postadres:
Voorwillenseweg 1
2806 ZC Gouda

e-mail:
gouda@fietsersbond.nl

Gouda Midden-Holland

Fietsersbond

Gouda 12 november 2016

onderwerp: fietsoversteekplaatsen: Reeuwijkse Randweg met Bruggenpad en Nieuwdorperweg (A12-tunnel)

Geacht college en gemeenteraadsleden,

De directe reden van deze brief is het fietsongeluk Reeuwijkse Randweg – Bruggenpad op 6 september 2016. Naar de mening van de Fietsersbond is dit ongeluk in de hand gewerkt door het negeren van CROW-richtlijnen voor veilige infrastructuur.

Naar aanleiding van onze open brief van 14 oktober 2013 omtrent het negeren van de richtlijnen van CROW bij de voorgenomen fietsoversteken van de randweg heeft de gemeente Bodegraven-Reeuwijk antwoord gegeven in de brief Z-11-00170/UIT-13-20072 d.d. 23 november 2013. Hierin stelt de gemeente:

"***CROW richtlijnen.***
Het definitieve ontwerp van de rondweg is op basis van de in uw brief genoemde CROW-richtlijnen ontworpen. Bij de bestaande tunnels zijn de gekozen oplossingen, gezien de beschikbare ruimte, acceptabel bevonden."

Het is duidelijk dat dit antwoord niet correct is.
Bijgevoegd vindt u enkele (gekopieerde) bladzijden uit de ontwerpwijzer Fietsverkeer van de CROW van april 2006. De ontwerpwijzer Fietsverkeer concentreert zich op de ontwerp van veilige fietsinfrastructuur. Gezien het bovenstaande citaat uit de brief van d.d. 23 november 2013 meenden wij te mogen aannemen dat de randweg met de noodzakelijke fietsvoorzieningen op basis van CROW-richtlijnen[1] zou zijn ontworpen en worden uitgevoerd.

Voor wat betreft rijzicht voor fietsers moet een fietser de voor hem of haar liggende weg, fietspad of kruispunt over voldoende lengte kunnen overzien om de rijtaak veilig uit te kunnen voeren. In tabel 7 van de bijlage 1[2] kunt u zien wat het benodigde (minimale) rijzicht moet zijn bij verschillende weegbreedtes en rijsnelheden.

Voor wat betreft de oversteekplaats het Bruggenpad over de Reeuwijkse Randweg voldoet de oversteek, ondanks uw verklaringen in de brief en tijdens de informatieavond, totaal niet aan de eisen van de CROW. Dit foutieve ontwerp was de meest belangrijke oorzaak van het ongeluk van 6 september jl. Het is daar zowel voor de fietsers als automobilisten een onoverzichtelijke en onverantwoordelijke situatie.

[1] De CROW normen en richtlijnen zijn vaak compromisoplossingen en niet de maximale voorwaarden voor fietsveiligheid
[2] kopie van zes bladzijden uit CROW 230

Bij de fietsoversteek Reeuwijkse Randweg-Nieuwdorperweg (A12-tunnel) is het rijzicht voor zowel fietsers als automobilisten ook onvoldoende, gemeten naar de CROW-richtlijnen. Daarnaast is de breedte van het sterk gekromde tweerichtingenfietspad maar 2 meter in plaats van minimaal 3 meter, dat het zou moeten zijn gezien de intensiteit van het fietsverkeer. Het is slechts een kwestie van tijd wanneer ook bij de tunnel een ernstig fietsongeluk gebeurt, zowel fiets-auto als fiets-fiets-botsingen.

U heeft bewust, door het niet toepassen van de CROW richtlijnen, de veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemers op het spel gezet. Op het hele project Randweg (orde 10 miljoen euro) zijn de kosten ten behoeve van veilige fietsoversteken en een veilig kort stuk tweerichtingenfietspad volstrekt verwaarloosbaar.

Op onbegrijpelijke gronden heeft U foutieve ontwerpen van de fietsoversteken bij zowel de tunnel als het Bruggenpad laten uitvoeren. De kans dat een rechter de claims van verkeersslachtoffers zal toewijzen is hiermee groot.
De Fietsersbond verbaast zich over dit "fietsonveiligheidsbeleid", zeker na de oproep van de minister van I&M in 2013 aan alle gemeenten om eindelijk werk te maken van de verkeersveiligheid van de fietsers (zie bijlage 2[3]).

Wij verwachten van U dat de onderhavige fietsoversteken zo snel mogelijk veilig gemaakt worden, in overeenstemming van de richtlijnen van CROW.

U weet als geen ander dat alleen de gemeenteraad verantwoordelijk is voor een veilige fietsinfrastructuur. Geen enkele andere organisatie kan daar voor zorgen.

Met vriendelijke groet,

namens de fietsersbond afdeling Gouda midden Holland,

een kopie van deze brief wordt u ook via email toegezonden

[3] vijf bladzijden met uit de Modelaanpak Veilig Fietsen en de brief VNG Modelaanpak Veilig Fietsen dd. 11 september 2013

April 2006

ISBN 90 6628 469 2

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan.
CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.
De auteursrechten berusten bij CROW.

Woord vooraf

Het is alweer dertien jaar geleden dat de eerste ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur 'Tekenen voor de fiets' verscheen. In die dertien jaar is dat boek uitgegroeid tot waarschijnlijk het meest toonaangevende handboek op het gebied van het fietsverkeer ter wereld. Mede doordat het integraal in het Engels en in het Duits, en deels in het Frans, is vertaald.

Een opvolger maken voor een dergelijk meesterwerk is dan ook een uitdaging van formaat. Toch was het inmiddels noodzakelijk een nieuw handboek voor fietsverkeer te laten verschijnen. Daarover waren de deskundigen het wel eens. De uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer ontbraken in het oude handboek en ook de structuur van het boek werd niet altijd als helder ervaren. Daarnaast zijn, mede op initiatief van het Fietsberaad, tal van nieuwe zaken op het gebied van het fietsverkeer aan het licht gebracht.

In het zeer krappe tijdsbestek van amper twee jaar is een nieuwe ontwerpwijzer voor het fietsverkeer totstandgekomen, gebaseerd op 'Tekenen voor de fiets' en aangevuld met de nodige nieuwe kennis op verkeerskundig gebied.

En net als bij de vorige ontwerpwijzer is het ook dit keer geen receptenboek, maar biedt het de argumenten en ingrediënten die de ontwerper helpen de fiets een volwaardige plaats te geven in het verkeers- en vervoerssysteem.

De inhoud van de ontwerpwijzer concentreert zich, zoals de titel al doet vermoeden, op de ontwerpaspecten van het fietsverkeer; de fietsvoorzieningen. Omdat iedereen zich er terdege van bewust is dat er zonder beleid geen voorzieningen worden aangelegd, is tegelijk met de ontwerpwijzer ook de 'Beleidwijzer fietsverkeer' uitgebracht door het Fietsberaad.
Deze twee publicaties samen vormen de basis voor het ontwikkelen en uitvoeren van fietsvriendelijk verkeersbeleid.

Dit CROW-project is mede mogelijk gemaakt dankzij financiering door het Fietsberaad.

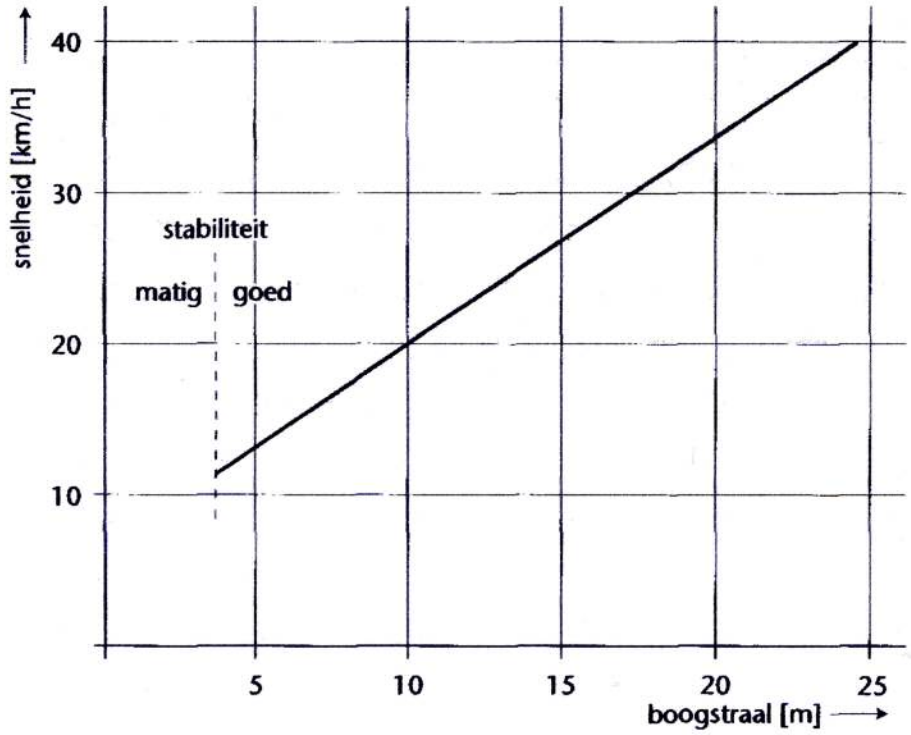
Graag spreek ik mijn dank uit aan allen die aan deze publicatie hebben meegewerkt. Een bijzonder woord van dank aan de leden van de werkgroep is op zijn plaats. Zonder hun niet aflatende inzet en doorzettingsvermogen zou CROW niet in staat geweest zijn een dergelijke publicatie te produceren.

CROW
dr. ir. I.W. Koster, directeur

De werkgroep 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' bestond uit:

- ir. J. Ploeger, *Interprovinciaal Overleg (voorzitter)*
- ing. P.A. Kroeze, *Ligtermoet & Partners (secretaris)*
- R. Ditewig, *gemeente Utrecht*
- ir. A. Dijkstra, *SWOV*
- ir. T.P.F. Godefrooij, *provincie Noord-Brabant*
- ing. J.W. Immerzeel, *gemeente Nieuwerkerk aan de Ijssel*
- ing. W. Salomons, *gemeente Enschede*
- drs. E.D. Vink, *gemeente Veghel*
- Th. Zeegers, *Fietsersbond*

De begeleiding van de werkgroep vanuit CROW was in handen van H. Talens.



Figuur 8. Verband tussen boogstraal en fietssnelheid

die voor de vetergang en de obstakelvrees. De marges kunnen elkaar voor een deel overlappen. Zo kan een voldoende ruime obstakelafstand tevens voorzien in de marge die is vereist vanwege de vetergang (zie figuur 7).

Uiteraard moeten de diverse marges per situatie (wegvak, kruispunt, helling) met elkaar in overeenstemming worden gebracht. Ook dient de ontwerper er rekening mee te houden dat het profiel van vrije ruimte in bogen groter is dan in rechtstanden, zeker bij hogere snelheden. Hoewel onderzoeksgegevens op dit punt niet voorhanden zijn, wordt aanbevolen om, afhankelijk van de snelheid, rekening te houden met een extra ruimte tot circa 0,50 m.

Omdat fietsen niet alleen een doelgerichte verplaatsingsactiviteit is, maar ook een vorm van ontspanning en sociale activiteit kan zijn, geldt als algemeen ontwerpuitgangspunt dat fietsers met zijn tweeën naast elkaar moeten kunnen rijden.

3.5 Bogen en zicht

Horizontale bogen

Bogen zijn nodig om wegvakken op een soepele wijze met elkaar te verbinden. De straal van een boog is van invloed op de snelheid waarmee ter plaatse van de boog gefietst kan worden. De ondergrens voor boogstralen is 5,00 m; bij kleinere waarden daalt de fietssnelheid tot beneden de 12 km/h en moet de fietser veel moeite doen om overeind te blijven. Naarmate de ontwerpsnelheid hoger ligt, zal ook de boogstraal groter moeten zijn. Uit onderzoek is het in figuur 8 weergegeven verband tussen boogstraal en fietssnelheid naar voren gekomen. Op basis van deze figuur kan worden gesteld dat:

- fietsverbindingen die onderdeel uitmaken van het basisnetwerk, een straal dienen te hebben van ≥ 10 m, afgestemd op een ontwerpsnelheid van 20 km/h;
- fietsroutes en hoofdfietsroutes een straal dienen te hebben van ≥ 20 m, afgestemd op een ontwerpsnelheid van 30 km/h.

Zicht

Om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen, moeten fietsers voldoende zicht hebben. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt in drie soorten zicht.

Tabel 6. Rijzicht voor fietsers

Minimaal benodigd rijzicht	(hoofd)-fietsroutes	overige routes
ontwerpsnelheid	30 km/h	20 km/h
rijzicht voor fietsers	35 - 42 m	22 - 30 m

In de eerste plaats is er het rijzicht. Een fietser moet de voor hem of haar liggende weg, fietspad of kruispunt over voldoende lengte kunnen overzien om de rijtaak veilig en comfortabel te kunnen uitvoeren. Voor de bepaling van een comfortabel rijzicht kan worden uitgegaan van de afstand die in 8 à 10 seconden wordt afgelegd; het minimaal benodigde rijzicht is de afstand die in 4 à 5 seconden wordt afgelegd.

In de tweede plaats moet rekening worden gehouden met het remzicht. Dit heeft betrekking op de afstand die wordt overbrugd gedurende een remmanoeuvre. Bij een snelheid van 30 km/h bedraagt het remzicht 40 meter, bij 20 km/h 21 meter (uitgaande van 2 seconden reactietijd en een remvertraging van 1,5 m/s^2). Dit zicht is niet alleen op wegvakken van belang, maar ook bij kruispunten.

Een derde vorm van zicht is het oprijzicht (tabel 7). Dit zicht is van belang bij kruis-

Tabel 7. Benodigd oprijzicht, bij verschillende wegbreedtes en rijsnelheden

		benodigd oprijzicht (m) bij diverse naderingssnelheden van het autoverkeer (V_{85})			
oversteeklengte (m)	oversteektijd (s)	30 km/h	50 km/h	70 km/h	80 km/h
4,00	4,2	45	100	180	205
5,00	4,5	45	105	185	210
6,00	4,9	50	110	190	220
7,00	5,1	50	115	200	225
8,00	5,5	55	120	205	235

punten en aansluitingen. Om een rijbaan veilig te kunnen oversteken, moeten fietsers voldoende zicht hebben op het verkeer op de te kruisen weg. Zij moeten daarbij de afstand en de snelheid van dit verkeer kunnen schatten. Het benodigde oprijzicht wordt berekend vanaf 1 meter vanaf de kant van de hoofdrijbaan, dus vanaf het punt waar de fietser staat opgesteld. Het oprijzicht wordt bepaald door:

- de naderingssnelheid van het kruisende verkeer;
- de tijd die de fietser nodig heeft om veilig te kunnen oversteken (oversteeklengte);
- de schuwtijd (veiligheidsmarge, afhankelijk van de naderingssnelheid van het kruisende verkeer).

De tijd die fietsers nodig hebben om vanuit stilstand de rijbaan te kunnen oversteken, is afhankelijk van de fysieke kwaliteiten van de fietser. Ouderen en jonge kinderen hebben hiervoor meer tijd nodig dan 'vitale fietsers'. In tabel 7 worden enkele richtwaarden gegeven voor het oprijzicht voor fietsers. Hierbij is uitgegaan van een versnelling van maximaal 0,8 m/s^2, een reactietijd van circa 1 s en een maximumsnelheid op de fietsoversteek van circa 10 km/h (= 2,8 m/s). Omdat het bij oprijzicht gaat om fietsers die vanuit stilstand (of nagenoeg stilstand) de rijbaan willen kruisen, is de afstand niet afhankelijk van het functieniveau van de fietsverbinding. De schuwtijd is afhankelijk van de naderingssnelheid van het kruisende verkeer en varieert van 1 s bij 30 km/h tot 5 seconden bij 80 km/h.

Voorwoord

Rapportage Modelaanpak Veilig Fietsen

Ons land telt met ruim 19 miljoen exemplaren meer fietsen dan inwoners. En met al die fietsen leggen we elk jaar 15 miljard kilometer af. We zijn gehecht aan ons imago van fietsland en niet voor niets: fietsen is gezond, biedt goedkope mobiliteit en is ook nog eens goed voor de leefomgeving.

Een groot deel van die 19 miljoen fietsen zijn elke dag onderdeel van ons drukke verkeer, dat een van de veiligste ter wereld is. Toch is een op de drie verkeersdoden fietser. En sinds 2000 stijgt het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer. In 2011 was al meer dan de helft van de ernstig gewonden in het verkeer fietser.

De meeste ongevallen waarbij fietsers het slachtoffer zijn, vinden plaats op lokale wegen. Daarom stimuleren al veel gemeenten veilig fietsen door bijvoorbeeld veiliger fietspaden aan te leggen en door verkeerslessen voor scholieren en ouderen.

Om fietsen veiliger te maken heb ik, als onderdeel van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) afgesproken dat alle gemeenten uiterlijk eind 2013 een lokale aanpak vaststellen.

Met deze Modelaanpak bied ik u, samen met VNG en CROW-Fietsberaad, een uniform en praktisch stappenplan aan om tot die aanpak te komen. Daarnaast is deze Modelaanpak ook een menukaart met succesvolle maatregelen. Ze zijn als best practices aangedragen door gemeenten. Deze Modelaanpak helpt gemeenten een goed begin te maken met het verbeteren van de fietsveiligheid. Het helpt bovendien om de bestaande aanpak te toetsen en waar nodig aan te vullen. Vele partijen, zoals de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, Team Alert, ANWB en Blijf Veilig Mobiel hebben daarbij hun medewerking toegezegd.

Nederland moet een veilig, gezond en duurzaam fietsland blijven. Dat lukt alleen als we met elkaar de fiets de ruimte geven en er –landelijk en lokaal– samen de schouders onder zetten. Zodat al die miljoenen Nederlandse fietsers elke dag weer veilig thuiskomen.

Melanie Schultz van Haegen
Minister van Infrastructuur en Milieu

Vereniging van
Nederlandse Gemeenten

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

informatiecentrum tel.	uw kenmerk	bijlage(n)
(070) 373 8393		4
betreft	**ons kenmerk**	**Datum**
Modelaanpak Veilig Fietsen	FLO/U201301183	11 september 2013
	Lbr. 13/072	

Samenvatting

Het aantal doden en ernstig gewonden als gevolg van verkeersongevallen ligt boven het streefcijfer dat is opgenomen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 (maximaal 500 doden en 10.600 ernstig gewonden in 2020). Het Rijk, provincies, waterschappen, gemeenten en de stadsregio's (SkVV) hebben zich aan het Strategisch Plan gecommitteerd.
In 2011 vielen 661 doden en ongeveer 20.000 ernstig gewonden in het verkeer. Het aantal verkeersdoden in 2012 is licht teruggelopen naar 650, het aantal ernstig gewonden in 2012 is nu (september 2013) nog niet bekend.

Alle partijen hebben in 2011 toegezegd een bijdrage te leveren aan het terugdringen van het aantal doden en ernstig gewonden. Vooral het verkeersveiligheidsbeleid gericht op jongeren, ouderen en fietsers heeft een extra impuls nodig. De afspraken met daaraan gekoppeld 23 maatregelen zijn opgenomen in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid.

De groep fietsers maakt ongeveer 30% uit van het aantal verkeersdoden en meer dan 50% van het aantal ernstig gewonden. Ongelukken met fietsers doen zich hoofdzakelijk voor op het lokale wegennet. Daarom is één van de maatregelen uit de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid *Gemeenten stellen een lokale aanpak veilig fietsen op.*

Door middel van deze Ledenbrief willen wij u nader informeren over de beschikbaarheid van de *Modelaanpak Veilig Fietsen.* De Modelaanpak biedt gemeenten handvatten om een aanpak op te stellen of bestaand beleid te versterken, afhankelijk van de lokale ambitie, met als doelstelling het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden onder (oudere) fietsers terug te dringen. De eventuele extra inzet kan van invloed zijn op de gemeentelijke begrotingen van 2014 en 2015, daarom adviseren wij u hier, bij de voorbereiding op de begrotingen, rekening mee te houden.

Vereniging van
Nederlandse Gemeenten

Aan de leden

informatiecentrum tel.	uw kenmerk	bijlage(n)
(070) 373 8393		4
betreft	**ons kenmerk**	**Datum**
Modelaanpak Veilig Fietsen	FLO/U201301183 Lbr. 13/072	11 september 2013

Geacht college en gemeenteraad,

In 2012 kwamen 200 fietsers om het leven als gevolg van een verkeersongeluk, bijna 30% van het totaal aantal verkeersdoden (650). Het totaal aantal ernstige verkeersgewonden over 2012 is op dit moment nog niet bekend, maar dat aantal neemt vanaf 2006 jaarlijks toe tot ongeveer 20.000 in 2011. Uit de registratie van ernstig verkeersgewonden in de Landelijke Medische Registratie blijkt dat vooral ongevallen met fietsers en ouderen in aantal blijven toenemen. Meer dan de helft van het aantal ernstig gewonden in 2011 was een fietser. Bij deze (veelal enkelvoudige) ongevallen wordt de politie vaak niet ter plaatse geroepen.

Het stijgend aantal ernstig gewonden en het groot aantal verkeersdoden was in 2012 aanleiding om de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid vast te stellen. De maatregelen in de Beleidsimpuls zijn gericht op het terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers onder jongeren, ouderen en fietsers.

Door middel van deze Ledenbrief willen wij u nader informeren over de beschikbaarheid van de *Modelaanpak Veilig Fietsen*. De Modelaanpak biedt handvatten om, op basis van de lokale ambitie, een aanpak op te stellen of bestaand beleid te versterken met als doelstelling het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden onder (oudere) fietsers terug te dringen.

Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

De Beleidsimpuls Verkeersveiligheid kent 23 maatregelen gericht op gedrag en infrastructuur om de verkeersveiligheid te verbeteren. De focus ligt op de risicogroepen ouderen en fietsers.
De meeste ongevallen met fietsers vinden plaats op lokale wegen, daarom vervullen gemeenten een belangrijke rol bij het verbeteren van de fietsveiligheid. In de Beleidsimpuls is opgenomen dat gemeenten eind 2013 de lokale verkeersveiligheidsknelpunten voor (oudere) fietsers in kaart

brengen (als dit nog niet is gebeurd) en hiervoor een verbeteraanpak opstellen met maatregelen gericht op gedrag en/of en infrastructuur, *lokale aanpak veilig fietsen.*

Modelaanpak Veilig Fietsen

Om gemeenten te helpen bij het opstellen van een lokale aanpak of om de bestaande aanpak tegen het licht te houden en deze, afhankelijk van de lokale ambitie, te versterken is de Modelaanpak Veilig Fietsen opgesteld. Samen met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Fietsberaad zijn praktische handvatten geformuleerd om lokale verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers in beeld te brengen. De Modelaanpak helpt bij het maken van keuzes voor passende veiligheidsmaatregelen en om de maatregelen zo efficiënt mogelijk en tegen geringe kosten uit te voeren. De Modelaanpak is tevens een wegwijzer naar bruikbare informatie zoals best-practices en samenwerkingspartners om de lokale aanpak op te stellen en uit te voeren.

De modelaanpak onderscheidt 3 fasen. De eerste fase is gericht op het opstellen van een kadernotitie, waarin de urgentie van het probleem, de specifieke kenmerken van de gemeente en de doelgroepen aan de orde komen. In de tweede fase wordt de kadernotitie verder uitgewerkt met de samenwerkingspartners en kan men een maatregelenmix opstellen gericht op gedrag en/of infrastructuur. Fase 3 vervolgt met het opstellen van een beleids – en uitvoeringsplan waarin de organisatie, de financiering en de monitoring aan de orde komen.

Naast de Modelaanpak, een praktisch instrument voor gemeentelijke beleidsmakers, is er een bestuurlijke brochure opgesteld *Aan de slag met veilig fietsen.* Hierin is een stappenplan opgenomen om tot uitvoering en inbedding van fietsveiligheid in lokaal beleid te komen.

Ambassadeurs Veilig Fietsen

Minister Schultz heeft de burgemeesters van Franekeradeel, Oldambt, Dronten, Helmond, Amersfoort, Delft en Zoetermeer gevraagd en bereid gevonden om als ambassadeur op te treden om de lokale fietsveiligheid en het gebruik van de Modelaanpak te stimuleren. De ambassadeurs zullen op het Nationaal Fietscongres op 21 november in Helmond aandacht schenken aan de voortgang en de successen van gemeenten bij het verbeteren van de fietsveiligheid.

Webtool veilig fietsen

Het Fietsberaad biedt gemeenten via de kennisbank 'Veilig Fietsen' informatie op maat over de lokale aanpak veilig fietsen. De Modelaanpak Veilig Fietsen, kerncijfers van gemeenten, succesvolle bestaande maatregelen van (andere) gemeenten en contactgegevens van regionale verkeersveiligheidscoördinatoren zijn hier te vinden. Met behulp van een webtool is het mogelijk om de locaties van de geregistreerde ongevallen op een kaart in te zien. De webtool werkt ook als monitoringsinstrument voor het Ministerie van I&M en de VNG. Door middel van de webtool kunnen andere gemeenten en ook inwoners de lokale aanpak inzien. De webtool heeft dus naast een databank functie ook een (beperkte) benchmark functie.

Registratie verkeersongevallen
De cijfers van ernstig gewonden worden bepaald volgens een door de SWOV ontwikkelde methodiek op basis van gegevens uit de politieregistratie en ziekenhuis-administratie. Voor gemeenten en andere wegbeheerders zijn de cijfers van belang om gevaarlijke situaties met gerichte acties aan te pakken. Door de teruglopende registratie van verkeersongevallen door de politie is het voor wegbeheerders moeilijker geworden om adequaat in te grijpen in die situaties.

Minister Opstelten van Veiligheid en Justitie heeft op 30 januari 2013 in een Algemeen Overleg met de Tweede Kamer toegezegd dat de politie vanaf 1 april 2013 basiskenmerken, zoals locatie en vervoerwijze, gaat registreren van alle ongevallen waar zij ter plaatse komt; dit naast de Processen Verbaal die zij opmaakt bij ernstige ongevallen. De politieregistratie is hiermee eind 2013 volledig op orde. Het ministerie van I&M verkent nu samen met het RIVM, de SWOV en Rijkswaterstaat ook de mogelijkheden van aanvullende informatie vanuit de ambulancediensten, dit binnen de kaders van privacy.

Advies aan gemeenten
Om het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden onder (oudere) fietsers terug te dringen adviseren wij om aan de hand van de Modelaanpak Veilig Fietsen en de lokale ambitie een lokale aanpak op te stellen of het huidig beleid te versterken. Samen met het Rijk en het Fietsberaad, biedt de VNG gemeenten vier instrumenten ter ondersteuning bij het opstellen van de aanpak:

- Modelaanpak Veilig Fietsen
- Bestuurlijke brochure 'Modelaanpak'
- Rapport best-practices in NL gemeenten in 2012
- Webtool van Fietsberaad.

De eventuele extra inzet kan van invloed zijn op de gemeentelijke begrotingen van 2014 en 2015, daarom adviseren wij u hier, bij de voorbereiding op de begrotingen, rekening mee te houden.

Hoogachtend,
Vereniging van Nederlandse Gemeenten

J. Kriens
Voorzitter directieraad

Deze ledenbrief staat ook op www.vng.nl onder brieven.