

Passen gemeenten de Ontwerpwijzer Fietsverkeer toe?

Gebruik van de richtlijnen
voor fietsinfrastructuur
en factoren die dit
beïnvloeden

R-2014-23



Passen gemeenten de Ontwerpwijzer Fietsverkeer toe?

Bijna de helft van de gemeenten kan niet aangeven of hun fietsinfrastructuur in het algemeen voldoet aan de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Dit blijkt uit een enquête onder ongeveer zeventig gemeenten. Uit observaties op straat blijkt dat gemeenten vooral de richtlijnen voor de breedte van de fietspaden, ribbelmarkering vóór fietspaaltjes en de obstakelvrije afstand vaak niet hebben toegepast op hun fietsinfrastructuur. Kosten van maatregelen en gebrek aan ruimte om fietspaden te verbreden of een fundering aan te leggen zijn hier vaak de bet aan, evenals een goede afstemming met andere gemeentelijke afdelingen. Verder spelen acceptatie van de richtlijnen

en sociale druk van collega's een belangrijke rol bij het al dan niet naleven van de richtlijnen. Bovenstaande bevindingen sluiten aan bij eerder onderzoek naar het gebruik van richtlijnen in de bestuurskunde en de criminologie. Om de toepassing van de Ontwerpwijzer verder te bevorderen is het aan te bevelen de Ontwerpwijzer beter doorzoekbaar te maken, de publicatie ook bij de gemeentelijke afdeling Beheer onder de aandacht te brengen, en de effectiviteit te bepalen van alternatieve maatregelen die minder geld en ruimte kosten, zoals verleggen van fietsroutes en parkeeroplossingen.



1. Inleiding

Fietsers lopen een groot risico in het verkeer, vooral om ernstig gewond te raken. Hiervoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen, zoals toenemende drukte op het fietspad, gebruik van mobiele apparatuur tijdens het fietsen en ook de vormgeving en het onderhoud van de fietsinfrastructuur. SWOV heeft eerder geconcludeerd dat er meer onderzoek nodig is naar de kwaliteit van de fietsinfrastructuur.¹ Weliswaar hebben de basisprincipes voor veiligheid een plaats gekregen in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer,² maar geluiden uit het fietsveiligheidsveld en constatering op straat wekken de indruk dat de richtlijnen in de praktijk vaak niet of slechts gedeeltelijk worden toegepast. Waar richtlijnen wel zijn toegepast wordt vaak niet of te laat signaleerd dat de infrastructuur te ver in kwaliteit is achteruitgegaan of niet meer aan de nieuwste richtlijnen voldoet. Uit overleg met professionals uit de fietserswereld bleek dat men het belangrijk vindt om de oorzaken van de discrepantie tussen de richtlijnen en de bestaande fietsinfrastructuur te onderzoeken. Dit kan mogelijkheden opleveren om de toepassing van richtlijnen te verbeteren.

Dit onderzoek

Twee onderzoeksvragen staan in dit onderzoek centraal:

- 1 In welke mate (indicatief!) worden veiligheidsrelevante richtlijnen voor fietsinfrastructuur al dan niet toegepast?
2. Wat zijn de belangrijkste redenen om richtlijnen al dan niet toe te passen?

We hebben ervoor gekozen om (van alle fietsrichtlijnen) te kijken naar de Ontwerpwijzer Fietsverkeer en naar fietsvoorzieningen in gemeenten, vooral op 50km/uur-wegen binnen de bebouwde kom. De toepassing van de Ontwerpwijzer (→ *kader*) is bestudeerd met behulp van kennis uit de bestuurskunde en de criminologie. Binnen deze vakgebieden is een aantal factoren bepaald die het gebruik van de Ontwerpwijzer zouden kunnen beïnvloeden (→ *Hoofdstuk 2*). Deze factoren zijn onder andere verwerkt in een enquête die is afgenomen onder ongeveer zeventig gemeenten. Verder zijn data verzameld door diepte-interviews met zes gemeenten te houden en door

de fietsinfrastructuur van twee gemeenten te observeren en te beoordelen (→ *Hoofdstuk 3*). Dit rapport beschrijft verder in het kort de resultaten (→ *Hoofdstuk 4*), de conclusies en een aantal mogelijkheden om het gebruik van richtlijnen in de toekomst verder te verbeteren (→ *Hoofdstuk 5*). Een uitgebreide beschrijving en verantwoording is gegeven in het achterliggend onderzoeksrapport.³

Richtlijn, Ontwerpwijzer, Handboek, Leidraad?

Wat is eigenlijk de status van een CROW-richtlijn? En maakt het uit of het richtlijn, ontwerpwijzer, handboek of leidraad wordt genoemd? Welke naam ook wordt gebruikt, de CROW-publicaties hebben geen wettelijke status, maar worden door de rechter beschouwd als zogeheten beleidsregels.⁴ Dat wil zeggen dat een rechter vindt dat het beleid van een wegbeheerder goed onderbouwd is als hij zich houdt aan de richtlijnen van CROW. De wegbeheerder kan afwijken van de richtlijn, mits dit wordt gemotiveerd. Ongemotiveerd afwijken mag niet.



¹ Weijermars, W.A.M., et al. (2013). *Duurzaam Veilig, ook voor ernstig verkeersgewonden*. R-2013-4. SWOV, Leidschendam.

² CROW (2006). *Ontwerpwijzer fietsverkeer*. Publicatie 230. CROW, Ede.

³ Bax, C.A., Petegem, J.W.H. van & Giesen, M. (2014). *Gebruik van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer*. R-2014-23. SWOV, Den Haag.

⁴ Snoeren, P.W.M. (2008). *Een bron voor de wegbeheerder? Vrijheid in vormgeving en inrichting van wegen aan banden*. Universiteit van Utrecht, Utrecht.

2. Eerder onderzoek

In de bestuurskunde en de criminologie is eerder onderzoek gedaan naar redenen om richtlijnen al dan niet te gebruiken of na te leven. Deze twee disciplines hebben elk een eigen kijk op de problematiek (→ *kader*). Bestuurskundigen bekijken het gebruik van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer vanuit het perspectief van gebruik van (wetenschappelijke) kennis in beleid: welke kennis hebben beleidsmakers nodig en welke factoren zorgen ervoor dat beleidsmakers deze kennis gebruiken in hun dagelijks werk? Criminologen bekijken gebruik – of naleving – van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer vanuit het juridisch perspectief. Zij spreken dan van ‘spontane naleving’, omdat afwijking van de richtlijn door de rechter, mits goed beargumenteerd, niet wordt bestraft.

Ladder van kennisgebruik⁵

Reception

Betrokken professionals hebben de onderzoeksresultaten ontvangen.

Cognition

De onderzoeksrapporten worden gelezen en begrepen door de betrokken professionals.

Reference

Het onderzoek wordt geciteerd als referentie in rapporten, studies en beleidsstrategieën ontwikkeld door professionals.

Effort

Professionals hebben hun best gedaan om de resultaten van het onderzoek in het beleid op te nemen, maar dat is niet noodzakelijkerwijs gelukt.

Adoption

De onderzoeksresultaten zijn overgenomen in de keuzen en beslissingen van professionals.

Implementation

Het beleid waarin de onderzoeksresultaten zijn overgenomen is geïmplementeerd.

Impact

Het beleid waarin de onderzoeksresultaten zijn overgenomen laat de gewenste effecten zien.

Gebruiken, toepassen, naleven, benutten, opvolgen?

Wat bedoelen we eigenlijk met termen als toepassen, gebruiken, naleven, benutten van richtlijnen en kennis? En zijn ze inwisselbaar? De terminologie kan variëren per vakgebied: naleving wordt in de criminologie gebruikt voor het opvolgen van wetten en (beleids)regels. Meestal staat er op het niet-opvolgen een straf. Bij richtlijnen over infrastructuur is dat niet het geval en wordt gesproken over spontane naleving.

In de bestuurskunde wordt gebruik gedefinieerd op verschillende niveaus, omdat het woord gebruik (bijvoorbeeld van een richtlijn) zowel kan betekenen dat iemand de richtlijn heeft gelezen als dat hij de richtlijn heeft toegepast op zijn wegen. Deze niveaus vormen samen de *ladder van kennisgebruik*: verschillende stappen in het gebruik van onderzoeksresultaten.⁵

Bestuurskundig onderzoek naar het gebruik van richtlijnen voor weginfrastructuur door provincies en gemeenten⁶ heeft laten zien dat alle provincies de richtlijnen voor infrastructuur kenden en de meesten deze implementeerden op hun wegen. 85% van de gemeenten noemde spontaan het gebruik van richtlijnen en handboeken bij het aanleggen van hun wegen. Tegelijkertijd liet 50% van de gemeenten in beslissingen over hun wegen andere belangen prevaleren boven verkeersveiligheid. Deze conclusies worden onderschreven door ander binnenlands en buitenlands onderzoek. Ook ander onderzoek naar het gebruik van CROW-richtlijnen door provincies, gemeenten en waterschappen⁷ liet zien dat dat vrijwel alle respondenten (95%) deze richtlijnen gebruikten.

⁵ Gebaseerd op Knott & Wildavsky, Landry et al. en Lester: Knott, J. & Wildavsky, A. (1980). *If dissemination is the solution, what is the problem?* In: Knowledge; Creation, Diffusion, Utilization, vol. 1, nr. 4, p. 537-578.

Landry, R., Amara, N. & Lamari, M. (2001). *Climbing the ladder of research utilization: Evidence from social science research*. In: Science Communication, vol. 22, nr. 4, p. 396-422.

Lester, J.P. (1993). *The utilization of policy analysis by state agency officials*. In: Knowledge; Creation, Diffusion, Utilization, vol. 14, nr. 3, p. 267-290.

⁶ Bax, C.A. (2011). *Processes and patterns. The utilisation of knowledge in Dutch road safety policy*. Proefschrift Radboud Universiteit. SWOV-Dissertatiereeks, SWOV, Leidschendam.

⁷ Boer, L., Grimmius, T. & Schoenmakers, F. (2008). *Richtlijnen en aanbevelingen toegepast?* Rijkswaterstaat, DVS, Rotterdam.

Uit de hiervoor genoemde bestuurskundige onderzoeken bleek dat onder andere de volgende factoren invloed hadden op de implementatie van richtlijnen:

- lokale (ruimtelijke) omstandigheden;
- kosten van aanleg en onderhoud;
- de abstractheid van de beschikbare kennis;
- een gebrek aan vertrouwen in onderzoekers en/of in onderzoeksresultaten;
- verschil in opvattingen over het bestaan van beleidsproblemen;
- draagvlak voor maatregelen en politieke argumenten.

Onderzoek van het Britse ministerie voor Verkeer vond soortgelijke uitkomsten in een onderzoek naar het gebruik van verkeersveiligheidsinformatie door professionals en onderzoekers.⁸

Criminologisch onderzoek heeft ook een aantal factoren benoemd die invloed hebben op het naleven van richtlijnen. Deze factoren zijn samengevat in een handzaam beleidsinstrument, de zogeheten Tafel van Elf.⁹ Een deel van deze factoren heeft betrekking op strafdreiging; een ander deel heeft invloed op de spontane naleving (zonder strafdreiging), zoals in dit onderzoek het geval is. Deze laatste factoren zijn:

- kennis van de regels;
- kosten en baten, ofwel gebruiksgemak, de tijd, kosten en moeite die het kost om regels te kunnen naleven;
- mate van acceptatie van de regels;
- gezagsgetrooutheid, ofwel normgetroutheid, de mate waarin de regelgevende instantie als autoriteit wordt gezien;
- niet-overheidscontrole, ofwel sociale druk vanuit burgers of collega's.



⁸ Department for Transport (2008). *Road safety research dissemination and action learning programme: scoping study*. Department for Transport DfT, London.

⁹ Expertisecentrum Rechtspleging en Rechtshandhaving (2006). *De 'Tafel van elf', een veelzijdig instrument*. Ministerie van Justitie, Den Haag.

3. Methode

De onderzoeksvragen zijn beantwoord met gebruik van drie methoden: 1) een beoordeling van de fietsinfrastructuur in twee gemeenten, 2) een enquête onder ongeveer zeventig gemeentelijke wegbeheerders in het Fietsberaad, en 3) diepte-interviews in zes gemeenten.

Tabel 1 geeft hieronder weer welke methoden per onderzoeksvraag zijn ingezet.

Beoordeling infrastructuur

SWOV heeft bestaande fietsinfrastructuur beoordeeld in Harderwijk en Goes. Op grond van elf aanbevelingen uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer zijn 122 fietstrajecten in de gemeenten 'gescoord': 40 in Goes en 82 in Harderwijk. Deze beoordeling is alleen indicatief, onder andere doordat er per traject is gescoord en de trajecten in lengte variëren.

Enquête

De enquête is gehouden onder 72 beleidsmedewerkers en verkeerskundigen die verantwoordelijk waren voor de fietsinfrastructuur in hun beheergebied: 68 gemeenten en 4 provincies.¹⁰ In de enquête is gevraagd naar het gebruik en naar een beoordeling van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Ook is naar de specifieke aanbevelingen in drie praktijkvoorbeelden gevraagd: 1) fietspaaltjes, 2) breedte van het fietspad, en 3) hobbels in de verharding (→ *kader*). Gevraagd is of respondenten de betreffende aanbevelingen kennen, of zij ze toepassen, en zo nee, waarom niet.

Diepte-interview

Interviews zijn gehouden in zes gemeenten, waaronder Harderwijk en Goes. In deze gesprekken is gevraagd of aanbevelingen uit de Ontwerpwijzer wel of niet worden toegepast en om welke redenen. Aan de hand van foto's van fietsinfrastructuur uit Goes en Harderwijk zijn verschillende afwijkingen van de Ontwerpwijzer besproken. Per voorbeeld is besproken of de geïnterviewde deze afwijkingen ook herkende in de eigen gemeente en om welke redenen er was afgeweken.

Tabel 1: Methodes die zijn ingezet om de onderzoeksvragen te beantwoorden, in volgorde van toepassing.

Onderzoeksvraag	Beoordeling infrastructuur	Enquête	Diepte-interview
1. Richtlijn toegepast?	✓	✓	✓
2. Waarom niet?	✗	✓	✓

Drie casussen

De drie praktijkvoorbeelden in de enquête zijn gebaseerd op recent onderzoek naar de infrastructurele oorzaken van eenvoudige fietsongevallen.¹¹ Van de fietsongevallen waarin infrastructuur een rol heeft gespeeld, had veertig procent een te smal fietspad als oorzaak. Door een te smal fietspad zal een fietser eerder tegen een trottoirband fietsen of in de berm belanden. Bij één zevende van de eenvoudige ongevallen botste de fietser tegen een fietspaaltje, en bij ruim één tiende was een kuil of hobbel in het fietspad een oorzaak. Deze drie oorzaken van fietsongevallen – het fietspaaltje, een te smal fietspad en hobbels door boomwortels – zijn daarom als casus opgenomen in de vragenlijst.

Casus 1: Afsluitpaaltjes op fietspad



Casus 2: Te smal vrijliggend fietspad



Casus 3: Hobbels door boomwortels



¹⁰ De gebieden waren gelijkmatig verdeeld over het land en over stedelijk en ruraal karakter. De enquêteresultaten van alle respondenten zijn samen geanalyseerd, omdat de vier provincies in hun antwoorden op geen enkele manier afweken van de gemeenten. In het vervolg van dit rapport zal – gezien hun overzicht – gesproken worden over 'de gemeenten' als alle respondenten worden bedoeld.

¹¹ Schepers, P. (2008). *De rol van infrastructuur bij eenvoudige fietsongevallen*. Rijkswaterstaat, DVS, Delft.

4. Resultaten

In welke mate (indicatief!) worden veiligheidsrelevante richtlijnen voor fietsinfrastructuur al dan niet toegepast?

Lezen en onthouden

Meer dan de helft van de onderzochte gemeenten (56%) gebruikt de Ontwerpwijzer weinig tot niet (→ Afbeelding 1). Ongeveer een derde (36%) gebruikt de Ontwerpwijzer regelmatig, vooral om ingewikkelde zaken in het wegontwerp voor fietsinfrastructuur op te zoeken of details na te kijken. Niet alle aanbevelingen uit de Ontwerpwijzer zijn even bekend. Men blijkt de aanbevelingen over de breedte van fietspaden goed te kennen, enige kennis te hebben over fietspaaltjes, en weinig kennis over de aanbevelingen om hobbels in het wegdek te voorkomen.

Implementatie: eigen verklaring

Bijna de helft van de onderzochte gemeenten kan in de enquête niet aangeven of hun fietsinfrastructuur in het algemeen voldoet aan de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Voor de drie specifieke casussen hadden respondenten niet de mogelijkheid om 'weet niet' te kiezen: vooral aanbevelingen over fietspaaltjes past men naar eigen zeggen niet toe op fietsvoorzieningen; de aanbevelingen over de breedte en het voorkómen van hobbels worden wisselend toegepast.

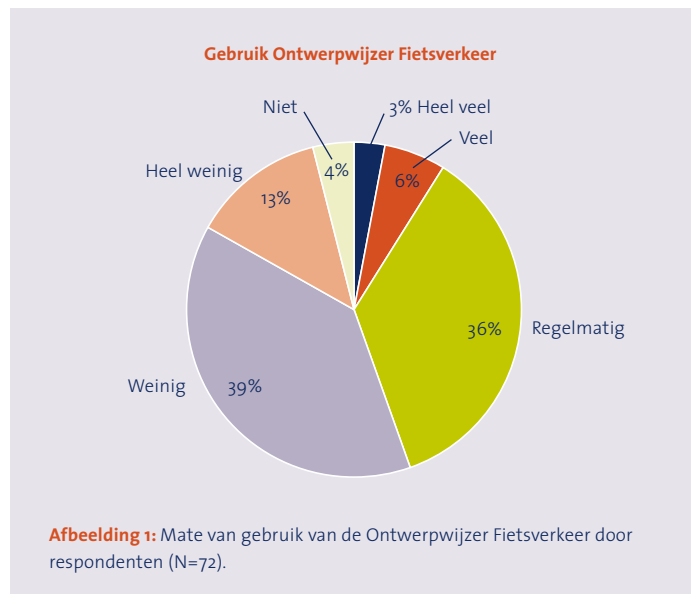
Implementatie: SWOV-beoordeling infrastructuur

De objectieve beoordeling van de infrastructuur in twee gemeenten laat zien dat vooral de aanbevelingen voor de obstakelvrije afstand en de breedte van fietspaden niet worden nageleefd (→ Afbeelding 2). Dat geldt ook voor de aanbevelingen voor fietspaaltjes: aan zeven van de acht aangetroffen fietspaaltjes ging niet de aanbevolen ribbelmarkering vooraf. De meeste onderzochte trajecten voldoen op twee of drie kenmerken niet aan de aanbevelingen in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer.

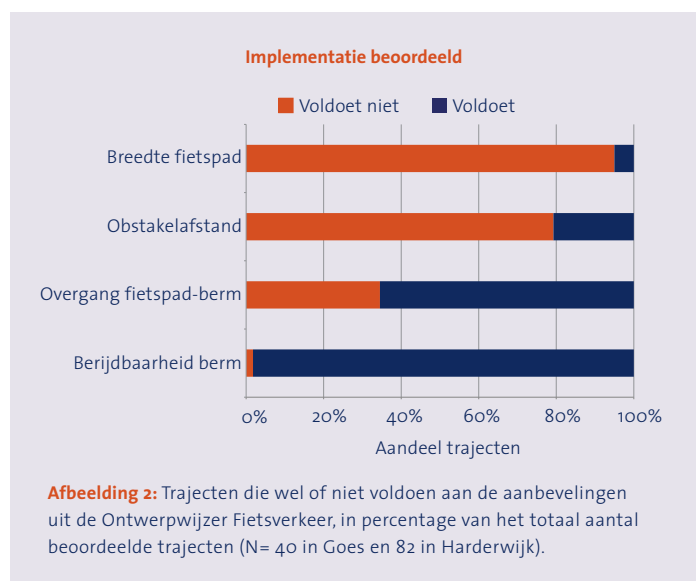
Beoordeling van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer

In de enquête is de respondenten gevraagd de Ontwerpwijzer te beoordelen. Er bestaat een groot draagvlak voor het bestaan van richtlijnen voor fietsinfrastructuur: 93% van de respondenten vindt het goed dat deze richtlijnen bestaan en 96% beschouwt CROW als een autoriteit op het gebied van infrastructuur.

- 46% vindt de hoeveelheid informatie in de Ontwerpwijzer voldoende.
- 11% vindt de informatie uitputtend.
- 66% vindt de tekst begrijpelijk.



Afbeelding 1: Mate van gebruik van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer door respondenten (N=72).



Afbeelding 2: Trajecten die wel of niet voldoen aan de aanbevelingen uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer, in percentage van het totaal aantal beoordeelde trajecten (N= 40 in Goes en 82 in Harderwijk).

- Volgens 25% spreekt de tekst andere richtlijnen niet of nauwelijks tegen; 47% heeft hierover geen mening.
- 29% vindt de tekst actueel.
- 60% vindt de Ontwerpwijzer toepasbaar op hun fietspaden.

In de diepte-interviews gaven verschillende respondenten aan dat de Ontwerpwijzer te veel informatie bevat, waardoor het lastig is informatie te zoeken en dat de Ontwerpwijzer meer bij de praktijk zou kunnen aansluiten.

Wat zijn de belangrijkste redenen om richtlijnen al dan niet toe te passen?

Gemeenten geven, afhankelijk van de aanbeveling, verschillende redenen op waarom ze van een aanbeveling afwijken. Wel zijn er drie factoren die bij bijna alle onderzochte aanbevelingen terugkomen, zowel in de interviews als in de enquête (zie *Tabel 2* voor een aantal enquêteresultaten):

1. Een *gebrek aan ruimte* wordt als belangrijke factor genoemd bij afwijking van zowel de aanbevelingen voor de breedte van fietspaden, als van de aanbevelingen voor het voorkomen van hobbels en voor de obstakelvrije afstand. Vaak wordt daarbij aangegeven dat de rijbaan of de parkeervoorziening meer prioriteit heeft dan de breedte van het fietspad of de obstakelvrije afstand, of dat door kabels en leidingen in de grond geen drainerende fundering kan worden aangelegd om hobbels te voorkomen.
2. Daarnaast spelen de *kosten* een grote rol, met name bij het aanpassen van bestaande fietsinfrastructuur. Gemeenten geven aan dat dit alleen kan plaatsvinden samen met gepland groot onderhoud of als onderdeel van bestaande plannen voor reconstructie.
3. In de interviews viel op dat men bij een aantal aanbevelingen aangeeft dat andere gemeentelijke afdelingen (delen van) dit beleid bepalen, en dat deze afdelingen waarschijnlijk *niet op de hoogte* zijn van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Deze reden speelt bij aanbevelingen over het voorkómen van hobbels, de obstakelvrije afstand en het zicht in bochten.

De gevonden factoren komen sterk overeen met die uit eerder bestuurskundig onderzoek in Nederland¹² en in het buitenland.¹³ Ook daar zagen respondenten zaken als kosten en ruimtegebrek niet alleen als een praktische belemmering maar ook als een kwestie van prioritering. Ook de bekendheid van verkeersveiligheidskennis in afdelingen die zich bezig houden met bredere onderwerpen dan verkeersveiligheid was in eerder onderzoek een factor.

Van de vijf factoren die volgens de criminologie spontane naleving beïnvloeden, zijn er in het huidige onderzoek twee van belang gebleken:

1. Er is een significante samenhang tussen de *mate van acceptatie* van de richtlijnen en de naleving ervan: hoe meer respondenten in de enquête aangeven dat zij de aanbevelingen uit de Ontwerpwijzer accepteren, hoe

Tabel 2: Aandeel respondenten dat de betreffende reden noemt voor het niet naleven van de aanbeveling in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer, per casus (N=72). Respondenten konden meer dan één reden opgeven.

Reden	Paaltjes	Breedte	Hobbels
Ken aanbeveling niet	10%	1%	25%
Maatregel reeds gepland	15%	6%	28%
Kosten aanleg te hoog	31%	53%	40%
Past ruimtelijk niet	—*	82%	31%
Maatregel geen prioriteit	22%	28%	15%
Onderhoudskosten hoog	—*	10%	—*

* Deze reden was geen keuzemogelijkheid bij deze casus.

meer zij aangeven dat hun fietsinfrastructuur is ingericht volgens deze aanbevelingen. Dit wordt onderschreven door de andere resultaten: vier van de zes respondenten geven in de diepte-interviews aan dat zij het niet eens zijn met de aanbevelingen voor de obstakelvrije afstand, en uit de beoordeling van de infrastructuur van twee van deze gemeenten (Goes en Harderwijk) blijkt de obstakelvrije afstand ook vaak niet nageleefd te zijn.

2. Ook is er een significant verband tussen *sociale druk* van collega's en naleving: hoe meer respondenten aangeven dat zij sociale druk van collega's verwachten, hoe meer zij aangeven dat hun fietsinfrastructuur overeenkomt met de aanbevelingen.

Voor *kennis* over de aanbevelingen en voor het *gebruiksgemak* van de Ontwerpwijzer, is geen significante samenhang met naleving gevonden en ook niet voor *normgetrouwheid*. Wel blijkt er een positief significante samenhang te bestaan tussen het gebruiksgemak en acceptatie: hoe meer respondenten vinden dat zij gemakkelijk informatie kunnen vinden in de Ontwerpwijzer, hoe meer zij de aanbevelingen accepteren.

¹² Bax, C.A. (2011). *Processes and patterns. The utilisation of knowledge in Dutch road safety policy*. Proefschrift Radboud Universiteit. SWOV-Disseratiereeks, SWOV, Leidschendam.

Boer, L., Grimmius, T. & Schoenmakers, F. (2008). *Richtlijnen en aanbevelingen toegepast?* Rijkswaterstaat, DVS, Rotterdam.

¹³ Department for Transport (2008). *Road safety research dissemination and action learning programme: scoping study*. Department for Transport DfT, London.

5. Conclusies en aanbevelingen

In dit onderzoek is gekeken of gemeenten de aanbevelingen van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer gebruiken en toepassen op hun fietsinfrastructuur, en om welke redenen ze daarvan afwijken. De resultaten bieden mogelijkheden om toepassing van de Ontwerpwijzer te bevorderen.

Implementatie van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer

Bijna de helft van de onderzochte gemeenten kan niet aangeven of hun fietsinfrastructuur in het algemeen voldoet aan de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Van de drie casussen 'fietspaaltjes', 'breedte van het fietspad' en 'hobbels in de verharding', zijn volgens de respondenten vooral de aanbevelingen over fietspaaltjes niet geïmplementeerd op fietsvoorzieningen. De aanbevelingen op de andere twee onderwerpen worden wisselend toegepast. Bij beoordeelde fietsinfrastructuur in twee gemeenten zijn vooral de aanbevelingen voor obstakelvrije afstand en de breedte van fietspaden niet nageleefd. Dat geldt ook voor de aanbeveling dat aan fietspaaltjes ribbelmarkering vooraf moet gaan.

Afwijking van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer

Onbekendheid

Hoewel er een groot draagvlak bestaat voor de richtlijnen van CROW in het algemeen, gebruiken gemeenten de Ontwerpwijzer Fietsverkeer weinig tot niet (56%). Ongeveer een derde (36%) gebruikt de Ontwerpwijzer regelmatig, meestal voor het opzoeken van ingewikkelde zaken en details. In interviews gaven respondenten aan graag meer aansluiting bij de praktijk te zien en gemakkelijker te willen kunnen zoeken in de Ontwerpwijzer. Men blijkt goed bekend te zijn met de aanbevelingen over de breedte van fietspaden, enige kennis te hebben over fietspaaltjes en weinig kennis over de aanbevelingen om hobbels in het wegdek te voorkomen. Bij het voorkómen van hobbels, de obstakelvrije afstand en het zicht in bochten wordt aangegeven dat andere gemeentelijke afdelingen (delen van) dit beleid bepalen, en dat deze afdelingen waarschijnlijk niet op de hoogte zijn van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer.



Bewust afwijken: ruimte en kosten

Als belangrijke reden om van de Ontwerpwijzer af te wijken wordt een gebrek aan ruimte genoemd. Dit geldt zowel voor de aanbevelingen over de breedte van fietspaden, als voor die over het voorkomen van hobbels en over de obstakelvrije afstand. Daarnaast spelen de kosten een grote rol, met name bij het aanpassen van bestaande fietsinfrastructuur die in het verleden niet volgens de thans geldende aanbevelingen is ontworpen.

Bewust afwijken: ontbreken van acceptatie

De mate van acceptatie van richtlijnen en de naleving ervan blijken significant samen te hangen: hoe meer respondenten aangeven dat zij de aanbevelingen uit de Ontwerpwijzer accepteren, hoe meer zij aangeven dat hun fietsinfrastructuur is ingericht volgens deze aanbevelingen. Dit wordt onderschreven door de resultaten van de diepte-interviews en de beoordeelde fietsinfrastructuur van twee gemeenten.

Sociale druk

Er is ook een significante samenhang gemeten tussen sociale druk van collega's en naleving: hoe meer respondenten aangeven dat zij sociale druk van collega's verwachten, hoe meer zij aangeven dat hun fietsinfrastructuur overeenkomt met de aanbevelingen.

Aanbevelingen om de toepassing verder te verbeteren

SWOV ziet de volgende mogelijkheden om de toepassing van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer verder te bevorderen:

Organisatorisch

- Vergemakkelijk het zoeken met bijvoorbeeld een uitgebreid register of een meer prominente plaats voor veelgebruikte tabellen en figuren, bijvoorbeeld in de vorm van een top 10. Gebruik (nog) meer tabellen, figuren, foto's en ontwerpvoorbeelden.
- Maak de Ontwerpwijzer ook bekend bij andere afdelingen dan de afdeling Verkeer. Stem af met de afdeling Beheer om aan te sluiten bij onderhoud en reconstructies.
- Zorg voor acceptatie van specifieke (onderdelen van) richtlijnen door richtlijnen gezamenlijk op te stellen in een (nog) bredere groep belanghebbende partijen dan nu gebeurt, bijvoorbeeld door deze uit te breiden met het Fietsberaad.
- Stimuleer ambtelijke overleggen tussen verschillende gemeenten om elkaar te informeren en te bevragen over (fiets)infrastructuur. Gebruik daarvoor bestaande netwerken en betrek de provincie als coördinator.

Beleidsmatig

- Zorg voor een betere profilering van het fietsveiligheidsvraagstuk zodat fietsinfrastructuur prioriteit wordt.
- Inventariseer samen met kennisinstellingen (zoals Fietsberaad en CROW) perspectievolle en praktisch toepasbare fietsinfra-oplossingen die minder ruimte en budget vragen (verleggen van fietsroutes, parkeeroplossingen).
- Bepaal van deze alternatieve maatregelen de effecten op veiligheid en stimuleer een brede toepassing van de succesvolle alternatieven.



6. Meer informatie

Achterliggend onderzoeksrapport

Bax, C.A. , Petegem, J.W.H. van & Giesen, M. (2014)

Gebruik van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer; Bekendheid en toepassing van richtlijnen voor fietsinfrastructuur onderzocht met enquêtes, diepte-interviews en veldwaarnemingen. R-2014-23A. SWOV, Den Haag.


Eerdere publicaties over dit onderwerp

Bax, C.A. (2011)

Processes and patterns; The utilisation of knowledge in Dutch road safety policy. Proefschrift Radboud Universiteit. SWOV-Dissertatiereeks, SWOV, Leidschendam.

Weijermars, W.A.M. & Aarts, L.T. (2010)

Duurzaam Veilig van theorie naar praktijk; Verkenning van barrières bij de implementatie van Duurzaam Veilig. R-2010-23. SWOV, Leidschendam.



SWOV-publicaties zijn te downloaden van swov.nl, via het Kennisportaal.

Colofon

Auteurs



dr. Charlotte Bax



ir. Jan Hendrik van Petegem

Milou Giesen

Fotografen

Paul Voorham, Voorburg
Peter de Graaff, Den Haag
SWOV, Den Haag

© 2014

Stichting Wetenschappelijk

Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

T +31 70 3173 333

E info@swov.nl

I www.swov.nl

E @swov_nl / @swov

in linkedin.com/company/swov

Dit onderzoek is gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is toegestaan met bronvermelding.

SWOV verricht onafhankelijk onderzoek naar verkeersveiligheid om bij te dragen aan beleid en praktijk. Kenmerkend is dat SWOV-onderzoek vele facetten beslaat: verkeersdeelnemers, verkeersgedrag, infrastructuur, handhaving en voertuigen. SWOV-onderzoek vindt plaats binnen het eigen onderzoeksprogramma of in opdracht van overheden, bedrijfsleven of maatschappelijke organisaties.
Meer informatie?
swov.nl