



Veilig fietsen
in Dinkelland
en Tubbergen

Cartoon: "Fiets-ontworpen voor Vlaamse fietspaden" van K. Vollenweers (Kler, België)

0.	Samenvatting	<u>3</u>	
1.	Aanleiding	<u>43</u>	
1.1	Doelstelling verkeersveiligheid	<u>43</u>	
1.2	Beleidsimpuls fietsverkeer	<u>43</u>	
2.	Uitgangspunten en informatiebronnen	<u>54</u>	
2.1	‘Vertaling’ van de algemene verkeersveiligheidsdoelstelling	<u>54</u>	
2.2	Databronnen verkeersongevallen	<u>54</u>	
2.3	Registratie verkeersongevallen	<u>54</u>	
2.4	“Veilig fietsen in Dinkelland en Tubbergen”	<u>65</u>	
3.	Beschikbare beleidsinformatie	<u>65</u>	
3.1	Beleidskaders	<u>65</u>	
3.2	Kaarten	<u>65</u>	
3.3	Gegevens van geregistreerde ongevallen	<u>76</u>	
3.4	Statistische gegevens	<u>76</u>	
3.5	Snelheidsgegevens	<u>76</u>	
4.	Bestaande projecten en ideeën	<u>87</u>	
5.	Nieuwe ontwikkelingen	<u>10–9</u>	
6.	Quick-wins	<u>110</u>	
7.	De ongevallenanalyse	<u>121</u>	
7.1	Analyse ongevallen 1-1-2016 t/m 14-10-2016 (politie)	<u>121</u>	
7.2	Analyse ongevallen 2014 t/m 2015 (Viastat)	<u>132</u>	
7.3	Analyse ongevallen 2009 t/m 2013 binnen de bebouwde kom	<u>143</u>	
7.4	Analyse ongevallen 2009 t/m 2013 buiten de bebouwde kom	15	
8.	Maatregelenplan	16	
8.1	Een goede basis voor wegontwerp	<u>176</u>	
8.2	Algemene maatregelen binnen en buiten de bebouwde kom	<u>187</u>	
8.3	Gedragsmaatregelen	19	
8.4	Voorlichting gemeentepagina	19	
8.5	Uitvoeringsplan <u>“Veilig Fietsen”</u> : overzicht		20
Bijlagen:			
	A. Maatregelen Senioren-proof ontwerpen	22	
	Overige bijlagen (kaarten, ongevallengegevens)	bijlagenrapport	

Gegevens	Dinkelland	Tubbergen
Zaaknummer	17.09623	13.13505
B&W rapport	I17.040699	I17.033668
Raadsbrief of -bericht	I17.040700	U17.013225
Hoofdrapport	I17.040830	I17.033024
Bijlagenrapport	I17.033025	I17.033025

Cartoon voorblad: "Fiets ontworpen voor Vlaamse fietspaden" van K. Valkeneers (Klier, België)

0. Samenvatting

De beste samenvatting van een notitie met een uitvoeringsplan aan het eind, is het uitvoeringsplan zelf.

Het Uitvoeringsplan [Veilig Fietsen](#) heeft als doel om te komen tot een pakket van maatregelen ten behoeve van de veiligheid van fietsers (en een aantal meer algemene inrichtingsmaatregelen) in de periode van “nu” tot het inwerking treden van een breed Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan.

In de achterliggende notitie is vanaf blz. 4 te lezen waarom tot dit Uitvoeringsplan [Veilig Fietsen](#) is gekomen en welke onderbouwing en de achtergrondinformatie daaraan ten grondslag liggen.

Samenvatting = Uitvoeringsplan [Beleidsimpuls Fiets](#) [Veilig Fietsen](#):

Goede basis voor wegontwerp en weginrichting	De richtlijnen en aanbevelingen van CROW-Fietsberaad bij ontwerp en inrichting betrekken en toepassen	
	A1	In deze notitie worden de belangrijkste publicaties genoemd: - publicatie 315 (basiskenmerken wegontwerp) - publicatie 315a (basiskenmerken kruispunten en rotondes) - diverse nummers: Handboek wegontwerp 2013 - ASVV handboek: online versie - publicatie 344 (richtlijnen drempels, plateaus, inritten) - publicatie 348 (mobiliteit en gedrag)
	A2	Seniorenproof ontwerpen (publicatie 309 CROW)
	A3	Rekening houden met bereikbaarheid/toegankelijkheid van de openbare (buiten)ruimte voor alle gebruikers
	A4	De mogelijkheid van ontwerpen op grond van “Shared space” overwegen (publicatie 303 CROW)
	A5	Vergevingsgezind ontwerpen (voldoende breedte; randvoorzieningen als graskeien langs wegen, e.d.)
Werken aan projecten en maatregelen	De uitvoering van projecten en maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers e.a.	
	B1	Projecten en maatregelen in § 4 en bijlage 4 van de nota en het bijlagenrapport
Nieuwe ontwikkelingen; pilots; gedragsmaatregelen; diversen	e-Fietsen en andere voortbewegingsvormen; breedtes van fietsstroken op de rijbaan; programma Voorlichting & Educatie	
	C1	Proeven met het toepassen van bredere fietsstroken
	C2	Proeven met de toepassing van andere steenslagsoorten
	C3	Proeven met zijkant-markering op fietspaden
	C4	Letten op randschade wegen en fietspaden (incl. graskeien)
	C5	Jaarlijks programma Voorlichting & Educatie
	C6	Voorlichting gemeentepagina
	C7	Koppelen van gedragsmaatregelen aan concrete projecten
Provinciale wegen en kruisingen	Voeren overleg en afspraken m.b.t. projecten en verkeersmaatregelen verkeersveiligheid en bereikbaarheid	
	D1	Regulier overleg provincie-gemeenten Dinkelland-Tubbergen
	D2	Ambtelijk Overleg Mobiliteit
	D3	Specifiek overleg m.b.t. verkeersonveiligheid op provinciale wegen n.a.v. de “Quickscan Wegen en kruisingen”/Dinkelland (aangevuld met locaties in Tubbergen)

1. Aanleiding

Landelijk heeft het verkeersveiligheidsbeleid gericht op o.a. fietsers een extra impuls nodig, aldus het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid). Het Ministerie van I&M heeft landelijk afspraken gemaakt over de aanpak daarvan ("Beleidsimpuls Verkeersveiligheid"). Voor de gemeenten is er met name een rol bij het verbeteren van de veiligheid voor fietsers. Provincie Overijssel ondersteunt dit middels beleid en maatregelen zoals beschreven in haar Koersdocument Fiets en eventueel middels financiële projectbijdragen.

In het Coalitieprogramma 2014-2018 van de gemeente Dinkelland en het Coalitieakkoord 2014-2018 van de gemeente Tubbergen wordt het belang van bereikbaarheid en verkeersveiligheid onderschreven. Ook met het oog op de leefbaarheid en de demografische ontwikkelingen (vooral de vergrijzing) moet men veilig – van jong tot oud- aan het verkeer kunnen deelnemen. Eén van de kwetsbaarste verkeersdeelnemers is de fietser. Doelstellingen uit de coalitieprogramma's zijn vertaald in de DIN van het Programma Krachtige Kernen, Team Mobiliteit & Bestendigheid (het thema "Verplaatsen"):

<u>Opbouw DIN:</u>	Naam programma	PROGRAMMA KRACHTIGE KERNEN
	Naam team	TEAM MOBILITEIT & BESTENDIGHEID
	Naam thema	THEMA "VERPLAATSEN"
	Indicator	Prestatie afspraak: In de periode 2002-2020 is het aantal ernstige verkeersslachtoffers afgenomen
	Bundeling van de inspanningen	x initiatieven ter verbetering van de verkeersveiligheid
	Eén van de inspanningen:	"Beleidsimpuls Fietsverkeer"

In "Veilig fietsen in Dinkelland en Tubbergen" is de verkeersveiligheid voor fietsers in Dinkelland en Tubbergen onderzocht. De nota bevat voorstellen voor de verbetering van de verkeersveiligheid, zowel curatief (achteraf; n.a.v. ongevallen) als preventief (vooraf; rekening houden met fietsers in het ontwerpproces) en in de vorm van betere voorlichting en communicatie.

De nota is in het bijzonder bedoeld voor fietsers, maar ook andere –vooral de meer kwetsbare- weggebruikers zullen baat hebben bij de voorgestelde maatregelen.

Met het in deze nota opgenomen Uitvoeringsplan Veilig Fietsen wordt de periode overbrugd tot de vaststelling van een nieuw, breed Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan voor Dinkelland en Tubbergen. Daarin zal ruime aandacht zijn voor de fiets(er).

1.1. Doelstelling verkeersveiligheid

Landelijk (onderzoek van de SWOV) blijkt dat met de huidige uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid de doelstellingen niet gehaald gaan worden. Die doelstelling was 53% minder verkeersdoden en 45% minder ernstig gewonden in 2020 ten opzichte van 2002.

Deze doelstelling is ook door Dinkelland en Tubbergen vastgesteld (vastgelegd in GVVP en GVP). In §2 wordt de doelstelling vertaald naar concrete aantallen.

1.2. Aanvullende informatie

Als inspiratie voor verbetervoorstellen voor de aanpak van fietsonveiligheid is er een webtool beschikbaar van CROW-Fietsberaad. Daarop is basis- en statistische informatie en er zijn tabbladen met voorbeeldprojecten.

Van de webtool is gebruik gemaakt bij het opstellen van deze nota.

2. Uitgangspunten en informatiebronnen

2.1. 'Vertaling' van de algemene verkeersveiligheidsdoelstelling

De landelijke doelstellingen verkeersveiligheid zijn vertaald naar onze eigen omstandigheden. Door het geringe aantal dodelijke slachtoffers wordt er geen onderscheid gemaakt tussen ernstige letselslachtoffers en dodelijke slachtoffers. Ze worden als één groep geanalyseerd. In deze nota hanteren wij het begrip letselslachtoffers (dodelijke slachtoffers en ziekenhuishuiscgewonden, maar niet "overige gewonden").

De volgende concrete, algemene doelstelling voor verkeersveiligheid is geformuleerd:

- Dinkelland: In 2020 45% minder letselslachtoffers dan in 2002. De nulmeting bedraagt 33 letselslachtoffers. Op de doeldatum 2020 is het streefcijfer maximaal 18 letselslachtoffers.
- Tubbergen: In 2020 45% minder letselslachtoffers dan in 2002. De nulmeting bedraagt 30 letselslachtoffers. Op de doeldatum 2020 is het streefcijfer maximaal 17 letselslachtoffers.

Specifiek gericht op fietsslachtoffers bedraagt de doelstelling:

- Dinkelland: In 2020 45% minder letselslachtoffers dan in 2002. De nulmeting bedraagt 6 letselslachtoffers. Op de doeldatum 2020 is het streefcijfer (afgerond) maximaal 4 letselslachtoffers.
- Tubbergen: In 2020 45% minder letselslachtoffers dan in 2002. De nulmeting bedraagt 5 letselslachtoffers. Op de doeldatum 2020 is het streefcijfer (afgerond) maximaal 3 letselslachtoffers.

2.2. Databronnen verkeersongevallen

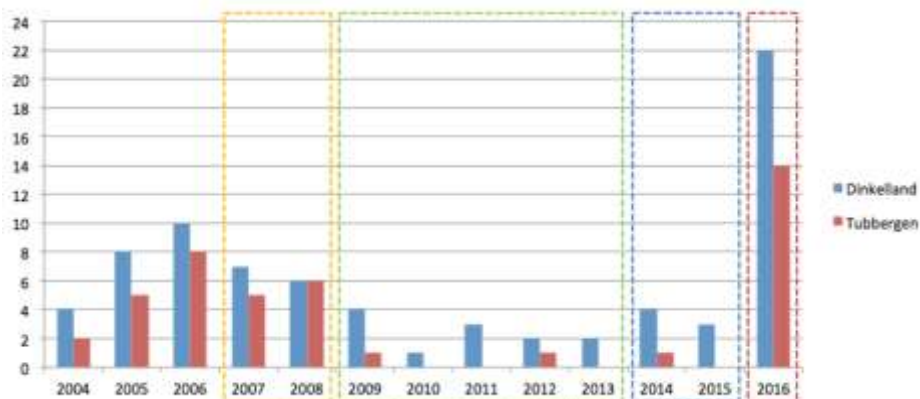
Voor de analyse van de verkeersongevallen is gebruik gemaakt van verschillende databronnen met elk hun eigen detailinformatie. De volgende perioden en databronnen zijn daarom in deze notitie gebruikt;

- 2007 t/m 2008 (ongelukken.staanhier.nl): oranje kader in grafiek.
- 2009 t/m 2013 (ongelukken.staanhier.nl): groene kader in grafiek.
- 2014 t/m 2015 (Viastat.nl): blauwe kader in grafiek.
- 1-1-2016 t/m 14-10-2016 (politie): rode kader in grafiek.

Bij de analyse is waar nodig een splitsing gemaakt voor de verschillende aangegeven perioden. Met name de splitsing in kaarten en tabellen voor de verschillende jaren en perioden is gedaan, omdat niet elke bron over dezelfde (detail)informatie beschikt. Met name van de geregistreeerde fietsongevallen in Viastat is weinig detailinformatie bekend. Bij elke analyse staat aangegeven op elke periode (jaren) deze betrekking heeft.

2.3. Registratie verkeersongevallen

De laatste jaren heeft de registratie van verkeersongevallen ernstig tekort geschoten. Bij verkeersonderzoek wordt gekeken naar de verkeersongevallen van de laatste 5 jaar, nu dus de periode 2011-2015. Juist in deze periode vindt een ernstige onder-registratie van de ongevallen plaats. Dat maakt gericht verkeersonderzoek moeilijk. Het aantal geregistreeerde letselongevallen met fietsers laat het volgende beeld zien in de laatste 13 jaar. De laatste kolom (2016) springt uit de toon, maar dat komt vooral door een verschil in registratiegraad.



(door het verschil in registratiegraad, zijn de datasets onderling nauwelijks te vergelijken)

Voor het onderzoek zijn in de relevantie onderzoeksperiode 2011-2015 relatief weinig letselgevallen met fietsers geregistreerd. De ongevallen uit de periode 2007 t/m 2008, 2009 t/m 2013 (ongelukken.staanhier.nl), 2014 t/m 2015 (Viastat) en 1-1-2016 t/m 14-10-2016 (politie) worden daarom bij dit onderzoek betrokken (de oudere ongevallen met name t.b.v. de statistische analyse; niet zozeer voor locatieonderzoek, want daarvoor zijn de ongevallen te lang geleden).

In 2014 is een initiatief gestart onder de naam STAR (Smart Traffic Accident Reporting), waarin de politie, het verbond van verzekeraars en verkeersonderzoeksbureau VIA de krachten bundelen en de registratiegraad van de ongevallen gaan verhogen tot het niveau van voor 2009. Het eveneens lage aantal geregistreerde letsel-ongevallen met fietsers in 2014 t/m 2015 (Viastat) laat nog geen verbetering zien van genoemd initiatief. Die worden pas vanaf 2017 verwacht. Het hogere aantal geregistreerde letselongevallen met fietsers in 2016 tot dusver, laat zien dat bij de politie sprake is van een veel hogere registratiegraad ten opzichte van Viastat.

Door de onder-registratie van ongevallen van dit moment, zijn er geen conclusies te trekken ten aanzien van het al dan niet halen van de verkeersveiligheidsdoelstellingen. De verwachting is echter dat in Dinkelland en Tubbergen nog onvoldoende resultaat wordt behaald (mede gelet op soortgelijke trend elders in het land).

2.4. “Veilig fietsen in Dinkelland en Tubbergen”

In Dinkelland en Tubbergen vinden geregeld fietsongevallen plaats, waarvan ook met ernstige afloop. Het is daarom belangrijk om nu –op grond van alle gegevens en informatie die wel beschikbaar is- te onderzoeken op welke wijze de verkeersveiligheid van fietsers kan worden verbeterd of ongevallen kunnen worden voorkomen. “Veilig fietsen in Dinkelland en Tubbergen” voorziet daarin. Als over enkele jaren de ongevallenregistratie weer richting het oude niveau gaat, kan een breder onderzoek naar de stand van zaken van de verkeersveiligheid in Dinkelland en Tubbergen worden uitgevoerd.

3. Beschikbare beleidsinformatie

Er is informatie beschikbaar, waarop beleid en maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers gebaseerd kunnen worden. In dit hoofdstuk worden ze benoemd.

3.1. Beleidskaders

De bestaande “eigen” beleidskaders zijn:

- Het GVVP van Dinkelland; het GVP en de Parkeernota van Tubbergen;
- De wegcategorisering van Dinkelland en Tubbergen;
- Het beleid Duurzaam Veilig inrichten van wegen (Dinkelland en Tubbergen);
- Verkeerseducatie (het bestaande programma EduCom van Dinkelland en Tubbergen).

3.2. Kaarten

Bijlage 1 bevat kaarten van de door de politie geregistreerde fietsongevallen (periode 1-1- t/m 14-10-2016), waarvan de locatie bekend is. Ook zijn kaarten opgenomen van de geregistreerde ongevallen van Viastat (een online ongevallen-analyse programma) in 2014 t/m 2015 waarvan de locatie bekend is. Bij de kaarten is tekstueel detailinformatie per fietsongeval opgenomen.

Bijlage 2 bevat kaarten met fietsongevallen in de periode 2007 t/m 2013. Het zijn kaarten van de kernen Denekamp, Ootmarsum en Tubbergen en van de gebieden buiten de bebouwde kom. Op de kaarten is met groene blokjes aangegeven welke ongevallen in de onderzoeksperiode 2009-2013 zijn geregistreerd. Met grijze blokjes zijn de ongevallen uit de voorgaande periode 2007-2008 aangegeven. Deze ‘oudste’ ongevallen worden alleen gebruikt als extra achtergrondinformatie, maar niet meer om er concrete maatregelen op te baseren (daarvoor zijn ze te oud). *De kaarten zijn in te zien via <http://ongelukken.staanhier.nl>*

3.3. Gegevens van geregistreerde ongevallen

Detailinformatie van de geregistreerde ongevallen van de periode 2007 t/m 2013 is opgenomen in de tabellen van bijlage 3.

Nr.	Locatie ongevallen		Betrokkenen		Letselongeval of alleen schade		Omstandigheden		
	Straat 1	Straat 2	1e	2e	letsel	schade	Dag	Tijd	Toedracht
DE02	Veldkampsweg	Bromeliastraat	PA	F	1	-	121209/13:49		Geen voorrang verlenen
DE03	Latropperstraat	wegvak	F	PA	1	-	210510/16:57		Geen voorrang verlenen
DE04	Latropperstraat	Churchillstraat	F	PA	-	x	150809/16:19		Fout inhalen/snijden

↓	↓	↓	↓
Het nummer correspondeert met de kaarten in de bijlagen			Volgens beschrijving* in de ongevallenregistratie
De 1 ^e betrokkene is de veroorzaker van het ongeval. Als er geen 2 ^e betrokkene is, gaat het om een zgn. éézijdig ongeval. De afkortingen betekenen b.v.: PA = personenauto; F=fiets; BF = bromfiets; etc		“Letsel” wil zeggen dat er slachtoffers zijn. Dodelijke slachtoffers worden apart vermeld.	

**) Er wordt onderscheid gemaakt tussen 4 typen ongevallen: geen voorrang verlenen; fout inhalen of snijden, “plaats op de weg” (te veel of te weinig rechts; onvoldoende afstand; e.d.) en overige.*

3.4. Statistische gegevens

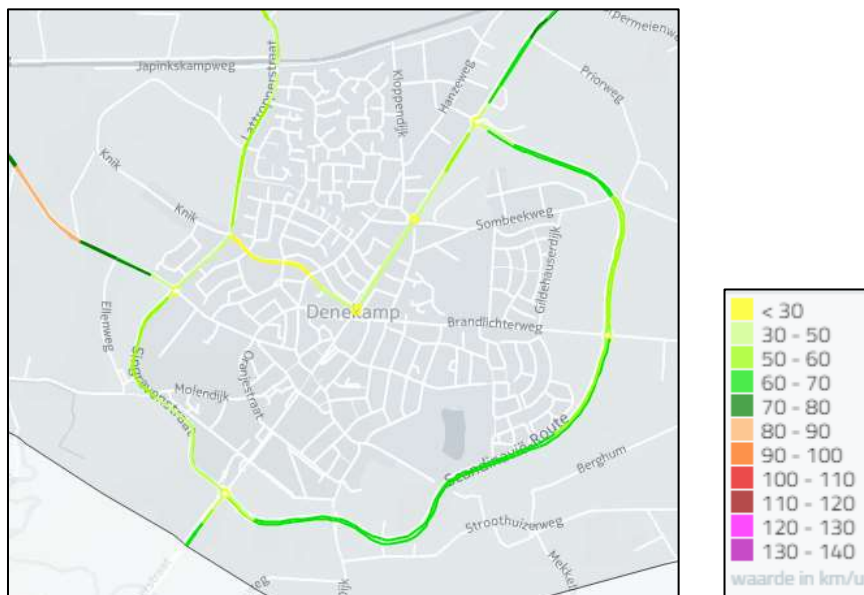
Er is algemene, statistische informatie bekend over fietsongevallen, fietsgebruik en dergelijke. Deze gegevens zijn afkomstig van de webtool van CROW-Fietsberaad. Hieronder enkele statistische gegevens van Dinkelland en Tubbergen (november 2016):

Statistische gegevens webtool Fietsberaad	Dinkelland	Tubbergen	Nederland
• Fietsgebruik (aantal fietskilometers per persoon per dag)	2,9 km	3,6 km	2,9 km
Geregistreerde letselslachtoffers:			
• aantal ernstige fietsslachtoffers 2002-2013	53	30	-
• aantal ernstige fietsslachtoffers per 10 miljoen fietskm's	1,92	1,10	1,10
Verdeling ernstige slachtoffers naar leeftijd (2002-2013):			
• 0-18 jaar	21%	20%	21%
• 18-40 jaar	11%	27%	20%
• 40-60 jaar	36%	23%	26%
• 60-plus	32%	30%	32%
Verdeling vervoerswijze tegenpartij:			
• percentage voetgangers/fietsers	11%	7%	9%
• percentage gemotoriseerde tweewielers	2%	0%	9%
• percentage personenauto's	58%	47%	58%
• percentage bestel- en vrachtauto's	9%	20%	15%
Wegkenmerken:			
• Locatie binnen de bebouwde kom op kruispunten	23%	13%	50%
• binnen de bebouwde kom op wegvakken	6%	3%	25%
• buiten de bebouwde kom op kruispunten	28%	47%	9%
• buiten de bebouwde kom op wegvakken	38%	37%	12%

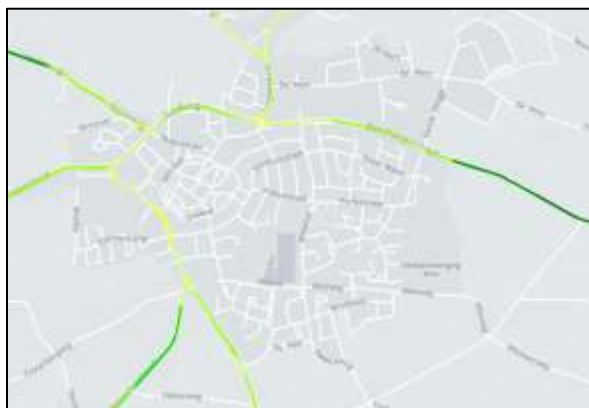
3.5. Snelheidsgegevens

Algemene snelheidsgegevens kunnen via de website www.via.nl worden betrokken (*Speedprofiles*). Hier is informatie over snelheid beschikbaar (gegevens zijn niet vrij toegankelijk). Deze gegevens worden elk kwartaal bijgewerkt met het meest actuele rijgedrag van consumenten (via navigatiesystemen). De snelheidskaarten kunnen betrokken worden bij de ongevallenanalyse. Bij ongevalslocaties kan op deze wijze vrij eenvoudig worden bekeken of snelheid een rol kan spelen in de ongevalsoorzaak. Hieronder zijn kaarten voor Denekamp,

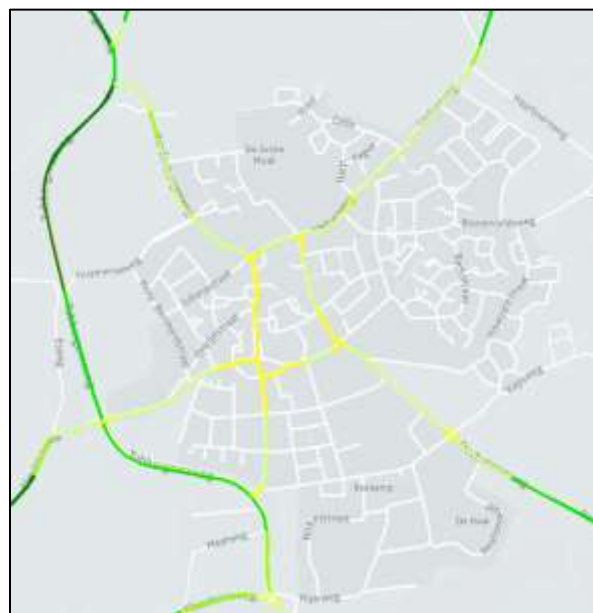
Ootmarsum en Tubbergen (printdatum november 2016) te zien. Om wegen met snelheden te kunnen tonen is een minimum aantal registraties via navigatiesystemen/gps nodig.



Denekamp



Ootmarsum



Tubbergen

Het kan voorkomen dat sommige “drukke” wegen niet in de afbeeldingen voorkomen. Daar is niet direct een verklaring voor. De kaarten worden periodiek vernieuwd en de meest actuele kaarten worden gebruikt bij een analyse. Per update zijn soms andere wegen zichtbaar (of juist niet).

4. Bestaande projecten en ideeën

Er gebeurt al veel wat betreft de verkeersveiligheid. In de begrotingen van Dinkelland en Tubbergen staan verkeersveiligheidsprojecten (zowel beleid als infra). Ze zijn ook in de DIN van Programma Krachtige Kernen terug te vinden. Ook in GVVP en GVP zijn beleid en ideeën geformuleerd, waarbij aangehaakt kan worden. In de DIN zijn ook projecten aangegeven waarbij derden het primaat hebben (b.v. provincie Overijssel). Hieronder een globaal overzicht van de actuele projecten (= medio 2017):

Dinkelland:

- Ootmarsum – Dusinksweg tweede fase: langs de rijbaan wordt een vrij liggend fietspad aangelegd.
- Denekamp – kruisingen Churchillstraat: de voorrangregeling wordt gewijzigd en de kruisingen krijgen een nieuwe bestrating.
- Deurningen – verkeerssituatie Vliegveldweg: een van de problemen is de oversteekbaarheid van de provinciale weg voor fietsers en voetgangers. Provincie Overijssel gaat maatregelen uitvoeren, zoals is afgestemd met de kernraad van Deurningen.
- Denekamp – rotondes: op twee rotondes binnen de kern komen fietsers in de voorrang (rotonde Ootmarsumsestraat en rotonde Kloppendijk). De rotondes in de Scandinaviërouten wijzigen niet.
- Weerselo – rondweg en herinrichting centrum: maatregelen in het kader van bereikbaarheid en verkeersveiligheid.
- Ootmarsum – Denekamperstraat: het gemeentelijke weggedeelte wordt heringericht, met speciale aandacht voor de fietsvoorzieningen.
- Dinkelland: op onder andere de Haarstraat en de Bornsestraat worden in 2017-2018 Duurzaam Veilig maatregelen uitgevoerd, voortkomend uit de “Quickscan Wegen en kruisingen”. Het Uitvoeringsplan daarvoor is vastgesteld.

Tubbergen:

- Albergen – fietsvoorzieningen Van Koersveldweg: diverse maatregelen voor verkeersveiligheid fietsers in Albergen zijn uitgevoerd. Langs de Van Koersveldweg-noord wordt nog een fietspad aangelegd.
- Geesteren – verkeersmaatregelen: diverse maatregelen zijn uitgevoerd in 2014 en de effecten zijn in 2015 gemonitord en naar aanleiding daarvan zijn er op de rotondes in de Haarbrinkweg en Vriezenveenseweg maatregelen voor fietsers uitgevoerd (wijzigen van de voorrangregeling ten gunste van de fietsers en een bochtaanpassing). Voor 2017 of 2018 staat opnieuw monitoring van de drukke wegen op de agenda.
- Fietsverbinding Manderveen – Tubbergen: De discussie over de fietsverbinding wordt nu gevoerd. Er wordt niet alleen gekeken naar een fietspad, maar ook naar andere mogelijkheden om de veiligheid te verbeteren en de bereikbaarheid voldoende goed te houden.

Dinkelland en Tubbergen

- Programma Voorlichting & Educatie – programma gericht permanente verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding. Wordt aangeboden aan alle leeftijdsgroepen en typen verkeersdeelnemers. Gebeurt in nauwe samenwerking met Regio Twente, ROV-ON (regionaal orgaan voor de verkeersveiligheid in Oost-Nederland) en buurgemeenten.

Zachtere projecten c.q. ideeën c.q. aandachtspunten, waaraan nu niet concreet wordt gewerkt, zijn:

- Tubbergen/Harbrinkhoek – fietspad langs gedeelte Noordegraafsingel.
- Diverse kernen: aanleg van fiets(suggestie)stroken op belangrijkere wegen.
- Dinkelland (uit GVVP) – onderzoek ontbrekende fietsschakels: tussen Borne, Saasveld en Weerselo (Bornsestraat): sinds vaststelling GVVP wel maatregelen uitgevoerd, maar verdient nog aandacht.
- Dinkelland (uit GVVP) – fietsverbinding Tilligte-Lattrop: rode stroken zijn inmiddels aangelegd, maar voorrangssituatie verdient nog aandacht.
- Dinkelland (uit GVVP) – fietsroute Agelo-Ootmarsum: fietsvoorzieningen zijn gerealiseerd, maar er is wel verschil met het weggedeelte richting Reutum en Weerselo. Dit verdient nog aandacht.
- Tubbergen (uit GVP) – aandacht voor paaltjes in tussenbermen fietspaden: de problematiek van paaltjes krijgt nog aandacht bij de uitwerking van de maatregelen in deze nota.
- Tubbergen/Fleringen (uit GVP) – oversteeksituatie N349 bij Putmansweg.
- Fietsmaatregelen en fietsstimulering in het algemeen in beide gemeenten.
- Duurzaam Veilig maatregelen op wegen in het kader van groot wegenonderhoud.

5. Nieuwe ontwikkelingen

De laatste ontwikkelingen met betrekking tot 'fietsen' en verkeersveiligheid zijn de opkomst van elektrische fietsen, de discussie over de breedte van fietsstroken en fietsvoorzieningen en nieuwe 'vervoersmiddelen'.

Elektrische fietsen

Het aandeel van elektrische fietsen stijgt. CROW-Fietsberaad heeft onderzoek gedaan naar elektrische fietsen¹ en daaruit volgen een aantal feiten en wetenswaardigheden m.b.t. de verkeersveiligheid:

- De kans om als e-fietser bij een letselongeval betrokken te raken, is groter dan bij gewone fietsers.
- De 'afloop' van een ongeval is vaak ernstiger. E-fietsen zijn zwaarder en daardoor minder stabiel bij lagere snelheid. Vrouwen van middelbare leeftijd en 60+'ers lopen meer risico en het vermoeden bestaat dat het gewicht van de e-fiets (en de stabiliteit) daarbij een grote rol speelt.
- De gemiddelde rijsnelheid is 18,7 km/u (de V85 is 21,8 km/u). Dat sluit redelijk aan bij andere fietsers. Als het gebruik door jongere e-fietsers toeneemt, zal ook de kruissnelheid stijgen (richting 25 km/u). Dat kan een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid.
- De opkomst van e-fietsen vergroot de noodzaak om fietsvoorzieningen *seniorenproof* te maken. Ouderen hebben onder meer baat bij bredere fietspaden, aldus CROW-Fietsberaad.

Ouderen gebruiken verhoudingsgewijs vaker e-fietsen. Doordat minder inspanning nodig is kunnen zij langer aan het verkeer blijven deelnemen. Deelname aan een training in het gebruik van e-fietsen kan bijdragen aan het voorkomen van ongevallen. De gemeente levert hierin een inspanning leveren middels het aanbieden van een training aan de doelgroepen via het jaarlijkse Programma Educatie en Voorlichting.

De speed pedelec is de laatste tijd in opkomst. Het is een nieuw vervoermiddel met eigenschappen die verschillen van een gewone (elektrische) fiets. De wetgeving heeft bepaald dat de speed pedelec sinds 1 juli 2017 een bromfiets is en zich als zodanig dient te gedragen wat betreft 'plaats op de weg', helmplicht e.d.



Waar fietspaden zijn aangewezen met bord G11 (links) dient de speed pedelec op de rijbaan te rijden. Of dat per saldo verkeersveiliger is, moet de praktijk uitwijzen. Want op drukkeren wegen roept de snelle fietser ook veel weerstand op bij automobilisten.

De breedte van fietsstroken

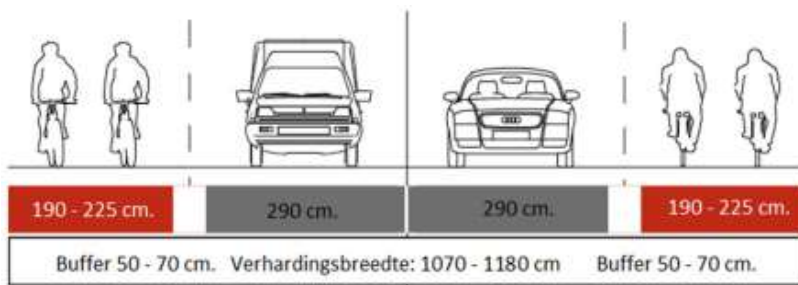
Binnen CROW-Fietsberaad wordt een discussie gevoerd over de breedte van fietsstroken. Fietsstroken, dus de stroken die zijn voorzien van een fietssymbool, behoorden tot nu toe een breedte van 1,50 meter te hebben. Er wordt nu voor bredere stroken gepleit, vanaf 1,70 meter tot wel 2,25 meter.

De drukkeren gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom in Dinkelland en Tubbergen hebben doorgaans geen grotere breedte dan 6,00 meter. Met fietsstroken van 1,50 meter resteert nog een strook van 3,00 meter voor het gemotoriseerde verkeer. Nog bredere fietsstroken gaan ten koste van de rijbaanbreedte voor het gemotoriseerde verkeer. Het is de vraag of dat verstandig is en of daar draagvlak voor is.

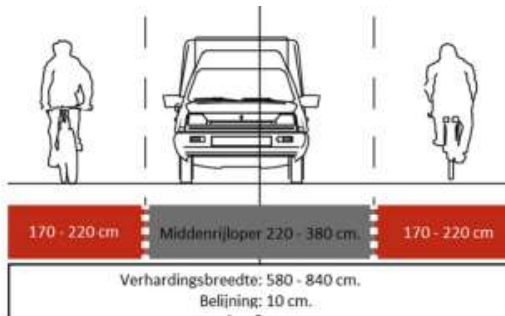
Op veel wegen binnen en buiten de bebouwde kom liggen zogeheten fietssuggestiestroken en daarvoor gelden de richtlijnen over strookbreedtes niet. CROW-Fietsberaad lijkt er voorkeur voor te hebben om de suggestiestroken helemaal achterwege te laten. De stroken zijn te smal en fietsers kunnen niet naast elkaar rijden, zo is de redenatie. Daarmee wordt voorbij gegaan aan het snelheids-remmend effect die suggestiestroken wel degelijk lijken te hebben. We delen de visie van CROW-Fietsberaad ten aanzien van suggestiestroken niet. In het GVVP van Dinkelland en het GVP van Tubbergen zijn fietsstrookbreedtes aangegeven en die worden in beginsel nog steeds gehanteerd. Dat hoeft proeven met bredere (fiets)stroken overigens niet uit te sluiten. De suggesties van CROW-Fietsberaad zijn soms "te streng" voor Dinkelland en Tubbergen, want de daarvoor vereiste wegbreedtes zijn niet altijd voorhanden, maar hieronder toch twee impressies:

¹ CROW-Fietsberaad, publicatie 24: Feiten over de elektrische fiets (mei 2013).

1. Een 50 km-weg ('GOW') binnen de bebouwde kom met aparte 2 rijstroken voor auto's.
 - Uitgangspunt is de scheiding van de rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer.
 - Maatgevend is dat een fietspaar geheel binnen de fietsstrook kan fietsen.
 - Er is minimaal een totale verhardingsbreedte van 10,70 meter nodig.



2. 30 km-weg ('ETW') binnen de bebouwde kom met één rijloper (voor 1 auto).
 - Twee elkaar tegemoet komende personenauto's kunnen elkaar niet passeren als er fietsers rijden.
 - Bij een tegenligger moeten automobilisten bewust uitwijken over de fietsstrook.
 - Er is minimaal een totale verhardingsbreedte van 5,80 meter nodig.



Het geschetste profiel voor een 50 km-weg ('GOW') is in Dinkelland en Tubbergen niet te realiseren. Het geschetste profiel voor een 30 km-weg ('ETW') is op de bredere wegen te realiseren. Het is niet duidelijk wat de effecten op de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid zijn, indien er een rijloper van slechts iets meer dan 2 meter overblijft voor het gemotoriseerde verkeer.

Nieuwe vervoermiddelen

Er zijn tegenwoordig talloze nieuwe vervoersmiddelen op de weg zichtbaar, zoals hoverboards, swing, segway, tuctuc e.d. De 'plaats op de weg' is niet altijd duidelijk. Veel middelen zijn niet eens toegelaten op de openbare weg. Maar ze zijn wel onderdeel van het wegbeeld en we hebben er mee te dealen.

In het concept Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2017-2020 van Overijssel is het treffend verwoord: "Het palet aan mobiliteitskeuzes wordt in de toekomst alleen maar groter, maar dit komt de verkeersveiligheid niet perse ten goede."

De introductie van elektrische voertuigen heeft gezorgd voor stillere voertuigen, waardoor ze soms minder goed worden opgemerkt. Dit is een potentiële bron van verkeersonveiligheid.

6. 'Quick-wins'

Niet alles hoeft opnieuw te worden bedacht. Er wordt gebruik gemaakt van een breed scala aan bestaande maatregelen, beleid en ideeën. In de lijst hieronder zijn zogeheten 'quick-wins' opgenomen, die gebruikt kunnen worden bij het eigen maatregelenpakket. Uit de ongevalanalyse van een locatie of gebied moet blijken welke ervan inzetbaar zijn bij projecten in Dinkelland en Tubbergen.

Voorbeelden van quick-wins in relatie tot fietsongevallen volgens CROW-Fietsberaad:

- Het weghalen van onnodige paaltjes in fietspaden en fietsroutes. Zijn paaltjes toch nodig, zorg dan voor voldoende duidelijke markering.
- Maak (fiets)stroken voldoende breed. Fietsers moeten bij voorkeur naast elkaar kunnen fietsen.
- Richt wegen en verkeersvoorzieningen herkenbaar in. Onduidelijkheden leiden tot onveiligheid. Richt wegen Duurzaam Veilig in overeenkomstig de richtlijnen en aanbevelingen van CROW-Fietsberaad.
- Probeer nieuwe maatregelen uit als de situatie zich daarvoor leent. Te denken is aan de fietsstraat en de 'shared space'-inrichting (minder regels; men moet meer rekening houden met elkaar).
- Probeer wegen seniorenproof te maken en vergevingsgezind. Met andere woorden": houdt rekening met de (lichamelijke) beperkingen van ouderen en –als het mis gaat- probeer te voorkomen dat een ongeval een ernstige afloop kent. Denk aan bredere fietsvoorzieningen of aan fietsoversteekplaatsen op dikkere en bredere wegen.
- Gedragsbeïnvloeding wordt steeds belangrijker nu de infrastructuur steeds meer in orde is. Permanente verkeerseducatie wordt in samenwerking met het ROV-ON uitgevoerd.

7. De ongevalanalyse

De ongevalanalyse wordt vooral gebruikt om een aantal algemene maatregelen te bepalen, waarmee Dinkelland en Tubbergen in hun toekomstig verkeersbeleid en bij het ontwikkelen/uitwerken van projecten rekening mee kunnen houden.

Voor Tubbergen is niet echt sprake meer van grote probleemlocaties wat betreft verkeersveiligheid. En recent is in Dinkelland de notitie "Quickscan Wegen en kruisingen" behandeld en is een Uitvoeringsplan in de maak om enkele verkeersmaatregelen op wegen uit te voeren c.q. hierover overleg te voeren met derden.

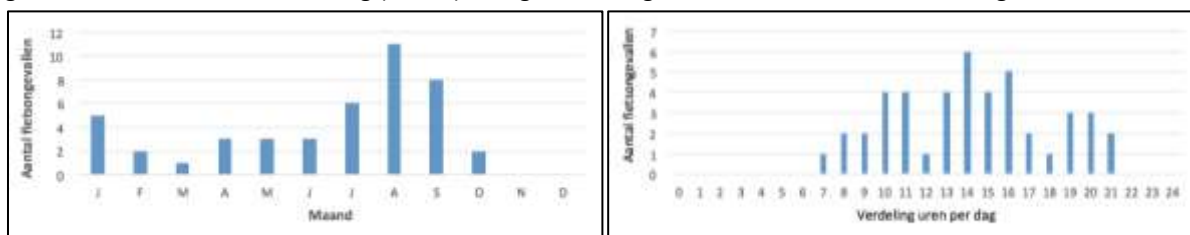
7.1. Analyse ongevallen 1-1-2016 t/m 14-10-2016 (politie administratie)

De geregistreerde fietsongevallen die in 2016 (tot 14 oktober) plaatsvonden zijn door de politie aangeleverd. In Noaberkracht zijn in 2016 tot dusver 44 fietsongevallen geregistreerd. In onderstaande tabel is de verdeling voor Dinkelland en Tubbergen weergegeven, als ook de verdeling in fietsongevallen waarbij sprake was van letsel, dan wel uitsluitend materiële schade (ums). Bij een fietsongeval is in de meeste gevallen ook sprake van letsel.

Fietsongevallen	ums	letsel	totaal
Tubbergen	2	14	16
Dinkelland	6	22	28

Fietsongevallen 1-1-2016 t/m 14-10-2016

In onderstaande grafieken is weergegeven in welke maanden de fietsongevallen plaatsvonden (links) en gedurende welke uren van de dag (rechts). Het gaat om ongevallen in Dinkelland en Tubbergen samen:



De meeste fietsongevallen deze zich voor in de zomermaanden juli t/m september. Opgemerkt moet worden dat de ongevalsgegevens van de maanden november en december nog niet beschikbaar waren en oktober deels. Verder doen zich de meeste fietsongevallen voor in de middaguren (dus geen “verlichtingskwesties”).

In bijlage 1 zijn de “politie-fietsongevallen”, waarvan de locatie bekend is, op kaart weergegeven. Het beeld laat zien dat de locaties verspreid liggen en de fietsongevallen incidenteel zijn, zodat hieruit geen conclusies kunnen worden getrokken.

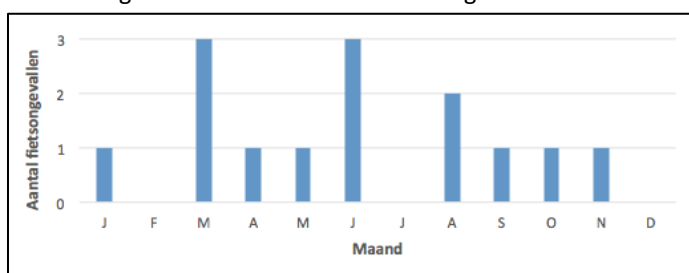
7.2. Analyse ongevallen 2014 t/m 2015 (Viastat)

De geregistreerde fietsongevallen die in 2014 en 2015 plaatsvonden zijn opgenomen in Viastat². In Noaberkracht zijn in 2014 t/m 2015, 14 fietsongevallen geregistreerd. In onderstaande tabel is de verdeling voor Dinkelland en Tubbergen weergegeven, als ook de verdeling in fietsongevallen waarbij sprake was van letsel, dan wel uitsluitend materiële schade.

Fietsongevallen	ums	letsel	totaal
Tubbergen	2	1	3
Dinkelland	4	7	11

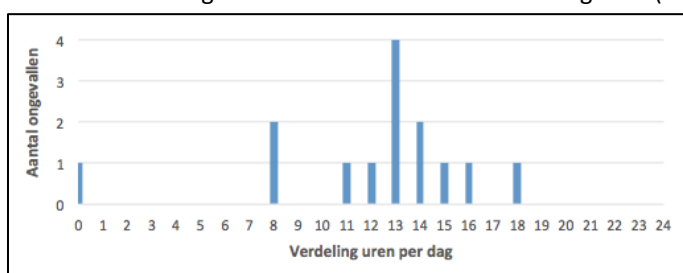
Fietsongevallen 2014 t/m 2015

Van 14 fietsongevallen deden zich 2 binnen en 6 buiten de bebouwde kom voor. En bij 6 fietsongevallen was de locatie niet bekend. Bij 10 fietsongevallen was de gemeente wegbeheerder en bij 4 fietsongevallen was dat de provincie. In onderstaande grafiek is weergegeven in welke maanden de fietsongevallen plaatsvonden. De meeste ongevallen deden zich voor voorafgaand aan de zomermaanden.



Verdeling fietsongevallen Dinkelland en Tubbergen (samen) per maand (2014-2015)

In onderstaande grafiek is weergegeven in welke uren van de dag de fietsongevallen plaatsvonden. De meeste fietsongevallen deden zich rond de middag voor (dus ook hier geen “verlichtingskwesties”).



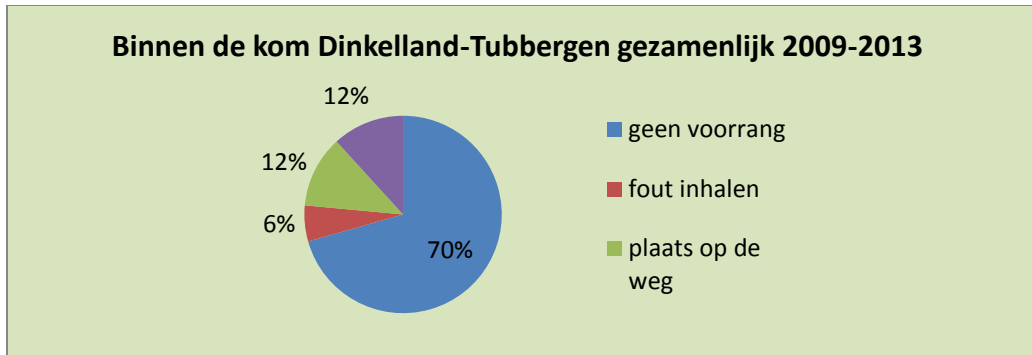
Verdeling fietsongevallen Dinkelland en Tubbergen (samen) per uur (2014-2015)

In bijlage 1 zijn de fietsongevallen van 2014 t/m 2015, waarvan de locatie bekend is, op kaart weergegeven. Uit dit verspreide beeld (qua locaties en aantal) kunnen geen conclusies kunnen worden getrokken.

² Viastat is een online programma, waarmee ongevalgegevens inzichtelijk gemaakt en geanalyseerd worden.

7.3. Analyse ongevallen binnen de bebouwde kom 2009 t/m 2013 (ongelukken.staanhier.nl)

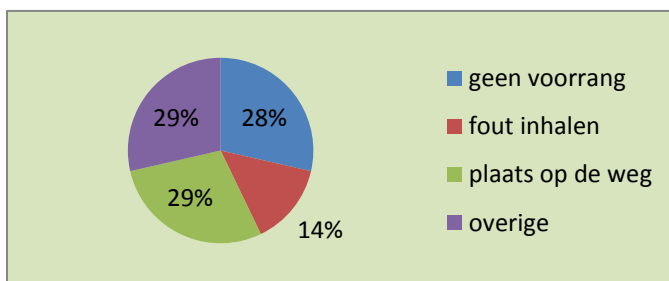
In de periode 2009-2013 was sprake van een beperkte registratiegraad van de verkeersongevallen. Daarom gebruiken we soms ook de ongevalgegevens uit de periode 2007-2008. In de analyses zijn alleen ongevallen betrokken waarbij minimaal één van de betrokkenen een fietser is. Fietzers kunnen zowel veroorzaker van een ongeval zijn als 'tweede betrokkene'. Het algemene beeld binnen de bebouwde kommen:



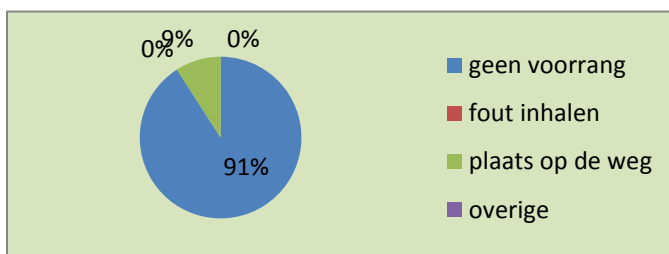
Algemeen:

- Binnen de bebouwde kommen in Dinkelland en Tubbergen zijn er 17 geregistreerde fietsongevallen. De kernen met de meeste fietsongevallen zijn Denekamp (8) en Ootmarsum (5). Er is 1 geregistreerd ongeval in de kernen Tubbergen, Agelo, Geesteren en Weerselo.
- In veruit het grootste deel van de verkeersongevallen wordt niet goed voorrang verleend. Een andere belangrijke ongevalsoorzaak betreft "Plaats op de weg". Dit is een bundeling voor ongevalsoorzaken als 'teveel rechts rijden', 'te weinig rechts rijden', 'onvoldoende afstand houden' of 'geen doorgang verlenen', kortom zeer divers van aard.

Wanneer naar de 'rol' van de fietser wordt gekeken –is fietser veroorzaker van het ongeval of niet- wordt uit de grafieken hieronder duidelijk dat er een groot verschil in ongevalsoorzaak bestaat:



Fietsongevallen Dinkelland en Tubbergen (gezamenlijk), waarbij de fietser de veroorzaker van het ongeval is.

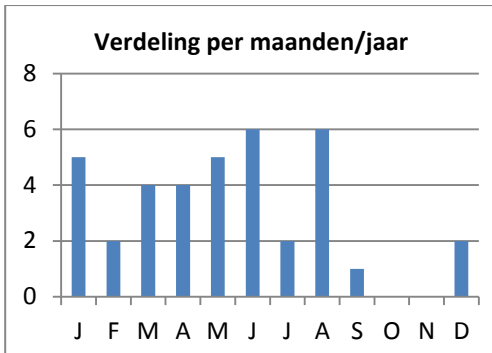


Fietsongevallen Dinkelland en Tubbergen (gezamenlijk), waarbij de fietser de 'tweede partij' is.

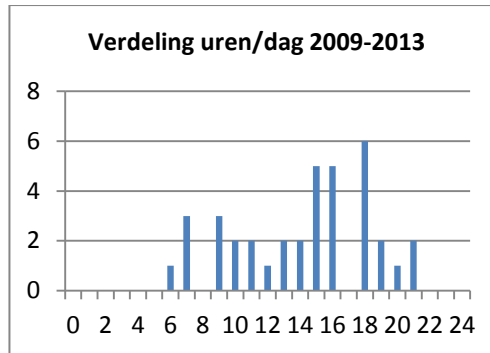
Conclusies t.a.v. de rol van de fietser:

- Als fietsers de veroorzaker van het ongeval zijn, is sprake van een grote verscheidenheid van ongevalsoorzaken. Als fietsers de 'tweede partij', krijgen zij in 90% van de gevallen geen voorrang.
- Binnen de kern van Denekamp vallen de fietsongevallen op de Churchillstraat op. Hiervoor zijn inmiddels maatregelen in voorbereiding.

- Er is ook gekeken naar de maanden van het jaar en het tijdstip op de dag. Uit de grafieken hieronder blijkt dat er in de herfst opvallend weinig ongevallen gebeuren. Waarom is onduidelijk. Ook is te zien dat ongevallen vooral overdag plaatsvinden, dus donker/verlichting speelt geen bijzondere rol.
- Andere fietsongevallen binnen de bebouwde kommen zijn te incidenteel qua locatie, ongevals-toedracht of andere omstandigheden. Hieruit kunnen geen zinvolle conclusies worden getrokken.



Weinig fietsongevallen in het najaar.
(Dinkelland en Tubbergen samen)



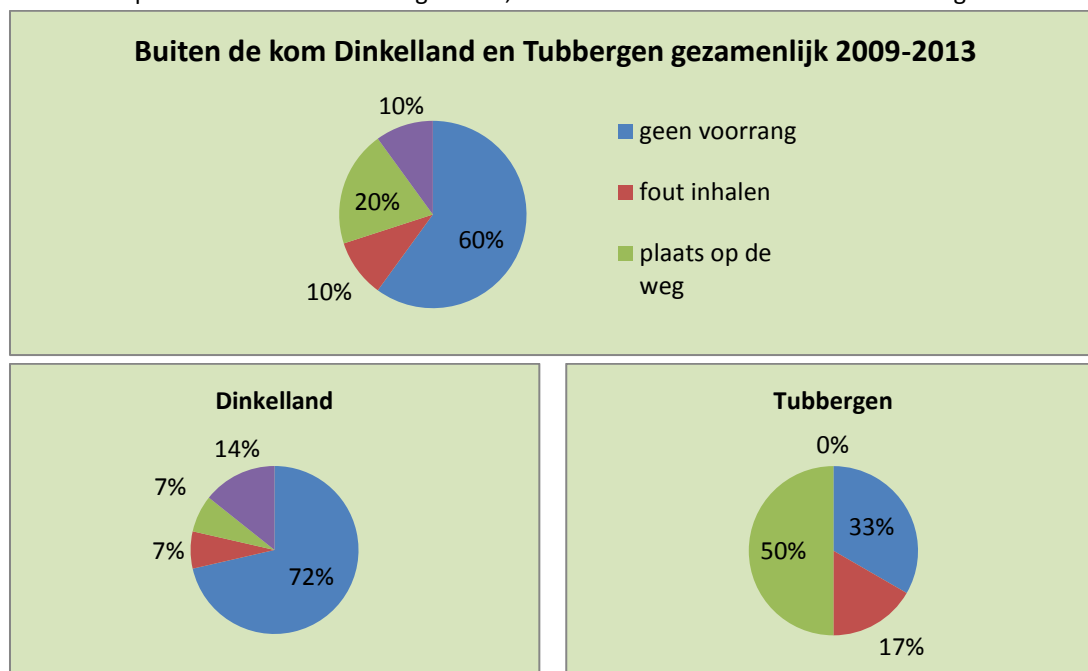
In de late avond en nacht zijn er geen ongevallen.
(Dinkelland en Tubbergen samen)

Zoals aangegeven kijken we in deze notitie niet specifiek naar locaties. Die zijn al eerder opgemerkt en daaraan wordt gewerkt. In Dinkelland is onlangs de notitie “Quickscan Wegen en kruisingen” vastgesteld en daar is een Uitvoeringsplan in ontwikkeling. Aan een groot aantal andere projecten en verkeersmaatregelen in Dinkelland en Tubbergen wordt gewerkt (zie het overzicht in § 4 en bijlage 4).

In het algemeen is zeker dat weggebruikers baat hebben bij duidelijke verkeersmaatregelen en uniformiteit/herkenbaarheid. Verkeersmaatregelen wordt bij voorkeur uitgevoerd overeenkomstig de richtlijnen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de uitvoering van inritten/inritconstructies, maar ook voor de wijze waarop met voorrang-regels wordt omgegaan.

7.4. Analyse ongevallen buiten de bebouwde kom 2009 t/m 2013 (ongelukken.staanhier.nl)

Hieronder is het algemene beeld te zien van de fietsongevallen buiten de bebouwde kom, geregistreerd in de onderzoeksperiode 2009-2013: 20 ongevallen, waarvan 14 in Dinkelland en 6 in Tubbergen.



Algemeen:

- Voorrangsongevallen komen bij beide gemeenten veel voor: bij 60% van de fietsongevallen binnen de twee gemeenten. Net als binnen de bebouwde kom is dit de belangrijkste ongevalsoorzaak.
- Voorrangsongevallen zijn meestal kruispuntongevallen, waarbij het bij de analyse interessant kan zijn om onderscheid te maken tussen (volledig) gemeentelijke kruispunten en aan de andere kant kruispunten waarbij minimaal één van de wegen een provinciale weg is. De primaire verantwoordelijkheid voor het eventueel nemen van maatregelen ligt dan immers bij de provincie. Gemeentelijke actie is primair het voeren van overleg en niet het nemen van maatregelen.
- In Tubbergen valt het aandeel ongevallen met 'plaats op de weg' op, maar het gaat om slechts drie ongevallen, dus het beeld is vertekend. Bij 'plaats op de weg' is vaak sprake van onoplettendheid, afleiding of onvoldoende geconcentreerd zijn tijdens het rijden.
- Voor het overige zijn de ongevallen buiten de bebouwde kom te zeer verspreid om er conclusies uit te kunnen trekken, anders dan algemene. Wel is duidelijk dat gedragsbeïnvloeding zich moet richten op de voorrangsongevallen en het gedrag daarbij. Want niet alleen de locaties zijn van belang, ook kan een deel van de voorrangsongevallen voortvloeien uit 'slecht' verkeersgedrag (afgeleid zijn of te druk zijn, en daardoor onvoldoende letten op andere weggebruikers; geen richting aangeven, en daardoor andere weggebruikers op het verkeerde been zetten; etc).

Locatie- c.q. gebiedsgericht (gemeentelijke wegen):

- Kijkend naar de spreiding van de ongevallen buiten de kom op de kaart, dan vallen 2 gebieden op:
 - De route Ootmarsum-Agelo-Weerselo, met onder andere 3 ongevallen op de Nijenkampsweg ten zuidwesten van Groot Agelo. De ongevallen hebben zeer diverse oorzaken (overstekend dier; fout inhalen; geen voorrang) en tijd (2009, 2011 en 2012). En in de kern Agelo is een fietser tegen een paaltje aangereden. Qua analyse kunnen uit deze gegevens geen conclusies worden getrokken. De Nijenkampsweg wordt als fietsroute gebruikt en daardoor ligt het voor de hand dat zich hier vaker dan elders fietsongevallen voordoen.
 - De Bornsestraat tussen Weerselo en Hertme (vooral Westerikweg en Zoekerdijk: 3 ongevallen uit 2009. Aan de Bornsestraat wordt inmiddels gewerkt in het kader van het Uitvoeringsplan dat op grond van de "Quickscan Wegen en kruisingen" wordt gemaakt.

Locatie-gericht (provinciale wegen):

- In de periode 2009-2013 zijn 9 van de 23 ongevallen (ca. 40%) gebeurd op wegvakken of kruisingen met provinciale wegen. In Dinkelland zijn de onveiligste locaties in beeld gebracht in de "Quickscan Wegen en kruisingen" en is besloten om hierover in overleg te treden met de provincie Overijssel. Voor een aantal andere locaties heeft de provincie Overijssel al maatregelen in voorbereiding of in uitvoering.
- In Tubbergen vallen locaties op de N343 op (Hardenbergerweg bij Geesteren; fout inhalen, maar verder toedracht onduidelijk) en de N349 Tubbergen: 1 ongeval op de N343 (Ootmarsumseweg-Slutteweg bij Reutum; geen voorrang verleend).
- Ook in de jaren daarna komen regelmatig ernstige ongevallen voor op provinciale wegen of op kruisingen daarvan met gemeentelijke wegen. Over de locaties op/langs provinciale wegen treden we in overleg met de provincie Overijssel (geldt voor locaties in Dinkelland en Tubbergen).

8. Maatregelenplan

Aan concrete onveilige verkeerslocaties wordt al in voldoende mate aandacht besteed. De lijst van projecten in § 4 en bijlage 4 geeft daarvan voldoende beeld. In Dinkelland wordt bovendien in 2017-2018 aandacht besteed aan een aantal onveilige locaties die uit de "Quickscan Wegen en kruisingen" naar voren zijn gekomen.

De maatregelen die op grond van deze notitie “Veilig fietsen in Dinkelland en Tubbergen” worden voorgesteld, hebben daarom meer een algemeen en –vooral ook- preventief karakter. Ze zijn toegespitst op de fietser en de veiligheid van deze weggebruiker. Andere, kwetsbare weggebruikers kunnen profiteren van de maatregelen voor de fietsers.

Het geactualiseerde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan voor Dinkelland en Tubbergen zal dieper en breder ingaan op de verkeersveiligheid in het algemeen en die voor fietsers in het bijzonder.

8.1. Een goede basis voor wegontwerp

De basis voor ‘meer verkeersveiligheid’ begint bij een goed wegontwerp. Sinds de introductie van Duurzaam Veilig Verkeer (eind jaren ’90) worden voor het ontwerp en de inrichting van wegen en de openbare ruimte de richtlijnen en aanbevelingen van CROW gebruikt. In het GVVP/Dinkelland en GVP/Tubbergen is de toepassing van deze richtlijnen en aanbevelingen van CROW vastgelegd. Het gaat hier bijvoorbeeld om:

- Richtlijnen/aanbevelingen “ASVV” binnen de bebouwde kom (ASVV = Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen);
- Richtlijnen/aanbevelingen wegontwerp buiten de bebouwde kom; richtlijnen m.b.t. markeringen;
- Richtlijnen/aanbevelingen met betrekking tot het ontwerp van rotondes, inritten en uitwegen, e.d.

In afgelopen jaren, dus na vaststelling van GVVP en GVP, zijn daar nieuwe ideeën bijgekomen. Deze worden waar nodig en relevant ingezet bij het ontwerp van verkeersvoorzieningen binnen Dinkelland en Tubbergen:

- *Toegankelijkheid openbare ruimte*: Wegen moeten veilig gebruikt kunnen worden door mensen met een handicap. Er zijn richtlijnen en aanbevelingen van CROW voor een goede weginrichting, waarbij iedereen zoveel mogelijk zelfstandig van de weg gebruik kan maken.
- *‘Shared space’*: In een ‘shared space’-gebied heeft niemand meer z’n “eigen” verkeersruimte, maar men gebruikt allemaal dezelfde ruimte. Iedereen moet rekening houden met iedereen en dat vergroot de verkeersveiligheid. ‘Shared space’ kan een alternatief zijn voor een traditionele inrichtingswijze. Voorbeelden zijn het nieuwe centrum van Tubbergen, met name het centrale Raadhuisplein, en het Nicolaasplein in Denekamp.
- *Seniorproof ontwerpen*: Het aantal senioren neemt toe en veel senioren leiden een actief leven en willen dit ook blijven doen. De mobiliteit van senioren neemt toe en de weginrichting moet hiermee rekening gaan houden. Dat is nu nog onvoldoende het geval en dat is onder meer terug te zien in het relatief grote aantal oudere slachtoffers bij fietsongevallen. In publicatie 309 CROW worden suggesties gedaan voor een veiliger ontwerp van infrastructuur voor ouderen binnen de bebouwde kom. Hiervan kan gebruik gemaakt worden bij het ontwerp van nieuwe verkeersvoorzieningen.
- *Vergevingsgezind ontwerpen*: Maatregelen waarmee de verkeersveiligheid preventief kan worden verbeterd, zijn onder andere:
 - Landelijk gezien veroorzaken verkeerd/vreemd geplaatste paaltjes veel fietsongevallen. Binnen Noaberkracht lijkt dat wel mee te vallen, maar het is wel iets om rekening mee te houden. Het is beter om een alternatief te bedenken. En als een paaltje “onontkoombaar” is, dan dient het minimaal goed te worden aangegeven met markering e.d. In nieuwe situaties gebeurt dit nu.
 - Plattelandswegen die te druk worden bereden, of waar teveel groot/zwaar verkeer gebruik van maakt, krijgen vaak slechte wegbermen. Die vormen een potentieel gevaar voor weggebruikers die moeten uitwijken. Speciaal fietsers zijn kwetsbaar als zij buiten de kom in een slechte berm moeten uitwijken. Het is belangrijk om bermen in goede conditie te houden en om eventueel graskeien aan te brengen. Graskeien zijn voor fietsers verre van optimaal, maar ze zijn vooral bedoeld voor auto’s, zodat die kunnen uitwijken. Een alternatief is het ‘splitsen’ van fietsroutes en routes voor zwaar/groot verkeer. Bij diffuse routes in het buitengebied lukt dit niet altijd, maar bij nieuwe fietsroutes kan er wel rekening mee gehouden worden.



8.2. Algemene verkeersmaatregelen binnen en buiten de bebouwde kom

Het toepassen van de algemene richtlijnen voor het ontwerp van wegen (en alles wat daarbij relevant is) is en blijft het uitgangspunt. Dat betekent herkenbare verkeersmaatregelen, uniformiteit in de uitvoering en het toepassen van voorrangmaatregelen die bij de desbetreffende wegfunctie en situatie horen.

Er zijn wat deze uitgangspunten betreft nog steeds situaties die wijziging behoeven (in het algemeen):

- Voorrangssituaties die niet conform de wettelijke uitgangspunten en de richtlijnen van CROW zijn. Er zijn nog steeds situaties binnen de bebouwde kom in 30 km-zones en buiten de bebouwde kom in de 60 km-zones waar de algemene regel "Voorrang voor bestuurders van rechts" niet geldt.
- Het komt nog steeds voor dat zogeheten inritconstructies niet zijn aangelegd overeenkomstig de richtlijnen. Meestal zijn dan niet de correcte markeringen/figuraties en/of inritbanden toegepast en is formeel derhalve geen sprake van een inrit. Dat zorgt voor onduidelijkheid, heeft consequenties wat betreft de voorangsregeling en kan uiteindelijk zelfs juridische consequenties hebben.

Ter illustratie hieronder: links een 'foute inrit' en rechts een correct uitgevoerde versie (met inritblokken):



Doordat links een gewone "drempel-markering" is toegepast, is dit een verkeersdrempel en geen inrit. Dat betekent dat verkeer van rechts voorrang moet krijgen. Bij een inrit, zoals op rechterfoto, moet verkeer dat naar/uit de inrit rijdt juist voorrang verlenen. Een verwarrende en potentieel onveilige verkeerssituatie.

- Op fietspaden buiten de bebouwde kom zijn fietsongevallen "plaats op de weg" mogelijk te voorkomen door het aanbrengen van zijkant-markering. In het donker is dan beter te zien waar het fietspad ophoudt en de berm begint.
- Voor fietsers is randschade langs wegen of fietspaden nadelig. De kans op het 'van de weg raken' is reëel, met mogelijk vallen tot gevolg. Dit geldt ook als b.v. graskeien teveel zijn verzakt.
- De wijze waarop suggestiestroken worden vormgegeven, blijft een punt van aandacht:
 - Binnen de bebouwde kom kunnen suggestiestroken rood zijn, maar de gewone "asfaltkleur" komt ook vaak voor. Beide kunnen, want er liggen geen richtlijnen aan ten grondslag. Wel wordt een rode strook binnen de kom al snel met een fietsvoorzieningen geassocieerd en dat is prima uit oogpunt van herkenbaarheid.
 - Buiten de bebouwde kom is het doorgaans de regel dat er geen rode stroken worden gemaakt. Daar liggen meestal financiële redenen aan ten grondslag. Het is uit oogpunt van herkenbaarheid belangrijk om die lijn vast te houden. Uitzonderingen, zoals die soms buiten de bebouwde kom in Dinkelland voorkomen, werken eerder verwarrend dan dat ze bijdragen aan een betere verkeersveiligheid. Het is veel beter om –wanneer toch extra attentie gewenst is- te werken met verschillende steenslagsoorten

die een soortgelijk effect hebben. Op de foto hieronder een voorbeeld van de weg Borne-Delden. Met verschillende steenslagsoorten, en eventueel bij toepassing van bredere stroken, is een goed effect te bereiken. Van bredere stroken gaat bovendien een snelheidsremmend effect uit.



8.3. Gedragsmaatregelen

Het is in het belang van de verkeersveiligheid dat het gedrag van weggebruikers verandert. In veel gevallen ligt de oorzaak van ongevallen vooral in het gedrag en niet meer aan de inrichting van de weg.

Jaarlijks voeren Dinkelland en Tubbergen het Programma “Voorlichting en educatie” uit. Dat richt zich op bepaalde doelgroepen (b.v. scholieren; ouderen) of op bepaald gedrag in het verkeer. Gedragsbeïnvloeding is een preventieve maatregel ter verbetering van de verkeersveiligheid. Enkele maatregelen die jaarlijks worden uitgevoerd, zijn:

- Educatie aan leerlingen in het basisonderwijs.
- Het VEVO-convenant voor het voortgezet onderwijs.
- Ouderenprojecten als e-biketraining en scootmobieltraining.
- Een overzicht van de maatregelen is te vinden in bijlage 4.

Het is van belang om in de bestaande trainingen meer aandacht te geven aan voorrangsongevallen. Of dat binnen de bestaande lespakketten en trainingen mogelijk is, moet regionaal en met het ROV-ON (regionaal orgaan verkeersveiligheid Oost-Nederland) worden afgestemd.

Ook is het belangrijk om meer aandacht te geven aan ‘nieuwe’ verkeersdeelnemers, zoals gebruikers van e-fietsen. Voor deze groep weggebruikers staat de voorlichting nog in de kinderschoenen en het zal sowieso moeilijk zijn om het gedrag van de jongere e-fiets-gebruikers (b.v. woon-werkverkeer) te beïnvloeden.

Op de website van CROW-Fietsberaad worden nog andere voorbeelden van gedragsbeïnvloeding genoemd. Het verdient aanbeveling om in overleg met ROV-ON te bekijken of het zinvol is om deze cursussen in Twente te introduceren (zodat ze op de subsidielijst van ROV-ON komen. Enkele voorbeelden:

- ‘Verkeersplaneet’: interactief toneelspel waarin verkeerssituaties aan bod komen, waaronder voorrang geven en het oversteken op zebrapaden.
- ‘Fiets veilig’, met onder andere rijvaardigheidstest in een rijnsimulator.
- ‘Leer in het verkeer’: bereidt kinderen 1-6 jaar voor op deelname aan het verkeer.
- ‘Thuisblijven hoeft niet’: ouderen krijgen tips over veilige deelname aan het verkeer (o.a. fiets).

8.4. Voorlichting gemeentepagina

Een goed instrument voor voorlichting aan weggebruikers is de gemeentepagina in *Dinkelland Visie* en *Op en rond de Essen*. Ideeën daarvoor kunnen samen met Team Communicatie ontwikkeld worden. In het verleden is al eens aandacht gevraagd voor voorrangssituaties, onder meer met voorlichting over inritconstructies. Het is

mogelijk om dit opnieuw te actualiseren en uit te breiden. Er kan dan bijvoorbeeld een tweewekelijks item van gemaakt worden, vooropgesteld dat er voldoende kopij voorhanden blijft om dit “aantrekkelijk te houden”. Het is vooral de kunst op voorlichting op de gemeentepagina op het juiste moment, met het juiste onderwerp en met de juiste inhoud te plaatsen. Het beste is om aan te haken bij actuele zaken (b.v. een actueel project) of gebeurtenis. Een en ander kan samen met team Communicatie worden ontwikkeld.

8.5. Uitvoeringsplan ~~Beleidsimpuls Fiets~~Veilig Fietsen: overzicht

Met alle maatregelen en voorstellen die hiervoor zijn benoemd, is onderstaande tabel samengesteld. Door het bestuurlijk vaststellen van dit Uitvoeringsplan “~~Beleidsimpuls Fiets~~Veilig Fietsen” is dit de basis voor het verkeersbeleid in de komende periode. Het overzicht kan –waar relevant- in het nieuwe, brede Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer-plan voor Dinkelland en Tubbergen worden opgenomen.

Goede basis voor wegontwerp en weginrichting	De richtlijnen en aanbevelingen van CROW-Fietsberaad bij ontwerp en inrichting betrekken en toepassen	
	A1	In deze notitie worden enkele publicaties genoemd: - publicatie 315 (basiskenmerken wegontwerp) - publicatie 315a (basiskenmerken kruispunten en rotondes) - diverse nummers: Handboek wegontwerp 2013 - ASVV handboek: online versie - publicatie 344 (richtlijnen drempels, plateaus, inritten) - publicatie 348 (mobiliteit en gedrag)
	A2	Seniorenproof ontwerpen (publicatie 309 CROW)
	A3	Rekening houden met bereikbaarheid/toegankelijkheid van de openbare (buiten)ruimte voor alle gebruikers
	A4	De mogelijkheid van ontwerpen op grond van “Shared space” overwegen (publicatie 303 CROW)
	A5	Vergevingsgezind ontwerpen (voldoende breedte; randvoorzieningen als graskeien langs wegen, e.d.)
Werken aan projecten en maatregelen	De uitvoering van projecten en maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers e.a.	
	B1	Projecten en maatregelen in § 4 en bijlage 4 van de nota en het bijlagenrapport
Nieuwe ontwikkelingen; pilots; gedragsmaatregelen; diversen	e-Fietsen en andere voortbewegingsvormen; breedtes van fietsstroken op de rijbaan; programma Voorlichting & Educatie	
	C1	Proeven met het toepassen van bredere fietsstroken
	C2	Proeven met de toepassing van andere steenslagsoorten
	C3	Proeven met zijkant-markering op fietspaden
	C4	Letten op randschade wegen en fietspaden (incl. graskeien)
	C5	Jaarlijks programma Voorlichting & Educatie
	C6	Voorlichting gemeentepagina
	C7	Koppelen van gedragsmaatregelen aan concrete projecten
Provinciale wegen en kruisingen	Voeren overleg en afspraken m.b.t. projecten en verkeersmaatregelen verkeersveiligheid en bereikbaarheid	
	D1	Regulier overleg provincie-gemeenten Dinkelland-Tubbergen
	D2	Ambtelijk Overleg Mobiliteit
	D3	Specifiek overleg m.b.t. verkeersonveiligheid op provinciale wegen n.a.v. de “Quickscan Wegen en kruisingen”/Dinkelland (aangevuld met locaties in Tubbergen)

Na vaststelling van het Uitvoeringsplan Veilig Fietsen worden de maatregelen geïmplementeerd, zodat ermee rekening gehouden wordt bij het ontwerp van maatregelen en de uitvoering van projecten.

A. Maatregelen Seniorenproof ontwerpen

In het bijlagenrapport:

1. Kaarten en detailinformatie ongevalsgegevens 2014 t/m 2016

2. Kaarten ongevalsgegevens 2007 t/m 2013

3. Tabellen ongevalsgegevens 2007 t/m 2013

[4. Overzicht projecten infrastructuur en gedragsbeïnvloeding \(medio 2017\)](#)

SENIORENPROOF ONTWERPEN

Publicatie 309 CROW vormt de basis voor het seniorenproof ontwerpen.

Publicatie 309 CROW

Oorzaken van mobiliteitsproblemen

- Ouderen blijven langer actief. De reden is zowel sociaal/maatschappelijk (voorzieningen komen op grotere afstand) als recreatief (gezond blijven; meer vrije tijd beschikbaar; middelen om grotere afstanden af te leggen).
- De vaardigheden worden wel minder, zoals bepaalde aspecten van het gezichtsvermogen (b.v. het zien in het donker wordt slechter), het gehoor (minder goed, maar ook beperktere frequentie) en het vermogen om beslissingen te nemen (vooral in complexe situatie hebben ouderen meer moeite om op tijd een juiste beslissing te nemen) en het reactievermogen (inclusief het vermogen om tijdig te reageren). Vaardigheden nemen vaak in zeer langzaam tempo af, waardoor men zich er ook niet altijd van bewust is.
- Het vermogen tot handelen neemt ook af, onder meer vanwege verminderde flexibiliteit, een afname van spiersterkte en uithoudingsvermogen en problemen met b.v. het evenwicht. Ook medicijngebruik kan van invloed zijn.

Hulpmiddelen

- De bekende hulpmiddelen (stok, rollator, scootmobiel) worden inmiddels aangevuld met voorzieningen als de e-fiets. Door de elektrische ondersteuning zijn mensen (weer) in staat om te (blijven) fietsen en soms zelfs over grotere afstanden. Door het hogere gewicht van de e-fiets, in combinatie met b.v. een minder goed evenwicht, kunnen problemen ontstaan in kritische situaties.

Ontwerpcriteria

- Ga uit van de 'maximale' maatvoering zoals aangegeven in diverse CROW-publicaties. Houd rekening met de afmetingen van rolstoelen, rollators e.d. en de oriëntatie van blinden en slechtzienden.
- Maak fietspaden zo breed, dat ze 's winters makkelijker (en dus sneller) zijn te strooien.
- Gebruik kantmarkering op fietspaden. Een middenstreep 1-1 is ook beter voor de zichtbaarheid.
- Beperk conflictsituaties (kruisingen; vermenging met ander verkeer) en zorg voor goed uitzicht.
- Probeer een oversteek in meer etappes te maken (middengeleider bij drukkere weg; zebra's).
- Vermijd obstakels op en langs fietspaden en voetpaden. Plaats alleen relevante, goed leesbare en zichtbare informatie. Plaats de informatie ook ruim op tijd. Vermijd een overdosis aan signalen.
- Senioren hebben behoefte aan goed waarneembare markering. Ook om obstakels tijdig waar te nemen.
- Een duidelijk zichtbare indicatie van de eigen plek op de rijbaan vergemakkelijkt de rijtaak voor senioren.
- Senioren hebben meer last van oneffenheden. Vermijd geulen tussen rijbaan en fietspad of voetpad.
- Ouderen hebben baat bij meer contrast (verharding of kleur).Bouw voldoende rustpunten in.