

Enkelvoudige fietsongevallen in Nederlandse gemeenten: kennis en maatregelen

Eindrapport

10 juni 2019

Documentbeschrijving

Titel	Enkelvoudige fietsongevallen in Nederlandse gemeenten: kennis en maatregelen
Ondertitel	Eindrapport
Aantal pagina's	15
Publicatienummer	1968
Datum	10-04-19
Auteurs	Lincy Mulder, Koos Louwerse
Opdrachtgever	CROW
Contactpersoon	Robert Hulshof

TRIDÉE – Drievoudig Duurzaam

TRIDÉE draagt duurzaamheid hoog in het vaandel, het is zelfs in onze naam verwerkt: we streven samen met onze opdrachtgever naar drievoudig duurzaam mobiliteitsbeleid.



GROEN

Toekomstgericht mobiliteitsbeleid plaatst duurzame vervoerwijzen centraal. We werken voor een belangrijk deel aan beleidsprojecten die expliciet een toename van groene vervoerwijzen nastreven of faciliteren: stappen, fietsen, openbaar vervoer, deel-auto, elektrisch vervoer. Meestal zijn we met alle vormen van mobiliteit samen bezig, inclusief autoverkeer.



GEDRAGEN

We hebben geleerd hoe belangrijk het is om voor een breed draagvlak te zorgen bij de bevolking en andere betrokken partijen. De behoefte tot participatie groeit en de mogelijkheden nemen evenzeer toe – op de traditionele manier of met slimme online tools. We raden participatie dan ook sterk aan en helpen onze opdrachtgever: we analyseren niet alleen wie invloed heeft, maar stellen een aanpak voor om optimale betrokkenheid en tevredenheid te bereiken.



INTEGRAAL

Mobiliteit is geen doel maar een middel: het dient om ergens te komen. Naar school, het werk, de winkel of naar een vrijetijdsbesteding. Keuzes in mobiliteit kunnen moeilijk zijn en veel geld kosten. Het wordt alleen acceptabel, of zelfs een goede deal, als achterliggende doelen dichterbij gebracht worden. We zoeken naar verbindingen met verschillende beleidsdomeinen en naar gedeelde visies – door brede kennis, analytisch vermogen en een druppel creativiteit.

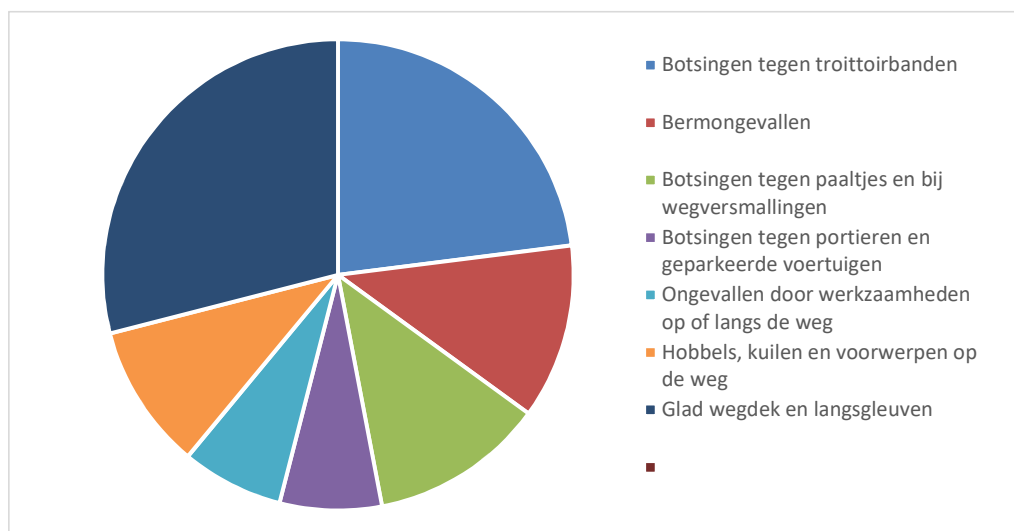
Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en onderzoeksvraag.....	1
1.2	Methode	2
2	Resultaten	3
2.1	Kennis over enkelvoudige fietsongevallen	3
2.1.1	Zicht op enkelvoudige fietsongevallen in gemeenten.....	3
2.1.2	Oorzaken van enkelvoudige fietsongevallen.....	4
2.1.3	Inhoudelijke kennis enkelvoudige fietsongevallen.	4
2.1.4	Kennis-behoefte over enkelvoudige fietsongevallen.....	5
2.2	Maatregelen ter voorkoming van enkelvoudige fietsongevallen.....	5
2.2.1	Breedte fietspaden	5
2.2.2	Vergevingsgezinde bermen.....	5
2.2.3	Waarneembaar wegverloop	6
2.2.4	Minimaliseren van obstakels.....	6
2.2.5	Rechte stoepranden.....	6
2.2.6	Toetsing nieuwe ontwerpen aan eisen die enkelvoudige fietsongevallen voorkomen.....	7
2.2.7	Gladheidsbestrijding hoofdfietsroutes.....	7
2.2.8	Overige maatregelen.....	7
2.3	Beoordeling maatregelen enkelvoudige fietsongevallen	7
3	Conclusies en aanbevelingen	9
3.1	Kennis over enkelvoudige fietsongevallen	9
3.2	Maatregelen ter voorkoming van enkelvoudige fietsongevallen.....	9
3.3	Beoordeling maatregelen.....	9
3.4	Overige bevindingen	10
3.5	Ontwikkeling en rol voor het CROW.....	10
4	Bijlagen	11
4.1	Kaart deelnemers	11
4.2	Tabel resultaten	1

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en onderzoeksvraag

Elk jaar melden zich 50.000 fietsers op de spoedeisende hulp vanwege een enkelvoudig fietsongeval. En van de ruim 13.000 fietsers die ernstig gewond raken zijn er meer dan 10.000 slachtoffer van een enkelvoudig ongeval (CROW, 2018). De helft van deze gevallen heeft één of meer infrastructuur gerelateerde factoren als medeoorzaak. Botsingen met fietspaaltjes zijn hier een voorbeeld van. Andere infrastructuur gerelateerde oorzaken zijn: een glad wegdek, botsingen tegen trottoirbanden, bermongevallen, botsingen tegen portieren en geparkeerde voertuigen, ongevallen door werkzaamheden op of langs de weg en door hobbels, kuilen en voorwerpen op de weg. In het diagram hieronder is te zien welk aandeel van het totale enkelvoudige fietsongevallen elke infrastructureel gerelateerde oorzaak daadwerkelijk heeft.



Ondanks deze cijfers is uit eerder onderzoek van het CROW gebleken dat er weinig aandacht is voor enkelvoudige fietsongevallen bij Nederlandse gemeenten¹. Veertig Nederlandse gemeenten werden geïnterviewd over hun beleid voor en aanpak van fietsveiligheid. Hieruit bleek enerzijds een gebrek aan kennis over de problematiek van enkelvoudige fietsongevallen in het algemeen en anderzijds het ontbreken van inzicht in aantallen, aard en locaties van enkelvoudige ongevallen in hun eigen gemeente. Naast een beperkte probleemperceptie leek de problematiek ook te worden onderschat en soms ook te worden gebagatelliseerd: 'het is vooral een gevolg van (onoplettend) gedrag en daar valt weinig aan te doen'. Veel gemeenten lijken ook te worstelen met de vraag hoe enkelvoudige ongevallen kunnen worden bestreden. Daarom is besloten een nader onderzoek te doen naar de kennis over en de aanpak van enkelvoudige fietsongevallen door gemeenten.

¹ TRIDÉE (Februari 2019). Risicogestuurde aanpak in lokaal fietsveiligheidsbeleid - praktijk en behoefte

1.2 Methode

We selecteerden willekeurig dertig Nederlandse gemeenten om telefonisch te benaderen. De vijf grootste gemeenten en de twintig kleinste gemeenten hebben we vanwege hun bijzondere positie buiten beschouwing gelaten. We selecteerden telkens de 11^e op de lijst van gemeenten gerangschikt op inwoneraantal. Wanneer een gemeente uit deze selectie na meerdere pogingen niet bereikbaar was of (ook na enig aandringen) aangaf niet te willen meewerken aan het onderzoek, selecteerden we de volgende gemeente op de lijst. Als deze ook niet wilde meewerken selecteerden we een volgende gemeente met een vergelijkbaar inwoneraantal totdat we beet hadden. We keken ook naar een goede spreiding qua ligging. Op de kaart in bijlage 1 is weergegeven welke gemeenten uiteindelijk hebben deelgenomen aan het onderzoek.

Tijdens de telefonische gesprekken werd de ambtenaar gevraagd naar zijn/haar kennis over enkelvoudige fietsongevallen binnen de gemeente. Vervolgens vroegen we welke maatregelen de gemeente neemt om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen. Tot slot vroegen we of zij vinden dat hun gemeente voldoende maatregelen treft om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen en wat redenen of belemmeringen zijn om niet (nog) meer maatregelen te treffen.

Van de bevindingen uit de telefonische gesprekken is een kort verslag gemaakt dat ter verbetering is voorgelegd aan de respondent en daarna is gebruikt voor de analyse. De resultaten van deze analyse zijn anoniem verwerkt in dit rapport. In de tabel in bijlage 2 zijn de resultaten samengevat in een overzicht.



2 Resultaten

In dit hoofdstuk beschrijven we de resultaten uit de 29 telefonische interviews. We vroegen de ambtenaren naar hun kennis over enkelvoudige fietsongevallen, de maatregelen die zij mogelijk al nemen om deze te voorkomen en wat zij zelf vinden van hun aanpak. De resultaten van de interviews zijn dan ook volgens deze drie hoofdonderwerpen gepresenteerd in dit hoofdstuk.

2.1 Kennis over enkelvoudige fietsongevallen

We vroegen de ambtenaren naar het aantal enkelvoudige fietsongevallen in hun gemeente, de locaties hiervan en de ernst van deze ongevallen om een beeld te krijgen van de perceptie en het bewustzijn van gemeenten over enkelvoudige fietsongevallen. Ook vroegen we naar de oorzaak van deze ongevallen en hun inhoudelijke kennis hierover. In dit stuk geven we de resultaten weer.

2.1.1 Zicht op enkelvoudige fietsongevallen in gemeenten

Problemen fietsveiligheid

- Bijna geen enkele gemeente noemt enkelvoudige fietsongevallen spontaan als één van de grootste problemen in relatie tot fietsveiligheid in de gemeente. Zij noemen andere problemen zoals de kwaliteit van de infrastructuur, snelheidsverschillen, smalle fietspaden, vergrijzing, sociale onveiligheid en landbouwverkeer.
- Drie gemeenten noemen wel obstakels/fietspaaltjes als een concreet probleem.
- Eén gemeente noemt enkelvoudige fietsongevallen als grootste probleem als het gaat om de fietsveiligheid in de gemeente.

Aantallen

- Tweeëntwintig gemeenten zeggen dat ze geen inzicht hebben in het aantal enkelvoudige fietsongevallen in hun gemeente. Een aantal van hen geeft aan dat dit komt doordat er weinig meldingen worden gedaan en door de beperkte registratie van dit type ongevallen.
- Slechts twee gemeenten zeggen zicht te hebben op het aantal enkelvoudige fietsongevallen in de gemeente. Zij geven aan dat ze hier inzicht op hebben via het platform VIA-stat. Het gaat dan om geregistreerde ongevallen. Feit is dat de registratiegraad van enkelvoudige ongevallen zeer beperkt is.
- Vijf gemeenten zeggen dat ze beperkt zicht hebben op het aantal enkelvoudige fietsongevallen.

Locaties

- Twintig gemeenten zeggen dat ze geen inzicht hebben in de locaties waar enkelvoudige fietsongevallen voorkomen.
- Drie gemeenten zeggen zicht te hebben op de locaties waar enkelvoudige fietsongevallen gebeuren. Zij noemen wegen met bepaalde karakteristieken, zoals een recreatieve route, een fietspad waar fietspaaltjes staan of een



provinciale weg met een lastige bocht. Eén van hen zegt dat ze weten waar de ongevallen gebeuren maar dat er weinig mee wordt gedaan vanwege andere prioriteiten.

- Zes gemeenten zeggen dat ze beperkt zicht hebben op de locaties van enkelvoudige fietsongevallen. Zij noemen enkele specifieke plekken waarvan zij vermoeden dat de ongevallen plaatsvinden.

Ernst

- Negentien gemeenten zeggen dat ze geen inzicht hebben op de ernst van de enkelvoudige fietsongevallen die in zijn/haar gemeente gebeuren.
- Tien gemeenten zeggen iets te weten over de ernst van de enkelvoudige fietsongevallen die in zijn/haar gemeente gebeuren. Een aantal noemen specifieke gevallen waarbij er sprake was van letsel. Eén van hen geeft aan dat er binnen de gemeente ervaring is met alle niveaus van ernst: van materiële schade tot een dodelijke afloop. Eén van de ambtenaren zegt dat het vooral ongevallen zijn met lichte verwondingen terwijl een ander juist zegt dat het vooral ongevallen zijn met ernstige verwondingen.

2.1.2 Oorzaken van enkelvoudige fietsongevallen.

Als er geen of weinig zicht is op enkelvoudige fietsongevallen in een gemeente is het lastig om een oorzaak van deze ongevallen te noemen. Toch hebben we gevraagd naar de oorzaak of de vermoedelijke oorzaak van enkelvoudige fietsongevallen in de gemeenten.

- Volgens twaalf gemeenten is de infrastructuur (vermoedelijk) de voornaamste oorzaak van enkelvoudige fietsongevallen in hun gemeente. Vooral fietspaaltjes worden gezien als (mogelijke) oorzaken. Stoepranden, bermen en snelheidsverschillen op fietspaden worden ook regelmatig genoemd. Een enkeling noemt de kwaliteit van het wegdek (gaten en hobbels) als (mogelijke) oorzaak.
- Vijf gemeenten zien het gedrag van de fietser als voornaamste oorzaak van enkelvoudige fietsongevallen in hun gemeente. Er wordt dan met name gesproken over afleiding, onoplettendheid van de fietsers en een gebrek aan fietsvaardigheid bij ouderen (vooral op e-bikes). Eén van de respondenten zegt dat er in zijn/haar gemeente weinig enkelvoudige ongevallen zijn waarvan de infrastructuur de oorzaak is.
- Elf van de gemeenten ziet een combinatie tussen gedrag en infrastructuur als (vermoedelijke) boosdoener. Eén ambtenaar gaf aan niet de weten wat de vermoedelijke oorzaak is van enkelvoudige fietsongevallen in de desbetreffende gemeente.

2.1.3 Inhoudelijke kennis enkelvoudige fietsongevallen.

- Iets meer dan de helft (zestien) zeggen dat zij geen publicaties kennen over enkelvoudige fietsongevallen.
- Eén ambtenaar zegt beperkte kennis te hebben over publicaties over enkelvoudige fietsongevallen. Hij/zij kent wel publicaties over weginrichting en fietspaaltjes.
- Twaalf gemeenten zeggen publicaties te kennen over enkelvoudige fietsongevallen. Deze ambtenaren geven aan dat zij de publicaties en artikelen volgen van het CROW en het Fietsberaad en dat zij hier toegang tot hebben.



2.1.4 Kennis-behoefte over enkelvoudige fietsongevallen

- Negentien gemeenten zeggen behoefte te hebben aan meer kennis en informatie over enkelvoudige fietsongevallen. Volgens hen is het “altijd nuttig” om meer te leren over onderwerpen binnen hun vakgebied.
- De overige tien ambtenaren zeggen geen behoefte te hebben aan meer kennis en informatie over enkelvoudige fietsongevallen. Dit komt vooral doordat zij de informatie kunnen vinden als deze gewenst is. Een paar ambtenaren vinden het onnodig om meer te leren over enkelvoudige fietsongevallen omdat deze ongevallen niet voorkomen binnen de desbetreffende gemeente of omdat het geen prioriteit heeft. Eén van de ambtenaren vertelde dat hij met collega’s een cursus gaat volgen waar hen wordt geleerd hoe zij meer informatie uit het platform VIA kunnen halen.

2.2 Maatregelen ter voorkoming van enkelvoudige fietsongevallen

We vroegen de ambtenaren naar maatregelen die binnen hun gemeente worden genomen om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen. De resultaten zetten we uiteen aan de hand van acht categorieën: breedte van fietspaden, vergevingsgezinde bermen, waarneembaar wegverloop, minimaliseren van obstakels, rechte stoepranden, toetsing van nieuwe ontwerpen aan eisen die enkelvoudige fietsongevallen voorkomen, gladheidsbestrijding van hoofd fietsroutes en overige maatregelen.

2.2.1 Breedte fietspaden

Wanneer fietspaden voldoende ruimte hebben in de breedte, is de kans op (ernstig) gewonden door een enkelvoudig fietsongeval kleiner. Hoe breder het fietspad, hoe lager de kans op bermongevallen. Voldoende ruimte in de breedte is hierdoor het eerste ontwerp principe van een fietspad en zou een belangrijk onderdeel moeten zijn in het fietsbeleid van Nederlandse gemeenten.

- Twaalf van de gemeenten zorgt, waar mogelijk, voor voldoende breedte op fietspaden. De richtlijnen van het CROW worden hierbij vaak genoemd als uitgangspunt. Een aantal van deze gemeenten zegt dat er geen of weinig situaties zijn waarbij de fietspaden qua breedte niet voldoen aan de CROW richtlijnen.
- Eén gemeente is momenteel in de planfase om fietspaden te verbreden om de fietsveiligheid te bevorderen. Zij hebben groot onderhoud van de fietspaden gepland waarin aandacht is voor voldoende breedte op fietspaden.
- Twaalf gemeenten zorgen in beperkte mate voor voldoende breedte op fietspaden. Zij letten op de breedte van de fietspaden bij herinrichting en onderhoud.
- Vier gemeenten geven aan dat zij niet zorgen voor voldoende breedte op fietspaden vanwege een gebrek aan ruimte.

2.2.2 Vergevingsgezinde bermen

Vergevingsgezinde bermen verlagen de kans op bermongevallen. De aansluiting van de berm op de verharding van de weg en de overrijdbaarheid van de berm zijn bepalend bij het voorkomen van enkelvoudige fietsongevallen.



- Tijdens de gesprekken met de ambtenaren kwam naar voren dat zes gemeenten, waar mogelijk, zorgen voor vergevingsgezinde berm. Ook hier worden de richtlijnen van het CROW gezien als uitgangspunt.
- Acht gemeenten zorgen in beperkte mate voor vergevingsgezinde berm. Zij zeggen dat ze reactief zorgen voor verbeteringen wanneer hier aanleiding voor is, dat dit lastig is vanwege bomen en planten langs de berm of vanwege beperkte politieke belangstelling.
- De meeste gemeenten (vijftien) geven aan dat er niet wordt gezorgd voor vergevingsgezinde berm. Eén van hen zegt dat hier niet voor wordt gezorgd omdat er weinig ongevallen gebeuren door berm.

2.2.3 Waarneembaar wegverloop

Door het wegverloop beter zichtbaar en/of beter voelbaar te maken kunnen bermongevallen voorkomen worden. Vooral in het donker is een zichtbaar wegverloop belangrijk.

- Vier gemeenten zeggen dat hun gemeente ervoor zorgt dat het wegverloop voldoende kan worden waargenomen, bijvoorbeeld door middel van zichtbare of voelbare kantmarkering. Een van hen zegt dat er een project loopt waarbij lichte steentjes in de slijtlaag van fietspaden worden aangebracht zodat deze fietspaden oplichten in het donker.
- Twee gemeenten werken aan een plan waarbij op specifieke routes kantmarkering wordt aangebracht.
- Bij de meeste gemeenten (zestien) is er beperkt aandacht voor een waarneembaar wegverloop. Bij deze gemeenten worden de nieuwe richtlijnen toegepast bij nieuwe infrastructuur en bij onderhoud.
- Zes gemeenten geven aan dat er geen aandacht is voor een waarneembaar wegverloop. Zij zien hier geen meerwaarde in en/of er is geen (bestuurlijke) prioriteit.

2.2.4 Minimaliseren van obstakels

Enkelvoudige fietsongevallen kunnen voorkomen worden door obstakels te verwijderen wanneer ze niet noodzakelijk zijn of door ze beter in te leiden, bijvoorbeeld door markeringen aan te brengen die zichtbaar en/of voelbaar zijn.

- Zestien gemeenten hebben een programma om paaltjes te verwijderen en/of beter in te leiden. Veel van deze gemeenten hebben dit inmiddels al afgerond.
- Drie gemeenten zijn van plan dit op korte termijn te gaan doen.
- Zes gemeenten hebben in beperkte mate aandacht voor obstakels op fietspaden. In deze gemeenten worden paaltjes ad hoc verwijderd na ongevallen of klachten of bij herinrichting en onderhoud.
- Slechts vier gemeenten zeggen dat er geen aandacht is voor obstakels op fietspaden. Twee hiervan geven aan dat dit komt doordat er geen of weinig paaltjes zijn in hun gemeente.

2.2.5 Rechte stoepanden

Fietsers raken regelmatig van de weg en komen vervolgens ten val door stoepanden. Stoepanden tussen fietspad en voetpad zijn bij voorkeur afwezig of eventueel laag en schuin om fouten op te vangen.

- Tijdens de interviews werd duidelijk dat slechts twee gemeenten bezig zijn om rechte stoepanden aan te pakken en één momenteel een plan



ontwikkelt. Zij geven aan dat zij stoepranden waar mogelijk laag en schuin maken.

- Bij twaalf gemeenten is er beperkte aandacht voor het aanpakken van rechte stoepranden. Bij deze gemeenten is hier aandacht voor bij de aanleg van nieuwe fietspaden, bij onderhoud en adhoc bij ongevallen of klachten.
- Veertien gemeenten zeggen dat rechte stoepranden niet worden aangepakt in hun gemeente. Een van de ambtenaren gaf aan dat lage of schuine stoepranden worden misbruikt door auto's.

2.2.6 Toetsing nieuwe ontwerpen aan eisen die enkelvoudige fietsongevallen voorkomen

Om enkelvoudige fietsongevallen zo veel mogelijk te voorkomen kunnen gemeenten nieuwe ontwerpen toetsen aan eisen die deze ongevallen voorkomen.

- Negen gemeenten zeggen dit te doen. Zij zeggen bij nieuwe ontwerpen de richtlijnen van het CROW te volgen.
- Bij vier gemeenten is hier beperkte aandacht voor.
- De meeste gemeenten (zestien) zeggen dat nieuwe ontwerpen niet specifiek getoetst worden aan eisen die enkelvoudige fietsongevallen voorkomen.

2.2.7 Gladheidsbestrijding hoofdfietsroutes

In de inleiding van dit rapport kwam al naar voren dat gladheid een belangrijke oorzaak is van enkelvoudige fietsongevallen die gerelateerd zijn aan de infrastructuur. In de winter is er sprake van gladheid door sneeuw en ijzel, maar ook in de overige seizoenen kan er sprake zijn van gladheid door bijvoorbeeld bladeren, markeringen en spoorrails. Door hoofdfietsroutes onderdeel te maken van het gladheidsbestrijdingsprogramma kunnen enkelvoudige fietsongevallen voorkomen worden.

- Tijdens de interviews werd duidelijk dat bij alle gemeenten hoofdfietsroutes onderdeel zijn van een gladheidsbestrijdingsprogramma.

2.2.8 Overige maatregelen

Naast de genoemde maatregelen om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen, hebben we de gemeenten gevraagd naar andere maatregelen die zij nemen om deze ongevallen te voorkomen.

- De meeste gemeenten gaven aan geen andere maatregelen te treffen.
- Twee gemeenten geven fietsvaardigheids cursussen aan ouderen.
- Een van de gemeenten heeft een inspectieprogramma voor hobbels en gaten die vervolgens waar nodig worden aangepakt.
- Een enkeling schenkt aandacht aan het wegnemen van haakse bochten, betere verlichting en voorlichting aan scholieren.

2.3 Beoordeling maatregelen enkelvoudige fietsongevallen

We hebben de geïnterviewde ambtenaren gevraagd of zij vinden dat hun gemeente voldoende maatregelen treft om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen.

- Meer dan de helft van de geïnterviewde ambtenaren (zeventien) vindt dat zij voldoende maatregelen treffen om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen.



- Vier van de ambtenaren zeggen niet te weten of zij voldoende maatregelen treffen omdat ze geen zicht hebben op enkelvoudige fietsongevallen in hun gemeente.
- Acht van de ambtenaren zijn van mening dat hun gemeente niet voldoende maatregelen treft om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen.

We vroegen de gemeenten vervolgens wat redenen of belemmeringen zijn waarom er niet (nog) meer maatregelen worden getroffen om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen.

- Meer dan de helft (zestien) van de ambtenaren geeft aan dat beperkte financiële middelen de gemeente belemmert om (nog) meer maatregelen te treffen om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen.
- Zes ambtenaren geven aan dat enkelvoudige fietsongevallen geen prioriteit hebben bij hun gemeente.
- Beperkte capaciteit, een gebrek aan kennis over enkelvoudige fietsongevallen en de omvang van de gemeente (weinig enkelvoudige fietsongevallen) zijn ook belemmeringen voor enkele ambtenaren om niet meer maatregelen te treffen.
- Twee ambtenaren zeggen dat er niet meer wordt gedaan omdat er nog geen concreet plan is om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen.



3 Conclusies en aanbevelingen

3.1 Kennis over enkelvoudige fietsongevallen

De interviews met dertig willekeurig geselecteerde gemeenten wijzen uit dat er doorgaans weinig zicht is op enkelvoudige fietsongevallen. Twee-derde van de gemeenten weten niet hoe veel enkelvoudige ongevallen er gebeuren in hun gemeente, waar deze vooral plaatsvinden en wat de ernst is van deze ongevallen. Dit komt mede doordat veel enkelvoudige fietsongevallen niet worden gemeld en geregistreerd. De oorzaken van enkelvoudige fietsongevallen liggen volgens gemeenten voornamelijk bij de infrastructuur of bij een combinatie tussen infrastructuur en het gedrag van de fietser. Een paar gemeenten vinden het gedrag van de fietser de voornaamste oorzaak van enkelvoudige fietsongevallen. Voor veel gemeenten is de oorzaak van enkelvoudige fietsongevallen echter slechts een vermoeden.

3.2 Maatregelen ter voorkoming van enkelvoudige fietsongevallen

Ondanks het gebrek aan kennis over enkelvoudige fietsongevallen treffen veel gemeenten wel maatregelen om deze te voorkomen. Voor de ene maatregel is echter meer aandacht dan voor de andere. Bij alle gemeenten zijn hoofdfietsroutes onderdeel van het gladheidsbestrijdingsprogramma. Ook het verwijderen of beter inleiden van obstakels is of wordt uitgevoerd bij ongeveer twee-derde van de gemeenten. Daarnaast zorgt ongeveer twee-derde van de gemeenten voor voldoende breedte op fietspaden, afhankelijk van de ruimte. Vermoedelijk is er meer aandacht voor deze aspecten omdat er gerichte campagnes zijn gevoerd op gladheidsbestrijding en fietspaaltjes. Er zijn ook maatregelen die nog niet zo bekend lijken te zijn bij gemeenten. Nieuwe ontwerpen worden nog niet voldoende getoetst aan eisen die enkelvoudige fietsongevallen kunnen voorkomen. Ook zorgen gemeenten nog niet voldoende voor vergevingsgezinde berm en rechte stoepanden. Een reden hiervoor kan zijn dat dit zeer kostbare en tijdrovende projecten zijn: er zijn een hoop meer stoepanden dan fietspaaltjes. Een andere reden hiervoor kan zijn dat er beperkte kennis is over het effect van deze maatregelen. Tot slot is er nog onvoldoende aandacht voor het beter waarneembaar maken van het wegverloop, bijv. door goede markering.

3.3 Beoordeling maatregelen

Uit de interviews blijkt dat meer dan de helft van de geïnterviewde ambtenaren vindt dat zij voldoende maatregelen treffen om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen. Ook veel gemeenten die (nog) niet veel maatregelen treffen om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen zijn deze mening toebedeeld. Minder dan een derde van de gemeenten vindt dat er onvoldoende maatregelen zijn getroffen.



3.4 Overige bevindingen

We zien in de resultaten geen duidelijk verschil tussen kleine en grote gemeenten. Wel zien we dat de kleinste gemeenten meer adhoc maatregelen treffen bij klachten en ongevallen. De twee gemeenten die het meeste zicht zeggen te hebben op enkelvoudige fietsongevallen binnen hun gemeente en de meeste maatregelen treffen zijn beide wat kleinere gemeenten.

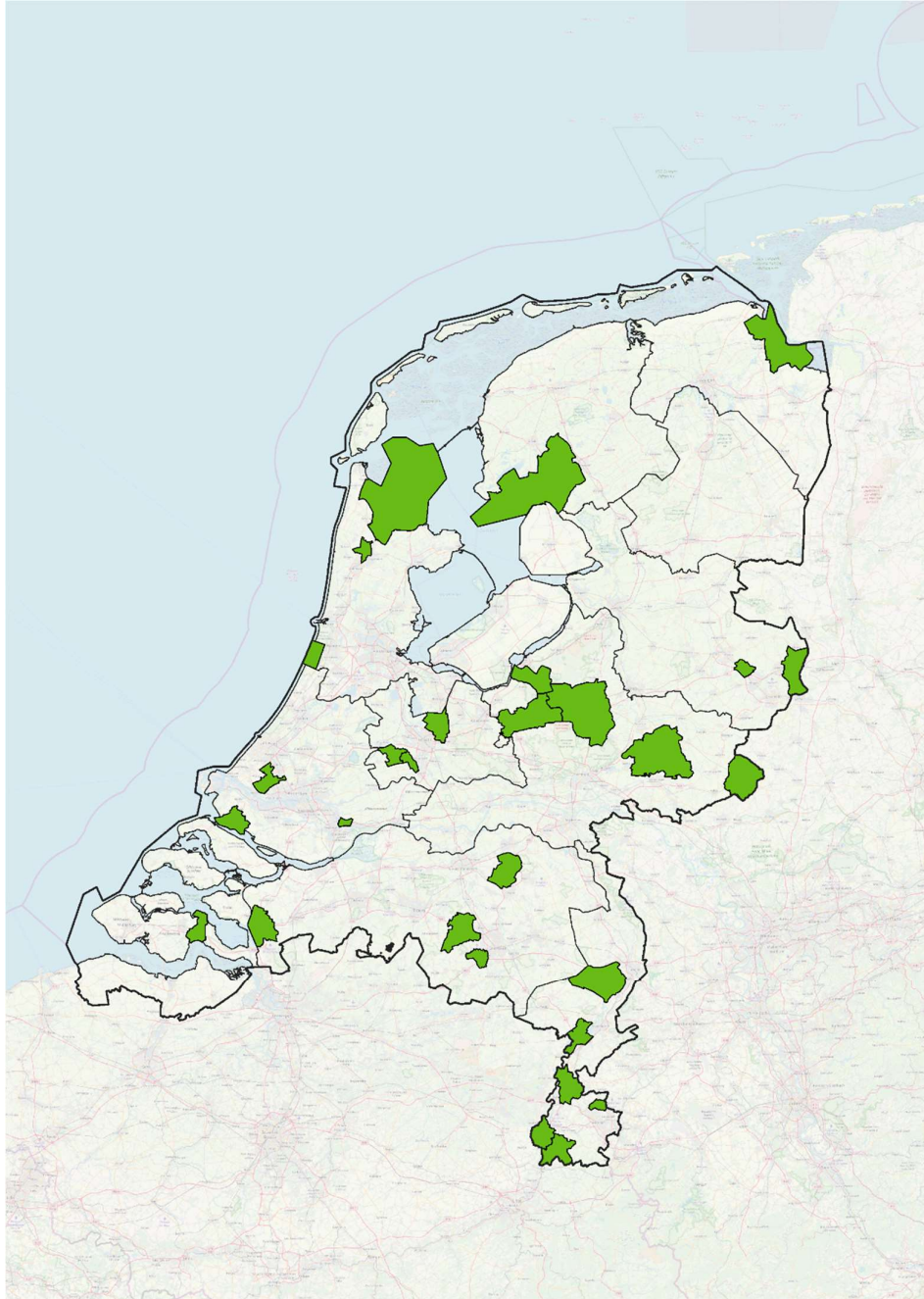
3.5 Ontwikkeling en rol voor het CROW

We zien dus dat gemeenten weinig inzicht hebben in enkelvoudige fietsongevallen binnen hun gemeente en dat gemeenten niet alle maatregelen toepassen die enkelvoudige fietsongevallen kunnen voorkomen. Hoewel veel gemeenten zeggen dat zij niet (nog) meer maatregelen treffen om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen vanwege beperkte financiële middelen en beperkte capaciteit is het aannemelijk dat het probleem (bij sommige gemeenten) wordt onderschat. Diverse gemeenten zeggen dat enkelvoudige fietsongevallen geen prioriteit hebben of dat de gemeente zo klein is dat het (bijna) niet voorkomt. Ook zeggen tien gemeenten geen behoefte te hebben aan meer informatie over enkelvoudige fietsongevallen. Negentien gemeenten zeggen wel behoefte te hebben aan meer kennis en informatie over enkelvoudige fietsongevallen. Volgens hen is het "altijd nuttig" om meer te leren over onderwerpen binnen hun vakgebied.



4 Bijlagen

4.1 Kaart deelnemers



4.2 Tabel resultaten

Gemeente	Problemen fietsveiligheid	Inzicht enkelvoudige fietsongevallen				Maatregelen enkelvoudige fietsongevallen								Beoordeling			Kennis	
		Aantal	(Vermoedelijke oorzaken)	Locatie	Ernst	Breedte fietspaden	Vergoingsgezinde berm	Zichtbaar wegverloop	Obstakels	Rechte stoepranden	Toetsing nieuwe ontwerpen	Gladheidsbestrijding	Overige maatregelen	Voldoende maatregelen: Ja/Nee	Waarom wel/niet?	Redenen/belemmeringen om niet (nog) meer maatregelen te treffen	Kennis publicaties enkelvoudige fietsongevallen	Behoeft aan meer kennis
1	Verschillende belangen in het verkeer	Beperkt	Gedrag	Nee	Nee	Nee	Nee	Beperkt	Ja	Beperkt	Nee	Ja	Betere verlichting	Nee	Het tempo kan hoger	Beperkte financiële middelen	Ja	Ja
2	Gebrek vrijliggende fietspaden, smalle fietspaden, fietspaaltjes	Nee	Infrastructuur	Nee	Nee	Ja	Ja	Beperkt	Ja	Beperkt	Nee	Ja		Nee	We kunnen meer doen	Beperkte financiële middelen	Nee	Ja
3	Vergrijzing, obstakels	Nee	Gedrag	Nee	Nee	Ja	Beperkt	Beperkt	Ja	Nee	Nee	Ja	Betonnen fietspaden aanleggen	Ja	Gezien het aantal fietsers	Omvang gemeente, beperkte financiële middelen	Ja	Ja
4	Fiets-landbouwverkeer	Beperkt	Infrastructuur	Beperkt	Ja	Beperkt	Ja	Ja	Plan	Nee	Ja	Ja		Nee	We kunnen meer doen	Beperkte financiële middelen	Ja	Ja
5	Tweerichtingspaden rotondes	Nee	Gedrag/Infra	Nee	Nee	Beperkt	Nee	Beperkt	Ja	Nee	Ja	Ja		Ja	Gezien de capaciteit	Beperkte capaciteit, weinig fietsers	Nee	Ja
6	Fietsgedrag	Nee	Gedrag	Beperkt	Ja	Beperkt	Beperkt	Beperkt	Beperkt	Beperkt	Beperkt	Ja		Ja	Gezien prioriteiten	Beperkte financiële middelen	Ja	Ja
7	Verlichting, sociale onveiligheid, fietspaaltjes	Nee	Infrastructuur	Nee	Nee	Ja	Beperkt	Beperkt	Beperkt	Beperkt	Nee	Ja		Ja	Gezien de omvang van de gemeente	Omvang gemeente, beperkte financiële middelen, capaciteit	Nee	Nee
8	Infrastructuur	Nee	Gedrag/Infra	Beperkt	Nee	Beperkt	Nee	Beperkt	Ja	Beperkt	Nee	Ja		Nee	We kunnen proactiever zijn	Beperkte capaciteit, tijd, financiële middelen	Nee	Ja
9	Vergrijzing, onverharde paden	Nee	Gedrag/Infra	Nee	Nee	Beperkt	Nee	Nee	Beperkt	Beperkt	Beperkt	Ja	Fietsvaardigheids cursussen	Ja		Niet nodig	Ja	Nee
10	Breedte, tweerichtingspaden	Nee	Gedrag/Infra	Beperkt	Ja	Nee	Nee	Nee	Ja	Beperkt	Nee	Ja		Ja		Beperkte capaciteit, financiële middelen	Ja	Nee
11	Fietsers volgen verkeersregels niet	Nee	Gedrag	Nee	Nee	Beperkt	Nee	Beperkt	Ja	Nee	Nee	Ja	Inspectieprogramma voor hobbels en gaten	Weet niet	Er is geen zicht op enkelvoudige fietsongevallen	Gebrek aan kennis over enkelvoudige fietsongevallen	Ja	Ja



12	Fietspaaltjes	Beperkt	Gedrag/Infra	Ja	Ja	Beperkt	Beperkt	Nee	Ja	Nee	Nee	Ja		Ja	Er zijn weinig ongevallen	Beperkte financiële middelen, beperkte politieke prioriteit	Ja	Nee	
13	Snelheidsverschillen op het fietspad	Nee	Gedrag/Infra	Nee	Ja	Beperkt	Nee	Beperkt	Nee	Nee	Nee	Ja		Ja	Waar nodig worden maatregelen genomen	Beperkte financiële middelen, prioriteiten	Nee	Ja	
14	Enkelvoudige fietsongevallen	Nee	Infrastructuur	Nee	Ja	Ja	Nee	Beperkt	Ja	Nee	Ja	Ja	Parkeren op fietspaden voorkomen	Nee	We kunnen meer doen aan meer	Beperkte financiële middelen	Beperkt	Nee	
15	Rotondes met tweerichtingsfietspaden	Nee	Gedrag/Infra	Nee	Nee	Beperkt	Beperkt	Beperkt	Plan	Beperkt	Nee	Ja		Nee	We kunnen meer doen	Gebrek aan kennis en ervaring	Nee	Ja	
16	Jongeren, hard rijden, schoolzones	Nee	Gedrag/Infra	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Ja	Haakse bochten wegnemen	Ja	Gezien prioriteiten	Prioriteiten	Nee	Nee	
17	Infrastructuur, toenemende drukte op het fietspad	Nee	Infrastructuur	Nee	Nee	Beperkt	Beperkt	Ja	Plan	Plan	Ja	Ja		Nee	Plannen zijn nog in ontwikkeling	Beperkte financiële middelen	Ja	Nee	
18	Menging voetgangers/fietsers/auto's	Nee	Gedrag/Infra	Nee	Nee	Beperkt	Nee	Beperkt	Nee	Nee	Nee	Ja		Ja	Gezien omvang en noodzaak	Omvang gemeente, geen noodzaak	Ja	Nee	
19	Onderhoud infrastructuur	Nee	Infrastructuur	Nee	Nee	Ja	Beperkt	Beperkt	Ja	Beperkt	Beperkt	Ja		Ja		Er is nog geen uitgewerkt plan	Nee	Ja	
20	Drukke en oversteken in de stad, kwaliteit van infrastructuur en de veiligheid op 80km wegen in het buitengebied	Nee	Gedrag/Infra	Nee	Ja	Plan	Nee	Plan	Ja	Nee	Nee	Ja		Ja	Het ligt bij de fietser	Er is nog geen uitgewerkt plan, beperkte financiële middelen	Ja	Ja	
21	Landbouwverkeer en hoge snelheid auto's op smalle landwegen	Nee	Infrastructuur	Nee	Nee	Beperkt	Nee	Ja	Beperkt	Nee	Nee	Ja		Nee	We kunnen proactiever zijn	Beperkte financiële middelen	Nee	Nee	
22	Gedrag fietsers	Nee	Gedrag	Nee	Nee	Ja	Ja	Beperkt	Ja	Beperkt	Nee	Ja		Ja	Meer aandacht voor gedrag nodig		Nee	Ja	
23	Hoeveelheid fietsers op smalle fietspaden	Beperkt	Infrastructuur	Beperkt	Nee	Ja	Ja	Beperkt	Ja	Ja	Ja	Ja		Ja		Beperkte capaciteit	Nee	Ja	
24		Beperkt	Weet niet	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Beperkt	Nee	Nee	Nee		Weet niet				Nee	Ja
25	Subjectief onveilige oversteekplaatsen	Nee	Gedrag/Infra	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee	Ja	Ja	Voorlichting scholieren, overleg met Fietsersbond over knelpunten	Weet niet	Er is weinig zicht op enkelvoudige fietsongevallen	Geen kennis over enkelvoudige fietsongevallen	Nee	Ja	
26	Recreatieve fietsers en wielrenners	Ja	Infrastructuur	Ja	Ja	Ja	Beperkt	Beperkt	Nee	Beperkt	Ja	Ja		Ja	Gezien de prioriteiten	Geen prioriteit	Nee	Ja	
27	Infrastructuur, ouderen/e-bikes	Nee	Infrastructuur	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Beperkt	Beperkt	Ja	Ja		Ja	Bij herinrichting wordt gelet op maatregelen die enkelvoudige fietsongevallen voorkomen	Beperkte financiële middelen	Nee	Ja	
28	Snelheidsverschillen, landbouwverkeer	Nee	Infrastructuur	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Ja	Nee	Beperkt	Ja	Fietsvaardigheids cursus, betonfietspaden aanleggen, onderzoek naar fietsveiligheid	Weet niet	Er is aandacht voor bij onderhoud en herinrichting	Afwachten resultaten fietsonderzoek	Nee	Nee	



29	Snelheidsverschillen op het fietspad, fietsgedrag van jongeren en ouderen	Ja	Infrastructuur	Ja	Ja	Ja	Ja	Plan	Ja	Ja	Ja	Ja		Ja	Maar kan altijd beter	Beperkte financiële middelen	Ja	Ja
----	---	----	----------------	----	----	----	----	------	----	----	----	----	--	----	-----------------------	------------------------------	----	----

