

Het gebruik van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer en factoren die het gebruik beïnvloeden

Charlotte Bax
SWOV
charlotte.bax@swov.nl

Jan Hendrik van Petegem
SWOV
jan.hendrik.van.petegem@swov.nl

Milou Giesen
SWOV

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2014, Eindhoven**

Samenvatting

Het gebruik van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer en factoren die het gebruik beïnvloeden

Fietsen kent een hoog risico op ongevallen, zeker als we kijken naar de kans ernstig gewond te raken. Hiervoor zijn meerdere oorzaken, zoals toenemende drukte op het fietspad en apparatuurgebruik onder fietsers, en ook de vormgeving en het onderhoud van de fietsinfrastructuur. SWOV heeft eerder geconcludeerd dat Duurzaam Veilig weinig aandacht besteedt aan de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Weliswaar hebben de basisveiligheidsprincipes een plaats gekregen in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer, maar op basis van geluiden uit het veld en niet-systematische observaties op straat bestaat het vermoeden dat de richtlijnen in de praktijk vaak niet of slechts gedeeltelijk worden toegepast; en dat, waar ze wel zijn toegepast, vaak niet of te laat wordt gesignaleerd dat het kwaliteitsniveau onder het toelaatbare minimum is gedaald. Overleg met fietsprofessionals in het veld wees uit dat men het belangrijke vond om de oorzaken van deze discrepantie te onderzoeken om zo de toepassingsmogelijkheden van de richtlijnen te vergroten.

We beantwoorden twee onderzoeksvragen:

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

De antwoorden van de twee onderzoeksvragen geven indicaties van mogelijkheden om de toepassing van richtlijnen verder te vergroten.

Het onderzoek richt zich specifiek op de Ontwerpwijzer Fietsverkeer en kijkt naar fietsvoorzieningen in gemeenten, voornamelijk op 50 km/uur-wegen binnen de bebouwde kom. Vanuit de bestuurskunde en de criminologie is het onderwerp gebruik, of in criminologische termen spontane naleving, van de Ontwerpwijzer bestudeerd. De literatuur in deze vakgebieden heeft een lijst opgeleverd van mogelijke factoren die het gebruik van de Ontwerpwijzer beïnvloeden. De data voor het onderzoek zijn verzameld met behulp van een enquête onder gemeentelijke en provinciale wegbeheerders in het Fietsberaad, diepte-interviews met zes gemeenten en een beoordeling van de fietsinfrastructuur van twee gemeenten.

Gemeenten en provincies gebruiken de Ontwerpwijzer Fietsverkeer weinig tot regelmatig, vooral voor het opzoeken van ingewikkelde zaken en details. Vooral de aanbevelingen over de breedte van de fietspaden, ribbelmarkering voor fietspaaltjes en de obstakelvrije afstand hebben gemeenten vaak niet toegepast op hun fietsinfrastructuur. Kosten en gebrek aan ruimte zijn hier vaak debet aan, evenals een goede afstemming met andere afdelingen. Verder spelen acceptatie van de richtlijnen en sociale druk van collega's een belangrijke rol bij het naleven van de richtlijnen. Bovenstaande bevindingen sluiten aan bij eerder onderzoek naar gebruik van richtlijnen in de bestuurskunde en de criminologie.

1. Inleiding

Fietsen kent een hoog risico op ongevallen, zeker als we kijken naar de kans om ernstig gewond te raken. Hiervoor zijn meerdere oorzaken aan te wijzen, zoals toenemende drukte op het fietspad, apparatuurgebruik onder fietsers 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 (Weijermars et al., 2013). Weliswaar hebben de basisveiligheidsprincipes een plaats gekregen in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer, maar op basis van geluiden uit het veld en niet-systematische observaties op straat zijn er indicaties dat de richtlijnen in de praktijk vaak niet of slechts gedeeltelijk worden toegepast. Waar richtlijnen wel zijn toegepast wordt vaak niet of te laat gesignaleerd dat het kwaliteitsniveau onder het toelaatbare minimum is gedaald. Overleg met fietsprofessionals in het veld liet zien dat men het belangrijke vond om de oorzaken van deze discrepantie te onderzoeken om zo de toepassingsmogelijkheden van de richtlijnen te vergroten.

Vraagstelling

Twee onderzoeksvragen staan in deze paper centraal:

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

Het onderzoek (zie ook Bax, van Petegem & Giesen, 2014a; 2014b) richt zich specifiek op de Ontwerpwijzer Fietsverkeer en kijkt naar fietsvoorzieningen in gemeenten, vooral op 50 km/uur-wegen binnen de bebouwde kom. Vanuit de bestuurskunde en de criminologie is het onderwerp gebruik, of in criminologische termen spontane naleving, van de Ontwerpwijzer bestudeerd. De literatuur in deze vakgebieden heeft een lijst opgeleverd van mogelijke factoren die het gebruik van de Ontwerpwijzer beïnvloeden. De data voor het onderzoek zijn verzameld met behulp van een enquête onder gemeentelijke en provinciale wegbeheerders in het Fietsberaad, diepte-interviews met zes gemeenten en een beoordeling van de fietsinfrastructuur van twee gemeenten.

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 zijn gekozen omdat zij elk een eigen kijk hebben op de problematiek. Bestuurskundigen bekijken afwijkingen 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? In de bestuurskunde wordt gebruik gedefinieerd in verschillende stappen, omdat het woord gebruik (bv van een richtlijn) zowel kan betekenen dat iemand de richtlijn heeft gelezen als dat hij de richtlijn heeft toegepast op zijn wegen. Knott & Wildavsky hebben verschillende soorten gebruik handig samengevat in de onderstaande tabel. In dit onderzoek bekijken we niveau 1, 2 en 6.

Niveau	Naam	Beschrijving
--------	------	--------------

1	Reception	Betrokken praktijkmensen en professionals hebben de onderzoeksresultaten ontvangen
2	Cognition	De onderzoeksrapporten worden gelezen en begrepen door de betrokken praktijkmensen en professionals
3	Reference	Het onderzoek wordt geciteerd als referentie in rapporten, studies en beleidsstrategieën ontwikkeld door praktijkmensen en professionals
4	Effort	Praktijkmensen en professionals hebben hun best gedaan om de resultaten van het onderzoek in het beleid op te nemen, maar dat is niet noodzakelijkerwijs gelukt.
5	Adoption	De onderzoeksresultaten zijn overgenomen in de keuzen en beslissingen van praktijkmensen en professionals
6	Implementation	Het beleid waarin de onderzoeksresultaten zijn overgenomen is geïmplementeerd
7	Impact	Het beleid waarin de onderzoeksresultaten zijn overgenomen laat de gewenste effecten zien

Tabel 1. Niveaus van de ladder van kennisgebruik gebaseerd op Landry et al. (2001), Lester (1993) en Knott & Wildavsky (1980).]

Criminologen bekijken afwijkingen van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer vanuit het juridisch perspectief en gebruiken dan het woord naleving in plaats van gebruik. 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. De CROW-publicaties hebben namelijk geen wettelijke status, maar worden door de rechter beschouwd als zogenaamde beleidsregels (Snoeren, 2008). Dat wil zeggen dat een rechter vindt dat het beleid van een wegbeheerder goed onderbouwd is als hij zich houdt aan de richtlijnen van het CROW. De wegbeheerder kan gemotiveerd afwijken van de richtlijn, maar ongemotiveerd afwijken mag niet. Als op het niet-naleven van regels geen straf staat, maar burgers of organisaties houden zich toch aan de regels, dan spreken criminologen van spontane naleving. We bekijken in dit onderzoek dus ook de spontane naleving.

Bax (2011) deed onderzoek naar het gebruik van richtlijnen voor weginfrastructuur door provincies en gemeenten. Zij vond 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 lieten 50% van de gemeenten echter in beslissingen over hun wegen andere belangen prevaleren boven verkeersveiligheid. Deze conclusies worden onderschreven door ander binnenlands en buitenlands onderzoek. Zo onderzochten Boer, Grimmius & Schoenmakers (2008) of provincies, gemeenten en waterschappen gebruik maakten van CROW richtlijnen. Vrijwel alle respondenten (95%) gebruikten deze richtlijnen.

Bax (2011) en Boer et al. (2008) deden ook onderzoek naar factoren die het gebruik van richtlijnen beïnvloedden. Zij vonden dat de volgende factoren invloed hadden op de implementatie van richtlijnen:

- lokale (ruimtelijke) omstandigheden

- de abstractheid van de beschikbare kennis
- een gebrek aan vertrouwen in onderzoekers en/of in onderzoeksresultaten
- verschil in opvattingen over het bestaan van beleidsproblemen

Ook sloot bestaande informatie vaak onvoldoende aan bij de decentrale beleidspraktijk en bij het bredere beleidsveld verkeer en vervoer. Daarnaast was er behoefte aan kennis over het omgaan met politieke argumenten in verkeersveiligheidsbeleid. Onderzoek van het Britse Ministerie voor Verkeer (Department for Transport, 2008) vond soortgelijke uitkomsten in een onderzoek naar het gebruik van verkeersveiligheidsinformatie door professionals en onderzoekers.

Binnen de criminologie is op basis van eerder onderzoek een handzaam beleidsinstrument ontwikkeld dat de factoren samenvat die invloed hebben op het naleven van richtlijnen, de Tafel van Elf (Expertisecentrum Rechtspleging en rechtshandhaving, 2006). Vijf van de elf factoren hebben betrekking op zogenaamde "spontane naleving" (zonder strafdreiging), zoals in dit onderzoek het geval is:

1. Kennis van de regels
2. Kosten en baten of wel gebruiksgemak, de tijd, kosten en moeite die het kost om regels te kunnen naleven
3. Mate van acceptatie van de regels
4. Gezagsgetrouwheid ofwel normgetrouwheid, de mate waarin de regelgevende instantie als autoriteit wordt gezien
5. Niet-overheidscontrole ofwel sociale druk vanuit burgers of collega's

3. Methodes

We onderzoeken onze onderzoeksvragen met drie methodes: een enquête onder gemeentelijke en provinciale wegbeheerders in het Fietsberaad, een beoordeling van de fietsinfrastructuur in twee gemeenten en diepte-interviews in zes gemeenten. In onderstaande tabel wordt aangegeven welke onderzoeksvraag onderzocht werd met welke methodes.

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

Methodes	Vraag 1	Vraag 2
Beoordeling infrastructuur -Goes en Harderwijk -Elf aanbevelingen uit Ontwerpwijzer gescoord, zoals breedte fietspad, fietspaaltjes, kantmarkering - Lengte van onderzochte trajecten varieert, dus vergelijken is lastig: de beoordeling is alleen indicatief	X	
Enquête -Onder fietsinfrastructuur-verantwoordelijken (beleidsmedewerkers en verkeerskundigen) bij gemeenten en provincies - Gevraagd naar het gebruik van en hun mening over de Ontwerpwijzer - Drie casussen voorgelegd (fietspaaltjes, breedte van fietspad en hobbels in de verharding): kent u de betreffende aanbeveling, past u haar toe, waarom niet? -72 mensen (15%) hebben gereageerd, 68 werkzaam bij een gemeente	X	X

en vier bij een provincie - Gelijke verdeling over stedelijk/ruraal gebied, over verschillende delen van het land		
Diepte-interviews -Zes gemeenten -Ongeveer even groot als of iets groter dan Goes en Harderwijk, allemaal grote kern en klein buitengebied, verspreid over het land -Waarom pas je aanbevelingen uit de Ontwerpwijzer al dan niet toe? -Met indicatieve vragenlijst en foto's van fietsinfrastructuur uit Goes en Harderwijk	X	X

Tabel 2. Toegepaste methoden op onderzoeksvragen.

Omdat de Ontwerpwijzer Fietsverkeer heel veel verschillende onderwerpen bevat, wordt in de enquête meer concreet naar de toepassing van specifieke aanbevelingen gevraagd via drie praktijkvoorbeelden. De praktijkvoorbeelden zijn gebaseerd op recent onderzoek naar de infrastructurele oorzaken van (enkelvoudige) fietsongevallen door Schepers (2008). In veertig procent van de (enkelvoudige) fietsongevallen waarin infrastructuur een rol heeft gespeeld, was een te smal fietspad de oorzaak van het ongeval. Een te smal fietspad heeft tot gevolg dat een fietser tegen een trottoirband fietst of in de berm belandt (Schepers, 2008). Bij één zevende van de ongevallen botste de fietser tegen een fietspaaltje, bij ruim één tiende was een kuil of hobbel in het fietspad een oorzaak van het ongeval (Schepers, 2008). Deze drie oorzaken van fietsongevallen, het fietspaaltje, een te smal fietspad en hobbels door boomwortels zijn daarom als praktijkvoorbeelden opgenomen in de vragenlijst. De aanbevelingen voor fietspaaltjes, breedtes van fietspaden en hobbels door boomwortels zijn nagezocht in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer.

4. Resultaten

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

Lezen en onthouden

Onderzochte gemeenten en provincies gebruiken de Ontwerpwijzer weinig tot niet (56%). Ongeveer eenderde (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 een goede kennis over de aanbevelingen over breedte van fietspaden te bezitten, enige kennis over fietspaaltjes en weinig kennis over de aanbevelingen om hobbels in het wegdek te voorkomen.

Gebruik van OWFV	Heel veel	Veel	Regelmatig	Weinig	Heel weinig	Niet
% respondenten	3	6	36	39	13	4

Tabel 3. Mate van gebruik van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (OWFV) (% respondenten). N=72

Implementatie: zelfobservatie

Bijna de helft van de onderzochte gemeenten en provincies (42%) kan niet aangeven of hun fietsinfrastructuur in het algemeen voldoet aan de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Voor specifieke casussen hadden respondenten niet de mogelijkheid "weet niet" te kiezen:

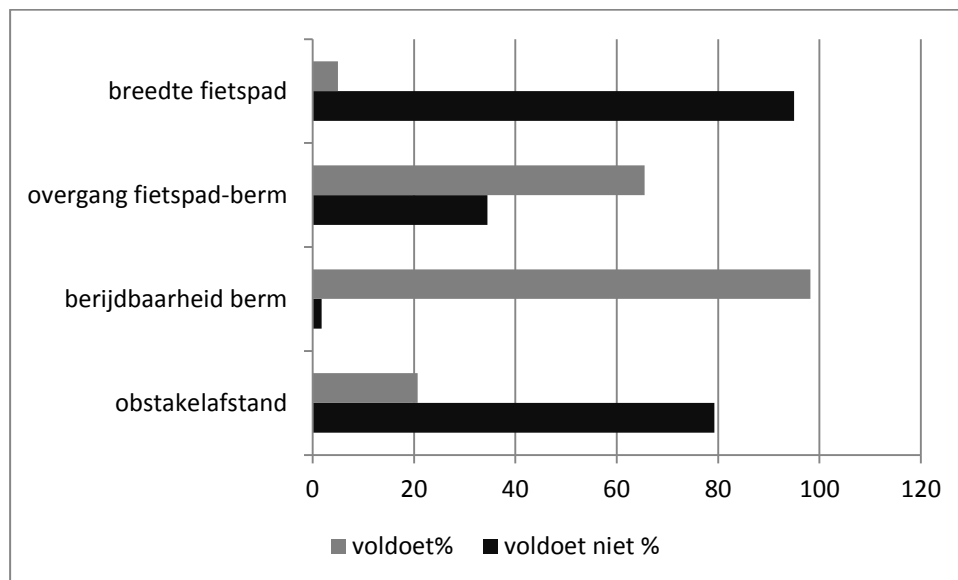
vooral aanbevelingen over fietspaaltjes zijn naar eigen zeggen niet geïmplementeerd op fietsvoorzieningen, de aanbevelingen over breedte en het voorkomen van hobbels worden wisselend toegepast.

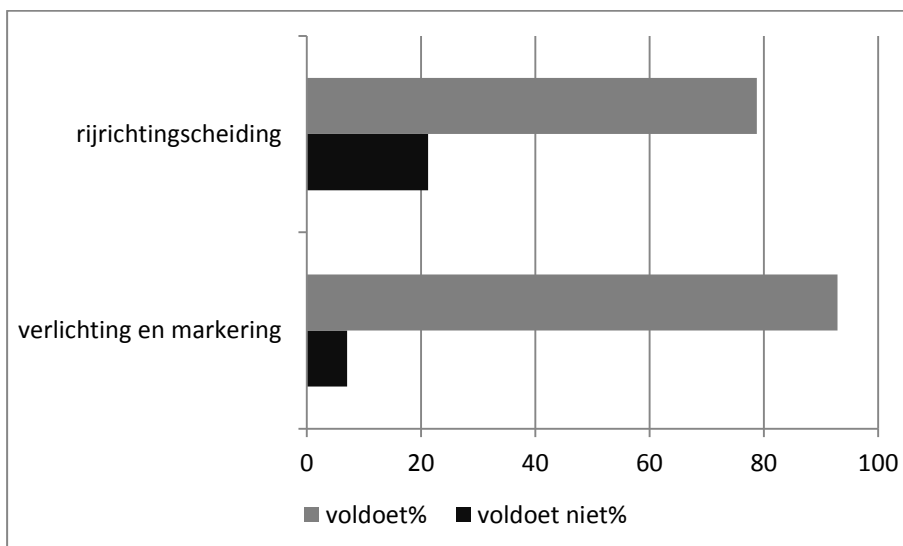
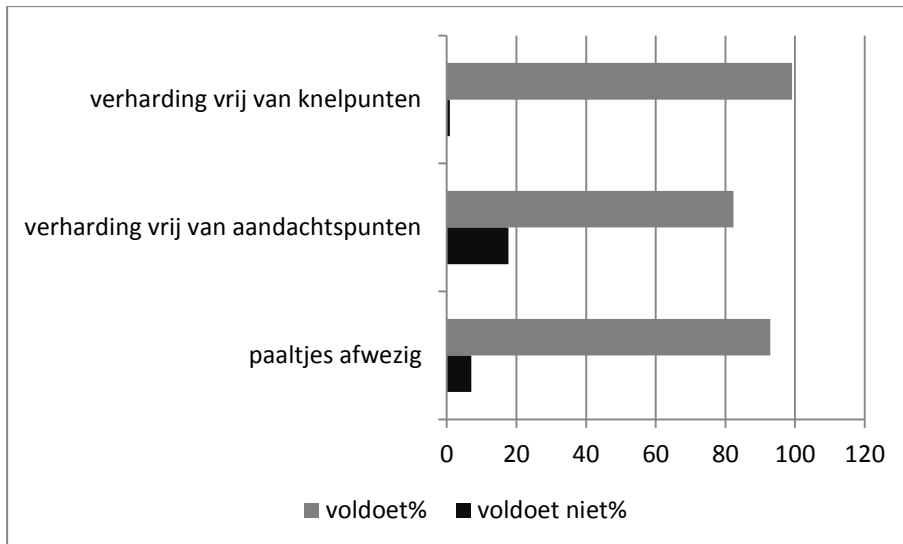
	0% voldoet	20% voldoet	40% voldoet	60% voldoet	80% voldoet	100% voldoet	Weet niet
Algemeen	0	8	19	13	17	1	42
Breedte	15	19	25	19	18	3	0
Paaltjes	54	33	7	0	4	1	0
Hobbels	11	21	15	19	32	1	0

Tabel 4. Zelfverklaard % van infrastructuur dat voldoet aan aanbevelingen Ontwerpwijzer Fietsverkeer, in %respondenten. N=72.

Implementatie: beoordeling infrastructuur door SWOV

Naast zelfrapportage, is de naleving van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer in twee gemeenten ook gemeten door de beelden van de fietsinfrastructuur te vergelijken met de aanbevelingen uit de Ontwerpwijzer. Per traject zijn elf kenmerken gescoord (zie voor verantwoording Bax, van Petegem en Giesen, 2014b). In Goes zijn 40 trajecten beoordeeld; in Harderwijk 82. De gemiddelde trajectlengte van Goes is 725 meter, die van Harderwijk 390 meter. Hieronder zijn voor 9 kenmerken de scores van Goes en Harderwijk samen weergegeven in grafieken. De overige twee kenmerken worden in de tekst besproken. Voor de grafieken zijn de scores van alle trajecten opgeteld en gedeeld door het totaal aantal trajecten. Omdat het aantal trajecten per gemeente verschilt, en de lengte van de trajecten eveneens verschilt, kunnen de conclusies op basis van deze grafieken alleen gelden als een zeer grove indicatie van de staat van de fietsinfrastructuur.





Afbeelding 1. Aandeel trajecten (N= 40 in Goes en 82 in Harderwijk) dat voldoet of niet voldoet aan de aanbevelingen uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer, in % trajecten.

De bovenste afbeelding laat zien dat op de onderzochte trajecten fietspaden overwegend te smal zijn. De berijdbaarheid van de berm is op bijna alle onderzochte trajecten goed. De obstakelafstand is op veel trajecten niet voldoende. Ook is uit de beelden af te leiden dat tenminste 35% van de overgangen niet op orde is.

De overige afbeeldingen laten zien dat op de punten verharding en paaltjes de trajecten overwegend voldoende scores en ook de rijrichtingscheiding en de verlichting en markering zijn in het merendeel van de trajecten vormgegeven volgens de aanbevelingen van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer.

Uit de cijfers die niet gepresenteerd zijn als grafiek blijkt dat bijna alle paaltjes (7 van de 8) niet vooraf worden gedaan door inleidende ribbelmarkering en de helft van de scherpe bochten (4 van de 8) onvoldoende zicht in die bocht bood.

Beoordeling van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer

In de enquête vroegen we de respondenten 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 het CROW als een autoriteit op het gebied van infrastructuur. Daarnaast beoordeelden de respondenten de Ontwerpwijzer op gebruiksgemak en toepasbaarheid.

	Helemaal oneens	Oneens	Eens noch oneens	Eens	Helemaal eens	Niet ingevuld
Hoeveelheid informatie is voldoende	1	7	38	43	3	8
Tekst is begrijpelijk	1	6	18	58	8	8
Tekst spreekt andere richtlijnen tegen	0	25	47	19	0	8
Tekst is niet actueel	0	29	43	18	1	8
Toepasbaar op mijn fietspaden	0	1	29	54	6	10
Tekst is uitputtend	4	33	43	11	0	8

Tabel 5. Oordeel over gebruiksgemak en toepasbaarheid van Ontwerpwijzer Fietsverkeer, in %respondenten. N=72

De tabel laat zien dat bijna de helft van de respondenten de hoeveelheid informatie voldoende vindt, maar veel minder respondenten (11%) vindt de informatie uitputtend. De tekst vindt tweederde van de respondenten begrijpelijk en de Ontwerpwijzer spreekt volgens een kwart van de respondenten andere richtlijnen niet of nauwelijks tegen. Ook vindt bijna een derde van de respondenten de tekst actueel en bijna tweederde 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. Men mist geen concrete onderwerpen in de Ontwerpwijzer, maar ziet wel graag meer aansluiting bij de praktijk in de vorm van meer tabellen, voorbeelden, afmetingen en detailgegevens, evenals foto's met correct vormgegeven infrastructuur. Daarnaast werden verschillende suggesties gedaan om het zoeken in de Ontwerpwijzer te vergemakkelijken, zoals een index, tabjes, een top 10 van meest belangrijke maatregelen, een filter voor verkeersveiligheidsmaatregelen en het pleidooi de Ontwerpwijzer in te korten door alleen de belangrijke informatie die niet tot de standaardkennis van verkeerskundigen behoort op te nemen.

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

Gemeenten en provincies geven voor de verschillende aanbevelingen andere redenen op waarom ze de aanbeveling al dan niet opvolgen. Wel zijn er drie factoren die bij bijna alle onderzochte aanbevelingen terugkomen. Zowel bij aanbevelingen voor de breedte van fietspaden, als bij aanbevelingen over het voorkomen van hobbels en over de obstakelvrije afstand wordt een gebrek aan ruimte als belangrijke factor genoemd om af te wijken van de aanbevelingen. 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. Daarnaast spelen de kosten een grote rol, met name bij het aanpassen van bestaande fietsinfrastructuur. Gemeenten geven aan dat aanpassing daarvan alleen kan plaatsvinden samen met gepland groot onderhoud of als onderdeel van bestaande plannen voor reconstructie. Minder vaak genoemd, maar toch opvallend, is dat bij aanbevelingen over het voorkomen van hobbels, de obstakelvrije afstand en het zicht in bochten aangegeven werd dat andere gemeentelijke afdelingen

(delen van) dit beleid bepaalden, en dat deze afdelingen waarschijnlijk niet op de hoogte zijn van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer.

	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	nvt	82	31
Maatregel geen prioriteit	22	28	15
Onderhoudskosten hoog	nvt	10	nvt

Tabel 6. Respondenten die redenen noemen voor niet naleven aanbeveling Ontwerpwijzer Fietsverkeer, per casus, % respondenten. N=72. Nvt: betreffende reden was geen keuzemogelijkheid bij deze casus. Totaal telt op tot meer dan 100%, omdat respondenten meerdere antwoorden konden aankruisen.

De gevonden factoren die het gebruik van de aanbevelingen beïnvloeden, komen in sterke mate overeen met eerder onderzoek van Bax (2011) en Boer et al. (2008) en ook bij buitenlands onderzoek op dit gebied (Department for Transport, 2008). 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.

Criminologische literatuur, zoals beleidsinstrument de Tafel van Elf, stelt dat vijf factoren spontane naleving beïnvloeden. Het huidige onderzoek laat zien dat twee van deze factoren een positief significante samenhang vertonen met naleving. Zo bestaat er een significante samenhang met de mate van acceptatie van richtlijnen: hoe meer respondenten aangaven dat zij de aanbevelingen uit de Ontwerpwijzer accepteerden, hoe meer zij aangaven dat hun fietsinfrastructuur was ingericht volgens deze aanbevelingen. Dat wordt onderschreven door de resultaten van de diepte-interviews: 4 van de 6 respondenten gaven daar aan dat zij het niet waren met de aanbevelingen voor de obstakelvrije afstand en in de beoordeling van de infrastructuur van Goes en Harderwijk bleek de obstakelvrije afstand ook vaak niet nageleefd te worden. Ook is een significant verband gevonden tussen sociale druk van collega's en naleving: hoe meer respondenten aangaven dat zij sociale druk van collega's verwachtten, hoe meer zij aangaven dat hun fietsinfrastructuur overeenkwam met de aanbevelingen. Voor kennis over de aanbevelingen en voor het gebruiksgemak van de Ontwerpwijzer, kon geen significante samenhang met naleving gevonden worden en ook niet voor normgetrouwheid. Wel bleek er een positief significante samenhang te bestaan tussen het gebruiksgemak en acceptatie: hoe meer respondenten vonden dat zij gemakkelijk informatie konden vinden in de Ontwerpwijzer, hoe meer zij de aanbevelingen accepteerden.

5. Conclusie

In dit onderzoek hebben we bekeken of gemeenten en provincies de aanbevelingen van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer gebruiken en toepassen op hun fietsinfrastructuur, en zo niet, waarom niet.

5.1 Implementatie van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer

Bijna de helft van de onderzochte gemeenten en provincies kan niet aangeven of hun fietsinfrastructuur in het algemeen voldoet aan de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Voor specifieke casussen antwoorden respondenten dat vooral aanbevelingen over fietspaaltjes niet geïmplementeerd zijn op fietsvoorzieningen, de aanbevelingen over breedte en het voorkomen van hobbels worden wisselend toegepast. De beoordeling van de infrastructuur door SWOV in twee gemeenten laat zien dat vooral de aanbevelingen voor obstakelvrije afstand en de breedte van fietspaden niet worden nageleefd. Dat geldt ook voor de ribbelmarkering die fietspaaltjes vooraf moet gaan.

5.2 Afwijken van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer

- *Onbekendheid:* Hoewel er een groot draagvlak bestaat voor de richtlijnen van het CROW in het algemeen, gebruiken gemeenten en provincies de Ontwerpwijzer Fietsverkeer weinig tot niet (56%). Ongeveer eenderde (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 een goede kennis over de aanbevelingen over breedte van fietspaden te bezitten, enige kennis over fietspaaltjes en weinig kennis over de aanbevelingen om hobbels in het wegdek te voorkomen. Bij aanbevelingen over het voorkomen van hobbels, de obstakelvrije afstand en het zicht in bochten wordt aangegeven dat andere gemeentelijke afdelingen (delen van) dit beleid bepaalden, en dat deze afdelingen waarschijnlijk niet op de hoogte zijn van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer.

- *Praktische bezwaren: ruimte en kosten:* Zowel bij aanbevelingen voor de breedte van fietspaden, als bij het voorkomen van hobbels en de aanbevelingen over de obstakelvrije afstand wordt een gebrek aan ruimte als belangrijke factor genoemd om af te wijken van de aanbevelingen. 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.

- *Ontbreken van acceptatie:* Er is een significante samenhang gemeten tussen de mate van acceptatie van richtlijnen en naleving: hoe meer respondenten aangaven dat zij de aanbevelingen uit de Ontwerpwijzer accepteerden, hoe meer zij aangaven dat hun fietsinfrastructuur was ingericht volgens deze aanbevelingen. Dat wordt onderschreven door de resultaten van de diepte-interviews: 4 van de 6 respondenten gaven daar aan dat zij het niet waren met de aanbevelingen voor de obstakelvrije afstand en in de beoordeling van de infrastructuur van Goes en Harderwijk bleek de obstakelvrije afstand ook vaak niet nageleefd te worden.

- *Sociale druk:* Er is ook een significante samenhang gemeten tussen sociale druk van collega's en naleving: hoe meer respondenten aangaven dat zij sociale druk van collega's verwachtten, hoe meer zij aangaven dat hun fietsinfrastructuur overeenkwam met de aanbevelingen.

6. Aanbevelingen om de toepassing verder te verbeteren

Om de toepassing van de Ontwerpwijzer verder te bevorderen doen we de volgende suggesties voor de meest genoemde factoren die gebruik beïnvloeden:

1. Organisatorisch:

a. Vergemakkelijk 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.

- b. 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.
- c. Zorg voor acceptatie van specifieke (onderdelen van) richtlijnen door het samen met belanghebbende partijen richtlijnen opstellen (nog) verder uit te breiden naar een bredere groep, zoals het Fietsberaad.
- d. Stimuleer intergemeentelijke ambtelijke overleggen om elkaar te informeren over en bevragen op (fiets)infrastructuur. Gebruik daarvoor bestaande netwerken en betrek de provincie als coördinator.

2. Beleidsmatig:

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

7. Literatuur

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

Bax, C.A. Petegem, J.W.H. van & Giesen, M. (2014a) Passen gemeenten de Ontwerpwijzer Fietsverkeer toe? Gebruik van de richtlijnen voor fietsinfrastructuur en factoren die dit beïnvloeden. R-2014-23. SWOV, Den Haag.

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

Boer, L., Grimmius, T. & Schoenmakers, F. (2008). Richtlijnen en aanbevelingen toegepast? Onderzoek naar de toepassing van CROW-richtlijnen door decentrale wegbeheerders. Ministerie van Verkeer en Waterstaat DVS, Rotterdam.

CROW (2006). Ontwerpwijzer fiets. Publicatie No. 230. Ede, CROW Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur.

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

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

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.

Schepers, P. (2008). De rol van infrastructuur bij enkelvoudige fietsongevallen. Delft: Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS.

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

Weijermars, W.A.M., Dijkstra, A., Doumen, M.J.A., Stipdonk, H.L., Twisk, D.A.M. & Wegman, F.C.M. (2013). *Duurzaam Veilig, ook voor ernstig verkeersgewonden*. Leidschendam, SWOV.