsnota opgesteld. In Rheden wordt nu gewerkt aan een Fietspadenplan, waarin ook een lokale uitwerking van de Modelaanpak Veilig Fietsen wordt opgenomen. De gemeente Nijmegen presenteert binnen 3 maanden een nieuw plan voor Fietsveiligheid. De gemeente Heumen tenslotte zal in haar nieuwe GVVP (wordt nu geschreven) specifiek aandacht besteden aan fietsen en veiligheid. Ook zijn er diverse gemeenten die een lokale aanpak van de Modelaanpak Veilig Fietsen aan het ontwikkelen zijn (of waar het na een start om uiteenlopende redenen niet volledig is uitgewerkt).

Aanvullende bevindingen

Op basis van de interviews met de vertegenwoordigers van de gemeenten komen er verder enkele aanvullende bevindingen naar voren:

- Binnen nu en een jaar worden er drie nieuwe beleidsplannen in de regio ontwikkeld. Dit geldt voor de gemeenten, Heumen (GVVP), Doesburg (GVVP), Duiven (DVVP). Ook de provincie gaat aan de slag met nieuw fietsbeleid. Dit is een kans om ook aandacht te besteden aan Veilig Fietsen.
- We zien grote verschillen in beschikbare capaciteit binnen de verschillende gemeenten voor het onderwerp Veilig Fietsen.
- We zien een verschil in inzichten in subsidiemogelijkheden voor Veilig Fietsen tussen de verschillende gemeenten.

Meer details over het beleid zijn te vinden in de interviewverslagen (bijlage 3).

2.3 Belangrijkste samenwerkingspartners in de regio

De gemeenten werken samen met verschillende partners aan de verkeersveiligheid in de regio. Met name Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond zijn genoemd als belangrijke partners. Een overzicht van alle partners is te zien in tabel 2.2. Dit overzicht is samengesteld op basis van de interviews met de gemeenteambtenaren en daarom niet noodzakelijkerwijs volledig.

Samenwerkingspartner	Gemeente
Provincie Gelderland	Alle gemeenten, in ieder geval vanuit afstemming over infrastructuur in beheer bij de provincie
ROV Oost Nederland	Alle gemeenten i.v.m. regionaal vastgesteld activiteitenplan
Stadsregio	Alle gemeenten i.v.m. subsidies
Regio Achterhoek	Montferland
Fietzersbond	Rheden, Westervoort, Rozendaal, Duiven, Beuningen, Renkum
Fietsberaad	Nijmegen
VVN	Rheden, Westervoort, Nijmegen, Montferland, Wijchen, Rijnwaarden, Zevenaar
Politie	Overbetuwe, Westervoort, Heumen, Rozendaal, Duiven, Renkum
ANWB (of vergelijkbaar)	Nijmegen, Wijchen, Renkum
Fietshandelaren	Wijchen
Ouderenbonden	Wijchen, Rijnwaarden, Renkum
Wijkplatforms	Overbetuwe, Westervoort, Nijmegen, Doesburg, Duiven
SWOV	Nijmegen

Tabel 2.2: Samenwerkingspartners gemeenten Stadsregio Arnhem-Nijmegen.

In verschillende gemeenten bestaan er Verkeersplatforms waarin (een deel van) de hierboven genoemde partijen samenwerken aan de veiligheid van de gemeente. In deze platforms komen nieuwe plannen aan bod en worden operationele zaken besproken.

3 Belangrijkste thema's en doelgroepen

3.1 Belangrijkste aandachtspunten vanuit ongevallendata

De belangrijkste thema's en doelgroepen -zoals beschreven in dit hoofdstuk- zijn op verschillende wijzen bepaald. We hebben gebruik gemaakt van de webtool Aanpak Veilig Fietsen van het Fietsberaad (<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=veiligfietsen>). Dit is een handig hulpmiddel met informatie per gemeente over de periode 2002 - 2013. Aangezien in deze periode veel is geïnvesteerd in verkeersveiligheid vanuit Duurzaam Veilig is een aanvullende analyse uitgevoerd over de periode 2008 - 2012. Deze aanvullende analyse is uitgevoerd met het pakket ViaStat. Tenslotte hebben we inzichten verzameld vanuit de interviews met de verschillende gemeenten in de regio en met belangrijke fiets- en verkeersveiligheidspartners van de gemeenten.

Belangrijk is om te weten dat de ongevallenregistratie geen volledig beeld geeft. De mate van volledigheid wordt aangeduid met de term 'registratiegraad'. De registratiegraad is hoger naarmate een ongeval en letsel ernstiger is en is bij ongevallen met een motorvoertuig veel beter dan bij ongevallen waar geen motorvoertuigen bij betrokken zijn. Eenzijdige ongevallen met fietsers ontbreken vrijwel geheel in deze ongevallenregistratie. Uiteraard bemoeilijkt dit de analyse van dergelijke ongevallen en van de slachtoffers die erbij vallen. Op landelijk niveau is hier overigens meer over bekend dan op gemeentelijk niveau.

Analyse webtool Fietsberaad (2002 – 2013)

Uit de analyse van de webtool van het Fietsberaad blijkt dat de gemeenten wisselend scoren op de ongevallencijfers². De leeftijden van de ernstige fietsslachtoffers laten zien dat de oudste leeftijdscategorie (60+) in zes van de negentien gemeenten oververtegenwoordigd is vergeleken met het landelijke gemiddelde. Dit komt mogelijk door de aanwezigheid van recreatieve fietsers in het gebied en een bevolkingsopbouw waarin deze groep ook sterker vertegenwoordigd is dan landelijk. De jongste leeftijdscategorie (<18 jaar) kent in de meeste gemeenten een aandeel slachtoffers dat vergelijkbaar is met het landelijk gemiddelde.

Meer dan gemiddeld gebeuren er in de Stadsregio fietsongevallen waarbij de tegenpartij een motorvoertuig was. Fietsongevallen waarbij een andere fietser (of voetganger) betrokken is komen daarentegen relatief weinig voor. De maximumsnelheid op de wegen waar de fietsongevallen gebeuren varieert sterk per gemeente. In drie gemeenten vinden deze relatief vaak in 30 km zones plaats (boven het landelijke gemiddelde), in andere juist op de wegen waar de maximumsnelheid hoger is. De meeste ongevallen vinden plaats op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h.

² De webtool maakt geen onderscheid naar wegbeheerder van de wegen binnen de gemeentegrens.

Een relatief groot deel van de ongelukken gebeurt buiten de bebouwde kom (zowel op kruispunten als wegvakken) in vergelijking met het landelijk gemiddelde. Enkelvoudige ongevallen vormen ook in de Stadsregio een aandachtspunt.

Analyse ViaStat (2008 – 2012)

Uit de ongevallenstatistieken van ViaStat blijkt dat in de periode 2009-2013 195 ernstige slachtoffers (ziekenhuisgewonden en doden) vielen. Hierbij is geen onderscheid gemaakt naar de wegbeheerder. Alle wegen binnen de gemeentegrenzen van de desbetreffende gemeente zijn meegenomen. In Nijmegen werd het grootste aantal slachtoffers genoteerd, namelijk 55. In Doesburg en Rozendaal was dit met één het laagst. Per 1000 inwoners kent Doesburg het laagste aantal ernstige slachtoffers met 0,08 per 1000 inwoners. Groesbeek en Heumen zijn het onveiligst met 0,56 slachtoffers per 1000 inwoners. Een slecht jaar (2012, 6 slachtoffers) heeft daarbij een grote invloed op het totaalcijfer voor Groesbeek.

Opvallend is dat van de 26 doden die van 2009 tot en met 2013 vielen in de regio er slechts vijf (19%) jonger dan 65 jaar waren. Deze vielen in Nijmegen (2), Arnhem, Rozendaal en Zevenaar. Ook landelijk is het aandeel oudere slachtoffers groot -67% van de fietsdoden is 60 jaar of ouder-, maar niet zo groot als in de Stadsregio. Veel van de ongevallen met ernstige slachtoffers tot gevolg gebeuren doordat het misgaat bij voorrang en doorgang, wat inhoudt dat of geen voorrang aan de desbetreffende verkeersdeelnemer (hetzij de auto hetzij de fietser) is verleend of gegeven, of de doorgang is belemmerd (bv. geparkeerde voertuigen bij fietsers). Dit verklaart mogelijk ook het hoge aantal slachtoffers waarbij de fietser in de flank wordt geraakt. 12 van de 26 doden vielen bij een dergelijk type ongeluk. De dodelijke slachtoffers vielen vrijwel gelijk verdeeld binnen (14) en buiten (12) de bebouwde kom.

Tabellen en grafieken met betrekking tot de ongevallencijfers van de webtool en ViaStat zijn te vinden in de bijlagen 1 en 2.

3.2 Belangrijke aandachtspunten vanuit interviews met gemeenten en partners

Uit de interviews met de ambtenaren die zich bezighouden met de fiets en/of verkeersveiligheid kwam een aantal overeenkomende zaken naar boven. In de meeste gemeenten wordt de fietsveiligheid van en risico's voor jongeren, ouderen en in mindere mate wielrenners en toeristen (met name op de dijken) als een probleem ervaren. Tussen de gemeenten zijn grote verschillen in de aandacht die er is voor het gedrag van de verkeersdeelnemers. Dit wordt deels verklaard door de personele capaciteit die er bij de gemeenten is. Ook zijn er grote verschillen in de budgetten die beschikbaar zijn voor verkeerseducatie.

Op het gebied van **infrastructuur** zijn vanuit de interviews met gemeenten en de werksessie met belanghebbenden de volgende aandachtspunten gedestilleerd:

- Snelheidsverschillen op de fietspaden; dit wordt veroorzaakt door een toename van e-bikes en in mindere mate wielrenners. De snelheid van fietsers wordt hoger en de onderlinge verschillen worden groter.
- Verschillen in verschijningsvorm op fietspaden: bakfietsen, ligfietsen en normale fietsen maken allemaal gebruik van dezelfde infrastructuur. Soms is de breedte daarvan onvoldoende om elkaar altijd veilig te kunnen passeren.
- Oversteeklocaties; dit speelt zowel binnen als buitende bebouwde kom.
- Fietsers en auto's in 60 km/uur gebieden; middelbare scholieren en wielrenners in combinatie met auto- en landbouwerkeer leiden tot gevaarlijke situaties en ongevallen.
- Enkelvoudige ongevallen; fietspaaltjes en ander straatmeubilair veroorzaken regelmatig (slecht geregistreerde) ongevallen. Ook gebeuren er veel ongelukken bij het op- en afstappen door ouderen. Er is aandacht voor fietspaaltjes en gladheidbestrijding maar de gemeenten zijn nog zoekende naar de meest effectieve aanpak.

Bij infrastructurele aspecten speelt het **gedrag** van de verkeersdeelnemers ook een grote rol. In de bijeenkomst met belanghebbenden is dit ook uitgebreid besproken. De doelgroepen jongeren en ouderen zijn moeilijk te bereiken en te motiveren voor de deelname aan verkeerseducatie en het veranderen van gedrag. Bij ouderen (recreatie) en ook wielrenners speelt bovendien mee dat ze ook van buiten de regio kunnen komen. Er worden door verenigingen en andere organisaties allerlei activiteiten georganiseerd maar de groep die hieraan deelneemt is klein. Tegelijkertijd is het bijhouden van de verkeersregels en een veilige deelname aan het verkeer een eigen verantwoordelijkheid. Voor de doelgroep is het al dan niet verplicht stellen van een update van de verkeersregels bij bijvoorbeeld het verlengen van het rijbewijs genoemd. Ook is gesproken over verkeerseducatie / praktijkles bij de aanschaf van een e-bike door deze doelgroep.

Deze aandachtspunten zijn meegenomen bij de ontwikkeling van het Actieplan in het volgende hoofdstuk. De interviewverslagen en het verslag van de bijeenkomst met belanghebbenden is in bijlagen 3 en 4 opgenomen.

4 Actieplan

4.1 Activiteiten voor de regio

In dit hoofdstuk staan de activiteiten gepresenteerd om het Veilig Fietsen in de regio te verbeteren. Deze activiteiten zijn geselecteerd op basis van de geschiktheid voor de problematiek in de regio en op basis van de effectiviteit van de maatregel. De activiteiten zijn als volgt ingedeeld:

1. projecten in Gezamenlijk Werkplan Verkeersveiligheid 2015 (concept);
2. nieuwe activiteiten voor de regio Arnhem-Nijmegen;
3. nieuwe activiteiten voor een deel van de regio;
4. conclusies en aandachtspunten per gemeente in de regio.

Bij de nieuwe activiteiten staan de verschillende actoren benoemd en is een kostenindicatie opgenomen.

4.2 Projecten in het Gezamenlijk Werkplan Verkeersveiligheid 2015

In de conceptversie van het Gezamenlijk Werkplan Verkeersveiligheid 2015 zijn een groot aantal projecten opgenomen gericht op de veiligheid voor fietsers. Complimenten aan de regio! Deze projecten zijn in onderstaand overzicht opgenomen, inclusief een omschrijving van het project (overgenomen uit het werkplan) en de doelgroep. Binnen de presentatie van de projecten in dit rapport is een onderscheid gemaakt naar projecten die direct een relatie kennen met Veilig Fietsen en projecten waarbij Veilig Fietsen –in meer of mindere mate– onderdeel uitmaakt van het project.

A. Projecten met een directe relatie tot Veilig Fietsen

1. **Project Theoretisch verkeersexamen:** Het Verkeersexamen vindt doorgaans plaats in groep 7 of 8 van het basisonderwijs. Bij de verkeersproef gaat het om zowel de theorie als de praktijk. Het Verkeersexamen is net zoiets als een zwemdiploma: dat behoort elk kind te halen. Uit vorige jaren blijkt dat de deelname van scholen aan zowel het theoretische examen als het praktijkexamen gelukkig hoog is. *Doelgroep: groep 7 en 8 van het basisonderwijs.*
2. **Project Veilig op Weg:** Onderweg naar vriendjes, de sportvereniging of school. Waar kinderen en vrachtauto's elkaar ontmoeten, kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Transport en Logistiek Nederland (TLN), ROVG en Veilig Verkeer Nederland hebben het programma 'Veilig op Weg' opgesteld. Het lespakket is ontwikkeld voor leerlingen van de groepen 7 en 8 van de basisschool.

Het programma geeft leerlingen inzicht in hoe ze veilig kunnen fietsen en lopen bij vrachtwagens. Zowel de praktijk als theorie zijn in de voorlichting opgenomen. *Doelgroep: groep 7 en 8 van het basisonderwijs.*

3. **Project VOMOM (Veilig Omgaan met Opvallend Landbouwverkeer):** Landbouwvoertuigen zijn groots en kennen vele gevaren. Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer (VOMOL) is een lespakket waarmee leerlingen van groep 7 en 8 leren wat ze moeten doen als ze onderweg een groot landbouwvoertuig tegenkomen. Ze ervaren zelf dat de bestuurder hen niet kan zien en horen en zien de gevaren van een aantal specifiek type aanhangers. Doordat er ook lokale loonwerkers en leerlingen van het AOC (dus de toekomstige trekker chauffeurs) bij dit project betrokken worden is de doelgroep breder dan alleen de leerlingen van groep 6-7. *Doelgroep: groep 7 en 8 van het basisonderwijs.*
4. **Project VerkeersLokaal:** VerkeersLokaal is een online verkeerseducatieprogramma voor bovenbouwleerlingen van de basisschool en voor brugklassers van het voortgezet onderwijs. VerkeersLokaal behandelt (lokale) verkeerssituaties in de eigen wijk, schoolomgeving c.q. schoolroutes. Het betreft dus verkeerssituaties waar leerlingen dagelijks langs komen en die daardoor herkenbaar zijn. De leerlingen kunnen op de site locaties op de kaart aangeven die zij als moeilijk of gevaarlijk ervaren. Deze informatie vormt de input voor de vragen die in de quiz worden opgenomen. De quiz richt zich daarbij niet alleen op de kennis van de verkeersregels, maar is vooral een toets naar het meest veilige verkeersgedrag. *Doelgroep: bovenbouw in het basisonderwijs en brugklassen in het voortgezet onderwijs.*
5. **Project Fietsinformatiedagen ouderen:** Het doel van de Fietsinformatiedag en E-bike dag voor senioren is het vergroten van het inzicht in de eigen fiets- en verkeersvaardigheid en het aanbieden van mogelijkheden om deze vaardigheid te vergroten. De nadruk ligt op het opvangen van functiebeperkingen bij lastige en onverwachte situaties. De bedoeling is dat de ouderen door de toegenomen fietsvaardigheid minder vaak betrokken zijn bij ongevallen. Zodoende kunnen ouderen langer blijven fietsen en met plezier aan het verkeer deelnemen. Naast de meer algemene fietsende ouderen zijn er ook steeds meer ouderen in het bezit van een Elektrische fiets. Bij de aanschaf van deze fiets is men niet altijd volledig op de hoogte van de verschillen tussen de verschillende fietsen. Ook is het belangrijk te leren wat de gevaren van de fietsen zijn. De fietsen gaan harder maar ook het op- en afstappen kunnen problemen geven. Al deze onderwerpen komen op de E-bike dag aan bod. Deelnemers kunnen verschillende E-bikes uitproberen en hun fietsvaardigheid op een parcours oefenen. Ook zijn er reactie- en balanstesten. Een lokale rijwielhandelaar is aanwezig om te beoordelen of de fiets goed is afgesteld. De dag eindigt met een korte fietstocht. *Doelgroep: ouderen.*
6. **Project Campagne Spaakongevallen.** In Nederland staat de zogenoemde spaakverwonding in de top 5 van meest voorkomende ongevallen bij kinderen in de leeftijd van 3-5 jaar. Bij een spaakverwonding raakt het voetje tussen de spaken van een (brom)fiets. Er wordt geschat dat jaarlijks tussen de 2800 en 4600 kinderen in de leeftijd van 0-14 jaar met dit letsel te maken krijgen. Dit is frustrerend omdat dit probleem op zeer eenvoudige wijze te voorkomen is.

Zorg als vervoerder in ieder geval voor een goed fietszitje en zogenaamde jasbeschermers. Ondanks dat de spaakongevallen relatief makkelijk en goedkoop te voorkomen zijn, dienen ouders en verzorgers zich wel bewust te zijn van de risico's van onbeschermd fietsvervoer. Onderzoek en verdere bewustwording is gewenst aangezien de cijfers een tegengestelde trend laten zien. Om cijfers boven water te krijgen en meer zicht op de omvang van het juiste aantal ongevallen, hopen de ANWB en het ROV een samenwerking met een ziekenhuis in het Oosten van ons land tot stand te brengen. Voorstel is om in Oost-Nederland, regio Arnhem Nijmegen, samen met een (kinder) ziekenhuis onderzoek te doen naar het exacte aantal spaakongevallen. Vervolgens deze onderzoeksresultaten te gebruiken voor een publiciteitsactie op basisscholen. Zo worden niet alleen de ouders / verzorgers aangesproken, maar worden ook de kinderen betrokken. De ambitie is om via een integrale aanpak - een samenwerking van verschillende partijen - optimale bewustwording te creëren voor de risico's en het aantal ongevallen structureel te laten dalen. Daarnaast wordt een voorzet gedaan om het registreren van dergelijke ongevallen beter inzichtelijk te maken. Hierdoor wordt bijgedragen aan meer inzicht in verkeersongevallen, specifiek met de fiets. *Doelgroep: basisonderwijs.*

7. **Project Fietsverlichtingscampagne.** Twintig procent van de fietsslachtoffers in Nederland is het gevolg van ongevallen in het donker. Vooral jongeren in de leeftijdscategorie van 12 tot 25 jaar zijn slachtoffer. Hoewel bijna alle jongeren zich bewust zijn van het belang van fietsverlichting, rijdt de helft van hen nog steeds zonder licht in het donker. De fietsverlichtingsactie is inmiddels een regionaal bekende activiteit, er is heel wat opgebouwd de afgelopen jaren. De extra inzet bestaat vooral uit het opzoeken van interactie met de doelgroep. Dit gebeurt bijvoorbeeld door de inzet van overval team bij scholen in de donkere periode. *Doelgroep: alle verkeersdeelnemers, met speciale aandacht voor 12 – 25 jarigen.*

B. Projecten waarbij Veilig Fietsen onderdeel uitmaakt van het project

8. **Project JONGleren:** Het project JONGleren is een educatief verkeersproject voor peuterspeelzalen. Op verschillende manieren wordt aandacht besteed aan de verkeersopvoeding van jonge kinderen. Dat gebeurt enerzijds door de ouders voor te lichten (bijvoorbeeld op het gebied van veilig vervoer en voorbeeldgedrag). Anderzijds worden de leidsters van kinderdagverblijven en peuterspeelzalen geïnstrueerd en voorzien van materiaal om met de kinderen aan de slag te gaan (in de vorm van een verkeersweek). Voor de uitvoering van het project is een projectleider beschikbaar. *Doelgroep: 2-6 jarigen en hun ouders/verzorgers.*
9. **Project Streetwise:** ANWB Streetwise is een verkeerseducatieprogramma voor kinderen op de basisschool. Het is aansprekend, enerverend en praktisch en voor zowel ouders, als scholen een belangrijke hulp bij het verkeersvaardig maken van kinderen. Een team van enthousiaste, professioneel opgeleide instructeurs voert het programma uit. Met speciaal ontwikkelde lesmaterialen als elektro- en rijlesauto's, zebbrapaden, verkeerslichten en opblaasbare auto's wordt de praktijk zo veel mogelijk nagebootst. *Doelgroep: 4 – 12 jarigen.*

10. **Project Onder Invloed Onderweg:** Het project Onder Invloed Onderweg?, een preventieproject gericht op de bovenbouw van het voortgezet onderwijs, wordt uitgevoerd door Iriszorg, instelling voor verslavingszorg. Dit lespakket (ontwikkeld door het Trimbosinstituut in opdracht van het ROVG) wordt in een elektronische leeromgeving (e-learning) aangeboden en aangevuld met gastlessen, theater of adviesgesprekken. Het is er op gericht de leerlingen bewust te maken van de gevaren van alcohol en drugs in het verkeer. *Doelgroep: bovenbouw, 14 – 16 jarigen.*
11. **Project Verkeerscarroussel:** De lesmodules uit de verkeerscarroussel kenmerken zich door leer- en doemomenten met behulp van zeer moderne leermiddelen. Zo worden doen en luisteren op een didactisch verantwoorde wijze afgewisseld. Het programma spreekt de brugklasleerlingen van het (speciaal) voortgezet onderwijs erg aan. De docenten van de verkeerscarroussel maken bij hun lessen, als het even kan, het liefst gebruik van de digitale leermiddelen die de school biedt. Een zeer aansprekend programma, dat elke leerling geboeid houdt. *Doelgroep: brugklassen praktijk onderwijs en VMBO.*
12. **Projecten Team Alert:** Team Alert prikkelt jongeren binnen het voortgezet onderwijs om na te denken over verkeersonveiligheid en de invloed van (hun) verkeersgedrag daarop. Dat doet ze met verschillende producten. Afgelopen jaren hebben scholen zelf kunnen bepalen welke projecten zij passend vinden. Om overlap met de Verkeerscarroussel te voorkomen zetten we in 2014 alleen het project Kruispunt in voor HAVO- VWO brugklassen. Kruispunt is het project dat afgelopen jaar het meest populair was, en waarmee veel leerlingen kunnen worden bereikt per inzet (55-110). Bij een kruispunt debatteren jongeren aan de hand van filmpjes over risicogedrag in het verkeer. *Doelgroep: brugklassen HAVO-VWO.*
13. **Project Ouderen Voorlichting:** Het regionaal organiseren van BROEM en SCOOT lessen blijft lastig is de afgelopen jaren gebleken. Lokale afdelingen van VVN of lokale rijsscholen hebben hun eigen invulling van deze activiteit. Hierdoor is er regionaal nauwelijks te sturen op kwaliteitsbewaking. Voorstel is dan ook om BROEM en Scootritten niet meer op te nemen in dit regionale werkplan, maar lokaal te laten daar waar ze worden uitgevoerd. Wat wel regionaal op te pakken is, zijn kwalitatief goede theoretische voorlichtingsbijeenkomsten. Daar is vaak vanuit ouderen bonden vraag naar. Deze ouderen bonden melden zich vaak zelf al met een verzoek bij VVN-Oost. *Doelgroep: ouderen.*
14. **Pilot Verkeersbeurs Ouderen:** Gedurende een dagdeel wordt een compleet aanbod aan informatie, oefeningen en demonstraties op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid geboden aan ouderen. Lokaal worden partijen als een Audicien, opticien, VVN, Fietsersbond, GGD, Ouderenbond bij elkaar gebracht. Ouderen die de beurs komen bezoeken krijgen een breed aanbod aan informatie en moeten in de gelegenheid worden gesteld op bijvoorbeeld e-bikes te proberen. Dit type beurs worden vooral in het noorden van Nederland georganiseerd. Dit jaar kunnen we kijken of het concept ook in de Stadsregio aanslaat. *Doelgroep: ouderen.*
15. **Project Wegnemen kleine obstakels.** Steeds meer wordt de fiets gezien als een volwaardig alternatief voor de auto. De ontwikkeling en het gebruik van de e-bike heeft daar een belangrijke rol in gespeeld.

De afgelopen periode is samen met de gemeenten en de Fietzersbond een inventarisatie uitgevoerd naar gevaarlijke punten in het fietsnetwerk. Het blijkt dat veel knelpunten kunnen worden opgelost door kleine obstakels weg te nemen en door gevaarlijke punten beter te accentueren of in te leiden. Wij willen een proces faciliteren waarbij in één actie een groot aantal kleine risico's voor de fietsers wordt weggenomen.

16. **Project Verkeersveiligheidsmakelaar.** De ROVMakelaar is een initiatief van de Stadsregio uitgevoerd door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland om de verkeersveiligheid in de provincie Gelderland te verhogen. De makelaar zet zich in om mensen met elkaar te verbinden en om mensen met kennis te verbinden, om op die manier sneller tot een betere oplossing te komen. De Verkeersmakelaar is geen vervanging van een adviesbureau en is ook niet bedoeld als zodanig. De makelaar is bedoeld om handvatten voor vervolg te geven, geen uitgebreid adviesrapport. Ervaringen worden gedeeld via de website www.rovoostnederland.nl.

17. **Onderzoek naar effect gedragsverandering:** Effectmetingen blijven altijd een punt van aandacht binnen verkeersveiligheid. Inmiddels zijn er steeds meer technologische middelen op de markt waarmee effectmeting op een andere en soms ook goedkopere en/of betrouwbare manier kan worden uitgevoerd. Om onszelf scherp te houden en de mogelijkheden van deze technologieën verder te onderzoeken willen we dit jaar één project aan de hand van deze technologieën onderzoeken. Een mogelijkheid is wellicht te interveniëren rondom het stimuleren van fietshelmen.

Een andere actie die niet genoemd staat in het werkplan, maar zeker van toepassing is in de regio Arnhem-Nijmegen is het volgende project:

- **Aanleg van fietssnelwegen:** In de regio Arnhem-Nijmegen zijn diverse gemeentegrens-overschrijdende snelfietsroutes aangelegd of in voorbereiding (als voorbeeld: het Rijn-waalpad). Dit kan de fietsveiligheid bevorderen voor de belangrijkste doelgroep voor deze infrastructuur (forensen).

Verder adviseren wij de regio om de volgende activiteiten uit te bouwen:

- **Nadere analyse ongevallencijfers:** Een nadere analyse van de ongevallencijfers en een uitgebreidere vergelijking van de regio met Gelderland en Nederland geeft meer inzicht in de oorzaak van de verschillende ongevallen. Hierbij moet ook onderscheid worden gemaakt naar de verantwoordelijke wegbeheerder. Vanwege de kwaliteit van de ongevalsgegevens moet hierbij ook gebruik worden gemaakt van andere bronnen zoals Speed Profiles, Meldpunt VVN, klachtenlijnen etc.
- **Kennis en ervaring delen over nieuwe inzichten fietsveiligheid:** De wereld van fietsveiligheid is sterk in ontwikkeling. Vanuit landelijke programma's en technologische ontwikkelingen ontstaan in razend tempo nieuwe inzichten, kansen en uitdagingen. Gemeenten en ROV Oost-Nederland zoeken elkaar in regionaal verband actief op om kennis en ervaring met elkaar te delen. Het reguliere regionale verkeersveiligheidsoverleg is hiervoor het belangrijkste platform en alle partners kunnen inbreng verzorgen.

Het ROV Oost-Nederland zorgt voor de aansluiting met landelijke ontwikkelingen. Belangrijk is om de opgedane kennis en inzichten op een goede wijze ook intern binnen een gemeente te delen met de juiste mensen en afdelingen.

- **Aanpak fietspaaltjes:** Actief beleid hierop voeren en aan de hand van meldingen bekijken of de genoemde obstakels verwijderd kunnen worden. Op verschillende locaties in de regio vinden ook experimenten plaats met nieuwe typen paaltjes (toepassing, evaluatie en kennisdeling). Dit project heeft een sterke relatie met het project 15. Wegnemen kleine obstakels. Wij adviseren gebruik te maken van het Keuzeschema Fietspaaltjes van het Fietsberaad:

http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Keuzeschema_paaltjes_op_fietspaden_def.pdf

- **Gladheidsbestrijding:** In verschillende gemeenten in Nederland worden sinds deze winter de fietsroutes gesproeid en geborsteld in plaats van gestrooid en geschoven. Mogelijk kan dit ook in andere gemeenten worden toegepast. Ook het ontwikkelen van een apart (regionaal?) gladheidsbestrijdingsnetwerk voor fietsen maakt het fietsen in winterse omstandigheden veiliger. Zie hiervoor de Fietsberaad-publicatie 'De basis voor effectieve gladheidsbestrijding voor fietsers':

http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsberaadnotitie_De_basis_voor_effectieve_gladheidsbestrijding_voor_fietsers.pdf Betrokken actoren: gemeenten, regio.

4.3 Nieuwe activiteiten voor de regio Arnhem-Nijmegen

1. **Project Subsidiewijzer:** De provincie Gelderland stelt een subsidiewijzer op met betrekking tot verkeersveiligheid (inclusief fietsen). Betrokken actoren: gemeenten, **provincie/regio (projectleider)** en ROV Oost-Nederland (initiator). Budget: € 5.000 (inzet uren en inkoop communicatiemateriaal).
2. **Provinciale regeling voor fietsroutes die geen onderdeel zijn van het Gelders Fietsnetwerk:** Onderzoek of er voor kleinschalige maatregelen, zoals het veiliger maken van oversteken, die niet verbonden zijn aan het Gelders Fietsnetwerk ook een subsidiemogelijkheid kan komen. Betrokken actoren: gemeenten (inhoud), ROV Oost-Nederland (verbinding), **provincie (projectleider)**. Budget: PM (kan meegenomen worden in nieuw provinciaal fietsbeleid).
3. **Project Werkgeversaanpak & fietsstimulering:** In de regio Arnhem-Nijmegen wordt sterk ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid van en binnen de regio. Een van de uitdagingen binnen het verbeteren van de bereikbaarheid is het verleiden van mensen om de fiets in plaats van de auto te nemen en de fiets als vervoermiddel nadrukkelijker op de kaart te zetten. Voor Veilig Fietsen kan onderzocht worden hoe aangesloten kan worden op de stimuleringsacties voor fietsen vanuit bijvoorbeeld de werkgeversaanpak binnen het Beter Benutten programma. Doel is om de veiligheid van de fietsende werknemers te waarborgen.

Het kan hier gaan om tweerichtingsverkeer: 1. aanhaken bij energieke partners vanuit Beter Benutten en 2. eerst een onveilige situatie aanpakken (bijv. op bedrijventerreinen) en vervolgens het starten van een stimuleringsactie fietsgebruik. Hier ligt een mooie kans voor de verkeersveiligheidsmakelaar (zie project 16 in § 4.2). Betrokken actoren: **ROV Oost-Nederland (verkeersveiligheidsmakelaar)**, SLIM (Samen Leidend In Mobiliteit; Beter Benutten), gemeenten. Budget: PM (afhankelijk van de propositie richting werkgevers).

4. **Project Van 8 naar 1:** Lespakket waarmee leerkrachten de leerlingen voorbereidt op de nieuwe thuis-schoolroute wanneer zij naar het voortgezet onderwijs gaan. Dit is een perfect moment in het kader van aansluiting bij een 'natuurlijk' moment. Betrokken actoren: gemeenten, **ROV Oost-Nederland**. Vanuit de regio wordt dit pakket aangeboden aan basisscholen. Budget: € 20.000.
5. **Project Training WMO-consulenten:** Wmo-consulenten staan regelmatig in contact met ouderen. Er is reeds een training ontwikkeld voor WMO-consulenten om deze consulenten wegwijs te maken met regulier openbaar vervoer. Dit om te voorkomen dat men te snel de doelgroep door verwijst naar het doelgroepenvervoer. Deze training kan ook gemaakt worden voor veilig fietsen en per gemeente of in regionaal verbanden gegeven worden. Betrokken actoren: gemeenten (primeur), **ROV Oost-Nederland** (projectleiding), extern bureau (ontwikkeling en verzorgen training). Budget (primeur; ontwikkeling en 2 trainingen): € 25.000.
6. **Project De ontwikkeling van een fiets-simulator:** de ontwikkeling van een fietssimulator om ouderen en werknemers een juiste keuze voor een e-bike te laten maken. Denk als voorbeeld aan de rollerbank bij hardloopwinkels. Men test je looptechniek (fysiek) en voorziet je van advies voor een juiste schoen. Dit zou natuurlijk prima ook voor de e-bike gedaan kunnen worden en kan gekoppeld worden aan de training van WMO-consulenten (ouderen) en de verkeersveiligheidsmakelaar (werknemers). Betrokken actoren: gemeenten (primeur), **ROV Oost-Nederland** (projectleiding), extern bureau (ontwikkeling techniek, opzetten, uitvoeren en evalueren pilot). Budget: € 50.000 (ontwikkeling, primeur en evaluatie).

4.4 Nieuwe activiteiten voor een deel van de regio

1. **Project Veiliger met de racefiets:** Hoe kunnen de niet-georganiseerde wielrenners (ook genoemd: appeltaart-wielrenners) worden aangezet tot veiliger gedrag binnen en buiten de bebouwde kom? Het ROV Oost-Nederland is reeds betrokken bij een landelijk initiatief. Er zijn op dit moment vanuit dit initiatief nog geen concrete interventies bedacht. Het ROV Oost-Nederland blijft betrokken bij het landelijk initiatief, de regio kan als pilotgebied fungeren bij ontwikkelde interventies. Betrokken actoren: gemeenten (met grote aantrekkingskracht op wielrenners), **ROV Oost-Nederland**, extern bureau. Budget: PM (afhankelijk van interventie). Wij adviseren een budget te reserveren van € 15.000.

2. **Project Veiliger fietsen door toeristen op de dijken:** Gemeenten waar deze problematiek speelt kunnen samen met de provincie en het ROV Oost-Nederland werken aan een gerichte campagne om de veiligheid van fietsers op de dijken te vergroten. Betrokken actoren: gemeenten (met dijken & recreatief fietsverkeer binnen de gemeentegrenzen), **ROV Oost-Nederland**, extern bureau. Budget: PM (afhankelijk van interventie). Wij adviseren een budget te reserveren van € 15.000.

4.5 Conclusies en aandachtspunten per gemeente

Algemeen

Op basis van de landelijke informatie geven wij in het algemeen het volgende advies mee aan alle gemeenten in de regio:

- **Inrichting van de (fiets)infrastructuur:** De weginrichting moet gebeuren volgens de principes van Duurzaam Veilig. Ook moet er aandacht zijn voor (subjectief en objectief) onveilige situaties door de mengeling van auto's en fietsers. Ook aandacht besteden aan drukte en snelheidsverschillen op het fietspad. *Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW.*
- **Werk met werk maken:** Bij regulier onderhoud en andere werkzaamheden kijken naar de mogelijkheden om de veiligheid voor fietsers direct structureel te verbeteren.
- **Creatief omgaan met subsidies:** Ook andere beleidsvelden zijn relevant voor fietsveiligheid. Onder andere duurzaamheid, recreatie, NSL-gelden, wijkbeheer, WMO en economie hebben raakvlakken met dit thema en door de subsidieaanvraag creatief in te steken kan hiervan worden geprofiteerd. De regio Arnhem-Nijmegen staat open voor pilots op het vlak van veilig fietsen (eventueel met subsidie vanuit Europa). Extra: Velocity komt in 2017 naar de regio. Een mooie kans om hierop aan te haken als gemeente, zowel qua fietsstimulering als fietsveiligheid.
- **Verkeersplatform:** Per gemeente komen de belangrijkste partners samen om verbeteringen aan de fietsinfrastructuur en het gedrag van verkeersdeelnemers te verbeteren. Zij adviseren en informeren de gemeente over het te voeren beleid en ondersteunen mogelijk bij de uitvoering van het beleid.
- **Aansluiten bij 'natuurlijke' momenten:** Bij reguliere activiteiten van wijkplatforms, dagcentra en dergelijke kan aandacht worden geschonken aan het belang van een fietsveilige woonomgeving en fietsveilig gedrag in de eigen omgeving.
- **Verkeersouders:** Verkeersouders kunnen fungeren als schakel tussen school, ouders en derden. Hiermee zijn zij een belangrijke partner voor acties gericht op verkeersveiligheid voor basisschoolleerlingen en de ouders.

Conclusies en aandachtspunten per gemeente

Op basis van de gegevens van de webtool van het Fietsberaad en de ongevallencijfers uit ViaStat zijn per gemeente de meest opvallende aspecten uitgelicht. Op basis hiervan, de interviews met de gemeenten en de werksessie met belangengroepen zijn een aantal aandachtspunten geformuleerd. De cijfers van de webtool en ViaStat staan ook in bijlagen 1 en 2.

Arnhem

Ongevallencijfers

Zoals in de meeste gemeenten in de regio is het aantal fietsslachtoffers sinds 2009 sterk gedaald. De gemeente Arnhem scoort ten opzichte van de rest van de Stadsregio gemiddeld wat betreft het absolute aantal fietsslachtoffers (0,74 per 10 miljoen fietskilometers). Ten opzichte van de Stadsregio is het aandeel ongevallen dat plaatsvindt op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h (77% van het totaal aantal ongevallen) opvallend hoog. De verklaring daarvoor ligt in het feit dat de gemeente weinig wegen in het buitengebied heeft en er dus relatief veel meer verkeer op 50 km/h wegen rijdt. Flank ongevallen komen het vaakst voor. De schattingen van het aantal enkelvoudige fietsslachtoffers zijn veel lager dan landelijk gemiddeld. De leeftijdsgroep tussen 50 en 75 jaar is daarin het sterkst vertegenwoordigd.

Aandachtspunten:

- Fietsveiligheid moet een integraal onderdeel worden van beleidsplannen en er moet een budget aan gekoppeld worden.
- Relatief laag fietsgebruik in de stad, stimulering is gewenst. Veiligheid is een belangrijke randvoorwaarde hierbij.
- Naast investeringen in infrastructuur moet meer worden gewerkt aan gedragsbeïnvloeding.
- ROV Oost Nederland kan een grotere rol spelen in Arnhem bij het in contact brengen met partners. Nu speelt feitelijk alleen de Fietzersbond een rol.
- Oplossen van 'spookfietsen' (op grote schaal tegen de richting in rijden), met name op de John Frostbrug. Gedrag (inclusief handhaving) zijn hiervoor belangrijke ingrediënten.

Beuningen:

Ongevallencijfers

In de gemeente Beuningen vielen in de periode 2009-2013 drie ernstige fietsslachtoffers (ziekenhuisgewonden en doden), dat is 0,12 per 1000 inwoners. Daarmee zit de gemeente duidelijk onder het regionaal gemiddelde. In de groep ernstige slachtoffers is de leeftijdscategorie tussen 0 en 18 jaar duidelijk oververtegenwoordigd, terwijl in de groep 60+ veel minder slachtoffers vallen dan het landelijk gemiddelde. Het grootste deel van de ongevallen gebeurt op wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of meer, een duidelijk gevolg van het feit dat de gemeente beschikt over een groot buitengebied.

Op kruispunten buiten de bebouwde kom vinden de meeste ongelukken plaats, waarmee de gemeente duidelijk boven het regionaal gemiddelde zit. Het aantal enkelvoudige fietsslachtoffers is veel lager dan het landelijk gemiddelde.

Aandachtspunten:

- Fietsveiligheid staat bij ambtelijke organisatie wel op de agenda, maar dit is nog niet gevat in beleidsdocumenten en wordt niet genoemd in het collegeprogramma.
- Educatie kan bij de gemeente zelf een meer prominente rol krijgen.
- De oversteken voor fietsers en bromfietsers in Weurt in combinatie met bromfietsers op de rijbaan aldaar.
- De gemeente kan meer aandacht besteden aan de betrokkenheid van burgers bij het opstellen van beleid en uitvoeren van maatregelen.

Doesburg

Ongevallencijfers

Het aandeel fietsslachtoffers in de leeftijdsgroep boven 60 jaar is duidelijk hoger (43%) dan het landelijk gemiddelde. De meeste ongevallen vinden plaats tussen fietsers en personenauto's en op kruispunten buiten de bebouwde kom (>70 km/h). In de schattingen van enkelvoudige fietsongevallen zijn de leeftijdsgroepen boven 50 jaar de grootste, zowel nu als in de toekomst.

Aandachtspunten:

- Opnemen van fietsveiligheid in nieuw GVVP, opstellen daarvan begint in 2016.
- Opzoeken van partners voor samenwerking. Fietsersbond en VVN zijn nu bijvoorbeeld niet betrokken.
- Structurele samenwerking zoeken met andere beleidsterreinen (bijvoorbeeld onderwijs en zorg) waar dat nu nog ontbreekt.

Duiven

Ongevallencijfers

In zowel de leeftijdscategorie tussen 0 en 18 jr. als de categorie tussen 40 en 60 jr. vallen relatief veel fietsslachtoffers ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Met name gemotoriseerde tweewielers zijn vaak betrokken bij een fietsongeval, de ongevallen gebeuren daarnaast voornamelijk op wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of meer. Een schatting van de enkelvoudige fietsslachtoffers laat zien dat Duiven op een vergelijkbaar niveau zit met de rest van Nederland.

Net zoals in veel gemeente in de regio is ook in Duiven het aantal ernstige fietsslachtoffers de afgelopen jaren gedaald. Flankongevallen komen het meeste voor. Er hebben geen dodelijke ongevallen plaatsgevonden.

Aandachtspunten:

- Ontwikkeling van een nieuw mobiliteitsplan in 2015, met daarin specifiek aandacht voor snelfietsroutes. Veiligheid daarbij meenemen als randvoorwaarde.
- Fietsroutes over bedrijventerreinen (met name Centerpoort en Nieuwgraaf).
- Ontbreken van budget voor educatie en fietsveiligheid vanaf 2015. Kan onderdeel worden van het mobiliteitsplan.
- Opzoeken van samenwerking met ouderenbonden, ook een interessante link naar WMO.
- Communicatie met ouderen. Oplossing vanuit platformbijeenkomst is om inwoners aan te schrijven op het moment dat ze een bepaalde leeftijd bereiken. Bijvoorbeeld met 55 jr., 60 jr., 65 jr., en 70 jr. Daarmee per jaar een veel kleiner aantal brieven te versturen, en veel gericht communiceren.

Groesbeek³

Ongevallencijfers

De cijfers voor ernstige fietsslachtoffers komen nagenoeg overeen met het landelijk gemiddelde. Kijkend naar de tegenpartij bij een ongeval zijn er twee groepen die duidelijk afwijkend zijn van het landelijk gemiddelde: de groep tussen 18 en 40 jr. is veel minder bij ongevallen betrokken als botspartner, de groep van 60+ juist relatief veel. Ongevallen vinden vooral plaats op wegvakken buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 70 km/h of meer. Personenauto's zijn in 76% van de gevallen betrokken bij een fietsongeval, wat veel hoger ligt dan het landelijk gemiddelde (58%). Ook de schatting van enkelvoudige fietsslachtoffers komt hoger uit dan het landelijk gemiddelde.

In Groesbeek hebben de afgelopen jaren twee dodelijke ongevallen plaatsgevonden.

Heumen

Ongevallencijfers

Ernstige slachtoffers vallen voornamelijk in de leeftijdsgroepen boven 40 jr., waarbij het aantal slachtoffers in de groep 60+ veel hoger ligt dan het landelijk gemiddelde. Het aantal slachtoffers in de groep tussen 19 en 40 jr. ligt juist veel lager dan het landelijk gemiddelde. Bij de tegenpartij (botspartner) is eenzelfde beeld zichtbaar, waarbij het voornamelijk de groep boven 40 jr. is die bij een ongeval is betrokken; de groep 60+ scoort veel hoger dan landelijk gemiddeld, de groep tussen 18 en 40 jr. juist veel lager. De schatting van slachtoffers van enkelvoudige ongevallen laat zien dat de gemeente hoger dan landelijk gemiddeld scoort. Flankongevallen komen het meeste voor. Dodelijke ongevallen hebben zich niet voorgedaan de afgelopen 5 jaar.

³ De gemeente Groesbeek is bezig met een fusie met Ubbergen en Millingen a/d Rijn, waardoor van deze gemeente geen ambtelijke - of beleidsinformatie beschikbaar is. Enkel de ongevallenanalyse is daarom opgenomen in deze rapportage.

Aandachtspunten:

- Sterke groei van de groep ouderen de komende jaren. WMO is daarbij een interessant aanknooppunt voor fietsveiligheid, maar nu wordt er nog niets mee gedaan.
- Landbouwverkeer door de kernen van de gemeente, wat problemen geeft met fietsers. Samenwerking met LTO zou hierin kunnen helpen (bijv. in de vorm van voorlichtingsdagen).
- Meer informatie / samenwerking gewenst met ROV Oost Nederland, met name in combinatie met educatie op basisscholen.

Montferland

Ongevallencijfers

De leeftijdsgroep boven 60 jaar vormt het grootste aandeel ernstige fietsslachtoffers (51%), wat ook significant hoger is dan het landelijk gemiddelde van 32%. De leeftijdsgroep tussen 0 en 18 jr. is veel minder vaak dan landelijk gemiddeld bij een fietsongeval betrokken. Personenauto's zijn in Montferland minder vaak (41%) betrokken bij fietsongevallen dan landelijk gemiddeld (58%), al vormt het wel het grootste aandeel van alle vervoerwijzen. Ongevallen vinden voor het grootste deel plaats op wegvakken en kruispunten met een snelheid van 70 km/h of meer (35%). In Montferland komen flank- en frontale botsingen het meest voor. Er hebben de afgelopen vijf jaren twee dodelijke ongevallen plaatsgevonden in de gemeente. De schatting van enkelvoudige fietsslachtoffers valt hoger uit dan het landelijk gemiddelde.

Aandachtspunten:

- Nu wordt vooral in kansen en wensen gedacht binnen de gemeente, dit moet worden omgezet in concrete maatregelen.
- Sterke toename van ouderen in de gemeente de komende jaren, WMO is daarbij een interessant aanknooppunt voor fietsveiligheid.
- Oversteken bij (o.a. provinciale) wegen zijn een knelpunt, maar oorzaken zijn nog niet inzichtelijk. Aanbevolen wordt om daar gericht onderzoek naar te doen. Mogelijke oorzaak kan de sobere inrichting van oude 80 km/h wegen naar 60 km/h wegen zijn.
- Verbeteren van strooiroutes in vorstperioden en opruimen fietspaaltjes waar dat kan.
- Aanpassen van veilige schoolroutes bij verhuizing van basisscholen.
- Onder de recreatieve fietsers valt de groep wielrenners op, ook in klachtenregistratie.

Nijmegen

Ongevallencijfers

Nijmegen scoort overwegend positief ten opzichte van het landelijk gemiddelde voor aantal fietsslachtoffers. De leeftijdscategorie boven 60 jr. is duidelijk minder vertegenwoordigd in ongevallencijfers met 21% ten opzichte van het landelijk gemiddelde (32%) in de periode tussen 2002 en 2013 (webtool fietsberaad).

De gemeente beschikt niet over veel buitengebied, dat is duidelijk te zien in het aandeel ongevallen binnen de bebouwde kom: op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h gebeuren de meeste ongevallen (79%), terwijl het landelijk gemiddelde op 62% ligt. Ook het aandeel enkelvoudige fietsslachtoffers ligt lager dan landelijk gemiddeld.

Absoluut gezien gebeuren in Nijmegen de meeste ongevallen in de regio, maar dat aantal is de afgelopen vijf jaren wel sterk gedaald. De groep 65+'ers is in deze periode sterk vertegenwoordigd. Ook in Nijmegen komen veel flankongevallen voor. De afgelopen vijf jaren hebben er vier dodelijke ongevallen plaatsgevonden.

Aandachtspunten:

- Nijmegen heeft geen vastgesteld fietsbeleid, veel gebeurt nu op basis van investeringsprogramma's. Begin 2015 wordt beleid vastgesteld.
- Fietsveiligheid wordt wel opgepakt, maar op ad hoc basis. Onder andere het verwijderen van fietspaaltjes moet meer gestructureerd plaatsvinden.
- Educatie moet vanuit de gemeente meer gestructureerd worden opgepakt. Veiligheid in schoolomgevingen blijft ook een probleem. Contact met beleidsafdeling onderwijs is hierin cruciaal.
- Effectiviteit van maatregelen moet een voorwaarde worden voor projecten in de toekomst, naast het enthousiasme van een actieve fietsafdeling binnen Nijmegen.
- Diversiteit aan voertuigen op fietspaden wordt in de toekomst een uitdaging. Combineren van bakfietsen, wielrenners, e-bikes etc. moet dan beter worden geregeld, met name de breedte van voertuigen –maar ook snelheidsverschillen- speelt hierin een belangrijke rol.

Overbetuwe

Ongevallencijfers

Het aandeel personenauto's is in de gemeente Overbetuwe het hoogst met 71%. Dit ligt ook boven het landelijk gemiddelde van 58%. Binnen de bebouwde kom gebeuren relatief gezien minder ongevallen (49%) dan landelijk gemiddeld (62%). Buiten de kom ligt dat percentage in Overbetuwe veel hoger (31%) dan het landelijk gemiddelde (12%). De leeftijdsgroepen tussen 25 en 64 jr. en boven 65 jr. zijn het sterkst vertegenwoordigd in de ongevallencijfers over de afgelopen vijf jaar. Flankongevallen komen het vaakst voor, er heeft in de afgelopen vijf jaar één dodelijk ongeval plaatsgevonden. De schatting van het aandeel enkelvoudige fietsslachtoffers ligt lager dan landelijk gemiddeld.

Aandachtspunten:

- Het Mobiliteitsplan (2004) moet een update krijgen. Fiets gaat daar specifiek onderdeel van uit maken.
- Verder uitwerken van de lokale aanpak Veilig Fietsen.
- Blijven inzetten op korte routes voor fietsers (bijv. door behoud pontjes).
- Inzetten op mobiliteitsmanagement op bedrijventerreinen. Na Elst zijn nu ook andere terreinen aan de beurt. Gezondheid van medewerkers kan hierin een thema zijn.

- Vergrijzing in de gemeente de komende jaren. WMO is daarbij een interessant aanknooppunt voor fietsveiligheid.
- Verkeersdrukke op dijken, combinatie van landbouwverkeer en grote groepen fietsers moet voorkomen worden.
- Gemeente is zoekende naar subsidiemogelijkheden. Mogelijk kan een subsidieloket uitkomst bieden of meer directe samenwerking met de Stadsregio.
- Gemeente kan niet inschatten wat de impact zal zijn van sterke opkomst e-bikes. Dit zou een plek moeten krijgen in provinciaal fietsbeleid.

Renkum

Ongevallencijfers

Uit de cijfers blijkt dat de tegenpartij in 31% van de gevallen in de leeftijdscategorie tussen 18 en 40 jaar valt, wat een positieve afwijking is ten opzichte van het landelijk gemiddelde van 42%. Verder valt op dat relatief veel ongevallen plaatsvinden op 30 km/h en >70 km/h wegen (26% en 23%) ten opzichte van het landelijk gemiddelde (respectievelijk 13% en 12%). Daarentegen is het aandeel ongevallen op 50 km/h wegen met 33% veel lager dan het landelijk gemiddelde (62%). De meeste ongevallen vinden plaats op kruispunten binnen de bebouwde kom (31%). Op kruispunten buiten de bebouwde kom vinden veel meer ongevallen plaats (28%) dan gemiddeld in Nederland. Een schatting van het aantal fietsslachtoffers naar aanleiding van enkelvoudige ongevallen valt voor Renkum veel hoger uit dan landelijk gemiddeld.

Aandachtspunten:

- Budgettering voor algemene fietsprojecten inclusief educatie: dit dreigt te vervallen.
- Update van het Meerjaren Uitvoerings Programma (MUP), nu geldig tot 2014.
- Gemeente gaat een brainstormsessie met diverse afdelingen (toerisme, duurzaamheid, WMO, wijkbeheer) organiseren over fietsveiligheid.
- Verbeteren van oversteekbaarheid van de Utrechtseweg in Oosterbeek (ook van belang voor fietsverkeer). Mogelijk aan te sluiten op HOV ontwikkelingen op het traject Arnhem-Wageningen.
- Uitvoeren van de Actualisatienota Wegbeheer, zodat de veiligheid op en het comfort van fietspaden op een voldoende niveau komt en het op niveau wordt gehouden.
- Blijven werken aan educatie voor kinderen en ouders. Wellicht ook specifieke communicatie ontwikkelen voor e-bike rijders (nieuwe doelgroep).
- Verbeteren van bewegwijzering voor fietsers en aandacht schenken aan het bundelen van informatievoorzieningen op verkeersveilige locaties.
- Blijven stimuleren van acties zoals 'Met fietsgerinkel naar de winkel' en het optimaliseren van fietsvoorzieningen bij stations, bushaltes en winkelcentra.
- Verbetering spoorwegovergang Wolfheze.

Rheden

Ongevallencijfers

Opvallend is dat Rheden met nagenoeg alle cijfers het landelijk gemiddelde volgt. Alleen de schatting van fietsslachtoffers bij enkelvoudige ongevallen valt veel hoger uit.

De meeste fietsslachtoffers vallen in de leeftijdsgroep van 60 jaar en ouder (39%), waarbij met name met personenauto's bij de ongevallen betrokken zijn. Het grootste deel van de ongevallen vindt in Rheden plaats binnen de bebouwde kom, op kruispunten van 50 km/h wegen.

Aandachtspunten:

- De afmetingen van fietspaden langs wegen (ook provinciale) zorgen voor spanningen door afmetingen van de verschillende voertuigen die er gebruik van maken en de verschillende snelheden die verschillende soorten gebruikers aanhouden. Hier is nog geen passende oplossing voor (verbreden fietspaden?)
- Het gebruik van fietspaden door scooters.
- Door actieve samenwerking met sportverenigingen ook sportbeoefenaars vaker de fiets laten gebruiken.
- Actief blijven voor zowel kinderen als ouderen.
- Mogelijk interessante koppeling te maken tussen WMO en fiets & veiligheid. Te denken valt aan advies over het type fiets zoals een driewieler.

Rijnwaarden

Ongevallencijfers

Opvallend is dat personen uit de leeftijdscategorie boven 60 jaar betrokken zijn bij een zeer groot deel van de ongevallen (70%), terwijl deze groep slechts ongeveer 20% van de inwoners betreft. Het grootste deel van de ongevallen (50%) vindt plaats op kruispunten op wegen buiten de bebouwde kom (70 km/h of meer). Een schatting van het aantal fietsslachtoffers naar aanleiding van enkelvoudige ongevallen is lager dan gemiddeld in Nederland.

Aandachtspunten:

- De gemeente kent geen vastgesteld beleid met betrekking tot fiets en/of verkeersveiligheid. Het laatste verkeersveiligheidsplan was geldig tot 2010, een update is nodig. Op termijn wordt een nieuw GVVP gemaakt waar dit onderdeel van uit kan maken.
- Een kans voor fietsveiligheid ligt in een nauwere samenwerking met de Liemers gemeenten (Duiven, Westervoort en Zevenaar).
- Specifiek budget voor fiets(veiligheid) ontbreekt.
- Grensoverschrijdende samenwerking (met Duitse gemeenten) gebeurt wel, maar blijft lastig.
- Subsidies worden door werkdruk soms misgelopen (niet halen van beantwoordingstermijn).

Rozendaal⁴

Ongevallencijfers

De groep tussen 40 en 60 jaar is het meest bij ongevallen betrokken (75%), een aandeel dat duidelijk hoger ligt dan het landelijk gemiddelde. Personenauto's zijn het meest bij de ongevallen als tegenpartij betrokken (75%). Ongevallen gebeuren met name op kruispunten en wegvakken buiten de bebouwde kom (maximumsnelheid 70 km/h of meer), binnen de bebouwde kom van de gemeente gebeuren ook ten opzichte van het landelijk gemiddelde weinig ongevallen. Een schatting van het aantal slachtoffers naar aanleiding van enkelvoudige ongevallen komt veel hoger uit dan het landelijk gemiddelde.

In Rozendaal is het aantal ernstige slachtoffers al jaren nihil, al is in 2012 een dode gevallen. Ook dit betrof een flankongeval buiten de bebouwde kom.

Aandachtspunten:

- Relatief veel klachten over wielrenners die trajecten op en langs de Veluwe rijden.
- Fiets kan (gaan) dienen als alternatief voor regiotaxi of regulier OV.
- Biggeruggetjes op rotondes veroorzaken soms klachten bij fietsers.

Westervoort

Ongevallencijfers

De leeftijdsgroep tussen 40 en 60 jaar vormt een duidelijk groter aandeel in fietsongevallen (40%) dan het landelijk gemiddelde (26%). De groep boven 60 jaar (13%) is echter veel kleiner dan het landelijk gemiddelde (32%). De groep ouderen (65+) groeit het hardst van alle gemeenten in de Stadsregio (schatting 2030: 100%).

Bij het grootste deel van de ongevallen is een personenauto betrokken (53%), maar ook gemotoriseerde tweewielers zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen (20% ten opzichte van een landelijk gemiddelde van 9%). De meeste ongevallen gebeuren binnen de bebouwde kom, waarbij ongevallen op wegvakken veel vaker (47%) dan landelijk gemiddeld (25%) voorkomen. Op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h gebeuren relatief veel ongevallen (33% ten opzichte van een landelijk gemiddelde van 13%), op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h relatief weinig (47% ten opzichte van een landelijk gemiddelde van 62%).

Aandachtspunten:

- Vigerend GVVP is achterhaald, update is nodig.
- Weinig specifiek budget voor fietsveiligheid (5k voor educatieve verkeersmaatregelen en 1k voor verkeersexamens).
- Aandacht voor nieuwe schoolroutes naar aanleiding van samenvoegen van twee basisscholen op een nieuwe locatie.

⁴ De gemeente heeft slechts 26 straten in beheer en een zeer beperkt aantal inwoners. Dat kan een reden zijn dat cijfers afwijken van gemiddelden.

Wijchen

Ongevallencijfers

Wijchen volgt grotendeels de landelijke gemiddelden voor fietsongevallen. De indeling naar leeftijdscategorieën wijkt echter wat af: de categorie tussen 40 en 60 jaar is minder bij ongevallen betrokken (12%) dan landelijk gemiddeld (26%). De categorie boven 60 jaar daarentegen is meer bij ongevallen betrokken (47%) dan landelijk gemiddeld (32%).

De meeste ongevallen vinden plaats binnen de bebouwde kom (wegen 50 km/h), ongevallen op kruispunten (35%) wijken daarbij positief af ten opzichte van het landelijk gemiddelde (50%).

Aandachtspunten:

- Fietspaaltjes blijven veelal intact, er wordt gevreesd voor sluipverkeer. Contact over dit onderwerp met andere gemeenten wordt geadviseerd.
- Contact met Fietzersbond hernieuwen.
- Verdeling BDU gelden vanuit provincie (toekomst): hoe wordt dat georganiseerd?
- Maasdijk als recreatieve route en de conflicten die daarbij kunnen ontstaan tussen landbouwverkeer en fietsers.
- De voorrangssituatie voor fietsers op de rotonde Schoenaker / Woezikstraat. Mogelijk voorzien van een VRI.
- Voorrangssituatie rotonde Zuiderdreef/Meerdreef/Hoogweg, hier gebeuren regelmatig fietsongevallen. B6 bord creëert wellicht schijnveiligheid.
- snelheidsverschillen tussen verschillende voertuigen op fietspaden, vooral op de route richting Nijmegen.

Zevenaar

Ongevallencijfers

Ongevallen in de groep verkeersdeelnemers tussen 18 en 40 jaar komen veel minder vaak voor (7%) dan landelijk gemiddeld (20%). De categorie verkeersdeelnemers van 60 jaar en ouder is daarentegen veel vaker bij ongevallen betrokken (45% ten opzichte van 32% landelijk). Personenauto's zijn het vaakst bij ongevallen met fietsers betrokken (57%). De meeste ongevallen vinden plaats binnen de bebouwde kom (totaal 79%), waarbij relatief veel ongevallen plaatsvinden in 30 km/h gebieden. Een schatting van het aantal slachtoffers naar aanleiding van enkelvoudige ongevallen komt voor de gemeente Zevenaar hoger uit dan gemiddeld.

In de gemeente Zevenaar zijn tussen 2009 en 2013 twee doden gevallen. Flankongevallen komen het meest voor.

Aandachtspunten:

- Geen specifiek budget voor fiets(veiligheid).
- Saneren van fietspaaltjes en andere obstakels waar mogelijk.
- Verbetering van fiets- en voetgangersoversteekplaatsen.
- Focus blijven houden op diverse educatieve programma's (VVN praktijkexamen, Fietsinformatiedagen, etc.)

Bijlagen

1 Resultaten ongevallenanalyse webtool Fietsberaad

Lokale Aanpak Veilig Fietsen?	NL	Arnhem gereed	Beuningen binnenkort	Doesburg ?	Duiven ?	Groesbeek ?	Heumen nu bezig	Lingewaard ?	Montferland ?	Nijmegen binnenkort	Overbetuwe nu bezig	Renkum binnenkort	Rheden binnenkort	Rijnwaarden ?	Rozendaal ?	Ubbergen ?	Westervoort gereed	Wijchen gereed	Zevenaar ?
Inwoners 2013		152000	26000	12000	25000	18000	16000	46000	35000	169000	46000	31000	44000	11000	2000	10000	15000	40000	32000
leeftijdsofbouw																			
<20 jr	23%	22%	24%	22%	25%	21%	24%	24%	22%	20%	27%	20%	21%	23%	20%	21%	22%	25%	22%
20-65 jr	60%	65%	61%	57%	60%	58%	56%	59%	57%	66%	57%	55%	56%	59%	53%	56%	63%	59%	58%
65+	17%	13%	15%	20%	15%	22%	20%	16%	20%	14%	16%	24%	24%	17%	27%	22%	15%	17%	21%
toe/afname 2030																			
totaal	5%	9%	-5%	-4%	-2%	-3%	-6%	5%	-5%	10%	8%	-3%	-1%	-4%	-7%	-6%	-5%	0%	-1%
<20 jr	-3%	1%	-31%	-31%	-23%	-16%	-28%	-19%	-22%	9%	-6%	-22%	-5%	-23%	-67%	-30%	-24%	-17%	-16%
20-65 jr	-4%	0%	-18%	-12%	-16%	-10%	-13%	-5%	-14%	-2%	-1%	-7%	-7%	-13%	-13%	-13%	-24%	-11%	-11%
65+	49%	61%	85%	52%	89%	27%	41%	75%	40%	62%	62%	25%	13%	63%	25%	33%	100%	63%	47%
aandeel niet westerse allochtonen																			
2013	6%	17%	4%	10%	5%	3%	4%	3%	3%	12%	4%	6%	6%	3%	7%	3%	7%	4%	5%
prognose 2030	9%	15%	7%	12%	8%	8%	9%	6%	7%	13%	8%	11%	10%	6%	14%	9%	11%	7%	8%
fietskm pppdag	2,9	3	2,6	2,6	2,6	2,5	3,6	2,9	3	3,7	2,6	2,3	2,7	nb	nb	nb	2,2	2,6	3,2
ernstige fietsslachtoffers 2002-2013																			
aantal	39	115	19	7	23	17	24	29	37	201	45	39	41	10	4	12	15	17	42
per 10 milj. Fietskm		0,74	0,78	0,65	0,93	0,98	1,11	0,61	nb	0,92	1,08	1,43	0,93	nb	nb	nb	1,2	0,45	1,19
ernstige fietsslachtoffers naar leeftijd																			
0-18 jr	21%	23%	47%	14%	43%	24%	17%	31%	8%	21%	31%	23%	15%	10%	25%	42%	27%	24%	17%
18-40 jr	20%	23%	11%	14%	0%	18%	8%	14%	19%	29%	11%	21%	24%	0%	0%	8%	20%	18%	7%
40-60 jr	26%	31%	21%	29%	39%	29%	33%	31%	22%	29%	29%	23%	22%	20%	75%	33%	40%	12%	31%
60+	32%	22%	21%	43%	17%	29%	42%	24%	51%	21%	29%	33%	39%	70%	0%	17%	13%	47%	45%
tegenpartij																			
0-18 jr	7%	8%	0%	0%	13%	6%	12%	10%	8%	7%	9%	8%	2%	0%	0%	0%	7%	0%	7%
18-40 jr	42%	41%	47%	71%	30%	18%	21%	31%	41%	38%	36%	31%	34%	30%	50%	17%	33%	47%	40%
40-60 jr	29%	34%	26%	14%	39%	35%	29%	31%	24%	29%	29%	33%	29%	40%	0%	33%	47%	29%	26%
60+	12%	9%	5%	14%	9%	29%	25%	3%	11%	14%	18%	10%	22%	20%	25%	17%	7%	12%	12%
vervoerwijze tegenpartij																			
voetgangers/fietsers	9%	8%	0%	0%	13%	0%	8%	17%	19%	11%	9%	10%	10%	0%	0%	0%	7%	0%	7%
gemotoriseerde tweewielers	9%	12%	0%	0%	22%	6%	12%	7%	8%	12%	7%	10%	5%	10%	0%	8%	20%	0%	10%
personenauto's	58%	65%	63%	86%	43%	76%	67%	41%	41%	54%	71%	54%	61%	60%	75%	25%	53%	53%	57%
bestel- en vrachtauto's	15%	10%	16%	0%	13%	18%	8%	21%	22%	15%	2%	18%	12%	10%	0%	33%	13%	18%	10%
max. snelheid locatie ongeval																			
max 30km/uur	13%	6%	16%	14%	9%	0%	4%	21%	19%	11%	9%	26%	10%	10%	0%	0%	33%	12%	24%
50 km/uur	62%	77%	21%	57%	48%	59%	42%	55%	24%	79%	49%	33%	68%	30%	25%	67%	47%	59%	55%
60 km/uur	5%	1%	5%	0%	4%	6%	8%	0%	8%	2%	4%	5%	0%	0%	0%	8%	7%	6%	2%
70 km/uur of meer	12%	10%	42%	29%	30%	24%	33%	17%	35%	0%	31%	23%	17%	50%	75%	25%	0%	18%	12%
andere kenmerken locatie																			
kruispunten binnen kom	50%	58%	21%	43%	48%	41%	21%	55%	27%	58%	36%	31%	54%	20%	0%	17%	40%	35%	43%
wegvakken binnen kom	25%	27%	21%	14%	17%	18%	17%	21%	14%	35%	20%	21%	22%	20%	0%	42%	47%	29%	33%
kruispunten buiten kom	9%	8%	26%	29%	13%	6%	25%	10%	27%	1%	16%	28%	15%	40%	75%	17%	0%	18%	5%
wegvakken buiten kom	12%	3%	21%	14%	22%	24%	25%	10%	24%	1%	24%	10%	7%	10%	25%	25%	7%	6%	14%
fietsslachtoffers met alcohol	0,03%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	3%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	7%	0%	1%
schatting fietsslachtoffers enkelvoudig 2012																			
eerste hulp	111	395	70	33	69	54	47	126	99	444	124	96	132	31	5	28	42	110	91
opgenomen in ziekenhuis	15	52	9	4	9	7	6	17	13	58	16	13	17	4	1	4	5	15	12
totaal enkelvoudig	126	447	79	38	78	62	53	143	113	502	141	108	149	35	5	32	47	125	103
vgl met gemiddelde NL		veel lager dan gemiddeld	lager dan gemiddeld	gemiddeld	lager dan gemiddeld	hoger dan gemiddeld	hoger dan gemiddeld	gemiddeld	hoger dan gemiddeld	lager dan gemiddeld	lager dan gemiddeld	veel hoger dan gemiddeld	veel hoger dan gemiddeld	lager dan gemiddeld	veel hoger dan gemiddeld	veel hoger dan gemiddeld	gemiddeld	lager dan gemiddeld	hoger dan gemiddeld
enkelvoudig 2012 naar leeftijd																			
<24 jr	21%	23%	23%	20%	24%	19%	22%	22%	20%	24%	24%	17%	18%	22%	22%	19%	22%	23%	19%
25-50 jr	22%	30%	24%	22%	24%	20%	20%	23%	21%	28%	24%	19%	20%	24%	13%	18%	23%	24%	22%
50-75 jr	38%	32%	39%	40%	36%	39%	40%	39%	39%	33%	37%	39%	37%	41%	36%	39%	41%	38%	40%
75+	19%	15%	14%	18%	16%	22%	19%	15%	19%	16%	15%	25%	26%	13%	29%	24%	15%	15%	19%
schatting fietsslachtoffers enkelvoudig 2030																			
eerste hulp	126	472	76	36	77	56	48	149	105	533	150	99	134	34	5	29	43	126	103
opgenomen in ziekenhuis	17	62	10	5	10	7	6	20	14	70	20	13	18	4	1	4	6	17	14
totaal enkelvoudig	143	534	86	40	88	63	55	169	119	603	169	112	152	39	5	33	48	143	117
toe/afname 2012-2030	9%	19%	9%	7%	13%	3%	3%	18%	6%	20%	20%	4%	2%	10%	1%	3%	2%	14%	14%

Cursief=gemiddelde van de 18 gemeenten ivm gemiddelde NL onbekend

2 Resultaten ongevallenanalyse ViaStat

Ongevallenanalyse ViaStat Stadsregio Arnhem-Nijmegen

Ernstige slachtoffers (ziekenhuisgewonden en doden)

Ernstige slachtoffers	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal er 1000 inw.	
Arnhem (32/0,21)	13	7	1	5	6	32	0,21
Beuningen (3/0,12)	0	1	1	1	0	3	0,12
Doesburg (1/0,08)	0	0	0	1	0	1	0,08
Duiven (5/0,20)	3	1	0	0	1	5	0,20
Groesbeek (10/0,56)	2	1	1	6	0	10	0,56
Heumen (9/0,56)	3	2	1	3	0	9	0,56
Lingewaard (7/0,15)	3	1	0	1	2	7	0,15
Montferland (17/0,49)	8	1	3	2	3	17	0,49
Nijmegen (55/0,33)	18	13	3	12	9	55	0,33
Overbetuwe (12/0,26)	2	3	2	4	1	12	0,26
Renkum (7/0,23)	0	5	1	1	0	7	0,23
Rheden (10/0,23)	4	2	2	1	1	10	0,23
Rijnwaarden (2/0,18)	1	1	0	0	0	2	0,18
Rozendaal (1/0,50)	0	0	0	1	0	1	0,50
Ubbergen 4(0,40)	2	1	0	0	1	4	0,40
Westervoort (3/0,20)	1	1	1	0	0	3	0,20
Wijchen (6/0,15)	1	3	0	1	1	6	0,15
Zevenaar (11/0,34)	3	2	2	3	1	11	0,34
Totaal	64	45	18	42	26	195	0,27

Waarvan doden

Doden	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal er 1000 inw.	
Arnhem	0	0	0	3	1	4	0,03
Beuningen	0	0	0	0	0	0	0,00
Doesburg	0	0	0	0	0	0	0,00
Duiven	0	0	0	0	0	0	0,00
Groesbeek	0	0	0	2	0	2	0,11
Heumen	0	0	0	0	0	0	0,00
Lingewaard	1	0	0	0	0	1	0,02
Montferland	2	0	1	0	0	3	0,09
Nijmegen	0	1	1	2	2	6	0,04
Overbetuwe	0	0	1	0	0	1	0,02
Renkum	0	0	0	1	0	1	0,03
Rheden	1	1	1	0	1	4	0,09
Rijnwaarden	0	0	0	0	0	0	0,00
Rozendaal	0	0	0	1	0	1	0,50
Ubbergen	1	0	0	0	0	1	0,10
Westervoort	0	0	0	0	0	0	0,00
Wijchen	0	0	0	0	0	0	0,00
Zevenaar	0	0	1	1	0	2	0,06
Totaal	5	2	5	10	4	26	0,04

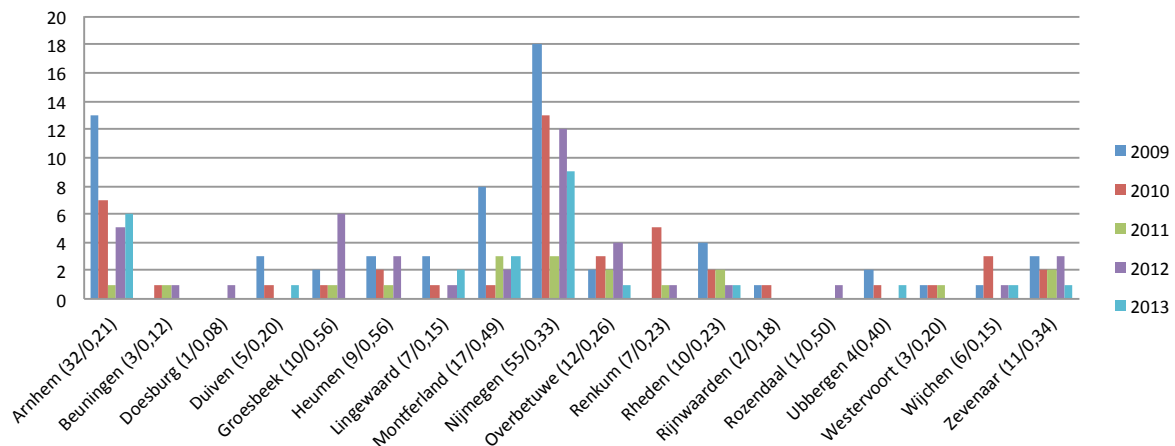
Ernstige slachtoffers (ziekenhuisgewonden en doden)

Ernstige slachtoffers	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal	er 1000 inw.
Arnhem (32/0,21)	13	7	1	5	6	32	0,21
Beuningen (3/0,12)	0	1	1	1	0	3	0,12
Doesburg (1/0,08)	0	0	0	1	0	1	0,08
Duiven (5/0,20)	3	1	0	0	1	5	0,20
Groesbeek (10/0,56)	2	1	1	6	0	10	0,56
Heumen (9/0,56)	3	2	1	3	0	9	0,56
Lingewaard (7/0,15)	3	1	0	1	2	7	0,15
Montferland (17/0,49)	8	1	3	2	3	17	0,49
Nijmegen (55/0,33)	18	13	3	12	9	55	0,33
Overbetuwe (12/0,26)	2	3	2	4	1	12	0,26
Renkum (7/0,23)	0	5	1	1	0	7	0,23
Rheden (10/0,23)	4	2	2	1	1	10	0,23
Rijnwaarden (2/0,18)	1	1	0	0	0	2	0,18
Rozendaal (1/0,50)	0	0	0	1	0	1	0,50
Ubbergen 4(0,40)	2	1	0	0	1	4	0,40
Westervoort (3/0,20)	1	1	1	0	0	3	0,20
Wijchen (6/0,15)	1	3	0	1	1	6	0,15
Zevenaar (11/0,34)	3	2	2	3	1	11	0,34
Totaal	64	45	18	42	26	195	0,27

Waarvan doden

Doden	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal	er 1000 inw.
Arnhem	0	0	0	3	1	4	0,03
Beuningen	0	0	0	0	0	0	0,00
Doesburg	0	0	0	0	0	0	0,00
Duiven	0	0	0	0	0	0	0,00
Groesbeek	0	0	0	2	0	2	0,11
Heumen	0	0	0	0	0	0	0,00
Lingewaard	1	0	0	0	0	1	0,02
Montferland	2	0	1	0	0	3	0,09
Nijmegen	0	1	1	2	2	6	0,04
Overbetuwe	0	0	1	0	0	1	0,02
Renkum	0	0	0	1	0	1	0,03
Rheden	1	1	1	0	1	4	0,09
Rijnwaarden	0	0	0	0	0	0	0,00
Rozendaal	0	0	0	1	0	1	0,50
Ubbergen	1	0	0	0	0	1	0,10
Westervoort	0	0	0	0	0	0	0,00
Wijchen	0	0	0	0	0	0	0,00
Zevenaar	0	0	1	1	0	2	0,06
Totaal	5	2	5	10	4	26	0,04

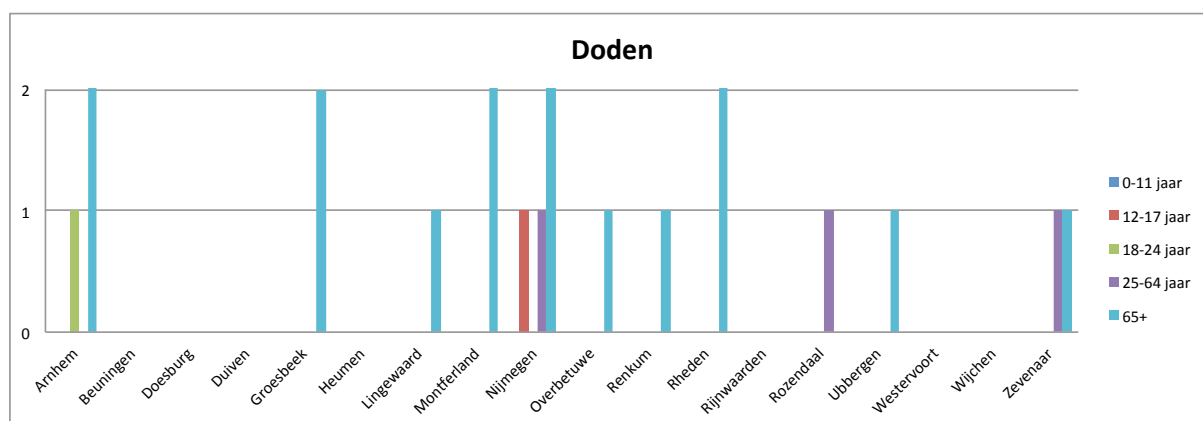
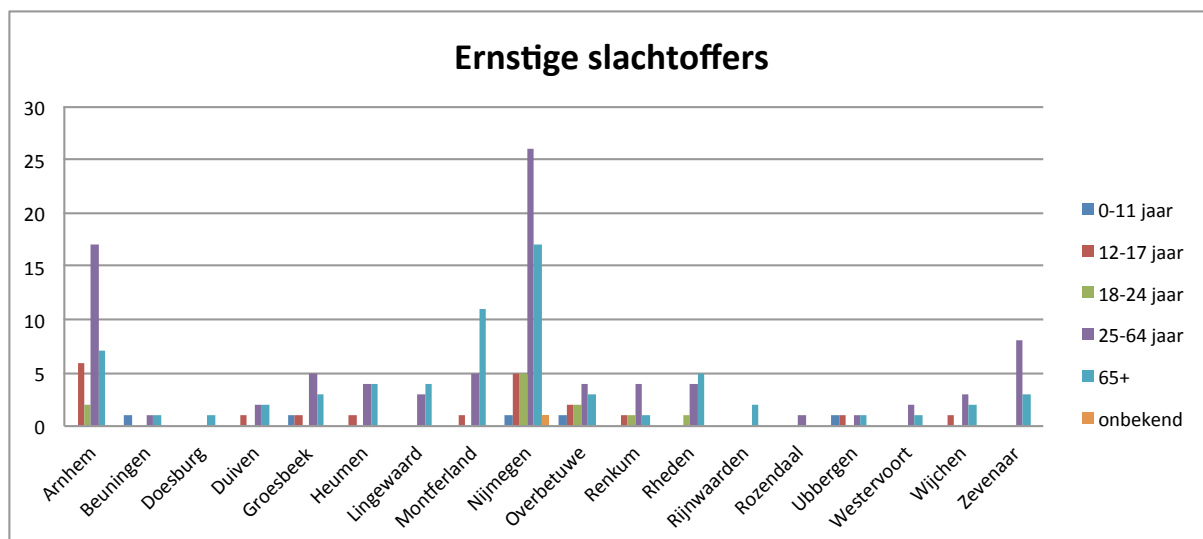
Ernstige slachtoffers



Leeftijd ernstige slachtoffers

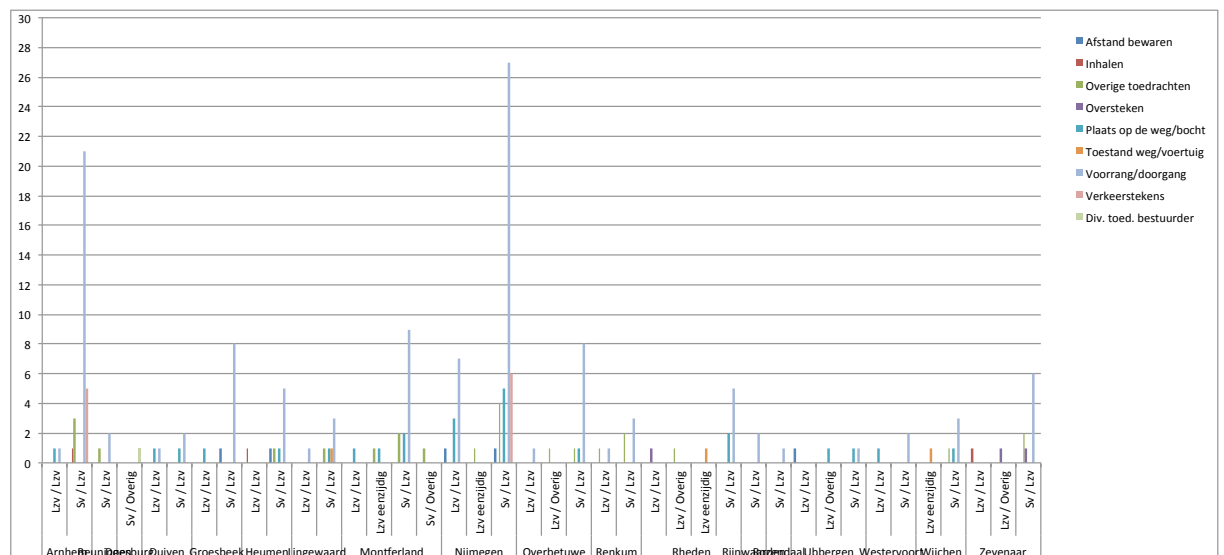
	Leeftijd	Ernstige slachtoffers	Waarvan doden
Arnhem	0-11 jaar	0	0
	12-17 jaar	6	0
	18-24 jaar	2	1
	25-64 jaar	17	0
	65+	7	3
Totaal Arnhem		32	4
Beuningen	0-11 jaar	1	0
	12-17 jaar	0	0
	18-24 jaar	0	0
	25-64 jaar	1	0
	65+	1	0
Totaal Beuningen		3	0
Doesburg	0-11 jaar	0	0
	12-17 jaar	0	0
	18-24 jaar	0	0
	25-64 jaar	0	0
	65+	1	0
Totaal Doesburg		1	0
Duiven	0-11 jaar	0	0
	12-17 jaar	1	0
	18-24 jaar	0	0
	25-64 jaar	2	0
	65+	2	0
Totaal Duiven		5	0
Groesbeek	0-11 jaar	1	0
	12-17 jaar	1	0
	18-24 jaar	0	0
	25-64 jaar	5	0
	65+	3	2
Totaal Groesbeek		10	2
Heumen	0-11 jaar	0	0
	12-17 jaar	1	0
	18-24 jaar	0	0
	25-64 jaar	4	0
	65+	4	0
Totaal Heumen		9	0
Lingewaard	0-11 jaar	0	0
	12-17 jaar	0	0
	18-24 jaar	0	0
	25-64 jaar	3	0
	65+	4	1
Totaal Lingewaard		7	1
Montferland	0-11 jaar	0	0
	12-17 jaar	1	0
	18-24 jaar	0	0
	25-64 jaar	5	0
	65+	11	3
Totaal Montferland		17	3
Nijmegen	0-11 jaar	1	0
	12-17 jaar	5	1
	18-24 jaar	5	0
	25-64 jaar	26	1
	65+	17	4
	onbekend	1	0
Totaal Nijmegen		55	6

Overbetuwe	0-11 jaar	1	0
	12-17 jaar	2	0
	18-24 jaar	2	0
	25-64 jaar	4	0
	65+	3	1
Totaal Overbetuwe		12	1
Renkum	0-11 jaar	0	0
	12-17 jaar	1	0
	18-24 jaar	1	0
	25-64 jaar	4	0
	65+	1	1
Totaal Renkum		7	1
Rheden	0-11 jaar	0	0
	12-17 jaar	0	0
	18-24 jaar	1	0
	25-64 jaar	4	0
	65+	5	4
Totaal Rheden		10	4
Rijnwaarden	0-11 jaar	0	0
	12-17 jaar	0	0
	18-24 jaar	0	0
	25-64 jaar	0	0
	65+	2	0
Totaal Rijnwaarden		2	0
Rozendaal	0-11 jaar	0	0
	12-17 jaar	0	0
	18-24 jaar	0	0
	25-64 jaar	1	1
	65+	0	0
Totaal Rozendaal		1	1
Ubbergen	0-11 jaar	1	0
	12-17 jaar	1	0
	18-24 jaar	0	0
	25-64 jaar	1	0
	65+	1	1
Totaal Ubbergen		4	1
Westervoort	0-11 jaar	0	0
	12-17 jaar	0	0
	18-24 jaar	0	0
	25-64 jaar	2	0
	65+	1	0
Totaal Westervoort		3	0
Wijchen	0-11 jaar	0	0
	12-17 jaar	1	0
	18-24 jaar	0	0
	25-64 jaar	3	0
	65+	2	0
Totaal Wijchen		6	0
Zevenaar	0-11 jaar	0	0
	12-17 jaar	0	0
	18-24 jaar	0	0
	25-64 jaar	8	1
	65+	3	1
Totaal Zevenaar		11	2
Eindtotaal		195	26

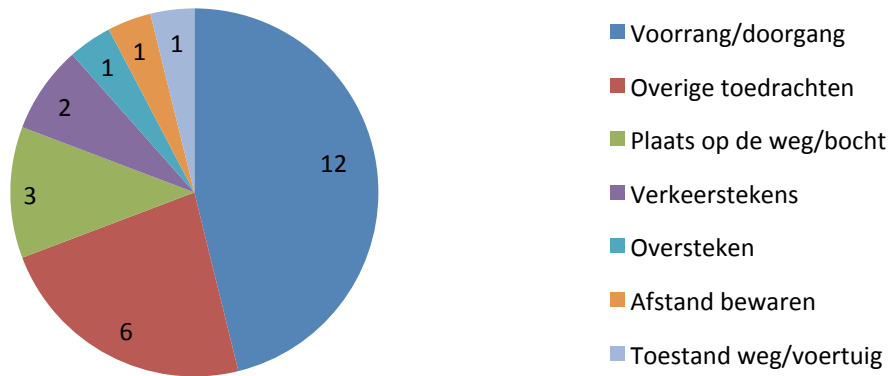


Botspartners fietsongevallen

Botspartners	Afstand bewaren		Inhalen		Overige toedrachten		Oversteken		Plaats op de weg/ bocht		Toestand weg/ voertuig		Voorrang/ doorgang		Verkeerstekens		Div. toed. bestuurder		Totaal	
	ernstige slachtoffe rs	Waarvan doden	ernstige slachtoffe rs	Waarvan doden	ernstige slachtoffe rs	Waarvan doden	ernstige slachtoffe rs	Waarvan doden	ernstige slachtoffe rs	Waarvan doden	ernstige slachtoffe rs	Waarvan doden	ernstige slachtoffe rs	Waarvan doden	ernstige slachtoffe rs	Waarvan doden	ernstige slachtoffe rs	Waarvan doden	totaal ernstige slachtoffe	Totaal doden
Amhem	Langzaam verkeer / Langzaam verkeer								1	0			1	0					2	0
	Snelverkeer / Langzaam verkeer		1	0	3	1							21	2	5	1			30	4
Totaal Amhem			1	0	3	1			1	0			22	2	5	1			32	4
Beuningen	Snelverkeer / Langzaam verkeer				1	0							2	0					3	0
Totaal Beuningen					1	0							2	0					3	0
Doesburg	Snelverkeer / Overig																1	0	1	0
Totaal Doesburg																	1	0	1	0
Duiven	Langzaam verkeer / Langzaam verkeer								1	0			1	0					2	0
	Snelverkeer / Langzaam verkeer								1	0			2	0					3	0
Totaal Duiven									2	0			3	0					5	0
Groesbeek	Langzaam verkeer / Langzaam verkeer								1	1									1	1
	Snelverkeer /	1	0						1	0			8	1					9	1
Totaal Groesbeek		1	0						1	1			8	1					10	2
Heumen	Langzaam verkeer / Langzaam verkeer		1	0															1	0
	Snelverkeer /	1	0		1	0			1	0			5	0					8	0
Totaal Heumen		1	0	1	0				1	0			5	0					9	0
Lingewaard	Langzaam verkeer / Langzaam verkeer								1	0			1	0					1	0
	Snelverkeer /			1	0				1	0	1	0	3	1					6	1
Totaal Lingewaard				1	0				1	0	1	0	4	1					7	1
Montferland	Langzaam verkeer / Langzaam verkeer				0	0			1	0									1	0
	Langzaam verkeer eenzijdig				1	1			1	0									2	1
	Snelverkeer / Langzaam verkeer				2	0			2	0			9	2					13	2
	Snelverkeer / Overig				1	0							9	2					1	0
Totaal Montferland					4	1			4	0									17	3
Nijmegen	Langzaam verkeer	1	0						3	0			7	1					11	1
	Langzaam verkeer eenzijdig				1	0													1	0
	Snelverkeer /	1	0		4	2			5	1			27	1	6	1			43	5
Totaal Nijmegen		2	0		5	2			8	1			34	2	6	1			55	6
Overbetuwe	Langzaam verkeer / Langzaam verkeer		0	0									1	0					1	0
	Snelverkeer / Langzaam verkeer				1	0			1	0					8	1			10	1
Totaal Overbetuwe			0	0	2	0			1	0			9	1					12	1
Renkum	Langzaam verkeer / Langzaam verkeer				1	0							1	0					2	0
	Snelverkeer / Langzaam verkeer				2	1							3	0					5	1
Totaal Renkum					3	1							4	0					7	1
Rheden	Langzaam verkeer / Langzaam verkeer						1	0											1	0
	Langzaam verkeer / Overig				1	0													1	0
	Langzaam verkeer eenzijdig																		1	1
	Snelverkeer / Langzaam verkeer								2	1			5	2					7	3
Totaal Rheden					1	0			2	1			5	2					10	4
Rijnwaarden	Snelverkeer / Langzaam verkeer												2	0					2	0
Totaal Rijnwaarden													2	0					2	0
Rozendaal	Snelverkeer / Langzaam verkeer												1	1					1	1
Totaal Rozendaal													1	1					1	1
Ubbergen	Langzaam verkeer	1	1																1	1
	Langzaam verkeer / Overig								1	0									1	0
	Snelverkeer / Langzaam verkeer								1	0			1	0					2	0
Totaal Ubbergen		1	1						2	0			1	0					4	1
Westervoort	Langzaam verkeer / Langzaam verkeer								1	0									1	0
	Snelverkeer / Langzaam verkeer												2	0					2	0
Totaal Westervoort									1	0			2	0					3	0
Wijchen	Langzaam verkeer eenzijdig										1	0							1	0
	Snelverkeer / Langzaam verkeer				1	0			1	0			3	0					5	0
Totaal Wijchen					1	0			1	0			3	0					6	0
Zevenaar	Langzaam verkeer / Langzaam verkeer		1	0															1	0
	Langzaam verkeer / Overig						1	0											1	0
	Snelverkeer / Langzaam verkeer				2	1			1	1			6	0					9	2
Totaal Zevenaar					2	1			2	1			6	0					11	2
Endtotaal		5	1	3	0	24	6	3	3	1	25	3	3	1	120	12	11	2	195	26

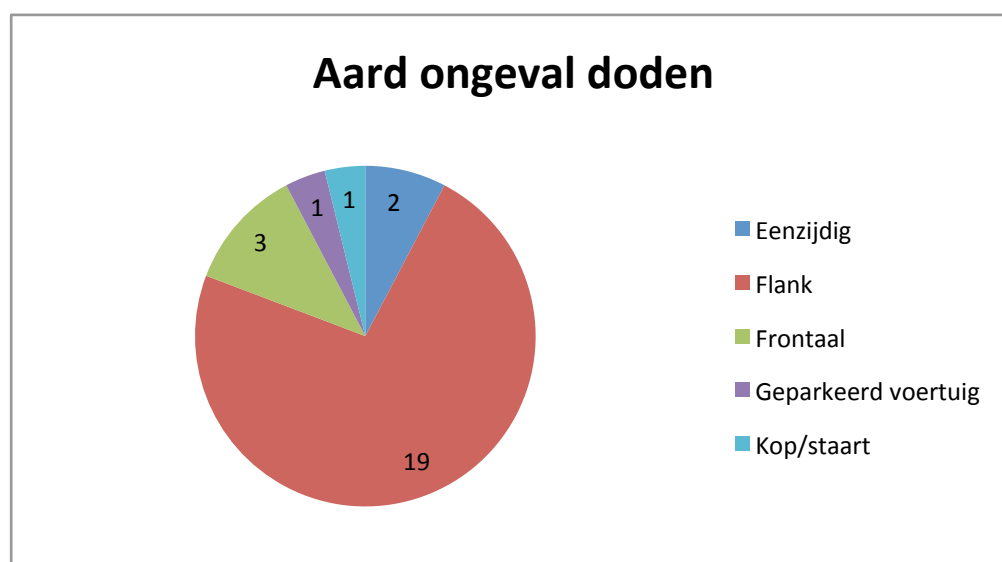
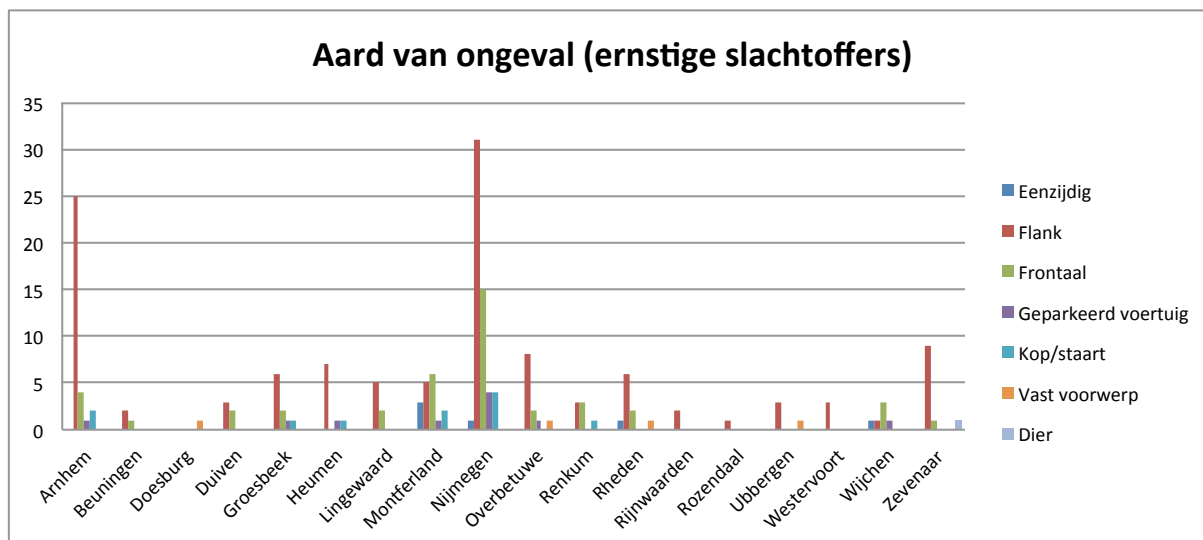


Hoofdtoedracht doden



Aard van het ongeluk per gemeente

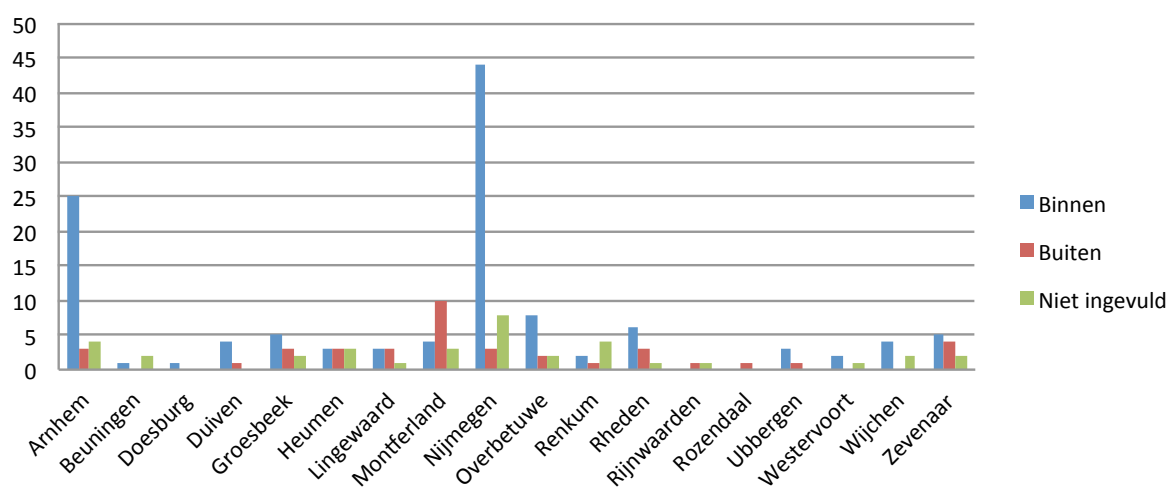
	Aard	Ernstige slachtoff	Waarvan doden
Arnhem	Flank	25	3
	Frontaal	4	0
	Geparkeerd v	1	1
	Kop/staart	2	0
Totaal Arnhem		32	4
Beuningen	Flank	2	0
	Frontaal	1	0
Totaal Beuningen		3	0
Doesburg	Vast voorwei	1	0
Totaal Doesburg		1	0
Duiven	Flank	3	0
	Frontaal	2	0
Totaal Duiven		5	0
Groesbeek	Flank	6	2
	Frontaal	2	0
	Geparkeerd v	1	0
	Kop/staart	1	0
Totaal Groesbeek		10	2
Heumen	Flank	7	0
	Frontaal	0	0
	Geparkeerd v	1	0
	Kop/staart	1	0
Totaal Heumen		9	0
Lingewaard	Flank	5	1
	Frontaal	2	0
Totaal Lingewaard		7	1
Montferland	Eenzijdig	3	1
	Flank	5	1
	Frontaal	6	1
	Geparkeerd v	1	0
	Kop/staart	2	0
Totaal Montferland		17	3
Nijmegen	Eenzijdig	1	0
	Flank	31	3
	Frontaal	15	2
	Geparkeerd v	4	0
	Kop/staart	4	1
Totaal Nijmegen		55	6
Overbetuwe	Flank	8	1
	Frontaal	2	0
	Geparkeerd v	1	0
	Vast voorwei	1	0
Totaal Overbetuwe		12	1
Renkum	Flank	3	1
	Frontaal	3	0
	Kop/staart	1	0
Totaal Renkum		7	1
Rheden	Eenzijdig	1	1
	Flank	6	3
	Frontaal	2	0
	Vast voorwei	1	0
Totaal Rheden		10	4
Rijnwaarden	Flank	2	0
Totaal Rijnwaarden		2	0
Rozendaal	Flank	1	1
Totaal Rozendaal		1	1
Ubbergen	Flank	3	1
	Vast voorwei	1	0
Totaal Ubbergen		4	1
Westervoort	Flank	3	0
Totaal Westervoort		3	0
Wijchen	Eenzijdig	1	0
	Flank	1	0
	Frontaal	3	0
	Geparkeerd v	1	0
Totaal Wijchen		6	0
Zevenaar	Flank	9	2
	Frontaal	1	0
	Dier	1	0
Totaal Zevenaar		11	2
Eindtotaal		195	26



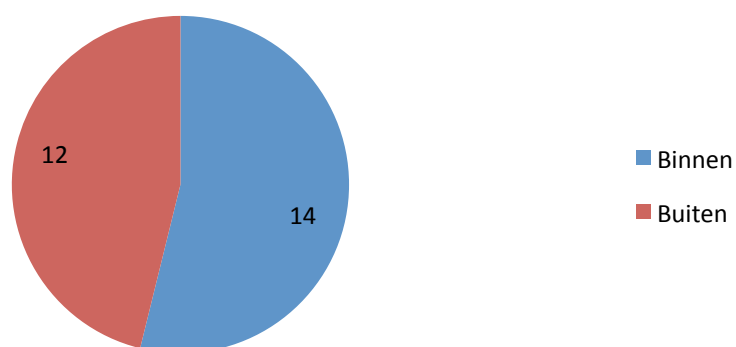
Ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom

	Bebouwde kom	Ernstige slachtoff	Waarvan doden
Arnhem	Binnen	25	3
	Buiten	3	1
	Niet ingevuld	4	0
Totaal Arnhem		32	4
Beuningen	Binnen	1	0
	Niet ingevuld	2	0
Totaal Beuningen		3	0
Doesburg	Binnen	1	0
Totaal Doesburg		1	0
Duiven	Binnen	4	0
	Buiten	1	0
Totaal Duiven		5	0
Groesbeek	Binnen	5	0
	Buiten	3	2
	Niet ingevuld	2	0
Totaal Groesbeek		10	2
Heumen	Binnen	3	0
	Buiten	3	0
	Niet ingevuld	3	0
Totaal Heumen		9	0
Lingewaard	Binnen	3	0
	Buiten	3	1
	Niet ingevuld	1	0
Totaal Lingewaard		7	1
Montferland	Binnen	4	0
	Buiten	10	3
	Niet ingevuld	3	0
Totaal Montferland		17	3
Nijmegen	Binnen	44	6
	Buiten	3	0
	Niet ingevuld	8	0
Totaal Nijmegen		55	6
Overbetuwe	Binnen	8	0
	Buiten	2	1
	Niet ingevuld	2	0
Totaal Overbetuwe		12	1
Renkum	Binnen	2	1
	Buiten	1	0
	Niet ingevuld	4	0
Totaal Renkum		7	1
Rheden	Binnen	6	3
	Buiten	3	1
	Niet ingevuld	1	0
Totaal Rheden		10	4
Rijnwaarden	Buiten	1	0
	Niet ingevuld	1	0
Totaal Rijnwaarden		2	0
Rozendaal	Buiten	1	1
Totaal Rozendaal		1	1
Ubbergen	Binnen	3	0
	Buiten	1	1
Totaal Ubbergen		4	1
Westervoort	Binnen	2	0
	Niet ingevuld	1	0
Totaal Westervoort		3	0
Wijchen	Binnen	4	0
	Niet ingevuld	2	0
Totaal Wijchen		6	0
Zevenaar	Binnen	5	1
	Buiten	4	1
	Niet ingevuld	2	0
Totaal Zevenaar		11	2
Eindtotaal		195	26

Binnen/buiten bebouwde kom (ernstige slachtoffers)



Totaal doden



Locatie ongeval

Gemeente	Straatnaam	Huidige snelheids limiet	Ernstige slachtoff ers	Waarvan doden
Arnhem	akeleistraat, de monchyplein, nijmeegseweg	Kruispunt	1	1
	apeldoornseweg, koningsweg	Kruispunt	1	0
	arnhem	80 km/h	1	1
	b.p. van verschuerstraat, de rijpstraat, van oldenbarneveldtstr	Kruispunt	1	0
	b.p. van verschuerstraat, rietgrachtstraat, vlijtstraat	Kruispunt	1	0
	badhuisstraat, nieuwe kade	Kruispunt	1	0
	burg matsersingel, matserviaduct, nijmeegseweg	Kruispunt	1	0
	burg matsersingel, mr d.u. stikkerstraat	Kruispunt	1	0
	dalweg, hommelseweg	Kruispunt	2	0
	hendrik van kalkarstraat, thomas a kempislaan	Kruispunt	1	0
	huissensestraat, ir. molsweg	Kruispunt	1	0
	johan de wittlaan	Kruispunt	1	0
	julianalaan, monnikensteeg, rosendaalseweg	Kruispunt	1	0
	kemperbergerweg	Niet geinv	1	0
	kleine oord, kortestraat, nieuwe oeverstraat, vossenstraat	Kruispunt	1	0
	kramersgildeplein, lange wal	Kruispunt	1	1
	kramersgildeplein, raadsheerplein	Kruispunt	1	0
	kronenburgdijk	50 km/h	1	0
	kronenburgdijk, kronenburgsingel, sch van ommerenstraat	Kruispunt	3	0
	l.j. costerstraat, van oldenbarneveldtstr	Kruispunt	1	0
	laan van presikhaaf	Kruispunt	1	0
	middachtensingel	50 km/h	1	1
	nieuwe kade	50 km/h	1	0
	nieuwe oeverstraat, nieuwe plein, roermondsplein	Kruispunt	1	0
	nijmeegseweg	50 km/h	1	0
	rosendaalsestraat, thomas a kempislaan	Kruispunt	1	0
	steenstraat, velperbuitensingel, velperplein	Kruispunt	1	0
	van huevenstraat, van remagenlaan	Kruispunt	1	0
	viaduct kroonse wal	50 km/h	1	0
Totaal Arnhem			32	4
Beuningen	hoogstraat, julianastraat, pater van boxtelweg, vordingstraat	Kruispunt	1	0
	lagunesingel, nieuwe pieckelaan	Kruispunt	1	0
	wilhelminalaan	50 km/h	1	0
Totaal Beuningen			3	0
Doesburg	angerloseweg, leigraafseweg, potsmaat	Kruispunt	1	0
Totaal Doesburg			1	0
Duiven	burg v d tot medlerstr, eltensestraat, parallelweg	Kruispunt	1	0
	marketing	50 km/h	1	0
	rijksweg, woerdstraat	Kruispunt	1	0
	roodwilligenstraat	Niet geinv	1	0
	terschellingstraat	30 km/h	1	0
Totaal Duiven			5	0
Groesbeek	cranenburgsestraat	50 km/h	1	0
	d'almarasweg, nijmeegsebaan, sophiaweg	Kruispunt	1	0
	de strekel, nieuwe drulseweg	Kruispunt	1	0
	hoge horst, koningin wilhelminaweg	Kruispunt	1	0
	hoge horst, nieuwe drulseweg	Kruispunt	1	0
	hulsbroek	30 km/h	1	0
	kamp, siep, zevenheuvelenweg	Kruispunt	1	1
	knapeideweg	50 km/h	1	0
	nijmeegsebaan	Woonerf	1	1
	oude kleefsebaan	80 km/h	1	0
Totaal Groesbeek			10	2

Heumen	blankenbergseweg, burchtselaan, looistraat	Kruispunt	1	0
	gladiolenstraat	30 km/h	1	0
	hatertseweg	60 km/h	1	0
	kloosterstraat, raadhuisstraat, rijksweg	Kruispunt	1	0
	maasbandijk	60 km/h	1	0
	rijksweg	80 km/h	1	0
		Kruispunt	1	0
	rotsestraat, schoonenburgseweg	70 km/h	0	0
	westerkanaaldijk	Kruispunt	1	0
Totaal Heumen			9	0
Lingewaard	berkenstraat, sparrenstraat	Kruispunt	1	0
	flierenhofstraat, klappenburgstraat	Kruispunt	1	0
	kruijgang, looistraat	Kruispunt	1	0
	molenstraat, rijndijk	Kruispunt	1	0
	oude kerkhof, teselaar, waaldijk	Kruispunt	1	0
	waaldijk	Kruispunt	2	1
Totaal Lingewaard			7	1
Montferland	arnhemseweg	80 km/h	2	0
	arnhemseweg, beekseweg, berkenlaan	Kruispunt	1	0
	arnhemseweg, zuider markweg	Kruispunt	1	0
	beekseweg, 's-heerenbergseweg	Kruispunt	1	0
	den hamweg	80 km/h	1	0
	doetinchemseweg, kruisallee, rodenbroekweg	Kruispunt	1	1
	dr hoegenstraat, langeboomsestraat, terborgseweg	Kruispunt	1	0
	hoge distelweg, plantsoensingel noord	Kruispunt	0	0
	holthuijzerstraat, laarstraat, langeboomsestraat	Kruispunt	1	1
	kerkhuisstraat, zuider markweg	Kruispunt	1	0
	langeboomsestraat	50 km/h	1	0
	lieve vrouweplein, raadhuisstraat	Kruispunt	1	0
	meilandsedijk	80 km/h	1	0
	molenpoortstraat, oude doetinchemseweg, touwslagersbaan	Kruispunt	1	0
	peeskesweg	30 km/h	1	1
	vinkwijk	80 km/h	1	0
	wilhelminastraat	30 km/h	1	0
Totaal Montferland			17	3
Nijmegen	arend noorduijnstraat, van diemberbroeckstraat	Kruispunt	1	0
	athlonepad, prins bernhardstraat, stenenkruisstraat	Kruispunt	1	0
	bachstraat, koolemans beynenstraat, palestrinastraat	Kruispunt	1	1
	beukenlaan, driehuizerweg, scheidingsweg, sionsweg	Kruispunt	1	0
	bijsterhuizen	Kruispunt	1	0
	burgemeester daleslaan, weg door jonkerbos	Kruispunt	1	0
	daalseweg, van nispentstraat	Kruispunt	1	0
	dijkstraat, griftdijk noord	Kruispunt	1	0
	dr. de bl+courtstraat, energieweg	Kruispunt	1	0
	elshofweg	50 km/h	1	0
	energieweg	Kruispunt	1	0
	energieweg, wolfskuilseweg	Kruispunt	1	0
	fagelstraat, fort kijk in de potstr, johannes vijghstraat	Kruispunt	1	0
	fanfarestraat, o.c. huismanstraat	Kruispunt	1	0
	fenikshof	30 km/h	1	0
	general james gavinweg, keizer traianusplein, nieuwe ubbergseweg	Kruispunt	1	1
	gerrit schultepad, staddijk	Kruispunt	1	0
	gerstweg, nieuwe dukenburgseweg	Kruispunt	1	0
	griftdijk	60 km/h	1	0
	griftdijk, terralaan	Kruispunt	1	0
	groenestraat, groenewoudseweg, st. annastraat	Kruispunt	2	1
	groenewoudseweg, oude groenewoudseweg	Kruispunt	1	0
	grootstalselaan	50 km/h	1	0
	grootstalselaan, malderburchtstraat, nieuwe mollenhutseweg	Kruispunt	1	0
	grootstalselaan, st. jacobslaan	Kruispunt	2	1
	hatertseweg, st. annastraat	Kruispunt	3	0
	ijpenbroekweg, weijbroekweg	Kruispunt	1	0
	kanaalstraat, weurtseweg	Kruispunt	1	0
	kees pellenaarspad	30 km/h	1	0
	laauwikstraat	50 km/h	2	0
	lankforst, malvert	Kruispunt	1	0
	lankforst, nieuwe dukenburgseweg	Kruispunt	2	0
	leemptstraat	30 km/h	1	0
	marialaan, waterstraat	Kruispunt	1	0
	okapistraat	50 km/h	1	0
	orangesingel	50 km/h	1	1
	poemastraat, wezenlaan	Kruispunt	1	0
	rapsoediestraat, symfoniestraat	Kruispunt	1	0
	slotemaker de bruineweg, st. annastraat	Kruispunt	1	0
	spijkerhofplein, zwanenveld	Kruispunt	1	0
	st. annastraat	50 km/h	1	0
	topaasstraat, winkelsteegseweg	Kruispunt	1	0
	van rosenburgweg	50 km/h	1	0
	van schaeck mathonsingel	50 km/h	1	0
	voerweg	50 km/h	1	0
	vossenlaan	30 km/h	1	1
	waldeck pyramontsingel	Kruispunt	1	0
	zwanenveld	Kruispunt	2	0
Totaal Nijmegen			55	6

Overbetuwe	2e wateringsewal	80 km/h	0	0
	boterhoeksestraat, kerklaan	Kruispunt	1	0
	de park, grote molenstraat, raaijsestraat	Kruispunt	1	1
	kerkstraat	30 km/h	1	0
	koetseland, koningin wilhelminastr, louise de colignystraat	Kruispunt	1	0
	mozartstraat, mr. thorbeckestraat, rijksweg-noord	Kruispunt	1	0
	nieuwe aamsestraat	50 km/h	1	0
	nijburgsestraat	80 km/h	1	0
	polderstraat, slopsestraat	Kruispunt	1	0
	sint walburg, stationsstraat	Kruispunt	1	0
	stationsstraat	30 km/h	1	0
	stationsstraat, wageningssestraat	Kruispunt	1	0
	wageningssestraat, woerdsestraat	Kruispunt	1	0
Totaal Overbetuwe			12	1
Renkum	doorwerthsestraat, kabeljauw, utrechtseweg	Kruispunt	1	0
	europalaan, molenweg	Kruispunt	1	0
	fonteinallee	Kruispunt	1	0
	j.j.talsmalaan, utrechtseweg	Kruispunt	1	0
	jhr n v rosenthalwg, utrechtseweg	Kruispunt	1	0
	keijenbergseweg, nieuwe keijenbergseweg	Kruispunt	1	1
Totaal Renkum			7	1
Rheden	amaliastraat, grintakkerstraat	Kruispunt	1	0
	beekhuizenseweg, bovenallee	Kruispunt	1	0
	burgemeester brandtplein	50 km/h	1	1
	callunaplein	50 km/h	1	0
	haverweg, oranjeweg	Kruispunt	1	0
	kanaalweg, soerensebrug	Kruispunt	1	1
	lange juffer	50 km/h	1	0
	massenweg, worth rhedenseweg	Kruispunt	2	1
	wilhelminaweg	50 km/h	1	1
Totaal Rheden			10	4
Rijnwaarden	brugweg, molenhoek	Kruispunt	1	0
	haspelstraat, lobberdenseweg, rijndijk	Kruispunt	1	0
Totaal Rijnwaarden			2	0
Rozendaal	beekhuizenseweg, kluizenaarsweg	Kruispunt	1	1
Totaal Rozendaal			1	1
Ubbergen	nieuwe rijksweg	80 km/h	1	1
	pompweg, rijksstraatweg	Kruispunt	1	0
	prinses beatrixstraat	50 km/h	1	0
	van randwijckweg	50 km/h	1	0
Totaal Ubbergen			4	1
Westervoort	broeklanden, rivierweg	Kruispunt	1	0
	dorpsplein, kerkstraat	Kruispunt	1	0
	rivierweg	Kruispunt	1	0
Totaal Westervoort			3	0
Wijchen	bijsterhuizen, mulderskamp	Kruispunt	1	0
	drutenseweg, graafseweg	Kruispunt	1	0
	kasteellaan, ringlaan	Kruispunt	1	0
	kronenland	30 km/h	1	0
	randweg noord, tunnelweg	Kruispunt	1	0
	stationslaan	30 km/h	1	0
Totaal Wijchen			6	0
Zevenaar	wilhelminalaan	50 km/h	1	0
	kerkstraat	30 km/h	1	0
	rivierweg	80 km/h	1	0
	abraham kuyperstraat, kardinaal de jongstraat	Kruispunt	1	0
	didamseweg, vondellaan	Kruispunt	2	1
	emmerichseweg	60 km/h	1	1
	engeveldweg, methen	Kruispunt	1	0
	havenweg	N.v.t.	1	0
	hengelder	Niet geinv	1	0
Totaal Zevenaar			11	2
Eindtotaal			195	26

3 Verslagen interviews met gemeenten

Gemeente Arnhem, Guido Coumans, 21 oktober 2014

Beschikbare (beleids)documenten;

- In 2013 is nieuw fietsbeleid (Beleidsnota Fietsverkeer) opgesteld, het plan daarvoor was uit 1993 en hard aan een update toe.
- Daarnaast heeft de gemeente in 2010 het Verkeersveiligheidsplan Spookfietsers opgesteld waarin maatregelen worden beschreven die het aantal spookfietsers op de John-Frostbrug kunnen reduceren.

Fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma

- Fiets en -veiligheid staat hoog op de agenda in het college. Met name door invloed D66 heeft dit gestalte gekregen. Fietsgebruik binnen Arnhem is nu nog relatief laag.
- Beleid van de gemeente is erop gericht om het aantal autoparkeerplekken in het centrum te verlagen, maar wel 1000 stallingsplekken voor fiets toe te voegen. Bijvoorbeeld het Gele Rijdersplein waar de beschikbare capaciteit verdubbeld moet worden. Het is daarbij wel wachten op de exacte uitwerking van het coalitieakkoord.
- Belangrijk streven is om de stad ook tijdens de spitsperiodes bereikbaar te houden.
- Veiligheid moet van onderop komen. Het is wel integraal onderdeel van beleidsplannen, maar er is weinig geld aan gekoppeld en de beschikbare capaciteit is (bewust) beperkt gehouden.

Resultaten van de raadpleging van de webtool;

- -.

Activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd;

- Aanpak van infra vindt de gemeente makkelijker dat een aanpak via gedragsmaatregelen. In de afgelopen jaren zijn diverse (infrastructurele) knelpunten en hotspots aangepakt.

Aandacht bij fietsveiligheid voor verschillende doelgroepen;

- De gemeente vervult vooral een ondersteunende rol indien daarom gevraagd wordt door bijvoorbeeld scholen of wijkplatforms. Vaak wordt wel snel doorverwezen naar het ROV Oost-Nederland.

Budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente;

- Momenteel zijn er nog teveel maatregelen zonder dat daaraan een bedrag is gekoppeld. Wel is er voor fietsmaatregelen een totaalbudget van 200.000 euro per jaar beschikbaar.

Samenwerkingspartners en subsidiemogelijkheden;

- Fietsersbond: de lokale afdeling is erg actief, zij organiseren bijvoorbeeld ook fietsinfodagen voor ouderen. Twee maal per jaar is er regulier overleg met hen, contact is goed, ze zijn echt de ogen en oren van de stad (signaleringsfunctie);
- ROV Oost-Nederland;
- Ouderenbonden;
- APCG (Arnhems Platform Chronisch zieken en Gehandicapten);
- Provincie;
- Stadsregio;
- Andere gemeenten rondom Arnhem.

Aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid);

- Relatie met ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad: vanuit kwaliteit kijken naar beleving. Welke rol kan shared-space hierin spelen?

Overige zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid;

Arnhem groeit, dit betekent richting de toekomst dat een grotere focus nodig is op de positie van fietsers in het verkeersnetwerk.

Spookfietsen en rood licht negatie blijven belangrijke aandachtspunten. In 2014 heeft een enquête plaatsgevonden op de John Frostbrug, waarbij 98% aangeeft dat ze weten dat spookfietsen niet mag.

Enkelvoudige ongevallen en de relatie met ouderen, waarbij een spanningsveld bestaat tussen leeftijd en het blijven participeren (en dus ook fietsen). Ook de ontwikkeling van e-bikes speelt hierin een belangrijke rol. Hierin is nog veel winst te behalen.

Guido draagt als idee een regionale bijeenkomst van ontwerpers aan.
Snelfietsroutes moeten waar mogelijk voorrang hebben op andere routes, lastige punten daarbij zijn bijvoorbeeld kruisingen met belangrijke autoroutes.

Gemeente Rheden, mevrouw I Hooghordel, 4 november 2014

Beschikbare (beleids)documenten;

- GVVP uit 2010.
- Verkeerscirculatieplan voor Velp (2008)
- Verkeerscirculatieplan voor Dieren (2013)
- Op dit moment bezig met een fietspadenplan. In dit plan besteedt de gemeente ook aandacht aan een lokale uitwerking van de Modelaanpak Veilig Fietsen. Het streven is om het plan eind 2015 af te ronden.

Fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma

- In het collegeprogramma is enige aandacht besteed aan fietsen en verkeersveiligheid.

Resultaten van de raadpleging van de webtool;

- Tijdens het interview zijn de volgende knelpunten benoemd:
 - Fietspaden langs provinciale wegen. Spanning tussen verschillende soorten gebruikers van het fietspad vanwege beperkte breedte van het fietspad.
 - Verschillende snelheden tussen verschillende soorten gebruikers op het fietspad en recreatieve fietsroutes: recreatieve en utilitaire fietser, e-bike gebruikers en wielrenners.
 - het gebruik van fietspaden door scooters.

Activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd;

- Fietspaaltjes:
 - VVN en Fietzersbond hebben een uitvraag gedaan naar gevaarlijke paaltjes. Op basis van deze uitvraag zijn 2 gevaarlijks fietspaaltjes verwijderd.
 - Het uitgangspunt van de gemeenten ten aanzien van nieuwe fietspaaltjes is: niet, tenzij.
- Gladheidsbestrijding:
 - De gemeente heeft een eigen programma voor gladheidsbestrijding op wegen. Utilitaire fietspaden en hoofd fietsroutes (vnl. langs een gebiedsontsluitingsweg) krijgen prioriteit. De erftoegangswegen kennen een lagere prioriteit. Er moeten helaas keuzes gemaakt worden.

Aandacht bij fietsveiligheid voor verschillende doelgroepen;

- De gemeente zet verkeerseducatie in voor verschillende doelgroepen:
 - De gemeente neemt actief deel aan het activiteitenprogramma van het ROV Oost-Nederland.
 - Voorbeelden die zijn genoemd:
 - ⌌ E-bike dagen voor ouderen (68 – 72 jaar). Gemeente is er trots op dat VVN en Fietzersbond actief met elkaar samenwerken voor dit initiatief. Dit levert af en toe wel wat verwarring/spanning op bij de subsidiering.
 - ⌌ Fietsinformatiedagen (helaas dit jaar niet doorgegaan)
 - ⌌ Fietsverlichtingscampagne (alle inwoners)
 - ⌌ Streetwise. Iedere 2 jaar mag een school deelnemen.
 - ⌌ Schoolverkeersexamens.
 - ⌌ Scootmobielles. Een sterke link met de Wmo en wordt uitgevoerd door VVN. Gemeente bekijkt of het mogelijk is om een eigen certificaat te maken. Certificaat krijgt iemand als de persoon deelneemt aan de les. Les wordt verzorgd door de leverancier.

Budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente;

- Budget: PM.

Samenwerkingspartners en subsidiemogelijkheden;

- Lokale afdeling van VVN en Fietzersbond, ROV Oost-Nederland, buurtplatforms (halen en brengen van informatie), stadsregio en provincie. Ouderenbond moet nog aanhaken.
- De gemeente weet de weg naar subsidie goed te vinden. Als voorbeeld genoemd: verbeteren fietsknelpunten (o.a. werk met werk) en deelname aan gezamenlijk werkplan verkeersveiligheid (werkplan voor niet infrastructuurle verkeersveiligheidsmaatregelen).

Aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid);

- Vanuit de Wmo is er aandacht voor scootmobielgebruikers.
- Gemeente vindt contactmoment tussen Wmo-consulenten en doelgroep mogelijk wel interessant om ook iets te doen met fiets&veiligheid. Bijvoorbeeld advies over type fiets als een driewieler.

Overige zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid;

- Nvt.

Beschikbare (beleids)documenten;

- Mobiliteitsplan uit 2004. Fiets is hier een onderdeel van. Het plan moet een update krijgen. Het idee bestaat om te starten met een omgevingsvisie (brede oriëntatie) en een verder concrete uitwerking in diverse beleidsplannen.
- Kwaliteitsbeelden openbare wegen (2009/2010). De fietspaden zitten al op A niveau en de gemeente heeft de ambitie om de fietspaden op dit niveau te houden. Beperkte beschikbare budgetten vormen een mogelijk risico hiervoor.
- Overbetuwe verbindt Fietskaart (2011)
- Uitvoeringsprogramma 60 km/uur buitengebied (2011). Ook aandacht voor een volwaardige plek voor de fietser op de weg.
- De gemeente heeft een begin gemaakt met de uitwerking van een lokale modelaanpak Veilig Fietsen. Dit is onder andere opgenomen in het document 'Fietsstad 2014 – inschrijving gemeente Overbetuwe'.

Op regionaal niveau noemt de gemeente de volgende initiatieven waarin zij participeren:

- Aanleg Rijnwaalpad, inclusief aansluiting op deze route vanuit met name de kern Elst.
- Pontjes (behouden korte routes voor fietsers)
- OV & fietsvoorzieningen (oa. routes en stallingen)
- Knooppuntennetwerk
- Mobiliteitsmanagement op bedrijventerreinen. Gestart met bedrijventerrein Elst; nu de stap maken naar andere bedrijventerreinen. Hierbij wordt o.a. ingezet op een versterking van de positie van de fiets. Vrijliggende fietsvoorzieningen zijn aanwezig bij de belangrijkste ontsluitingswegen
- Jaarlijks werkplan verkeersveiligheid voor Stadsregio Arnhem-Nijmegen (niet-infra).

Fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma

- Veiligheid in brede zin komt aan bod in het collegeprogramma.
- De fiets is genoemd als mogelijkheid om de verbinding tussen de verschillende kernen te verbeteren. (Overbetuwe is fusiegemeente – sinds begin jaren 2000).

Resultaten van de raadpleging van de webtool;

- De gemeente herkent en erkent het beeld van de aanstaande vergrijzing. De vergrijzing werkt nog niet door in het beleid van de gemeente. De vergrijzing geldt met name voor het westelijk deel van de gemeente. Het oostelijk deel daarentegen groeit en kent een toekomstige zelfde verdeling over leeftijdsgroepen als nu.
- De gemeente kent een relatief hoger aantal fietsslachtoffers in de leeftijdsgroep 0-18 jaar.
 - Kruispunten worden over het algemeen als gevaarlijk beschouwd. Dit geldt voornamelijk voor kruispunten op 60 en 80 km/uur-wegen. Ook diverse schoolroutes. De gemeente heeft dit al op het netvlies en is bezig met verbetermaatregelen (o.a. vanuit de trajectaanpak van de provincie).
 - Binnen de bebouwde kom ziet de gemeente veel schoolgaande fietsende kinderen in de kern Elst.
- De verkeersdruk op de dijken is een aandachtspunt.
- In het buitengebied ziet men soms tegenstrijdig beleid. Vanuit flora & fauna is verlichting in het buitengebied niet gewenst. Vanuit fietsveiligheid (en sociale veiligheid) juist wel. Dit ervaart men als lastig.
- Uit een eigen analyse van de gemeente blijkt dat het aantal geregistreerde fietsongevallen in de periode tussen 2001 – 2011 is afgenomen.

Activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd;

- Fietspaaltjes:
 - Het team openbare ruimte is hierover in gesprek geweest met de dorpsraden. Er zijn niet heel veel paaltjes verwijderd. Staan er immers niet voor niets.
 - In de winter worden verschillende paaltjes verwijderd in verband met strooien van fietspaden. Na deze periode worden de paaltjes weer teruggeplaatst.
- Gladheidsbestrijding:
 - De hoofdfietsroutes hebben prioriteit binnen het strooi-beleid van de gemeente.
- Installatie wachttijdvoorspeller op 2 belangrijkste VRI's in het centrum van Elst.

Aandacht bij fietsveiligheid voor verschillende doelgroepen;

- De gemeente verwijst naar het gezamenlijke werkplan verkeersveiligheid van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en ROV Oost-Nederland.
- Belangrijke doelgroepen zijn jongeren en ouderen.
- Gemeente neemt ook deel aan landelijke voorlichtingscampagnes.

Budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente;

- Budget is niet in te schatten. De budgetten zijn 'verstopt' in de volgende posten:
 - Wegonderhoud
 - Veiligheid
 - Investeringskredieten
 - reconstructiekredieten

Samenwerkingspartners en subsidiemogelijkheden;

- Politie, dorpsraden & wijkplatforms, Stadsregio, provincie, ROV Oost-Nederland. Er bestaat een lokale ouderenbond, maar deze bond is nog niet betrokken bij fiets&veiligheid. De gemeente kent geen lokale afdeling van de Fietzersbond (zit in Nijmegen) en VVN.
- De gemeente is zeer bedreven in het benutten van subsidiemogelijkheden. Dit geldt zeker voor projecten binnen het thema fiets.
- De gemeente is nog wel zoekende naar de vormgeving van subsidiemogelijkheden na het intrekken van de WGR+ status van de Stadsregio. Gemeente heeft wel goede contacten met de Stadsregio en blijft zoveel mogelijk in contact om op de hoogte.

Aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid);

- Vanuit recreatie zeer zeker.
- Op het gebied van gezondheid is men weinig actief. Mogelijk kan mobiliteitsmanagement hier onder geschaard worden.

Overige zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid;

- Ewald is aanwezig geweest bij de provinciale bijeenkomst in kader van de omgevingsvisie. Heeft het signaal opgevangen dat de provincie aan de slag gaat met het provinciaal fietsbeleid. Het is absoluut een kans om o.a. vanuit fiets&veiligheid mee te liften op dit aanstaande beleidsplan.
- De gemeente is zoekende naar de impact van ontwikkelingen als de (op)komst van de e-bike en speed pedelec op bijvoorbeeld verkeersveiligheid. Mogelijk kan dit een plek krijgen in het provinciaal fietsbeleid?
- Een suggestie is gedaan om meer in te zetten op verkeerseducatie, bijvoorbeeld voor de doelgroep ouderen (bijv. langer mobiel).

Beschikbare (beleids)documenten;

- Verkeersplan 2011, inclusief uitvoeringsplan;
- In 2013 heeft de gemeente de Fietsnota vastgesteld, dit document is de opvolger van het fietspadenplan;
- de gemeente geeft ook de beschikking over een actueel Verkeersplan (alleen het onderdeel dat de hoofdontsluiting beschrijft is aan een update toe);
- Vanwege de beperkte oppervlakte van de gemeente is er een grote fietsbehoefte.

Fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma

- Nog niet duidelijk of fietsveiligheid terugkomt in het coalitieakkoord, wel waarschijnlijk.

Resultaten van de raadpleging van de webtool;

- Cijfers lijken over het algemeen logisch.
- opvallend is het aandeel “gemotoriseerde tweewielers” bij tegenpartij (20%). Waarschijnlijk zijn dit vooral brommers;
- Verder valt het cijfer voor de locatie op: 33% op 30km/h wegen. Klopt wel met idee gemeente, want veel wegen binnen de kom zijn 30 km/h wegen;

Activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd;

- Komt niet voor, alles is in de Fietsnota bevat.

Aandacht bij fietsveiligheid voor verschillende doelgroepen;

- Jongeren:
 - JongLeren;
 - Fietsvlaggen actie;
 - Aandacht voor dode hoek vrachtwagens, georganiseerd door verkeersouders
 - Idem voor agrarische voertuigen
 - StreetWise
 - Verkeersexamen, ook door verkeersouders georganiseerd
- Jaarlijkse technische keuring door fietsenhandelaren (org. door verkeersouders);
- Fietsverlichting actie “Ik Wil Je Zien”, georganiseerd door ROV;
- Algemeen: gemeente voert een faciliterend of beperkt stimulerend beleid, er wordt alleen in specifieke gevallen een kleine financiële bijdrage geleverd. Externe partijen voeren het meestal uit;
- geen specifieke aandacht voor ouderen op dit moment.

Budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente;

- Veel infrastructurele maatregelen worden bekostigd uit voor onderhoud voor wegen;
- er is ook een post voor educatieve verkeersmaatregelen, daarvoor is 5000 euro per jaar beschikbaar.
- daarnaast een kleine post voor verkeersexamens van 1000 euro per jaar;

Samenwerkingspartners en subsidiemogelijkheden;

- Bekende partners zijn:
 - VVN (voor verkeersexamens)
 - Fietsersbond (via afdeling Arnhem)
 - Stadsregio (veelal samen beleid maken)
 - Verkeersouders (actieve groep inwoners, per basisschool 2 ouders), komen periodiek samen voor overleg, gemeente is daar dan ook bij aanwezig
 - Wijkraden (dit worden in de toekomst gebiedsteams)
 - Politie
 - ROVON
- Ook wordt er een themamiddag tegen fietsdiefstal georganiseerd (via veiligheidsarrangement Arnhem - Winterswijk).
- Ook wordt met de gemeenten in De Liemers structureel samengewerkt: Duiven, Zevenaar en Rijnwaarden;
- Subsidies lopen veelal via de Stadsregio, via de provincie voor infrastructuur en via ROVON specifiek voor educatie. Gemeente heeft een eigen subsidieadviseur (externe).

Aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid);

- Bij het strooi beleid binnen de gemeente is duidelijk een prioritering gemaakt: de snelfietsroutes en alle vrijliggende fietspaden worden altijd gestrooid. Overige fietsstroken of –paden langs rijbanen worden automatisch meegenomen bij het strooien op de wegen;
- er worden nu twee scholen samengevoegd, de gemeente gaat daarbij actief bekijken welke nieuwe schoolroutes daarvoor moeten worden aangewezen. Er is dan ook geld vrijgemaakt om knelpunten op die nieuwe routes op te lossen;
- er is geen specifieke aandacht voor de recreatieve fietser;
- de openbare verlichting bij de snelfietsroutes moet nog worden aangebracht, dit staat op de planning voor 2014-2015. Er loopt nu ook een studie naar bewegwijzering van de snelfietsroutes.

Overige zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid;

- gemeente is nu bezig met uitvoeren van het project Dorpsstraat, waarbij vrijliggende fietspaden worden aangelegd in plaats van de huidige parallelwegen.
- de snelfietsroute De Liemers is zo goed als klaar. Deze route verbindt Arnhem met Westervoort, Duiven en Zevenaar. Route loopt parallel aan het spoor.
- project F12 is een andere route tussen Arnhem, Westervoort, Duiven en Zevenaar welke een meer noordelijke route volgt, waarbij ook bedrijventerrein Centerpoort-Nieuwgraaf wordt bereikt. Dit project bevindt zich in de ontwerpfase;
- beide snelfietsroutes fungeren als een soort ladderverbinding tussen Zevenaar en Arnhem: er worden ook schakels aangelegd tussen beide snelfietsroutes.
- een van de raadsleden is actief bij de Fietzersbond;
- Voor herinrichtingen wordt de Fietzersbond vaak gebruikt in een adviserende rol.

Beschikbare (beleids)documenten;

- Nijmegen heeft geen vastgesteld fietsbeleid;
- ontwikkelingen op het gebied van fiets(veiligheid) gebeurt op basis van investeringsprogramma's;
- binnen nu en 3 maanden moet er een nieuw plan voor fietsveiligheid liggen, Dolf werkt daar nu aan;

Fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma

- In het collegeprogramma wordt vooral het voornemen om in te zetten op fietssnelwegen benoemd;

Resultaten van de raadpleging van de webtool;

- verdeling in leeftijdscategorieën komt vreemd over. Sowieso is er een verschil tussen de kenmerken (leeftijdsopbouw, slachtoffers naar leeftijd, enkelvoudig naar leeftijd bijv.), daarnaast zou een indeling in vaste categorieën (per 18 jaar bijv. voor ernstige slachtoffers) logischer overkomen;
- Nijmegen heeft weinig buitengebied, daarom ook geen ongevallen op wegen >70 km/h, maar nagenoeg alle op 30 km/h en 50 km/h;
- geen slachtoffers met alcohol, dat is opvallend voor zo'n grote stad;
- groeiende groep ouderen is aandachtspunt, net zoals in veel andere gemeenten;

Activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd;

- fietsveiligheid wordt wel opgepakt, maar op ad hoc basis;
- hieronder valt bijvoorbeeld het verwijderen van fietspaaltjes, dat op veel plaatsen in de gemeente al gebeurd is. Al is een probleem wel dat er soms toch nog nieuwe fietspaaltjes worden geplaatst. Vaste criteria ontbreken hiervoor nu dus, dit komt wel terug in het te ontwikkelen fietsbeleidsplan;
- sinds een aantal jaren wordt sterk ingezet op het scheiden van verkeersstromen;
- op dit moment zijn er geen black spots meer binnen de gemeente, wel zijn er nog locaties die extra aandacht behoeven, dit betreft veelal locaties waar potentiële conflicten ontstaan tussen motorvoertuigen en fietsers;

Aandacht bij fietsveiligheid voor verschillende doelgroepen;

- De gemeente voert geen actief doelgroepenbeleid.
- Dolf geeft aan dat de gemeente wel heeft meegewerkt aan bijvoorbeeld DriveXperience en dat ook verkeersexamens nog steeds bestaan. Daarbij zijn het wel de scholen die de voortrekkersrol op zich nemen;

Budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente;

- de gemeente Nijmegen heeft een gereserveerde pot van 5 miljoen euro voor fietsprojecten naast een jaarlijks budget van 1 miljoen euro. Hierin zitten zowel infrastructurele projecten als educatie en onderhoud.

Samenwerkingspartners en subsidiemogelijkheden;

- SWOV, voor benchmarking, Nijmegen zit ook in klankbordgroep over fiets(veiligheid), waarin cijfers, investeringen en maatregelen worden uitgewisseld en besproken;
- ROVON, bijv. afstemming van plaatsen smileys regiobreed;
- Fietsberaad (via Martijn te Lintelo);
- VVN, via regionaal overleg;
- ANWB, via regionaal overleg;
- wijkraden, via wijkbeheerders, daarbij ook ouderenbonden;
- klankbordgroep ViaStat (waarin ook beleidsmedewerkers andere gemeenten, politie en twee adviesbureaus);
- Stadsregio (wanneer wenselijk)
- samenwerking met andere gemeenten gebeurt niet structureel, eerder op projectbasis.
- Wat betreft subsidies is Martijn te Lintelo goed op de hoogte voor wat betreft regionale en landelijke potjes. Europees is nog wel een uitdaging;

Aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid);

- snelheden op fietspaden is niet zo'n probleem, wel de verscheidenheid aan voertuigen (brommers, fietsers, bakfietsen, snorfietsen, driewielers, etc.) Dat is een uitdaging voor de gemeente;

- Met name de toenemende breedte in combinatie met verschillende snelheden van sommige voertuigen is soms een probleem. Daarop is nog geen goed antwoord in bijvoorbeeld ontwerp van infrastructuur of wetgeving (denk ook aan speed-pedelects bijv.);
- vooralsnog zijn fietspaden wel breed genoeg voor zover bekend;
- vanuit onderwijs: veiligheid in schoolomgevingen blijft een uitdaging. Daarnaast zoekt Dolf overeenstemming met afdeling onderwijs voor educatieve maatregelen;
- vanuit zorg: zorgen dat meer ouderen blijven fietsen, niet alleen met promotie e-bike, maar ook bijv. door aandacht voor driewielers;
- vanuit beheer: strooi beleid is goed geregeld, er is een prioritering in fietspaden aangebracht waarmee alle snelfietsroutes en vrijliggende paden in ieder geval worden gestrooid. Fietsstroken worden zoveel mogelijk meegenomen bij strooien op rijbanen (in totaal is er ongeveer 700 km fietspad in Nijmegen);

Overige zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid;

- op dit moment wordt vooral ingezet op infrastructurele maatregelen, educatie is duidelijk een ondergeschoven kindje;
- Dolf geeft aan dat wat hem betreft nu nog teveel wordt uitgegaan van het enthousiasme van deelnemers over bepaalde projecten (*worden deelnemers er blij van*) in plaats van het uitvoeren van projecten die daadwerkelijk effect hebben;
- Dolf constateert dat verkeersveiligheid bij veel gemeenten laag op de agenda staat, soms door gebrek aan mankracht, soms door verschuiving van prioriteiten;

Beschikbare (beleids)documenten;

- gemeente is nu bezig met GVVP, welke zo goed als afgerond is, ligt bij wethouder. Wordt eerste raadsvergadering in 2015 vastgesteld;
- het oude GVVP dateert uit 1999, wat er nu aan fietsveiligheid wordt gedaan is vooral op ad hoc basis;
- fiets en toegankelijkheid zijn speerpunten in nieuwe GVVP;
- er bestaat ook een visiedocument met de naam Hart voor Malden: dit is een vooruitblik over 30 jaar waarin fietsveiligheid ook aandacht heeft gekregen;

Fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma

- fiets en toegankelijkheid worden ook specifiek genoemd in coalitieakkoord;

Resultaten van de raadpleging van de webtool;

- Heumen is een krimpgemeente, waarbij wel de groep ouderen sterk groeit;
- voor een kleine gemeente en ten opzichte van de rest van de regio relatief veel fietskilometers per inwoner (3,6);
- slachtoffers vallen met name in de oudere categorieën (40-60 en 60+);
- grootste groep bij de tegenpartij is personenauto's
- ongevallen concentreren zich op erftoegangswegen bibeko en GOW bubeko;
- de enkelvoudige ongevallen worden wat hoger dan landelijk gemiddeld ingeschat;

Activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd;

- de rotondes op de rijksweg (2x) zijn een aandachtspunt, deze blijken te druk voor fietsverkeer uit 3 richtingen;
- de gemeente wil de voorrangssituatie op de Broekkant/Broeksingel voor fietsers verbeteren. Nu geeft dit nog teveel onduidelijkheid voor andere weggebruikers;
- er is een discussie gaande over het nut en de noodzaak van een fietspad langs de Westerkanaaldijk;
- er wordt nu onderzocht of tussen Overasselt en Nederasselt een vrijliggend fietspad kan worden aangelegd (provinciale weg).

Aandacht bij fietsveiligheid voor verschillende doelgroepen;

- er is relatief veel recreatief fietsverkeer dat de Molenroute rijdt, richting de Haterse Vennen gaat en daarnaast veel wielrenners;
- educatie gebeurt veelal met hulp van ROVON, maar niet specifiek op scholen;
- er worden wel fietsmiddagen voor ouderen georganiseerd met medewerking van de Fietzersbond en betaald door de provincie;
- eenmaal per jaar een fietslichten actie voor middelbare scholieren, controle door politie;

Budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente;

- budget is beperkt, er is wel geld voor specifieke pijnpunten zoals verkeerssituatie rondom het winkelcentrum, het aanpakken van ontbrekende fietsschakels en het verwijderen van fietspaaltjes;
- in totaal is er 20k euro beschikbaar per jaar voor verkeersmaatregelen, waarvan de helft voor toegankelijkheid voor ouderen. 10k blijft dus over, waaruit ook educatie betaald moet worden;
- vanuit het GVVP is 25K euro beschikbaar gesteld voor een inventarisatie van gladheidsbestrijding en het bebodingsplan voor de gemeente.

Samenwerkingspartners en subsidiemogelijkheden;

- er vindt vooral samenwerking plaats met de Stadsregio, politie en ROVON;
- ook de fietzersbond heeft een lokale afdeling
- geen lokale ouderenbond en geen lokale VVN;
- subsidies zijn goed in beeld, met name de subsidies die de Stadsregio biedt. Er zijn geen subsidiestromen vanuit de provincie.

Aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid);

- Landbouw: fiets en landbouwverkeer (N271) is een aandachtspunt, maar er is geen specifiek programma voor. Landbouwverkeer komt nu door de bebouwde kom van Heumen, wat in combinatie met het smalle wegprofiel op veel wegen problemen geeft met fietsers;
- WMO is een interessant aanknopingspunt voor fietsveiligheid, maar nu gebeurt daar nog niets mee;

Overige zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid;

- gemeente is vooral op zoek naar concrete aanbevelingen die relatief eenvoudig zijn op te pakken;
- informatie vanuit ROVON is beperkt, dat kan beter, zeker in combinatie met basisscholen;
- het onderhoud van fietspaden is nu nog niet goed geregeld

Beschikbare (beleids)documenten;

- de gemeente is begonnen met het werken met de modelaanpak, maar er is nog geen concreet document;
- momenteel wordt er vooral in kansen en wensen gedacht, nog niet zozeer in concrete maatregelen;
- er bestaat een Integraal VVP, wat is geschreven door een landschapsarchitect;
- met behulp van een werkervaringsplek is een inventarisatie gemaakt van de bestaande situatie (verkeer), daaruit is een kleine doorontwikkeling gemaakt naar een visie.

Fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma

- fietsveiligheid wordt niet expliciet genoemd in het collegeprogramma;
- daarentegen is verkeersveiligheid ook geen issue binnen de gemeente.

Resultaten van de raadpleging van de webtool;

- Montferland is een duidelijke krimpgemeente, die ook sterk vergrijst;
- het oversteken bij provinciale wegen is een knelpunt (bijv. Beek – Loebeek), maar de oorzaken zijn niet precies bekend;
- veel oude 80 km/h wegen zijn omgebouwd naar 60 km/h wegen (op een sobere manier);
- er zijn ook plannen om 60 km/h wegen op te waarderen, waarbij de voorrang wordt opgeheven op kruispunten en de belijning wordt verbeterd.
- In de huidige situatie zijn vaak nog vrijliggende paden aanwezig langs 60 km/h wege (waren voorheen 80 km/h wegen).

Activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd;

- er is een duidelijke noodzaak om te kijken naar fietspaaltjes en strooiroutes, dit wordt nu opgepakt;
- de locaties van paaltjes zijn echter niet allemaal bekend;
- alle fietspaden worden gestrooid, waarbij eerst bubeko wordt gestrooid, daarna bibeko. Binnen de bebouwde kom zijn namelijk weinig aparte fietspaden.
- Daarnaast is het streven om alle wegen binnen de kom in alle kernen in de gemeente 30 km/h te maken, daarbij rijdt fietsverkeer gewoon op de rijbaan;
- het kruispunt Dijkstraat/Meurseweg wordt aangepakt (aansluiting op de zuidelijke rondweg bij Didam), er zit veel schoolgaan fietsverkeer op die route;
- binnen de kom wordt op veel plaatsen gestreefd naar Shared Space (zoals bijv. een wijk in 's-Heerenberg) die nu volledig zo wordt ingericht;

Aandacht bij fietsveiligheid voor verschillende doelgroepen;

- educatie loopt vooral via ROVON: jongerendagen, praktijkdagen (jongeren met auto), JongLeren (kleuters);
- ook zijn er fietsinfodagen voor ouderen (68-73 jaar);
- basisonderwijs doet StreetWise (groep 5-8) en LightWise (groep 1-5) via VVN;
- ook wordt er aandacht gegeven aan het omgaan met landbouwvoertuigen;

Budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente;

- de gemeente heeft een budget voor verkeersmaatregelen van 25 k per jaar.

Samenwerkingspartners en subsidiemogelijkheden;

- VVN is heel actief;
- ROVON;
- Stadsregio (met name verkeer en vervoer);
- regio Achterhoek;
- wijk en dorpsraden;
- politie;
- er is geen lokale afdeling van de Fietzersbond
- subsidiemogelijkheden zijn niet bekend, of worden niet gebruikt;

Aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid);

- gemeente ziet wel een link met bijvoorbeeld Basismobiliteit;

- de gemeente heeft een sterk recreatief karakter (o.a. door de Montferlandse Berg);
- onderwijs: veilige schoolroutes is een issue, sommige scholen sluiten nu of fuseren, hoe moeten kinderen dan gaan rijden?
- wielrenners vallen als groep op in de klachten die bij de gemeente binnenkomen, net zoals speed-pedelecs uit Duitsland;
- drukte op fietspaden is geen probleem;

Overige zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid;

- de gemeente is nu in een oriëntatiefase voor een snelfietsroute. Nu sluiten ze nog niet aan op Doetinchem;
- routes richting Weel en Arnhem/Zevenaar worden nu gerealiseerd.

Beschikbare (beleids)documenten;

- GVVP uit 2008, fiets maakt hier onderdeel van uit;
- quote uit GVVP: “Streven naar groei van fietsverkeer, op een zo veilig mogelijk manier”;
- geen specifiek fietsplan momenteel, daar is wel ambitie voor;
- gedrag is niet specifiek in het GVVP verankerd;
- belonen oneigenlijk gebruik van fietspaden (spookrijders faciliteren door het aanleggen van een tweerichtingen fietspad): politiek wil hierin meegaan;
- door de afdeling welzijn is een beleidsstuk ‘Recreatieve fietspaden’ opgesteld

Fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma

- veiligheid en congestie worden wel genoemd in collegeprogramma, fietsveiligheid niet;
- turbotorondes worden niet specifiek genoemd in programma, maar het is wel een onderwerp waar veel politieke aandacht voor is.

Resultaten van de raadpleging van de webtool;

- ;

Activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd;

- via wegbeheerders is gevraagd naar de mogelijkheden voor het verwijderen van fietspaaltjes. De conclusie is dat er niets wordt weggehaald omdat anders sluiptverkeer gaat ontstaan;
- gladheidsbestrijding wordt gedaan op vrijwel alle vrijliggende fietspaden (ongeveer 40 km lengte). Binnen de gemeente geldt ook de afspraak dat binnen 250 meter vanaf elk punt een gestrooid fietspad moet liggen.

Aandacht bij fietsveiligheid voor verschillende doelgroepen;

- via het ROVON en de ouderenbond worden fiets-info dagen georganiseerd. Deelnemers zijn enthousiast. Ook een audicien en opticien participeren hierin, ook wordt dan meestal een bewegingsuurtje georganiseerd;

Budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente;

- geen specifiek budget voor fietsveiligheid. Er is 80k beschikbaar voor verkeersmaatregelen, waaronder bijvoorbeeld ook het aanleggen van drempels valt;
- gedragprojecten worden door de Stadsregio gefinancierd;

Samenwerkingspartners en subsidiemogelijkheden;

- er is een actieve afdeling van VVN in Wijchen. Zij hebben een jaarlijks programma, gesubsidieerd door de gemeente;
- Fietsersbond is niet zo actief, vorige contactpersoon is vertrokken, er is al wel contact gezocht met de nieuwe contactpersoon;
- een lokale fietsenhandelaar gaat op eigen initiatief controleren op fietsverlichting en reflectie (op de Markt).
- de KBO organiseert speciale dagen voor ouderen en fietsen;
- Small Promotions organiseert een actie met fietsverlichting bij het station;
- contact met scholen vindt vooral plaats via VVN en ROVON; De gemeente voert alleen projecten uit omtrent herkenbaarheid van schoolomgevingen;
- de ANWB schuift wel aan in het regionale overleg in de Stadsregio, maar niet direct bij de gemeente;
- de gemeente heeft zelf beperkt inzicht in de subsidiemogelijkheden. Ook bijvoorbeeld EU subsidies zouden een mogelijkheid kunnen zijn.
- Het is nu ook onduidelijk hoe straks de BDU gelden worden verdeeld en wie dat gaat doen.

Aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid);

- er is niet specifiek veel overlast door wielrenners;
- ook ongevallen met e-bikes lijken niet vaker voor te komen. Speed pedelecs zijn wel bekend, maar ook daarmee geen problemen tot nu toe;
- De Maasdijk is een interessante recreatieve route (onderdeel knooppuntenroute). Daar rijdt echter ook veel landbouwverkeer (omrijdend verkeer uit Brabant), dus hierover vindt afstemming met Oss (de gemeente aan de andere kant van de Maas) plaats. Met name het dorp Niftrik kan hier last van hebben;

Overige zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid;

- de locatie Schoenaker / Woezikstraat (rotonde) is een aandachtspunt vanwege fietsers in de voorrang. Mogelijk wordt de rotonde voorzien van een VRI;
- er heeft in de Gelderlander een positief artikel gestaan over fietsen op Bijsterhuizen (bedrijventerrein bij Wijchen), was een initiatief van de bedrijvenvereniging;
- de rotonde Zuiderdreef/Meerdreef/Hoogweg is een bekend punt waar regelmatig fietsongevallen plaatsvinden (fietsers worden makkelijk over het hoofd gezien). Er staat wel een B6 bord (met waarschijnlijk ook lichten) voor motorvoertuigen, maar dit kan ook schijnveiligheid creëren. Is daar iets aan te doen?
- In Wijchen liggen over het algemeen vrijliggende fietspaden langs hoofdwegen, door hanteren van de uitgangspunten uit Duurzaam Veilig. Afslaan verkeer is wel een aandachtspunt (hoe goed informeren over fietsers);
- de gemeente heeft relatief veel buitengebied;
- er zijn weinig niet-verplichte fietspaden, meeste zijn verplichte (G11 bebording) fietspaden. In het buitengebied rijden fietsers gewoon op de rijbaan (80- of 60-wegen). Er zijn nog wel slagen te maken met transitie van 80-wegen in het buitengebied naar 60 km/h;
- de fiets kan in de toekomst wellicht een alternatief bieden voor wegvallend OV (bijv. door ontwikkeling e-bikes);
- snelheidsverschillen tussen verschillende voertuigen op fietspad is vooral een issue op de weg richting Nijmegen (vanaf Industrieweg Oost);
- de gemeente focust nu vooral op details, op hoofdlijnen klopt alles.

Beschikbare (beleids)documenten;

- verkeer en vervoer staat in het algemeen op een laag pitje;
- er is geen courant vastgesteld beleid, wel een verkeersveiligheidsplan dat geldig was t/m 2010;
- er zijn plannen voor een nieuw GVVP op langere termijn, want nu geen geld;
- gemeente is nu vooral bezig met opzetten van het sociale domein en stimuleren van toerisme;

Fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma

- sinds maart is er een nieuw college, die hebben gesteld dat max 75k beschikbaar is voor verkeersveiligheid. Tijd om daar invulling aan te geven is er echter niet;
- Onbekend is ook of de 75k alleen de uren zijn die besteed mogen worden, of dat dit inclusief materialen e.d. is. Wel is het bedoeld om specifieke knelpunten op te lossen en zoveel mogelijk werk-met-werk maken;

Resultaten van de raadpleging van de webtool;

- alle kernen binnen de gemeente zijn 30 km/h, de gemeente is ook voortvarend aan de slag gegaan met Duurzaam Veilig;
- buitengebied is bijna allemaal 60 km/h, sommige GOW nog 80 km/h, wel zijn beide soorten wegen sober ingericht;
- Aandeel brommers lijkt hoog, wat verklaard kan worden aangezien veel 16 jarigen in deze gemeente namelijk snel een brommer krijgen (vanwege de grotere afstanden naar voortgezet onderwijs in andere dorpen/steden).
- langs 50 km/h wegen (alleen de doorgaande wegen door de kernen) zijn geen vrijliggende fietspaden, wel zijn fietsstroken/fietsuggestiestroken in rood asfalt uitgevoerd;
- 50-75 jarigen zijn een opvallende groep in de enkelvoudige ongevallen;

Activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd;

- de Batavenweg was een onveilige oversteek (prov. weg, 80 km/h). 10 jaar geleden is deze weg onder beheer van de gemeente gekomen, toen is deze 60 km/h gemaakt;

Aandacht bij fietsveiligheid voor verschillende doelgroepen;

- educatie richting onderwijs gebeurt in samenwerking met VVN en ROVON. Basisscholen doen daarbij veel zelf;
- ANWB StreetWise is populair;
- Verkeersonderwijs en het verkeersexamen bestaan nog steeds;
- in het verleden deed de gemeente zelf aan fietslichten controle, nu is dat meer overgenomen door ROVON;
- een kans ligt in het gezamenlijk oppakken van overleg met alle Liemers gemeenten;
- de stichting ouderen (SWOR) organiseert op eigen initiatief bloemenritten;

Budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente;

- er is geen budget voor fiets of fietsveiligheid.

Samenwerkingspartners en subsidiemogelijkheden;

- samenwerking met Duitse gemeenten gebeurt zoveel mogelijk, gaat ook steeds beter, maar grensoverschrijdende samenwerking blijft lastig;
- SWOR (ouderen welzijn);
- andere gemeenten;
- ROV heel beperkt (ook nooit bij overleggen);
- Provincie niet, Stadsregio wel;
- subsidies zoveel mogelijk, via VVN en ROVON;
- voor infraprojecten worden ook veel subsidies aangevraagd. Dat lukt niet altijd, door werkdruk wordt het ook wel eens vergeten;

Aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid);

- er zijn relatief veel recreatieve fietsers binnen de gemeente, met name in het weekend en de vakantieperiodes, maar er is niet bekend of daar meer ongelukken mee gebeuren;
- verder geen koppelingen met andere beleidsterreinen;

Overige zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid;

- Babberich – Herwijnen is een belangrijke aansluiting (ook ri Zevenaar), ook voor fietsers richting onderwijs locaties;
- de dijk Pannerden – Herwen (80 km/h weg) heeft gedeeltelijk een vrijliggend fietspad, maar een deel van de fietsroute ligt ook op de rijbaan zelf;
- in de gemeente staan nu nauwelijks fietspaaltjes;
- alle vrijliggende paden worden gestrooid;
- recreatiegebied Bieland is een grote trekken van Duitse toeristen;
- Reindert wil wel zaken oppakken, maar kan dit niet vanwege gebrek aan tijd en geld;

Beschikbare (beleids)documenten;

- verkeersveiligheidsplan uit 1999 (sindsdien is er veel ad-hoc gewerkt), daarin is ook een paragraaf over Duurzaam veilig opgenomen;
- het is duidelijk tijd voor nieuw beleid;

Fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma

- na de verkiezingen eerder dit jaar is een switch gemaakt naar het opstellen van een nieuw plan, met name over de aanpak van fietsinfrastructuur. Hiervoor is nu draagvlak binnen de gemeente;
- Vanaf 2016 wordt gestart met het maken van een nieuw GVVP. De modelaanpak kan een mooie basis bieden voor veel elementen binnen het GVVP;

Resultaten van de raadpleging van de webtool;

- de gemeente heeft relatief veel buitengebied;
- er zijn geen specifieke ongevalslocaties bekend, vooral diffuus over het netwerk verdeeld;

Activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd;

- veel woonwijken zijn de laatste jaren 30 km/h gebied geworden, waarbij overigens alleen bebording is geplaatst en weinig met infrastructuur is gedaan;
-

Aandacht bij fietsveiligheid voor verschillende doelgroepen;

- via het ROV wordt meegelift op het werkprogramma. Daarin wordt de afweging gemaakt tussen diverse educatieve producten. Daar wordt een afweging gemaakt tussen diverse educatieve producten voor verschillende doelgroepen;
- er is ongeveer 700K euro te verdelen onder de gemeente in de Stadsregio;
- Kasper zet graag in op jongeren en ouderen (best beschikbare groepen). Uiteindelijk bepaalt ROVON;
- afgelopen jaar is binnen de gemeente aandacht geweest voor:
 - JongLeren;
 - fietsinfo dag voor 65+;
 - verkeersexamen voor groep 7 en 8;
- DriveXperience wordt voor de tweede keer georganiseerd;
- met name ROV subsidieert (100%);
- wijkraad Bijnun organiseert met een lokale fietsenhandelaar jaarlijks een actie voor een gratis fietscheck (eigen initiatief!);

Budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente;

- 4000 euro per jaar voor educatie, verder niets, tenzij raad extra geld beschikbaar stelt;
- kruispunt N338/Bingerdenseweg is wel opgepakt i.s.m. de provincie;
- ook kruispunt N338/Didamseweg is opgepakt i.s.m. de provincie;

Samenwerkingspartners en subsidiemogelijkheden;

- structurele samenwerking met ROV en provincie (wegbeheerder);
- Fietzersbond is niet actief;
- VVN is niet actief;
- wijkraden zijn wel actief op het gebied van verkeersveiligheid;
- de Stadsregio stuurt jaarlijks een verzoek om subsidiethema's, gemeenten kunnen dan subsidieaanvragen indienen. Daarmee zijn o.a. de singels aangepakt (rode fietsstroken);

Aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid);

- geen directe samenwerking, soms op ad hoc basis, maar het zijn nu vooral eilandjes;

Beschikbare (beleids)documenten;

- geen vigerend verkeer of vervoer beleid, is ook geen noodzaak voor;
- gemeente beslaat een erg klein oppervlak, in totaal zijn er 26 straten;
- alles is 30 km/h, er zijn geen vrijliggende fietspaden;
- de gemeente heeft 17 km fietspad in het buitengebied, 6 km daarvan wordt nu toegevoegd aan de N785, welke in beheer van de provincie komt, daar zijn wel vrijliggende fietspaden;

Fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma

- ;

Resultaten van de raadpleging van de webtool;

- inwonertal is 1500, geen 2000;
- aantal ongevallen is erg laag, dus ook de percentages vertekenen nogal;
- ook de groei in het aantal ongevallen is erg laag (1%);

Activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd;

- volgend jaar (na de zomer) wordt de provinciale weg aangepast (verbreed);

Aandacht bij fietsveiligheid voor verschillende doelgroepen;

- educatie gebeurt in samenspraak met de gemeente Rheden (ook i.v.m. subsidies);
- bijv. een dag voor ouderen, Rozendaal nodigt dan al haar inwoners daarvoor uit;
- de doelgroep is mn ouderen;
- school (1 in Rozendaal) doet veel zelf, er is wel kortgeleden een lesprogramma gemaakt samen met Rheden;
- begin 2015 wordt er weer een fietsverlichtingsactie gehouden via ROVON, bij het Rhedes Lyceum;

Budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente;

- er is geen specifiek budget voor fiets of –veiligheid, meeste dat wordt gedaan komt uit budget voor wegen;

Samenwerkingspartners en subsidiemogelijkheden;

- gemeente Rheden;
- ROVON;
- Stadsregio;
- Provincie;
- Fietzersbond incidenteel;
- Politie;

Aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid);

- er zijn relatief veel klachten over wielrenners, met name op de Kerklaan richting de Posbank (dit is een deel van het oude parcours Veenendaal – Veenendaal);

Overige zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid;

- fiets kan dienen als vervangend alternatief voor regiotaxi of regulier OV;
- de meeste opmerkingen die binnenkomen betreffen de diverse rotondes, gaat vaak over de blokken (biggeruggetjes) die de scheiding vormen tussen fiets en auto op de rotonde zelf (trappers blijven bijvoorbeeld haken);
- gladheidsbestrijding is uitbesteed, gemeente verzorgt wel het fietsgedeelte op de rotondes;
- project Gelders Arcadie: fietstraject om op 1 dag meerdere buitenplaatsen te bezoeken (bijv. kasteel Rozendaal).

Beschikbare (beleids)documenten;

- DVVP (Duivens VVP) uit 2007. Door ontwikkelingen van de A15 (doortrekken naar A12) moet dit worden herzien;
- in het DVVP staat een lijst met uit te voeren projecten;
- een nieuw mobiliteitsplan wordt in september 2015 vastgesteld, hierin wordt de verkeersvisie uiteengezet;
- snelfietsroutes worden hierin ook specifiek genoemd;

Fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma

- het aantal fietsongevallen is gestegen de afgelopen jaren (praktijkcijfers gemeente);
- fietsveiligheid wordt echter niet specifiek genoemd in het coalitieakkoord;
- wel veiligheid in het algemeen, daaronder valt bijv. ook sociale veiligheid, maar het is wel grotendeels op verkeer gericht. Veiligheid = Leidend;

Resultaten van de raadpleging van de webtool;

- merendeel van de wegen bibeko is 30 km/h, alle belangrijke stroomwegen zijn 50 km/h;
- op Centerpoort zijn twee belangrijke locaties, o.a. de uitrit van de IKEA in combinatie met een tweerichtingen fietspad;

Activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd;

- de oversteek op de N810 wordt aangepakt (nu met verkeerslichten). Automobilisten verwachten daar ook geen gereguleerde oversteek, zorgt deels voor schijnveiligheid;
- oversteek bij station (Visserlaan): is nu shared space ingericht;
- oversteek Eltensestraat/Parallelweg (snelfietsroute): fietsers moeten hier na herinrichting voorrang geven op overig verkeer. Dit heeft voor een sterke daling in het aantal slachtoffers gezorgd;
- op de kruising Rijksweg/Lombokstraat zijn knipperlichten geplaatst voor auto's (extra attentiewaarde);
- er zijn tot op heden al veel paaltjes in de gemeente weggehaald, want daarover kwamen veel klachten binnen;
- op Centerpoort Noord wordt een rood/wit paaltje vervangen door een rood/geel paaltje (proef) om te kijken of die beter zichtbaar is voor fietsers. Nu gaat het nog vaak mis op die locatie. Ook wordt daar de markering aangepast overigens;
- aandachtspunt binnen de gemeente is de opkomst van de e-bike;
- de gemeente heeft ook een actie "let's bus" uitgevoerd: een enquête om te peilen wat de inwoners van verkeer en vervoer vinden. In totaal 330 interviews afgenomen, waarvan 1/3 al een e-bike heeft of overweegt deze te gaan aanschaffen;

Aandacht bij fietsveiligheid voor verschillende doelgroepen;

- scholen communiceren zelf met ROVON;
- fietsinfodagen. Hiervoor zijn tot nu toe alle 65+ ers aangeschreven. Dit is teveel werk dus vervalt in de toekomst. Hoe kan dit beter worden georganiseerd?;
- gemeente heeft geen zicht op het organiseren van verkeersexamens;
- er is wel een vertegenwoordiger van scholen die met de gemeente meedenkt;
- wel contact met Fietzersbond, maar dat is afdeling Arnhem;
- VVN zat in Duiven, nu niet meer actief;
- geen direct contact over ouderendagen;
- er is wel regulier overleg met politie en brandweer, daar wordt ook specifiek over verkeersveiligheid gesproken;
- wijkplatforms denken ook mee met op te stellen mobiliteitsplan;

Budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente;

- voor verkeerseducatie was 45k beschikbaar, dit verdwijnt in 2015;
- ook geen budget specifiek voor fietsveiligheid;
- wel worden er maatregelen uitgevoerd, zoals de fietssnelweg Westervoort – Zevenaar en de route Duiven – Nieuwgraaf (industrieterrein) moet worden verbeterd;

Samenwerkingspartners en subsidiemogelijkheden;

- zie boven;

Aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid);

- WMO is zeker kansrijk, vanuit de optiek van zelfredzaamheid;

Overige zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid;

- alle belangrijke fietspaden worden gestrooid;
- op de dijk zijn vooral motorrijders een probleem voor fietsers;
- de dorpsraad in Groessen heeft op eigen initiatief een avond georganiseerd over verkeersregels: wat is er nieuw en wat is veranderd;
- Duiven organiseert nu ook weer dagen om aandacht te vestigen op fietsverlichting;

Gemeente Beuningen, Koen Knippenberg, 30 oktober 2014

Beschikbare (beleids)documenten;

- Vigerend GVVP uit 2011;
- de snelfietsroute Nijmegen Beuningen wordt verder verbeterd de komende jaren;
- de Schoolstraat is een belangrijke verbinding oost-west (richting Nijmegen met name). Deze weg is toe aan herinrichting, waarbij meer aandacht komt voor de fiets (met name bij oversteken en kruispunten). Hierover is al bestuurlijk akkoord;

Fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma

- in het collegeprogramma wordt verkeer helemaal niet genoemd;
- in de begroting zijn wel een aantal doelstellingen opgenomen:
 - veilige leefomgeving;
 - verbeteren van gedrag op de weg;
 - bieden van goede infrastructuur;

Resultaten van de raadpleging van de webtool;

- 47% slachtoffers;
- gemeente heeft in het algemeen verkeersveiligheid hoog in het vaandel (strookt niet met collegeprogramma!);

Activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd;

- de Koningsstraat (zuidelijke route door Beuningen, door centrum) heeft de afgelopen jaren een flinke kwaliteitsverbetering gehad. Fietsers kunnen nu zonder veel conflicten/obstakels van oost naar west fietsen;
- op het kruispunt op de Postkantoorstraat wordt voor autoverkeer een bajonetaansluiting gemaakt. Hierdoor meer snelheidsverlaging en veiliger omgeving voor fiets;
- de Heemstraweg (in Winssem) wordt op termijn naar 60 km/h omgevormd. Daarbij moeten ook de kruisingen worden aangepakt, deze zijn nu nog groot van opzet;
- tussen Ewijk en Winssem is alles nu 80 km/h met een Duurzaam Veilig wegprofiel;
- bij Weurt rijden brommers nu nog op een vrijliggend pad, deze gaan naar de rijbaan;

Aandacht bij fietsveiligheid voor verschillende doelgroepen;

- er zijn vier infodagen voor ouderen per jaar. Op basis daarvan is in het recente verleden onder andere een sanering van paaltjes gedaan;
- JongLeren in het verkeer (gemeente faciliteert);
- borden zijn vernieuwd in schoolzones. Ook zijn er Dick Bruna borden aangeschaft, die rouleren tussen scholen;
- e-bike dag voor ouderen;
- fietsinfo dagen (via Fietzersbond);
- DriveXperience;
- verkeersexamens voor groep 7 en 8 (theorie + praktijk);
- project Verkeerslokaal op een beperkt aantal scholen;
- StreetWise;

Budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente;

- 5000 euro specifiek voor educatie.
- verder wordt veel via ROVON geregeld;

Samenwerkingspartners en subsidiemogelijkheden;

- geen lokale afdelingen van VVN, Fietzersbond of ouderenbond;
- fietsverlichting gaan via ROVON;
- voor snelfietsroutes wordt wel samengewerkt met Fietzersbond;
- subsidies zijn nooit een probleem geweest, gemeente weet haar weg te vinden. Verkeerseducatieloket regelt alles (daar is ook bekend wat wel en niet werkt). Via het loket kun je eenvoudig achterhalen waar je wel en geen subsidie voor kan krijgen;
- wijkraden zijn niet actief, sowieso zijn burgers in het algemeen weinig betrokken, is een punt dat de gemeente serieus neemt en op de agenda heeft;

Aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid);

- weinig klachten door wielrenners;

Overige zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid;

- de gemeente is aan het reorganiseren, waardoor beleidsafdelingen worden samengevoegd. Dit maakt de lijntjes wel korter;
- alle belangrijke fietspaden worden gestrooid, ook de nieuwe routes;
- inmiddels veel paaltjes weggehaald, nieuwe worden in een flexibele uitvoering gedaan. Maar de focus ligt meer op het neerzetten van een verhoging (middengeleider) met gele koker. Is veel duidelijker volgens gemeente;
- oppakken van de Wilheminalaan richting Wijchen (project zuidelijke structuurweg / verlengde Wilhelminalaan);
- langs de Heemstraweg worden tegelpaden omgevormd naar asfaltpaden;
- in de toekomst worden ook andere paden, met name in de noord-zuid richting (bijv. Wijchen) verbeterd;

Onderwerpen voor interviews Modelaanpak Veilig Fietsen Arnhem-Nijmegen
Gemeente Zevenaar, Josh Bennink

1. Wat zijn de beschikbare (beleids)documenten en wat wordt daarin gezegd over (fiets)veiligheid?
We hebben geen actueel verkeersbeleid. Het oude verkeersbeleid heeft expliciet veel aandacht besteedt aan
2. Hoe komt fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma terug?
Fietsveiligheid is niet in het nieuwe collegeprogramma opgenomen.
3. Resultaten van de raadpleging van de webtool.
4. Ondernemen jullie activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd?
Ja, op dit moment vinden de volgende werkzaamheden plaats die betrekking hebben op de fietsveiligheid:
 - fietsen en fietsparkeren in het centrum van Zevenaar (2013-2014)
 - Inventarisatie fietspaaltjes en andere obstakels op fietsroutes. We bekijken waar we paaltjes/obstakels kunnen saneren. (heden- 1^e kwartaal 2015)
 - onderzoek verbetering fiets- en voetgangersoversteekplaatsen parkeerring Zevenaar (heden- 1^e kwartaal 2015)
 - aanleg fietsstructuur Zevenaar-Oost
 - diverse educatie, VVN praktijkexamen, Fietsinformatiedagen etc. (doorlopend)
 - verbeteren fietsoversteken op diverse locaties waar onderhoud plaats vindt (doorlopend)
5. Is er aandacht voor fietsveiligheid bij verschillende doelgroepen, en welke kun je dan onderscheiden?
Ja, ouderen en jongeren.
6. Wat is het budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente?
Er zijn geen specifieke budgetten of kredieten voor de aanpak verkeersveiligheid.
7. Zijn er aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid)? Denk hierbij bijvoorbeeld aan WMO.
Op dit moment zijn er geen aanknopingspunten die we direct kunnen benutten.
8. Hebben jullie op het thema (fiets)veiligheid samenwerkingspartners?
Bijv. ROV, Fietsersbond, ouderenbonden, wijkraden, ANWB, VVN, etc. Wij werken samen met Veilig Verkeer Nederland afdeling Zevenaar en het ROV.

9. Is bij jullie bekend welke subsidiemogelijkheden er zijn voor bijv. infrastructuurprojecten en educatie?
Ja, die mogelijkheden zijn bij ons bekend.
10. Zijn er nog andere zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid?
Samen met de Stadsregio zijn we bezig met snelfietsroutes. Een wordt op dit moment aangelegd. Een andere is nog in studie. Met de snelfietsroutes wordt het netwerk van vrijliggende fietspaden wordt verbeterd.

Onderwerpen voor interviews Modelaanpak Veilig Fietsen Arnhem-Nijmegen

Ingevuld door gemeente Renkum, W. Sonnevijlle, 11 november 2014

1	Wat zijn de beschikbare (beleids)documenten en wat wordt daarin gezegd over (fiets)veiligheid?	- Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) 2010 - Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP) 2011-2014, met herprioriteringen in 2012 en 2013. Nieuwe MUP 2015-2018 is in de maak. - Parkeernota, vastgesteld januari 2014. <i>Voor inhoud, zie bijlage 'Inhoud beleidsdocumenten ...'. Voor voorgenomen maatregelen in het in 2013 bijgewerkte MUP 2011-2014, zie bijlage 'Herprioritering MUP...'</i>
2	Hoe komt fietsveiligheid in het nieuwe collegeprogramma terug?	• De bereikbaarheid van onze dorpen wordt verbeterd en mobiliteit in alle vormen wordt versterkt. • Wij blijven in overleg met gemeente Arnhem over een nieuwe fietsverbinding over de Rijn en een verbinding tussen de Utrechtseweg en de Amsterdamseweg via het tracé Diependalstraat. • We blijven inzetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarbij is extra aandacht voor de voetgangers en fietsers bij oversteekplaatsen en de spoorwegovergang in Wolfheze.
3	Resultaten van de raadpleging van de webtool.	?
4	Ondernemen jullie activiteiten betreffende fietsveiligheid die niet in (beleids)documenten zijn genoemd?	In het MUP staan feitelijk al onze maatregelen. Ik pak er enkele uit, omdat die niet heel eenduidig in het MUP zijn opgenomen, maar er wel onder vallen: • Snelfietsroute Arnhem Wageningen. Hierin zijn wij als gemeente nauw betrokken. In onze dorpen worden in 2015-2017 klein- en grootschaliger maatregelen getroffen om deze snelfietsroute tot stand te brengen. • Begin 2015 gaan wij bij veel OV-haltes nieuwe fietsenstallingen plaatsen. • Elk jaar faciliteren wij 1 of 2 fietsinformatiedagen voor ouderen. • Verbetering spoorwegovergang Wolfheze. • Project HOV Arnhem Wageningen – uitvoering zomer 2015. Hierin is ook aandacht voor de fietsers in Oosterbeek.
5	Is er aandacht voor fietsveiligheid bij verschillende	Ja. Ouderen, schoolgaande kinderen, E-bike rijders.

	doelgroepen, en welke kun je dan onderscheiden?	
6	Wat is het budget voor (fiets)veiligheid bij de gemeente?	Dit gaat op in het complete budget voor alle MUP-maatregelen. Daardoor is het lastig te achterhalen, omdat bijvoorbeeld in de aanpak van schoolomgevingen (een van de maatregelen in het MUP) ook de verkeersveiligheid voor fietsers aan bod komt. Kijkend naar vraag 4: voor de snelfietsroute is in het MUP € 230.000 gereserveerd. Voor spoorwegovergang Wolfheze: € 70.000. Voor overige fietsprojecten (incl. educatie e.d.): circa € 70.000, maar de kans is groot dat in het nieuwe MUP de projecten die onder deze categorie vallen, vervallen of wijzigen.
7	Zijn er aanknopingspunten uit andere beleidsthema's (o.a. onderwijs, recreatie en gezondheid)? Denk hierbij bijvoorbeeld aan WMO.	Recreatie: recreatieve fietspaden. Onderwijs: aanpak schoolomgevingen, waarbij ook naar de verkeersveiligheid van de fietsers wordt gekeken. Mobiliteit: fietsplan gemeente Š <i>Ik wil 1 interne brainstormsessie met onder andere mijn collega's van toerisme/recreatie, duurzaamheid/milieu, WMO, wijkbeheer, gladheidsbestrijding, sport en onderwijs houden, waarvan de resultaten wat mij betreft ook een input zijn voor het rapport. Mag ik er vanuit gaan dat dit in jullie planning wordt opgenomen?</i>
8	Hebben jullie op het thema (fiets)veiligheid samenwerkingspartners? Bijv. ROV, Fietsersbond, ouderenbonden, wijkraden, ANWB, VVN, etc.	Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost-Nederland. Fietsersbond COSBO (overkoepelende ouderenbond) Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd), bewegwijzering Politie/gebiedsagenten
9	Is bij jullie bekend welke subsidiemogelijkheden er zijn voor bijv. infrastructuurprojecten en educatie?	BDU, Gelders Fietsnetwerk. Wellicht Beter Benutten. En verder per apart project vaak nog mogelijkheden.
10	Zijn er nog andere zaken die spelen op het gebied van fietsveiligheid?	Wat in Oosterbeek speelt, is de oversteekbaarheid van de Utrechtseweg. Dat is ook voor fietsverkeer wel van belang. Er wordt aan gewerkt, en mogelijk dat in het project HOV Arnhem Wageningen aanpassingen worden verricht.



Mobycon beweegt met u mee

Amsterdam t (020) 758 21 30
Delft t (015) 214 78 99
Groningen t (050) 751 31 40
Rosmalen t (073) 523 10 65
Zwolle t (038) 422 57 80

info@mobycon.nl

www.mobycon.nl