

# Samen naar een fietsveilige toekomst

**Eindrapportage beleidslijnen  
fietsveiligheid**

**12 november 2021**



### *Colofon*

Dit project werd uitgevoerd door Ideate, Goudappel en de Fietsersbond in opdracht van het ministerie van I&W en Rijkswaterstaat.

Neem voor vragen over deze opdracht contact op met Pablo Nunez Velasco via [pablo.nunezvelasco@rws.nl](mailto:pablo.nunezvelasco@rws.nl)

Neem voor vragen over de aanpak contact op met Renske Bouwknecht via [renske@ideate.nl](mailto:renske@ideate.nl)

# Inleiding

Rijkswaterstaat en het Ministerie van I&W hebben Ideate, Goudappel en de Fietsersbond gevraagd om in nauwe samenwerking met stakeholders tot input voor de nieuwe beleidslijnen ter verbetering van fietsveiligheid te komen. In dit project is fietsveiligheid in eerste instantie afgebakend tot het voorkomen van enkelvoudige fietsongevallen, omdat uit een recent rapport van Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (Beleid voor fietsveiligheid in de afgelopen decennia) blijkt dat dit een groot aandeel van de ernstige fietsongevallen vormt.

Centraal in dit project staat de integrale visie op dit vraagstuk, in de vorm van de relatie tussen de mens, het voertuig en de infrastructuur. Immers, een fietser (mens) merkt een paaltje op de weg (infra) te laat op en heeft vervolgens de e-bike (voertuig) niet onder controle, met alle gevolgen van dien.

Met deze eindrapportage ontvangt u de opbrengst van het co-creatieproces en de daaropvolgende analyse. Dit heeft geleid tot 7 belangrijke 'verbeter' thema's en 5 adviezen met betrekking tot beleid aangaande fietsveiligheid.



# Inhoudsopgave

<b>1. Aanpak</b>	<b>5</b>
Processtappen	5
Overzicht van interviews	6
Overzicht van kernvragen	7
<b>2. De huidige wereld van fietsveiligheid</b>	<b>8</b>
Integraal beeld domeinen & stakeholders	8
Trends en ontwikkelingen	12
<b>3. Inzichten uit interviews met experts</b>	<b>13</b>
<b>4. Ontwerpsessie met stakeholders</b>	<b>27</b>
Opzet en deelnemers	27
<b>5. Richting een fietsveilige toekomst</b>	<b>28</b>
<b>6. Vijf adviezen voor nieuw beleid</b>	<b>31</b>
<b>7. Slotwoord</b>	<b>40</b>



# 1. Aanpak

## Processtappen



De uitkomsten gepresenteerd in deze rapportage zijn het resultaat van een actieve samenwerking tussen stakeholders en fietsveiligheidsexperts vanuit verschillende disciplines.

De projectgroep heeft, na een kick-off, een inventarisatie gemaakt in de vorm van een stakeholdermap met relevante stakeholders uit de drie domeinen: mens, voertuig en infra. Vervolgens is er een overzicht gemaakt van belangrijke trends en ontwikkelingen in elk van deze domeinen. Op basis van de stakeholdermap zijn vervolgens 15 experts benaderd voor een interview.

Gedurende de 15 diepte-interviews stonden drie onderwerpen centraal:

- Domeinspecifieke inhoud
- De totstandkoming van huidig fietsbeleid, nieuwe infrastructuur en/ of innovaties
- Specifieke belemmeringen

De inzichten uit deze interviews zijn vertaald naar zeven belangrijke 'kernvragen' bij het beleid. In een ontwerpsessie met stakeholders (waarvan een deel de reeds geïnterviewde) zijn beleidslijnen uitgewerkt die tot doel hebben de fietsveiligheid op middellange (<4 jaar) als lange termijn (<10 jaar) structureel te verbeteren.

# 1. Aanpak

## Overzicht van interviews

### Voertuig

**Maarten Pelgrim**  
(Innovatiemanager, Kon. Gazelle)

**Peter van de Veer**  
(Ontwerper, Kon. Gazelle)

**Rosemary Dubbeldam**  
(SO fiets, Roessingh)

**Arend Schwab**  
(TU Delft, Fietslab)

**Epcó Vlught**  
(Directeur Accell groep)

**Oliver Maier**  
(Bosch Electronics)

### Infrastructuur

**Hillie Talens**  
(CROW)

**Robert Hulshof**  
(Min I&W)

**Paul Schepers**  
(RWS)

**Suzanne Nijman**  
(VeiligheidNL)

**Rien Jansen**  
(Politie Academie)

**Werk sessie Gemeente Ede**

### Mens & Gedrag

**Sipke van der Meulen**  
(ROF)

**Wiebe van de Veen / Sietze Faber**  
(Gemeente Amsterdam)

**Maarten Ederveen**  
(Min I&W)

**Kate de Jager**  
(Min I&W)

**Juul van Rijn**  
(Programma Doortrappen)

# 1. Aanpak

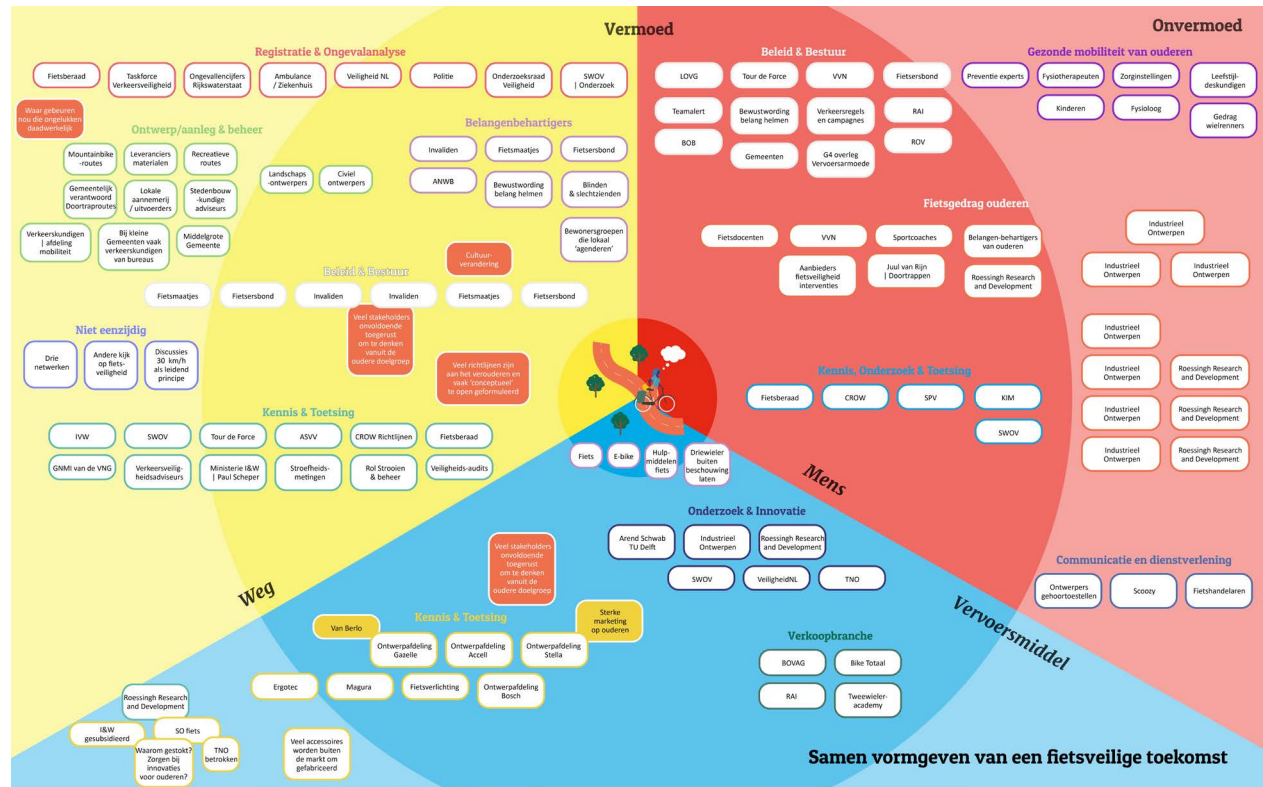
## Overzicht van kernvragen

1. Hoe kunnen we fietsveiligheid hoger en vaker op de agenda's krijgen van zowel mobiliteit als relevante verwante beleidsdomeinen?
2. Hoe kunnen we als sector de eindgebruiker en zijn doelen meer centraal stellen bij de ontwikkeling van nieuwe fietsinfrastructuur en nieuwe fietsinnovaties?
3. Hoe kunnen we meer regie en interdisciplinaire samenwerking organiseren, zonder de noodzakelijke specialistische blik te verliezen?
4. Hoe kunnen we in onze projectmatige manier van werken meer overkoepelend inzicht organiseren?
5. Hoe kunnen we het proces van beleidsvorming beter laten aansluiten bij de complexe en dynamische aard van het vraagstuk fietsveiligheid?
6. Hoe geef je de fietser haar vanzelfsprekende plek terug in wetten, regels (in de hoofden en harten van beleidsmakers en politici)?
7. Hoe verhouden de (maatschappelijke) investeringen (inclusief vrijheid) ter verbetering van de fietsveiligheid zich tot de maatschappelijke baten? Hoe komen we vervolgens tot een verbindend narratief?

# 2. De huidige wereld van fietsveiligheid

## Integraal beeld domeinen & stakeholders

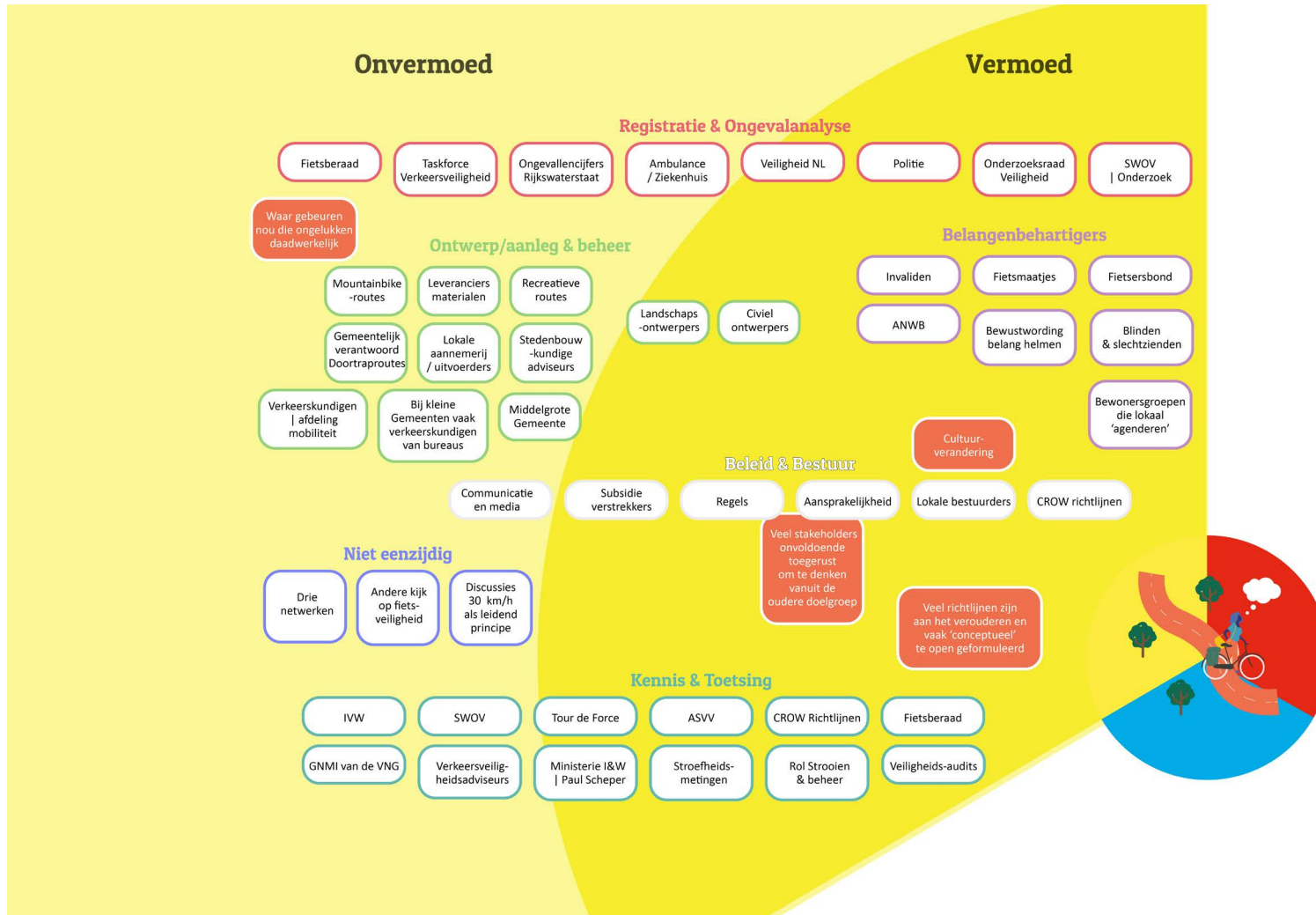
Naar aanleiding van een werksessie met de drie partijen (Ideate, Goudappel en Fietsersbond) is een overzicht gemaakt van alle stakeholders verdeeld over de drie domeinen (Voertuig - Infrastructuur - Mens en gedrag). Dit overzicht is gebruikt om een selectie te maken van stakeholders om te interviewen. Op de volgende pagina's is een vergrootte weergave van de stakeholders op elk domein te zien.





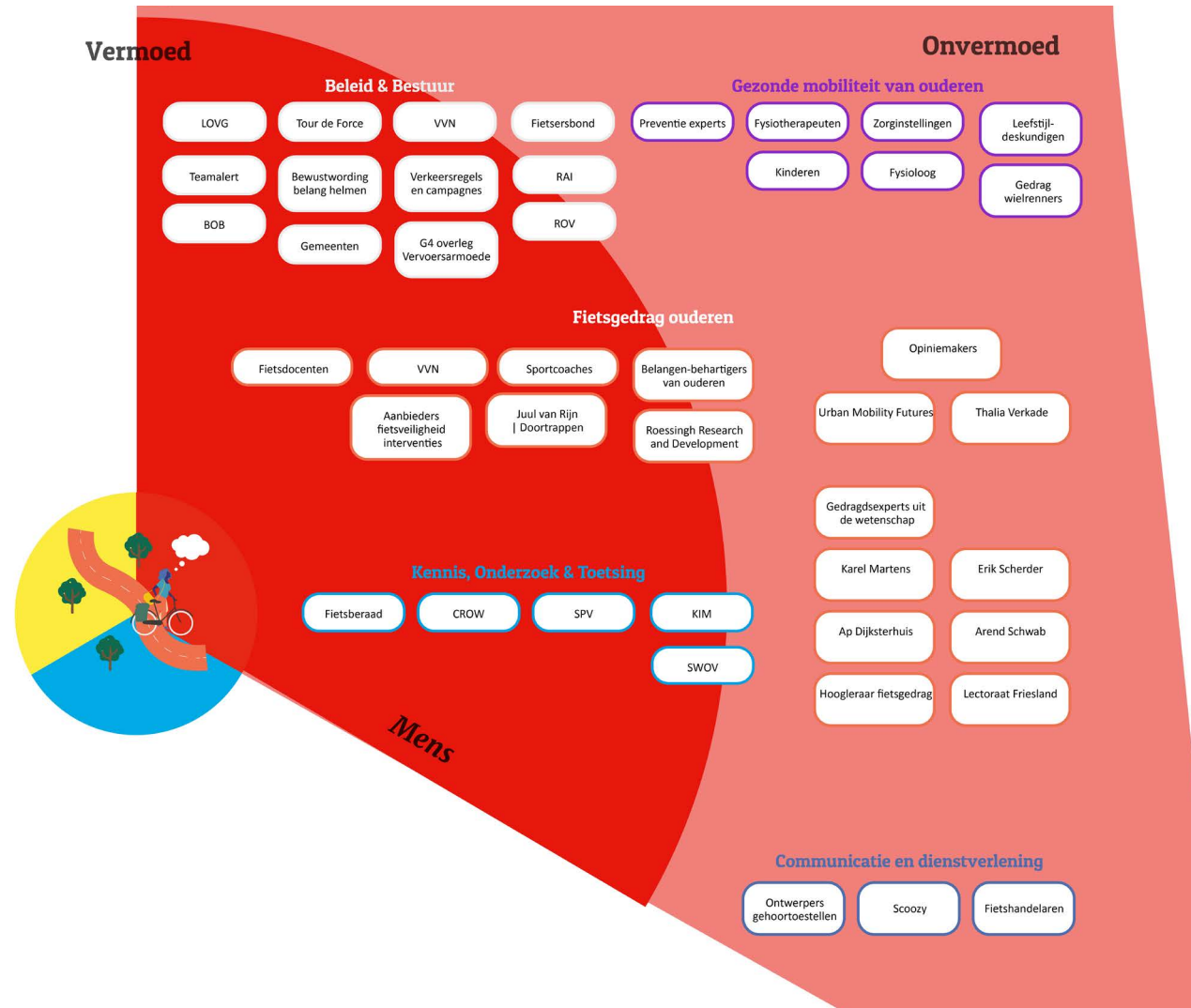
# 2. De huidige wereld van fietsveiligheid

## Stakeholders infrastructuur



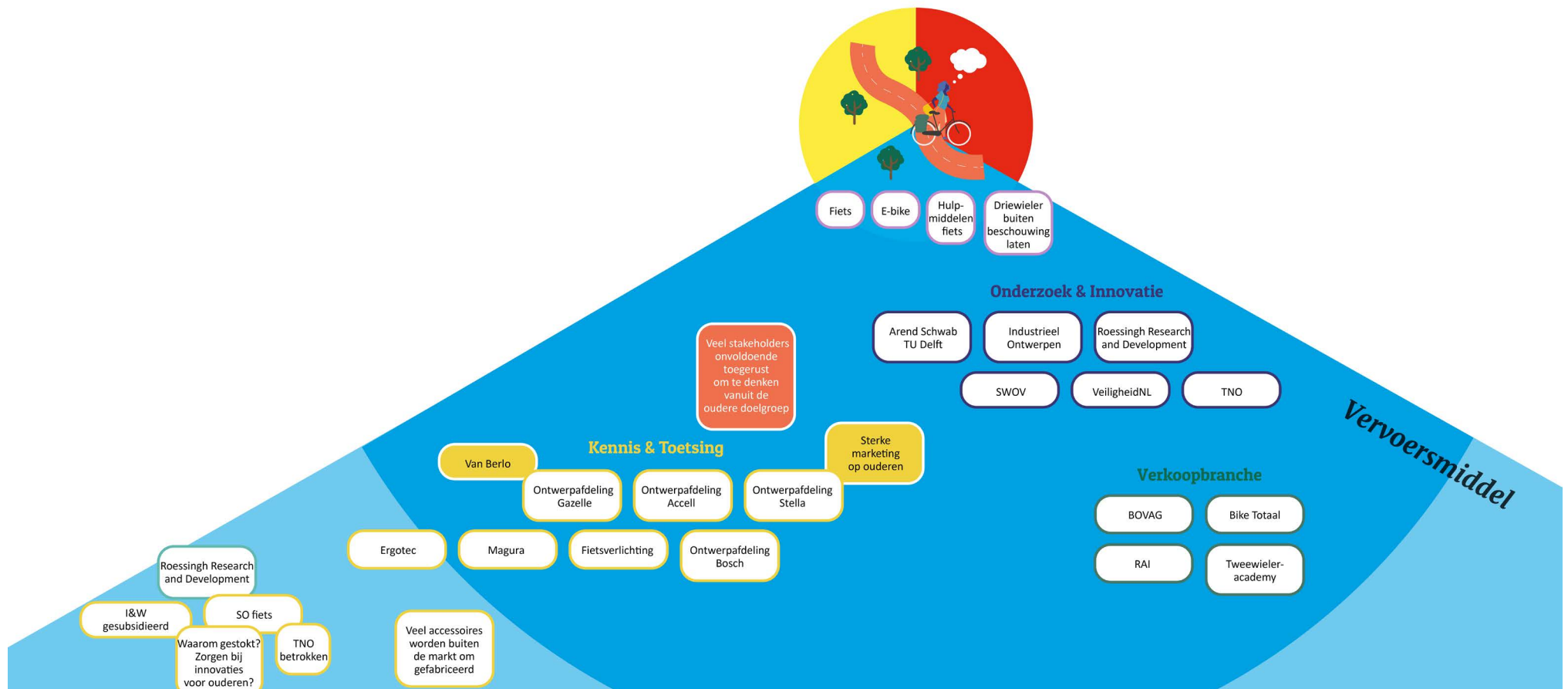
## 2. De huidige wereld van fietsveiligheid

### Stakeholders mens en gedrag



## 2. De huidige wereld van fietsveiligheid

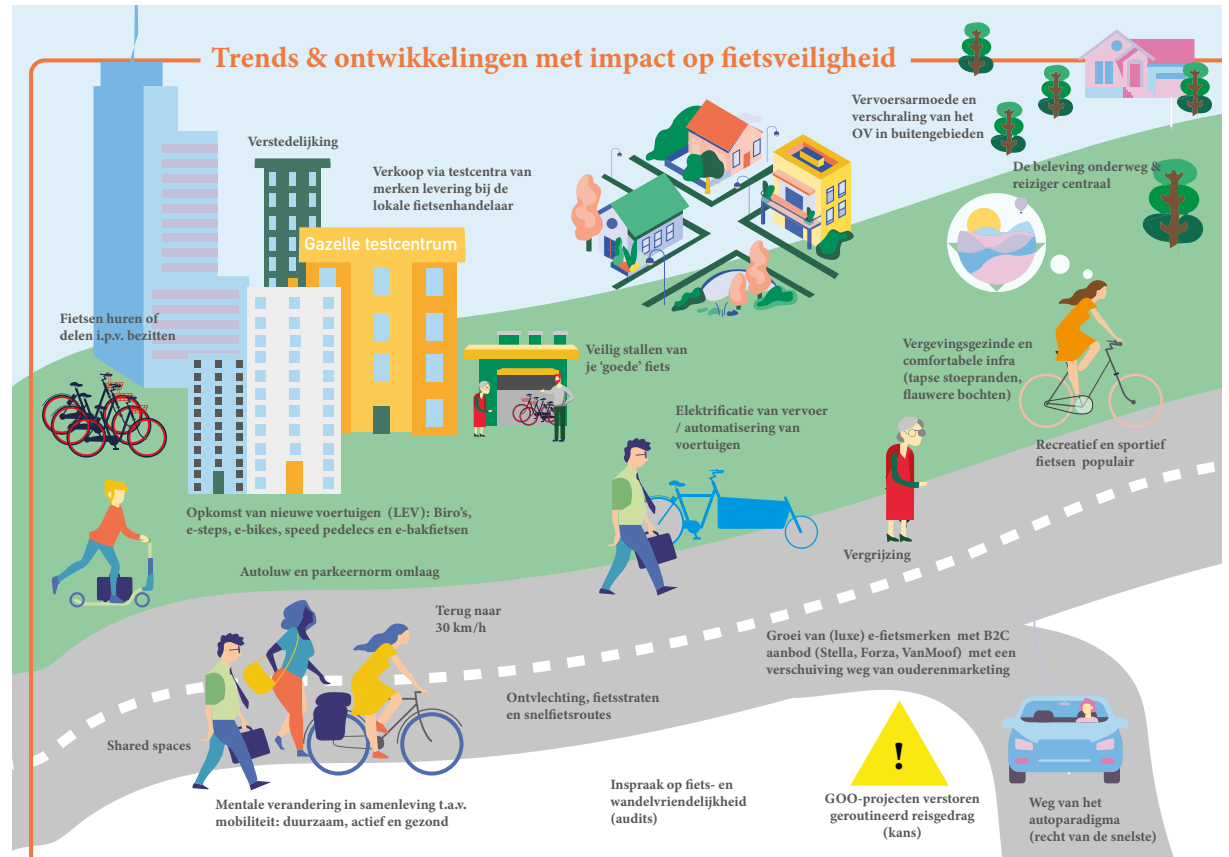
### Stakeholders fietsinnovaties



## 2. De huidige wereld van fietsveiligheid

### Trends en ontwikkelingen

Naar aanleiding van de werksessie met de drie partijen (Ideate, Goudappel en Fietsersbond) is ook een overzicht gemaakt van trends en ontwikkelingen die impact hebben op de fietsveiligheid. Dit overzicht is ook gebruikt als hulpmiddel tijdens de interviews. Het volgende hoofdstuk behandelt de resultaten van een aantal analyse sessies, waar de uitkomsten uit de interviews zijn besproken en voorzien van duiding.



## 3. Inzichten uit interviews met experts

### -1- Fietsveiligheid: doel of randvoorwaarde?

**Fietsveiligheid is een randvoorwaarde bij andere beleidsdoelen. Fietsonveiligheid is vaak het gevolg van beleidskeuzes gemaakt in een ander domein.**

Toch benaderen we fietsveiligheid als doel op zich. Dat geldt voor de fietser en dat gaat ook op voor beleid. Met uitzondering van de mensen die dagelijks bezig zijn met fietsveiligheid. Veiligheid is juist een belangrijke randvoorwaarde. Niet alle beleidsvelden zijn zich hiervan bewust. Wanneer een automobilist zich ‘misdraagt’ door een voor de auto afgesloten weg in te rijden worden er extra paaltjes geplaatst in de straten om dit te voorkomen. De fietser is de dupe. De weg is voor haar onveiliger geworden. Voor welk probleem is dit paaltje een oplossing?

#### **Inzichten:**

**[mens/gedrag]** Fietzers gaan niet op pad met het doel zo veilig mogelijk te fietsen. Voor de meeste van hen is fietsen automatisch gedrag en veiligheid onderweg vanzelfsprekend, niet iets waar ze expliciet over nadenken.

**[mens/gedrag]** Voor beleidsmakers is ‘fiets’ een complex, meervoudig vraagstuk, waar bovendien meerdere beleidsterreinen bij betrokken zijn. Daardoor kan de neiging ontstaan met betrekking tot fietsveiligheid compromissen te sluiten: “de gekozen plannen zullen zo fietsveilig mogelijk worden uitgewerkt en uitgevoerd.” De vraag kan ook zijn of bepaald beleid of plannen niet moeten worden uitgewerkt (go/no-go), omdat ze niet fietsveilig genoeg zijn.

**[infrastructuur]** De fietser is flexibel en manoeuvreert zich in de regel prima over een fietspad dat niet overal even breed is. Dit gegeven is terug te zien in ontwerpkeuzes. Door van een richtlijn af te wijken ontstaat er ruimte voor andere keuzes (het behoud van bomen, ruimte voor de auto), de fietser past zich wel aan. Daar komt nog bij dat er geen dominante partij is die richtlijnen bewaakt en handhaaft, zoals RWS bij de autosnelwegen. In het ontwerpen van fietsinfra worden er dus gemakkelijk concessies gedaan die impact hebben op de veiligheid. Dat gaat lang goed, maar het gaat ook wel eens fout (niet zelden is diegene die de keuze heeft gemaakt hier niet van op de hoogte). Bovendien is het de vraag of deze -op compromis gerichte- aanpak standhoudt gezien de steeds sneller wordende fiets en de toename van fietsgebruik.

**[voertuig]** Een fiets bestaat uit heel veel onderdelen, die in grote assemblage straten in elkaar worden gezet. Bij het ontwerpen van een veilige fiets en het ontwerpen van nieuwe fietsmodellen zijn merken afhankelijk van toeleveranciers en de mate waarin zijn veiligheid centraal stellen. Vervolgens kan de fietshandelaar nog onderdelen toevoegen. Een en ander telt zo niet op tot een heldere en eenduidige norm voor een veilige fiets. Met als gevolg dat de consument zelf moet kunnen inschatten of zijn of haar fiets een veilige fiets is. Veiligheid is geen incentive.

**“De wethouder wilde graag een toeristische wielerronde aantrekken, wat leidde tot een nieuwe fietsnota. Daar moest natuurlijk ook iets worden opgeschreven over fietsveiligheid”**

**“Flitskoeriers vormen een snelgroeiend probleem op het Amsterdamse fietspad. De koeriers moeten snel leveren en de lonen zijn laag. Dat leidt tot onveilige situaties op het fietspad. Maar wij (ambtenaren fiets in Amsterdam) gaan niet over de arbeidsomstandigheden.”**

**“Innovatie in de fietsindustrie is de afgelopen twintig jaar vooral gericht geweest op het sneller maken van de fiets.”**

### **Inspiratie bij deze kernvraag:**

- Automatisering in de auto maakte het mogelijk om veiligheid een veel vanzelfsprekender aspect te maken van auto's. Door sterke normen werd innoveren op veiligheid zelfs een marktprikkel (ratings) met sterke competitie en IP kwesties tussen automerken onderling.
- De groei van het aantal luxe (e-)fietsmerken met B2C aanbod zorgt ervoor dat de fietsbranche sterk onder druk staat om beter te innoveren (meer, sneller, onderscheidender). Fietsveiligheid kan een kans zijn om uit te blinken.
- “Nederlanders behoren tot de fitste mensen van de wereld, dankzij het vele fietsen.” kopte METRO onlangs. Tijdens de Covid-19 pandemie is de populariteit van de fiets alleen maar toegenomen. Ook ouderen fietsen ouderen ook meer en langer.

### **Parallellen met andere domeinen**

- (veiligheid als doel) Luchtvaartmaatschappijen als KLM hebben veiligheid als top prioriteit. Alle processen zijn erop ingericht.
- (veiligheid als middel) Duurzaamheid is inmiddels een voorwaarde bij alles wat we doen. Hoe is dat zo gekomen, wat als fietsveiligheid als duurzaamheid was? Wat betekent dat?



**Kernvraag: Hoe kunnen we fietsveiligheid hoger en vaker op de agenda's krijgen van zowel mobiliteit als relevante verwante beleidsdomeinen?**

## 3. Inzichten uit interviews met experts

### -2- Het perspectief van de eindgebruiker

**Er is sprake van een sterk doorgevoerde productfocus, met als gevolg dat de gebruiker (en het gebruik) onvoldoende in beeld zijn bij het maken van beleid; het inpassen van nieuwe infrastructuur en bij het ontwikkelen van fietsinnovaties.**

Het proces van ontwerp van fietsinfra, van fietsinnovaties of gedragsinterventies is in de regel een vrij instrumenteel proces. De beleving van de fietser, de gewenste uitkomst en de toepassing van instrumenten, interventies of bijvoorbeeld richtlijnen raken daarbij uit het zicht.

#### **Inzichten:**

**[mens/gedrag]** Als de CROW-richtlijnen niet of niet goed worden toegepast, dan is de reflex gericht op het aanpassen van het *instrument* [de richtlijn], in plaats van het *proces* [de wijze waarop de gebruiker de richtlijn toepast in zijn werk] te verbeteren. De mogelijkheden om de gebruiksvriendelijkheid van deze richtlijnen te verbeteren worden niet benut.

**[Infrastructuur]** Subsidieregels vanuit provincie of rijk voor aanleg van fietspaden of opheffen van risicovolle knelpunten, doen niet altijd recht aan de complexe realiteit. Als de viereneenhalve meter niet kunnen worden waargemaakt, vervalt de subsidie - deels. Als niet alle delen van een kruispunt hoeven worden aangepakt, maar slechts een, komt de

fietsroute niet in aanmerking voor subsidie.

**[voertuig]** De industrie kent weliswaar allerlei richtlijnen voor veiligheid, maar benut deze niet als verkoopargument. De veiligheidsrichtlijnen zijn vooral technisch in plaats van ergonomisch. Bij de verkoop wordt er in de regel geen relatie gelegd tussen de lichamelijke mogelijkheden van de fietser en de keuze van de fiets. Veiligheid is daarmee voor consumenten bij de aanschaf van een fiets vaak ook geen koop overweging, zeker geen zichtbare.

**“Er zijn veel deel leveranciers die met elkaar samenwerken, en op elkaar zitten te wachten met het doorvoeren van innovaties in de keten.”**

**“Elektra in de fiets is een kans voor fietsveiligheid, denk maar aan geïntegreerde verlichting, airbags, stabilisatie, remhulp, maar ik vraag me af of die fietsbranche dat wel ziet.”**

**“De marges zijn heel laag, wat maakt dat er sterk op output wordt gestuurd. Het is gewoon geen marketing gedreven sector.”**

**“We werken hard aan het verbeteren van de registratie van ongevallen. We lopen er tegenaan dat nog meer registreren belastend is voor politie en ambulancepersoneel. Laten we er ons eerst maar eens op richten dat bestaande inzichten worden gebruikt.”**

### **Welke trends zijn hier op van invloed?**

- Uitgangspunten en verkeersleuzen zoals ‘shared space’ en ‘terug naar 30’ zijn sterk opkomende trends in de ontwikkeling van nieuwe infra, en tegelijkertijd een groot risico. Ze kunnen worden gezien als het nieuwe ‘product’ om te leveren, waarbij het logisch redeneren, plannen en denken worden uitgeschakeld. Is dit wel het juiste middel voor mijn situatie?
- De opkomst van vergevingsgezinde infrastructuur (tapse stoepanden, flauwe bochten etc.) is een interessante trend die de noodzaak voor veiligheidsmaatregelen voor de fietser verkleint of de flexibiliteit van hoe nu wordt omgegaan met de fietser juist vergroot.
- De verkoop via experience centra biedt de mogelijkheid om fietsers beter voor te lichten en ook om de fietsers een betere keuze te laten maken.
- De elektrische fiets met bijpassende elektronica en energievoorziening biedt ruimte om meer onderdelen te ontwikkelen die het fietsen veiliger maken en ergonomisch beter passend bij de mogelijkheden van de oudere fietser.



**Kernvraag: Hoe kunnen we als sector de eindgebruiker en zijn doelen meer centraal stellen bij de ontwikkeling van nieuwe fietsinfrastructuur en nieuwe fietsinnovaties?**



## 3. Inzichten uit interviews met experts

### -3- Hyperfocus

**Fietsexperts werken vaak hoog specialistisch, maar wie heeft een integraal beeld? In alle drie de domeinen - en ook sectoraal - is deze hyperfocus zichtbaar.**

Het vermogen om vanuit verschillende domeinen de juiste fietsveiligheidsexperts bij de ontwikkeling van nieuwe innovaties/ beleid of infrastructuur te betrekken lijkt beperkt tot een select aantal strategen. Maar het blijkt in de praktijk ook lastig door de gehele keten van het beleidsproces heen te kunnen kijken en samen te werken (van agendavorming tot monitoring) met de juiste stakeholders. Een integrale aanpak lijkt nog lastig te organiseren.

#### **Inzichten:**

**[mens/gedrag]** De meeste gedragsinterventies zijn geen onderdeel van een programma gericht op lange termijn gedragsverandering. Terwijl gedragsorkestratie juist nodig is om tot duurzame gedragsbeïnvloeding te komen. Het betrekken van partners uit de zorg, uit de fietsbranche en de gemeente en het samenbrengen van ieder activiteiten in 1 programma is waardevol. Het programma *Doortrappen* is een voorbeeld waarbij deze integrale samenwerking en lange termijnfocus succesvol is doorgevoerd.

**[infrastructuur]** In het proces van agendavorming, besluitvorming, uitvoering en monitoring, zien we dat op voorhand logische samenwerkingspartners maar weinig met elkaar samenwerken bij het

ontwikkelen van nieuwe infrastructuur. Er wordt in een keten gewerkt, waarbij het plan voor bijvoorbeeld een nieuwe fietsroute steeds wordt doorgegeven, met een risico op het verlies van de belangrijkste uitgangspunten onderweg (*concept creep*).

**[voertuig]** Onderzoek, innovatie, industrie en handel werken onvoldoende samen, waardoor op zichzelf prima innovaties lang niet altijd de consument weten te vinden. Door het innoveren in een keten stranden interessante innovaties - immers wie neemt de regie?

**“Dan zijn we in de agendavorming gestart met een provinciale snelfietsroute waarmee je snel tussen de verschillende dorpen rondom Ede kunt fietsen naar je bestemming - die aantrekkelijk, comfortabel en veilig moet staan. Maar in ons HBOR (handboek beheer openbare ruimte) waarmee de uitvoerder aan de slag moet, staat helemaal niets over fietsveiligheid. En zo verdwijnt de kennis in de loop van het proces”**

**“Bij Mono-zakelijk werken we met een brede coalitie uit de hele keten. Dat is geven en nemen, maar we zetten wel stappen. We kijken nu naar de arbodiensten, want hoe komt het eigenlijk dat verkeersveiligheid geen onderdeel is van de verplichte Risico Inventarisatie en Evaluatie?”**

**“Een adequate aanpak voor fietsveiligheid vereist specialistische kennis. Hoe zorgen we ervoor dat deze kennis ook door generalisten/managers wordt begrepen zodat zij de goede keuzes kunnen maken?”**

### **Inspiratie bij deze kernvraag:**

- In de zorg werkt men met ‘zorgpaden’, een logische samenwerking tussen medische specialismen georganiseerd rondom patiënten en ziektebeelden. Bijvoorbeeld: de TIA poli waar de patiënt in een halve dag alle noodzakelijke onderzoeken krijgt.



**Kernvraag: Hoe kunnen we meer regie en interdisciplinaire samenwerking organiseren, zonder de noodzakelijke specialistische blik te verliezen?**

## 3. Inzichten uit interviews met experts

### -4- Lerende cultuur

**Een lerende cultuur ontbreekt. We weten en onderzoeken veel, maar wat is het leervermogen? Hoe komt monitoring tot stand?**

De hoge mate van specialisatie, gebrek aan centrale regie en het projectmatige werken in de gehele fietssector (bij beleid, infrastructuur, innovaties en gedragsinterventies) werken belemmerend op een lerende cultuur. Overkoepelende inzichten over welke aanpak goed werkt voor welk fietsveiligheidsdoel worden niet structureel verzameld. En de kennis die er is, is sterk verspreid over het complexe stakeholderveld.

#### **Inzichten:**

**[mens/gedrag]** Het effect van gedragsinterventies is lastig te monitoren - een gegeven fietsles laat zich immers niet kwantificeren richting een vermindering van de enkelvoudige fietsongevallen. Daarnaast wordt sterk de voorkeur gegeven aan proven concepts (met een evidence-based resultaat).

**[infrastructuur]** Er bestaan weinig *feedbackloops* tussen de uitvoering en planvorming van fietsinfrastructuur, en tussen verschillende fietsprojecten onderling. Het blijkt lastig om de juiste lessen te trekken rond in de praktijk ingezette fiets richtlijnen en deze te delen richting andere programma's en projecten. De projectmatige focus van betrokkenen vormt een barrière voor dit gezamenlijk lerend vermogen.

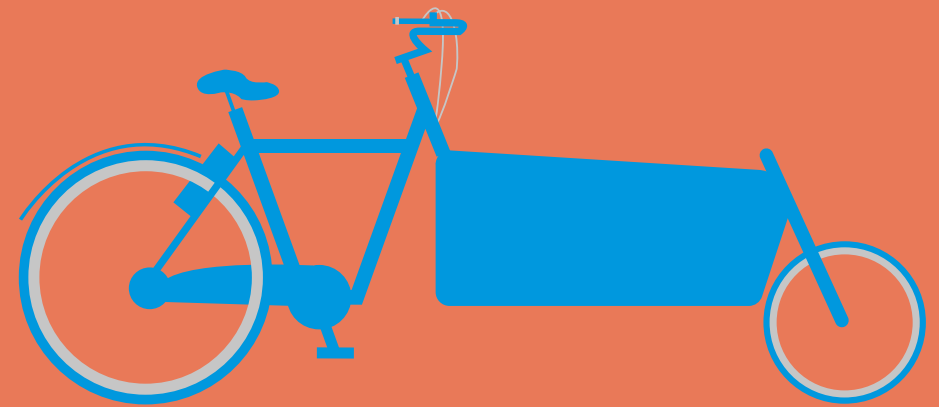
**[voertuig]** Je kunt lastig experimenteren rond fietsveiligheid met oudere fietsers. Hoe ga je immers balans experimenteren met nieuwe fietsinnovaties veilig uitvoeren met echte ouderen om te onderzoeken wat goed werkt?

**“Soms worden de richtlijnen aangescherpt met kennis en data. Maar om richtlijnen tegen het licht te houden krijgen we geen geld en budget. Ze willen liever de nieuwe dingen weten en met de huidige richtlijnen kunnen ze wel uit de voeten. Er ligt een uitdaging om de richtlijnen te updaten met de laatste kennis en te zorgen dat die bij iedereen weer goed landt.”**

**“Soms lijkt het alsof we steeds weer hetzelfde onderzoek aan het uitvragen zijn.”**

### Inspiratie bij deze kernvraag:

- Trends zoals 'de beleving onderweg' en 'de reiziger centraal' in het verbeteren van bestaande infrastructuur krijgen met kwalitatieve onderzoeksvormen en inspraak/participatietools, zoals fietsvriendelijkheidsaudits, kruispuntobservaties, hartjescampagnes en het gezamenlijk lopen van schouwen steeds meer aandacht in de werkprocessen van o.a. gemeenten en mobiliteitsbureaus.
- Rondom de warmtetransitie is een Community of Innovative Learners (COIL) geformeerd, een bont gezelschap waar kennisdeling, experimenteren en leren plaatsvindt. Dergelijke learning communities worden vaker geformeerd om systeemveranderingen te begrijpen en te versnellen.



**Kernvraag: Hoe kunnen we in onze projectmatige manier van werken meer overkoepelend inzicht organiseren?**

## 3. Inzichten uit interviews met experts

### -5- Fietsonveiligheid: een complex vraagstuk

**Fietsveiligheid is een dynamisch probleemveld, dus waarom duurt besluitvorming zo lang?**

Door de trage cyclus van agendavorming naar uitvoering zijn plannen vaak bij voorbaat al verouderd. Het is daarom de vraag of er minder reactief gereageerd moet worden en er meer vanuit lange termijn doelstellingen moet worden gewerkt, of dat juist een cyclischer en flexibeler beleidsproces nodig is.

#### **Inzichten:**

**[mens/gedrag]** Een jaar geleden was de impact van flitskoeriers - en hun onveilige fietsgedrag - op fietsveiligheid van andere fietsers nog onbekend. Als er emoties bij komen, kan er ineens veel. Een dodelijk slachtoffer betekent in Amsterdam dat er binnen een jaar een oplossing moet zijn ontwikkeld.

**[voertuig]** Bij de opkomst van LEV's en deelfietsen in de stad duurt het ontwikkelen van maatregelen en beleid erg lang. Gemeenten voelen zich beperkt in hun ruimte om lokaal te anticiperen op snelle veranderingen in hun situatie. (bijvoorbeeld de snelle opkomst van flitskoeriers)

**[infrastructuur]** De instrumenten die worden ingezet zijn lang niet altijd geschikt voor dit dynamische veld.

**“Flitskoeriers vormen een snelgroeiend probleem op het Amsterdamse fietspad. Ze halen hun lading (uit darkstores) op heel onhandige locaties (kruispunten, geen afgebakende ruimte om te laden). Dat leidt tot onveilige situaties op het fietspad. Een jaar geleden hadden we dat niet zien aankomen.”**

**“Er is sprake van een breed veld aan stakeholders, maar er is weinig regie en veel onbegrip.”**

**“Soms lijkt het wel dat de persoonlijke interesse van een individu - bijvoorbeeld een nieuwe wethouder - aan de basis ligt van nieuw beleid of richtlijnen, je hebt altijd te doen met de waan van de dag.”**

## Inspiratie bij deze kernvraag?

- De GOO-projecten (grootste onderhouds opgave ooit) en grootse onderhouds- en bouwopgaven in steden vormen een unieke kans om maatregelen in de infrastructuur mee te nemen die de fietsveiligheid verbeteren en om actieprogramma's rond fietsen en fietsveiligheid op te zetten.
- Antifragile - beleidsprocessen ontwerpen die toeberust zijn op de onvoorziene, nadelige gevolgen van andere domeinen en projecten op fietsveiligheid (Nassim Taleb)

## Parallellen met andere domeinen

- De corona pandemie is een leerschool gebleken voor het omgaan met voortschrijdend inzicht. De Fieldlab experimenten waren pogingen om nieuwe kennis aan de hand van experimenten in de praktijk te toetsen en om te zetten in snelle regelgeving



**Kernvraag: Hoe kunnen we het proces van beleidsvorming beter laten aansluiten bij de complexe en dynamische aard van het vraagstuk fietsveiligheid?**

## 3. Inzichten uit interviews met experts

### -6- Meer ruimte voor de fiets

**De fietser staat niet altijd op de eerste (of tweede) plaats bij beleid, wet- en regelgeving en scherpe normering ontbreekt.**

De rol van de auto staat nog steeds centraal in het debat over 'verkeersveiligheid'. Mogelijk is dit te verklaren doordat Nederland als fietsland in het algemeen de zaken rond fietsen goed op orde heeft. Maar geldt hier ook de wet van de remmende voorsprong? De in de loop der tijd toegenomen verkeersdruk (lees: auto) heeft de positie van de fiets veranderd. Wetten en regels hebben de vanzelfsprekende positie van fietsers niet weten te waarborgen.

#### **Inzichten:**

**[mens/gedrag]** De politie geeft een prioriteit aan handhaving op fietsers daar waar het de verkeersregels betreft. Veel van deze regels zijn ooit opgesteld vanuit het perspectief van automobilisten, en sluiten daarom vaak niet goed aan op fietsers. Zo wetgeving rond alcohol in het vervoer is hier een goed voorbeeld van.

**[voertuig]** Een scherpe normering of een ratingssysteem voor veiligheid, zoals bij de autoindustrie (bijv. EuroNCAP) ontbreekt voor de fiets. Er zijn wel richtlijnen rond veiligheid, maar dit is geen harde eis voor fietsontwikkelaars.

**[voertuig]** Het ontbreekt aan kennis wat het effect op de veiligheid is van bepaalde productinnovaties. Zo is bijvoorbeeld het remlicht dat

Batavus nu op al zijn fietsen gaat monteren niet echt getest. Er is alleen een vermoeden dat het werkt en het wordt op de markt gebracht omdat het technisch betaalbaar kan en het een goed verkoopargument is.

**[infrastructuur]** Bij het ontwikkelen van nieuwe infrastructuur is de ruimte die nodig is voor auto's (bewegend en stilstaand) altijd de sterkst beperkende factor voor het verdelen van de ruimte. Die krijgt daardoor vaak voorrang. Daarnaast doen we het qua fietsinfrastructuur ten opzichte van andere landen uitstekend. Er is geen sterke incentive om nog meer voor de fietser te doen.

**“Die verkeersregels zijn allemaal duidelijk gemaakt op de auto, kijk maar naar ‘beschonken achter het stuur kruipen’. Niet logisch voor fietsers, hoe kom je dan nog thuis?”**

**“Werken volgens STOMP (stappen, trappen, ov, mobility as a service, prive auto) is goed bedacht, maar in de praktijk staat de auto toch vaak bovenaan.”**

## Inspiratie bij deze kernvraag:

- Het recht van de snelste (Te Brömmelstroet en Verkade) beschrijft helder (en radicaal) hoe een ander paradigma (waarin de auto ondergeschikt is) mogelijk is.
- In de auto industrie zijn Volvo, maar ook de formule 1, een aanjager gebleken voor een debat en verhogen van urgentie van veiligheid in de auto.
- De nieuwe omgevingswet, ontwikkelingen als gebiedsgericht werken, autoluw en MaaS bieden kansen de fietser opnieuw centraal te stellen.
- Bij de ontwikkeling van elektrische fietsen is de internationale sportieve markt dominant. Dat biedt kansen als producten voor die markt ook geschikt zijn voor de ouderen (zoals ABS) maar werkt belemmerend als die producten juist niet geschikt zijn (fietsen met rechte sturen en sportieve zit)



**Kernvraag: Hoe geef je de fietser haar vanzelfsprekende plek terug in wetten, regels (in de hoofden en harten van beleidsmakers, ontwikkelaars en politici)?**



## 3. Inzichten uit interviews met experts

### -7- Fietsveiligheid: een debat over proportionaliteit

**De enkelvoudige ongevallen stijgen weliswaar, maar niemand wordt echt boos. Wat is toelaatbaar, en hoeveel hebben we daarvoor over? Hoeveel enkelvoudige fietsongevallen zijn toelaatbaar?**

Zijn (enkelvoudige) fietsongevallen een onontkoombaar risico van fietsen? Immers, leven brengt risico's met zich mee en daar moeten we als mensen mee (leren) leven? Of hebben we als samenleving de verantwoordelijkheid om te streven naar nul slachtoffers en moeten we alles doen wat binnen in ons vermogen ligt om dat te bereiken? In essentie is dit dilemma een morele kwestie, waarover de opvattingen sterk verschillen. Het debat over de te nemen maatregelen met betrekking tot fietsveiligheid gaat over de proportionaliteit van maatregelen: Hoeveel ongevallen zijn acceptabel en in hoeverre besteden we extra tijd en geld om ook de laatste ongevallen terug te dringen en het gevoel van urgentie te verhogen. Tot waar zijn deze inspanningen te rechtvaardigen en hoe verhoudt dit dilemma zich tot het stimuleren van fietsen als gezond alternatief voor de auto of scooter?

Het debat gaat ook over de autonomie van de fietser: Tot waar reikt de eigen verantwoordelijkheid, wanneer worden maatregelen betuttelend, hoe beschermend dient de overheid te zijn?

#### **Inzichten:**

**[mens/gedrag]** Fietsers die 'enkelvoudig' vallen schamen zich (wellicht) en zoeken de oorzaak veelal bij zichzelf. Speelt de onveilige omgeving

een rol, of komt het toch aan op autonomie: 'oeps, ik ben gevallen'. Een aantal beleidsmakers ziet fietsongevallen als een logisch fenomeen: Fietsen stimuleren leidt nou eenmaal tot meer ongevallen. Denk maar aan de formule 'Risico x expositie = kans op een ongeval.'

**[infrastructuur]** het risico van enkelvoudige ongevallen is niet prominent onder de aandacht van ontwerpers, beheerders. Esthetische-, efficiëntie - of kostenoverwegingen winnen het nogal eens van veiligheidskeuzes.

**[infrastructuur]** "Enkelvoudige ongevallen zijn geen herkenbaar onderdeel van de duurzaam veilig criteria. Alleen het kenmerk vergevingsgezindheid komt in de buurt"

**[voertuig]** Innovaties zoals de SOfiets, een vergevingsgezinde fiets die bij onbalans een val kan voorkomen, worden niet goed opgepikt. Waarbij zelfs de eindverantwoordelijke de vraag opwerpt: "waarom het geen succes is geworden, dat zou ik ook wel willen weten".

**"Proportionaliteit is een eeuwig dilemma. Alles naar 30 km/uur leidt volgens SWOV tot 20% minder slachtoffers, maar niemand wil zijn vrijheid kwijt. Dat maakt het lastig"**

**“We vergelijken fietsongevallen nu met andere verkeersongevallen. Hoe zit het als we het vergelijken met ander vormen van veiligheid, bijvoorbeeld rondom huis? Hoe zit het met de kosten en baten? Leveren maatregelen tegen enkelvoudige ongevallen voldoende op?”**

**“ Er is weinig erkenning voor het probleem, de budgetten zijn krap en je kunt niet scoren met dit onderwerp als ambtenaar”**

### **Welke trends zijn hier op van invloed?**

- De veranderende invloed van de overheid: tot waar mag de overheid ingrijpen in het leven van individuele burgers.
- Veerkracht als graadmeter: verhogen van eigen weerbaarheid in plaats van de maakbaarheid van gezondheid (medicalisering).
- Debat duurzame veiligheid (Ira Helsloot): kijken naar de veiligheidsrisico's op de lange termijn.

### **Parallellen uit andere domeinen**

- Het debat rond corona maatregelen: het virus gaat niet weg, we moeten met het virus leren leven.
- Het fenomeen van privacy en AVG - bezig zijn met veiligheid als belangrijke 'randvoorwaarde' en het aanpassen van hoe je als organisatie met data omgaat, wordt pas interessant als je wordt geconfronteerd met een groot datalek.



**Kernvraag: Hoe verhouden de (maatschappelijke) investeringen (inclusief vrijheid) ter verbetering van de fietsveiligheid zich tot de maatschappelijke baten? Hoe komen we vervolgens tot een verbindend narratief?**

## 4. Ontwerpsessie met stakeholders

### Opzet en deelnemers

Aan de hand van de gesprekken met stakeholders zijn de belangrijkste kernvragen geformuleerd. Deze kernvragen vormen het vertrekpunt voor een ontwerptraject, waarin we met betrokken stakeholders verschillende beleidslijnen hebben uitgewerkt en besproken.

#### Programma:

Introductie (20 min)

Ronde 1 - Het probleem nu (15 min)

Ronde 2 - De toekomst (20 min)

Ronde 3 - Beleidsopties bedenken (40 min)

Plenair consolideren (60 min)

#### Deelnemers:

Arend Schwab (TU Delft, fietslab); Marco Reijne (TU Delft, Fietslab); Biem Troost (Roelofsgroep); Esther van Garderen (Fietsersbond); Gert Jan Wijnhuizen (SWOV); Juul van Rijn (Min I&W, Doortrappen); Kate de Jager (Min I&W, Doortrappen); Paul Schepers (RWS); Robert Hulshof (Min I&W); Sipke van der Meulen (ROF); Suzanne Nijman (VeiligheidNL); Maarten Ederveen (Min I&W); Jan Langevoord (Gemeente Harderwijk); Pablo Núñez Velasco (RWS); Epcó Vlugt (Accell); Maarten (Gazelle); Kees Bakker (Fietsersbond); Rico Andriessé (Goudappel); Sascha Vonk (Ideate); Renske Bouwknegt (Ideate)



## 5. Richting een fietsveilige toekomst

Wij zijn dit onderzoek gestart met een analyse van onderzoeksrapporten en een inventarisatie van het stakeholderveld en belangrijke trends. Vervolgens hebben we een vijftiental gesprekken gevoerd met betrokken stakeholders. In deze gesprekken ging het over de inhoud én het proces van beleidsvorming: wat zijn verbeterkansen en knelpunten, waar, wanneer en hoe knelt het en hoe zou het anders moeten gaan? Deze gesprekken hebben geleid tot zeven kernvragen:

1. Hoe kunnen we fietsveiligheid hoger en vaker op de agenda's krijgen van zowel mobiliteit als verwante beleidsdomeinen?
2. Hoe kunnen we als sector de eindgebruiker en zijn doelen meer centraal stellen bij de ontwikkeling van nieuwe fietsinfrastructuur en fietsinnovaties?
3. Hoe kunnen we meer regie en interdisciplinaire samenwerking organiseren, zonder de noodzakelijke specialistische blik te verliezen?
4. Hoe kunnen we in onze projectmatige manier van werken meer overkoepelend inzicht organiseren?
5. Hoe kunnen we het proces van beleidsvorming beter laten aansluiten bij de complexe en dynamische aard van het vraagstuk fietsveiligheid?
6. Hoe geef je de fietser haar vanzelfsprekende plek terug in wetten, regels (in de hoofden en harten van beleidsmakers en politici)?
7. Hoe verhouden de (maatschappelijke) investeringen (inclusief vrijheid) ter verbetering van fietsveiligheid zich tot de maatschappelijke baten? Hoe komen we vervolgens tot een verbindend narratief?

Deze kernvragen brachten ons tot een overkoepelend inzicht waarbij we ons afvroegen: waarom is het zo moeilijk om fietsveiligheid structureel te verbeteren? Daarbij zoomden we in op het vraagstuk van enkelvoudige fietsongevallen, maar we merken op dat veel van de inzichten breed van toepassing zijn op de fietssector.

‘Technisch’ gezien is de fiets een modaliteit waarmee we ons in het verkeer begeven. Fietsen is daarmee een deelaspect van verkeer en fietsveiligheid een vanzelfsprekend deelaspect van verkeersveiligheid. Het huidige fietsveiligheidsbeleid is volgens dit uitgangspunt georganiseerd. De praktijk schetst echter een rijker beeld: voor fietsers is fietsen in de eerste plaats een sociale, gezonde en duurzame activiteit. Veiligheid is voor de fietser een randvoorwaarde. Voor ondernemers is de fiets een snelle, goedkope en hippe manier om maaltijden en pakketjes te bezorgen en soms is veiligheid daarbij ondergeschikt aan snelheid en kosten. De industrie volgt deze consument en ontwikkelt stoere, stadse, gemakkelijke en cargo fietsen. Veiligheid is een randvoorwaarde, maar geen koopoverweging.



## 5. Richting een fietsveilige toekomst

De huidige ontwikkeling en uitvoering van fietsveiligheidsbeleid sluit niet goed aan bij de hiervoor geschetste praktijk. Kansrijke innovaties sterven nogal eens in schoonheid en nieuwe onderzoeksinzichten vinden hun weg niet naar de industrie. Andere beleidsterreinen hebben geen structurele aandacht voor fietsveiligheid. Dit werpt het volgende dilemma op:

*Kunnen we fietsveiligheid structureel verbeteren zolang we deze blijven zien als een exclusief onderdeel van verkeersbeleid en het niet te zien voor wat het ook is: een randvoorwaarde bij het beleid auto's te weren in de binnensteden, bij de grote verduurzamingsopgave waar we voor staan, bij beleid dat zich richt op het bevorderen van gezondheid, sport en welzijn? Een randvoorwaarde bij beleid gericht op de inrichting van een leefbare openbare ruimte, bij beleid dat zich richt op het bevorderen van maatschappelijk verantwoord ondernemen?*

Tijdens een levendige ontwerpessie waren vijftien stakeholders met betrekking tot dit dilemma opvallend eenduidig: de fiets heeft in de toekomst een vanzelfsprekende en primaire positie in de publieke en maatschappelijke ruimte en is 'af' van haar, door de auto gecreëerde, ondergeschikte positie. Toekomstig beleid dient zich te richten op het realiseren van dit doel.

Daarmee komen we tot een aantal adviezen ter verbetering van de fietsveiligheid. Op de volgende pagina's lichten we de adviezen toe:

- 1. Realiseer een vanzelfsprekende positie voor fietsveiligheid op relevante beleidsagenda's**
- 2. Werk aan een integrale fietsveiligheidsagenda en stimuleer innovaties, interventies en verbeterprogramma's:**
  - a. Start publiek-private samenwerkingen op domein overstijgende en integrale opgaves.
  - b. Initieer en faciliteer experimenteerruimte
  - c. Breng 'grenswerkers' binnen die meer op proces sturen (of leidt ze op)
- 3. Werk sectorbreed aan een lerende cultuur:**
  - a. Stuur actief op monitoring, evaluatie en leren. Benut kwalitatieve en kwantitatieve data daarbij optimaal
  - b. Werk aan een cultuur van 'outside in' en uitkomstgericht denken en handelen.
- 4. Organiseer de interne (juridische, bestuurlijke en organisatorische) randvoorwaarden.**
- 5. Voer een doorlopend en open debat over proportionaliteit en veiligheid.**

## 6. Vijf adviezen voor nieuw beleid

### -1- Realiseer een vanzelfsprekende positie voor fietsveiligheid op relevante beleidsagenda's

De fiets draagt bij aan autoluwe en leefbare steden, aan de verduurzaming van de leefomgeving en aan een gezonde leefstijl. Bij het ontwikkelen van beleid op deze thema's is de fiets inmiddels een vanzelfsprekend deel van de oplossing. Helaas is dat voor fietsveiligheid niet het geval. Dit is wel nodig. Het is belangrijk dat fietsveiligheid aandacht krijgt op relevante beleidsagenda's. De reflex is vaak om hiervoor een taskforce of een stuurgroep op te richten, met de opdracht aandacht voor fietsveiligheid bij andere clusters te organiseren. Hiermee wordt de verantwoordelijkheid buiten de direct verantwoordelijk ambtenaar of het team geplaatst en mist het een structureel karakter.

Veel beter is te streven naar een situatie waarin de verantwoordelijk ambtenaar onderzoekt waar zijn of haar doelstellingen omtrent fietsveiligheid andere beleidsprogramma's raken. En dat dezelfde ambtenaar vervolgens weet hoe ruimte kan worden gerealiseerd bij de voor dit programma verantwoordelijk minister of wethouder. En bovendien inzicht geeft in mogelijke oplossingsrichtingen voor conflicterende of overlappende doelstellingen. Met andere woorden, in een dergelijke situatie is een ambtenaar erop gericht zijn initiële doel (verbeteren fietsveiligheid) in te bedden in het bredere verhaal, en daarbij steeds op zoek gaat naar mogelijkheden om het gezamenlijk verhaal te versterken.

Om structurele ruimte voor fietsveiligheid te organiseren bij relevante beleidsterreinen is het daarom zinvol te investeren in duurzame samenwerkingvaardigheden van betrokken ambtenaren en parallel daaraan een aantal steunende randvoorwaarden in te richten. (*advies 2 en 4*).

#### Hoe?

Fietsveiligheid is gerelateerd aan leefbaarheid, de inrichting van de publieke ruimte, duurzaamheid, gezondheid, welzijn en welvaart. Een goede inhoudelijke samenwerking begint met de intentie tot samenwerking en resulteert in goede samenwerkingsafspraken.

#### Middellange termijn (< 4 jaar)

- Verzamel *best practices* van succesvolle crosssectorale samenwerkingen.
- Identificeer op welke beleidsagenda's fietsveiligheid thuishoort, inclusief lopende programma's, betrokken ambtenaren en clusters.
- Alleen 'zenden' zal weinig resultaat opleveren. Onderzoek de ruimte, de vragen en wensen bij de ontvangende partij.
- Werk parallel aan bestuurlijk draagvlak voor crosssectorale samenwerking.
- Geef ambtenaren de tijd en ruimte om benodigde competenties voor deze samenwerking te vergaren.

#### Lange termijn (< 10 jaar)

- Initieer experimenten om de crosssectorale samenwerking vorm te geven, te toetsen en door te ontwikkelen.

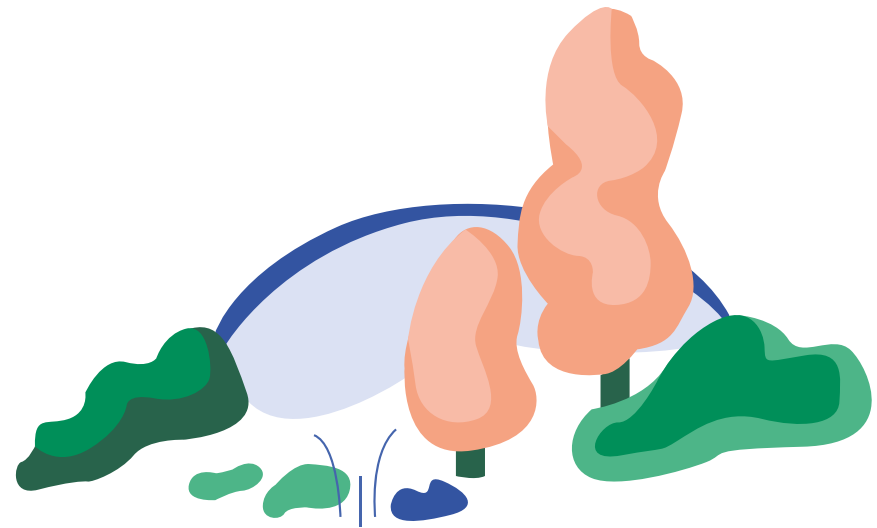
## 6. Vijf adviezen voor nieuw beleid

### -1- Realiseer een vanzelfsprekende positie voor fietsveiligheid op relevante beleidsagenda's

- Inventariseer de organisatorische consequenties van deze domeinoverstijgende werkwijze en werk vervolgens aan de juiste (institutionele) voorwaarden om dit in de praktijk te brengen (zie advies 4). (Bijvoorbeeld: Wordt het gezamenlijke verhaal ook door de toplaag van de organisatie in praktijk gebracht? Vraagt de deze werkwijze om aanpassingen in inkoopbeleid? Etc.)

#### Lokaal/regionaal?

Een aantal steden en regio's zet betekenisvolle stappen in het vernieuwen van fietsveiligheid. Zo heeft de stad Groningen een nieuwe ontwerpleidraad ontwikkeld voor de leefkwaliteit van de publieke ruimte, en werkt Friesland aan de ontwikkeling van een integraal programma voor mobiliteitsbehoud van ouderen. De door betrokkenen opgedane ervaringen en inzichten kunnen belangrijke input vormen.



## 6. Vijf adviezen voor nieuw beleid

### -2- Realiseer de voorwaarden voor crosssectorale innovatie, interventies en verbeterprogramma's ten behoeve van fietsveiligheid

Toewerken naar vanzelfsprekende ruimte voor fietsveiligheid op de relevante beleidsagenda's is een belangrijke voorwaarde om te komen tot verbeteringen van fietsveiligheid. Dat vraagt om vruchtbare crosssectorale samenwerking (*advies 1*). Het rendement van deze inspanningen zal aanzienlijk stijgen als beleidsmakers worden gesteund en 'gevoed' vanuit de werkpraktijk. Op vele fronten kan crosssectorale samenwerking worden gestimuleerd.

#### a. Stimuleer publiek-private samenwerking op domeinoverstijgende en integrale opgaves

Of het nu de aanleg van een fietspad betreft of de ontwikkeling van een ergonomische fiets, werk in de wereld van fietsveiligheid vraagt vaak om hoog specialistische kennis. De uitwisseling van kennis en expertise tussen experts verloopt helaas niet optimaal. Dit geldt zowel binnen een keten, tussen gemeentes en regio's, als ook tussen de beleidsterreinen (*zie advies 1*). Er is behoefte aan meer regie ten behoeve van de samenwerking, met als doel de beschikbare kennis en ervaring optimaal te benutten, succesvolle innovaties te stimuleren en knelpunten te signaleren en weg te nemen. De betrokken stakeholders verwachten hier een actieve rol van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

#### b. Initieer en organiseer experimenteerruimte (fieldlabs)

Het probleem van verkeersonveiligheid is complex. Het is verbonden met andere problemen, dynamisch van aard en niet eenduidig (lineair) te definiëren. Een strakke en projectmatige aanpak voldoet niet altijd om tot werkende oplossingen te komen (*kernvraag 5*). Complexe vraagstukken zijn beter gebaat bij een 'emergente' aanpak van onderzoeken, uitproberen en bijsturen<sup>1</sup>. Er zijn talloze vragen rondom fietsveiligheid waar experimenten tot nieuwe en waardevolle inzichten kunnen leiden. Van de betrokkenen vraagt dit een *can-do* mentaliteit (hoe kunnen we wél veilig nieuwe concepten rondom bijvoorbeeld balans, drukte of infra uitproberen?), als ook samenwerking met relevante partners (*zie advies 2a*). Een voorwaarde voor succes is dat leren en evalueren een vast onderdeel van een experiment is en geleerde lessen de inzet zijn voor vervolgstappen (*zie advies 3a*).

#### c. Breng 'grenswerkers' binnen die meer op proces sturen (of leidt ze op).

Juist omdat fietsveiligheid zo verbonden is met andere domeinen, zullen er soms 'grensconflicten' ontstaan. Om de samenwerking niet te verstoren, worden er juist halfslachtige compromissen gesloten. Door meer aandacht te besteden aan het initiëren van ontmoetingen op de grenzen van verschillende disciplines kunnen er kansen ontstaan voor verbeteringen en innovaties.

<sup>1</sup> Zie hiervoor bijvoorbeeld David Snowden: <https://hbr.org/2007/11/a-leaders-framework-for-decision-making>



## 6. Vijf adviezen voor nieuw beleid

### -2- Realiseer de voorwaarden voor crosssectorale innovaties, interventies en verbeterprogramma's ten behoeve van fietsveiligheid

Grenswerkers verbinden disciplines en handelen domeinoverstijgend. Ze zijn gericht op het begrijpen en implementeren van nieuwe kennis, ervaringen en evaluaties en de verdere opvolging hiervan. Ook hier geldt dat grenswerkers alleen tot ontwikkeling kunnen komen wanneer deze steun ervaren vanuit de organisatie (zie advies 4).

#### Hoe?

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dient de vorming van coalities en allianties van vertegenwoordigers uit industrie, overheid, belangenpartijen en wetenschappers te initiëren rondom verschillende thema's en knelpunten, zowel binnen de keten als over disciplines heen. Faciliteer experimenteeruimte. Besteedt meer aandacht aan het initiëren van ontmoetingen op de grenzen van verschillende disciplines.

#### Middellange termijn (4 jaar)

- Start met een alliantie enkelvoudige fietsongevallen. Deze alliantie kan bestaan uit (o.a.) balansspecialisten (wetenschap), industrie (innovatie, ergonomen, industrie), valpreventiedeskundigen (VeiligheidNL) en wordt uitgebreid met relevante partijen.
- Co-creëer een overkoepelende agenda: inventariseer onder betrokken partijen urgente thema's, knelpunten en kansen.
- Maak werkafspraken: Formuleer opdracht en uitkomsten. Contracteer het gehele proces van onderzoek, analyse, prototype en analyse. Werk uitkomstgericht en vereis disseminatie van de ontwikkelde kennis. Maak afspraken over coördinatie, management en regie.

- Betrek niet (uitsluitend) de zogenaamde 'old boy's', maar stel een diverse groep samen die aandacht heeft interdisciplinairiteit.
- Benut de uitkomsten van de allianties als input voor fieldlabs en experimenten (zie advies 4).
- Start of sluit aan bij werkplaatsen en fieldlabs waar onderzoekers, doelgroep en experts ideeën kunnen ontwikkelen en uitproberen en/of actief zoeken naar oplossingen voor vragen.
- Zoek de samenwerking met mensen die ervaringen hebben met het werken in multidisciplinaire settings. Of/en, trek mensen aan met een procesfocus, bijvoorbeeld ontwerpers.

#### Infra

- Verbeter de aansluiting en implementatie van de richtlijnen voor (fiets)infrastructuur aan de hand van beschikbare data, ter voorkoming van enkelvoudige fietsongevallen.
- Test van nieuwe technologie als geofencing en nudging infra<sup>1</sup>. Zet vol in op verder onderzoek naar interactie tussen gebruiker en infra en voertuig.

#### Voertuig

- Ontwikkel een programma waarbij de ontwikkeling van fietsproducten op basis van de ergonomische mogelijkheden en beperkingen van de oudere fietser centraal staan.

<sup>1</sup> Zie EU project MeBeSafe voor nudging en fietsveiligheid: <https://www.mebesafe.eu/traffic-nudge-increases-cyclists-safety-margins/>

## 6. Vijf adviezen voor nieuw beleid

### -2- Realiseer de voorwaarden voor crosssectorale innovaties, interventies en verbeterprogramma's ten behoeve van fietsveiligheid

- Ontwikkel methoden om productinnovaties gericht op ergonomische verbeteringen experimenteel te toetsen (zie bijvoorbeeld het fietslab van TU Delft).

#### Lange termijn (10 jaar)

- Evalueer de kwaliteit en effectiviteit van de samenwerkingen en implementeer eventuele verbeteringen (zie advies 3a).
- Vertaal geleerde lessen in nieuw of aangepast beleid (zie advies 4).

#### Voertuig

- Onderzoek of veiligheidsrichtlijnen zoals EuroNcap ook voor de fiets ontwikkeld kunnen worden (hoe wordt veiligheid een koopoverweging?). Betrek onderzoekers, fabrikanten (via de RAI), verkopers (via de BOVAG) en de fietsers (via belangenbehartigers) bij de opzet van een dergelijk onderzoeksprogramma.

#### Lokaal/regionaal?

Initieer actieve uitwisseling van *best practices* en *lessons learned* regionaal en lokaal. Daarnaast kan een landelijke samenwerking ook lokaal worden vertaald, door bijvoorbeeld regionale coalities te vormen.



## 6. Vijf adviezen voor nieuw beleid

### -3- Werk sectorbreed aan een lerende cultuur

Er gaat veel mis rondom het benutten, delen en implementeren van ontwikkelde kennis, richtlijnen of innovaties. Een voorwaarde bij het succesvol implementeren van nieuw beleid – ook als het gaat om het doorvoeren van verbeteringen in bestaand beleid – is een stevige inzet op leren, evalueren, monitoren en samenwerken.

#### a. Stuur actief op monitoring, evaluatie en leren. Benut kwalitatieve en kwantitatieve data daarbij optimaal.

Bij de ontwikkeling van nieuw beleid, het opzetten en uitvoeren van onderzoek of bij het ontwerp en de aanleg van nieuwe infra is budget vaak leidend. Inkoopregels, maar ook staande gewoontes (“zo werken we nou eenmaal”) dwingen een projectmatige manier van werken af. Als het project is afgerond, start de contractpartij een nieuw project en kijkt niet meer terug. Reflecteren op de geleerde lessen, evaluatie van het gedane werk of actief leren maken niet vanzelfsprekend deel uit van het uitgevoerde project. Zo gaat kennis nogal eens verloren (kernvraag 4).

#### b. Werk aan een cultuur van ‘outside in’ en uitkomstgericht denken en handelen.

Regels en richtlijnen worden uitermate zorgvuldig ontwikkeld, maar sluiten niet altijd goed aan op de praktijk. Velen van de door ons gesproken stakeholders refereren hier naar de formele versus informele

wereld: de wereld waar de logica van regels, richtlijnen en maatregelen gelden versus de wereld waar de gebruiker de regels interpreteert en gebruikt. Met de ontwikkeling van onder andere interventies en richtlijnen wordt veel te weinig rekening gehouden met de informele wereld, ondanks het gegeven dat juist de fiets goed gedijt in een informele setting (kernvraag 2, 3).

Nieuw beleid dient zich meer te richten op integraliteit, samenwerken (zie advies 1 en 2a) en het beter benutten van kennis en onderzoek (zie advies 2c en 3a). Vanzelfsprekend betekent dat dat betrokkenen hier ook toe in staat moeten worden gesteld. Dat is zeker nog niet voor alle betrokkenen het geval.

#### Hoe?

In beginsel zijn alle projecten, onderzoeken, analyses en metingen een waardevolle bron van kennis. Om het leren en ontwikkelen te stimuleren is het essentieel dat deze kennis en inzichten optimaal worden benut en regelmatig nieuwe leervragen worden geformuleerd. Ondersteun betrokkenen in het ontwikkelen van competenties als klantgericht werken en samenwerken en het oefenen van deze competenties in de praktijk.

# 6. Vijf adviezen voor nieuw beleid

## -3- Werk sectorbreed aan een lerende cultuur

### Middellange termijn (4 jaar)

- Maak evaluatie een vast of zelfs verplicht onderdeel van een uitvraag.
- Vraag de contractant na afloop van een project om een onderbouwd advies voor mogelijke vervolgstappen en hoe deze kunnen worden ingevuld.
- Werk een aantal leerlijnen uit en verbindt dit aan onderzoek, experiment (zie advies 4) en allianties (zie advies 2).
- Ga als ministerie voor in het vanuit de doelgroep denken en werken.
- Stimuleer de ontwikkeling van gebruikgericht denken en werken onder stakeholders en ondersteun dit met trainingen .

### Infra

- Benut de beschikbare registratiedata rondom enkelvoudige ongevallen en overige risicoanalyses ten behoeve van eventuele aanpassing ontwerprichtlijnen.
- Evalueer de aanpassingen die zijn doorgevoerd, werkt het wel?
- SPV gaat uit van risicogestuurd beleidsontwikkeling. Voldoet dit, wanneer we kijken naar de formele en informele wereld?

### Voertuig

- Betrek onderzoekers, fabrikanten (via de RAI), verkopers (via de BOVAG) en de fietsers (via belangenbehartigers) bij de opzet van de onderzoeksprogramma's. Zorg dat bestaande data (LIS-vervolgonderzoeken, dieptestudies SWOV, ambulancedata) optimaal benut worden. Vertaal mogelijke tekortkomingen in oplossingsgericht onderzoek waarbij de fabrikanten actief betrokken zijn (bijvoorbeeld met fietssimulator).
- Zorg dat resultaten uit onderzoek zich ook vertalen in kennis voor de branche en consumenten en handelingsmogelijkheden voor de industrie en verkopers zoals bijvoorbeeld een methode om te bepalen wat een passende fiets is.

### Gedrag

- Zet in op het gebruik en toepassing van bestaande ongeval registratie data bij ontwikkeling van gedragsinterventies.
- Stimuleer onderzoek naar de impact van gedragsinterventies. Impactonderzoek richt zich op het verkrijgen van inzicht in de mate waarin de interventies daadwerkelijk leiden tot ander(beter) gedrag.
- Ondersteun stakeholders in het denken en werken vanuit het perspectief van de eindgebruiker. Het programma Doortrappen kan hierbij als inspiratie dienen.
- Streef naar een orchestratie van gedragsinterventies. Met het onder één noemer brengen en in samenhang aanbieden van meerdere gedragsinterventies leidt tot een beter resultaat. <sup>1</sup>

### Lange termijn (10 jaar)

- Ontwikkel gestandaardiseerde evaluatiemethodes en train betrokkenen in de toepassing ervan.
- Ontwikkel indicatoren voor het meten van waarden (het concept 'brede welvaart' is hier een voorbeeld van).
- Ontwikkel (betere) instrumenten om samenhang tussen domeinen beter te begrijpen en te volgen. Denk bijvoorbeeld aan beheer van de openbare ruimte (samenhang tussen leefbaarheid, verkeer, duurzaamheid en fietsveiligheid), of mogelijke relaties tussen gedragsinterventies en kwaliteit van infra.

### Lokaal/regionaal?

- Gebrek aan tijd, resources en menskracht, verloop van personeel leiden ertoe dat er veel kennis verloren gaat, projecten niet worden geëvalueerd. Werk samen met lokale partijen een aanpak uit voor ondersteuning rondom dit specifieke thema.

<sup>1</sup> <https://www.hu.nl/onderzoek/projecten/fietsen-met-focus-2-0>

## 6. Vijf adviezen voor nieuw beleid

### -4- Organiseer de interne (juridische, bestuurlijke, culturele en organisatorische) randvoorwaarden

Nieuw beleid ter verbetering van de fietsveiligheid kan uitsluitend slagen wanneer de verandering ook wordt verankerd in de structuur en cultuur van het openbaar bestuur. De huidige manier van werken wordt beïnvloed door bijvoorbeeld bezorgdheid over structurele commitment (voor je het weet financieren we een zwart gat). Ambtenaren (zowel lokaal als landelijk) gaan soms gebukt onder een cultuur van controle en verantwoording en bestuurlijke scoringsdrift. (korte termijn)

De eerder beschreven adviezen verlangen nieuwe vaardigheden, om te leren samenwerken in netwerken; organisatorische en bestuurlijke ruimte om domeinoverstijgend beleid te maken en fysieke en juridische ruimte om te kunnen experimenteren. Het ministerie is hierbij niet de enige sturende en beslissende partij, maar een van de partners in het succesvol uitwerken en structureel verankeren van dit aangepaste beleid. Zowel landelijk als lokaal is het nodig aandacht te hebben voor wat organisatorisch en institutioneel het nieuwe beleid in de weg staat. Met zicht op de belemmerende factoren kan gericht opdracht gegeven aan experts om hier oplossingen voor te ontwikkelen.

#### Hoe?

Om het aangepaste beleid en de daarbij passende manier van werken uit te kunnen voeren is het van belang dat de institutionele context (juridisch, organisatorisch, bestuurlijk) hier ook ruimte aan geeft. Het realiseren van deze ruimte is een bottom up proces. Het is immers vooraf lastig aan te geven wat de knelpunten zijn en wat deze veroorzaakt.

#### Middellange termijn (<4 jaar)

- Onderzoek aan de hand van één of een aantal lopende projecten en initiatieven welke institutionele knelpunten implementatie, opschaling of zelfs de dagelijkse praktijk in de weg staan. Start programma's om deze knelpunten weg te nemen en/of workarounds te organiseren.
- Reflexieve Monitoring in Actie (RMA) is een methode (ontwikkeld door DRIFT) om vanuit de praktijk te werken aan systeeminnovatie. Deze methode kan inspiratie bieden.
- Op meerdere fronten wordt onderzoek gedaan naar hoe vorm te geven aan domeinoverstijgend - complexiteit erkennend werken en organiseren. We verwijzen graag naar experts op dit gebied<sup>12</sup>.
- Win bestuurskundig advies in, bijvoorbeeld bij experts op het gebied van complexiteit erkennend werken (Erasmus universiteit).

1 <https://www.socialevraagstukken.nl/wp-content/uploads/2017-tekst-oratie-A-van-Buuren.pdf>

2 Teisman, G. Publiek management op de grens van orde en chaos. Over leidinggeven en organiseren in complexiteit.

## 6. Vijf adviezen voor nieuw beleid

### -5- Voer een doorlopend en open debat over proportionaliteit en veiligheid

Achter het vraagstuk van fietsveiligheid schuilt het dilemma van proportionaliteit. Hoe ver moeten en kunnen we gaan met ontwikkeling en implementatie van nieuwe maatregelen en wanneer gaan we te ver? Als het proces van ontwikkeling van nieuw beleid, implementatie en evaluatie met betrekking tot fietsveiligheid vloeiend verloopt, leidt dat tot nieuwe ervaringen, inzichten en verhalen. Dit is waardevolle voeding voor een open debat.

#### Hoe?

Verken in dialoog hoe redelijk en verstandig het is zwaar in te zetten op fietsveiligheid. Betrek in dit debat nadrukkelijk de gewenste en ongewenste neveneffecten als minder fietsen bij een negatieve frame of meer ongevallen bij meer fietsende ouderen. Leg de opgave neer buiten de *usual suspects*.

#### Middellange termijn (4 jaar)

- Organiseer in een veilige setting en onder leiding van een ervaren gespreksleider gesprekken over de ethische componenten van het vraagstuk proportionaliteit. Denk hierbij aan: gesprekstechnieken als moreel beraad of deep democracy<sup>1</sup>
- Zet een vergelijkbare gesprekstechniek in om het gesprek te openen over het veilig en verantwoord stoppen met fietsen op hoge leeftijd (voordat het te laat is).

<sup>1</sup> <https://isvw.nl/activiteit/moreelberaad-2022/>



# Tot slot

*Hoe kunnen we nieuwe verbetermogelijkheden voor fietsveiligheidsbeleid in beeld krijgen?* Deze vraag stimuleerde ons tot het stellen van andere vragen. Er is immers vaak helder zicht op **wat** er nodig is, maar is veel minder duidelijk **hoe** kan worden verbeterd. De uitkomsten van dit onderzoek laten zien dat juist het stellen van deze hoe-vraag veel verbetermogelijkheden aan het licht brengt.

We zijn de respondeenten die hebben meegewerkt aan dit onderzoek erkentelijk voor hun openhartigheid en betrokkenheid. Zij blijken opvallend eensgezind in het aandragen van antwoorden op de hoe-vraag. Het geeft vertrouwen dat ook bij de opvolging en uitvoering van deze adviezen kan worden gerekend op breed draagvlak.

Rico Andriessse  
Kees Bakker  
Renske Bouwknecht

# Bijlage bij beleidslijnennotitie

Eindrapportage beleidslijnen  
fietsveiligheid

15 november 2022





# Inleiding

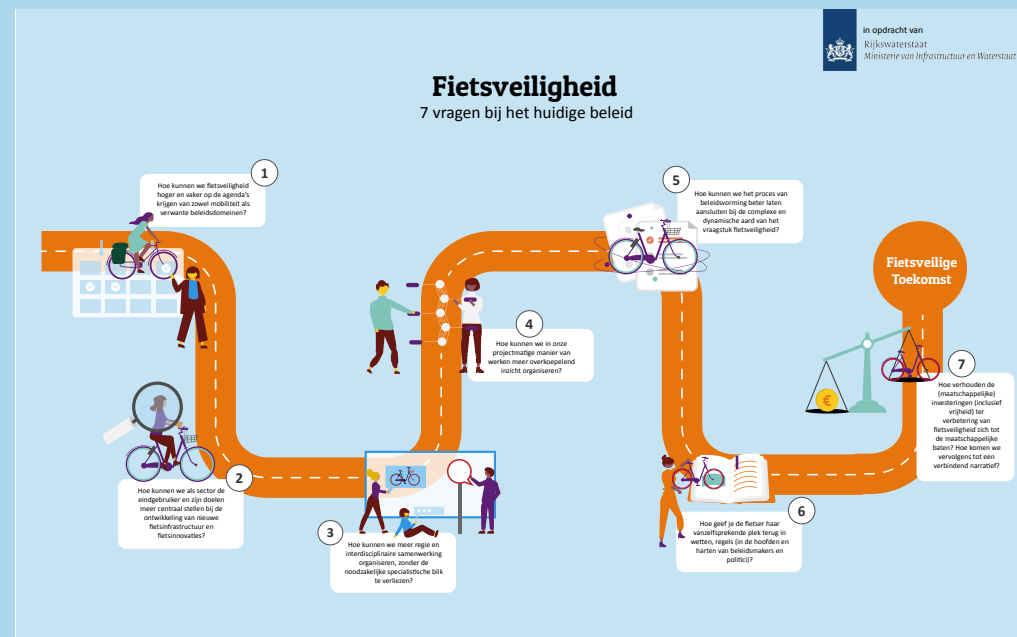
Deze bijlage behoort bij het rapport Samen naar een fietsveilige toekomst; *Eindrapportage beleidslijnen fietsveiligheid (2021)*. Dit rapport bevat vijf 'hoofd' adviezen en een groot aantal suggesties hoe deze adviezen in de praktijk te brengen. Deze adviezen richten zich op de middellange en lange termijn. Tijdens de bespreking van deze adviezen werd duidelijk dat er behoefte is aan wat meer handvatten: Met welke activiteiten kunnen we in de komende maanden al beginnen, om invulling te geven aan deze beleidsadviezen?

In juni en juli 2022 is daarom een tweetal werksessies georganiseerd: één met de stakeholders die in 2021 ook bij de ontwikkeling van de beleidslijnen fietsveiligheid betrokken zijn geweest, en één met een klankbordgroep – bestaande uit beleidsadviseurs van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, die zich bezighouden met het beleid omtrent fietsveiligheid. Tijdens beide sessies werden deelnemers aangemoedigd om met concrete voorstellen te komen hoe de beschreven adviezen in praktijk kunnen worden gebracht; hoe daar snel mee kan worden gestart, of waar al mee gestart is en waarop kan worden aangehaakt.

## De adviezen uit het eindrapport beleidslijnen:

Tijdens de werksessie stonden de volgende drie beleidsdoelen centraal:

- Realiseer een vanzelfsprekende positie voor fietsveiligheid op relevante beleidsagenda's;
- Realiseer randvoorwaarden voor cross-sectorale innovatie, experimenteeruimte en verbeterprogramma's ten behoeve van fietsveiligheid;
- Werk sectorbreed aan een cultuur van monitoren, leren en evalueren. (De andere twee adviezen uit het eindrapport zijn niet verder uitgewerkt in de sessie. Zie visuele samenvatting voor het complete overzicht van 5 adviezen.)



Visuele samenvatting van het rapport beleidslijnen fietsveiligheid

# Aanpak

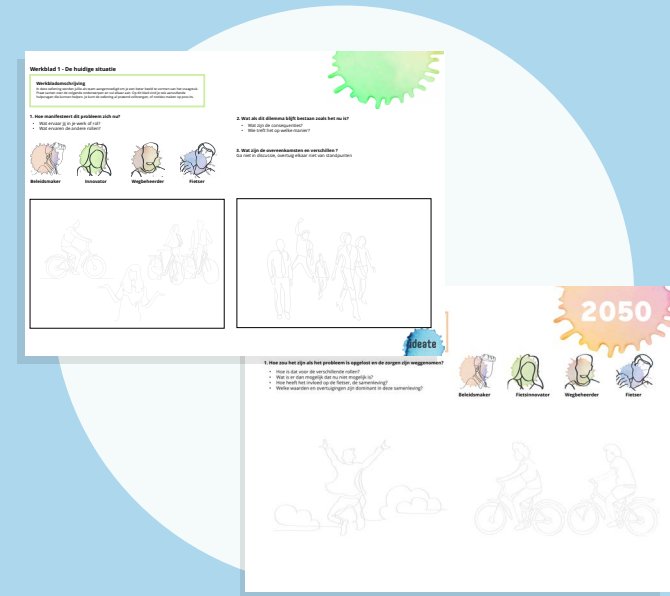
## Werkessie met stakeholders

Op 26 juni 2022 gingen ruim 20 deelnemers, afkomstig uit openbaar bestuur (provincie, rijk, gemeente), wetenschap en industrie, aan de slag met de adviezen uit het eindrapport. Het doel was met concrete acties te komen voor op de korte termijn. Ter voorbereiding ontvingen ze een visuele samenvatting van dit rapport, op verzoek kregen ze het eindrapport toegestuurd. In drie rondes werden de deelnemers aangemoedigd te komen met voorbeelden en ideeën ter verbetering van de cross-sectorale samenwerking, het agenderen van fietsveiligheid bij relevante beleidsagenda's, innovatie en leren. Daarnaast was er aandacht voor de vraag: tot waar reikt de beschermende rol en verantwoordelijkheid van de overheid inzake fietsveiligheid? Deelnemers werden uitgenodigd te oefenen met een kort **moreel beraad**, een gestructureerde gespreksmethode waarin deelnemers een moreel dilemma verkennen in dialoogvorm. Het doel van deze verkenning was om het werkveld aan te moedigen de ethische dilemma's rondom fietsveiligheid te agenderen en hierover in gesprek te gaan.

De sessie werd afgesloten met een plenair gesprek over de randvoorwaarden die nodig zijn om de adviezen uit te kunnen voeren.

## Werkessie met klankbordgroep

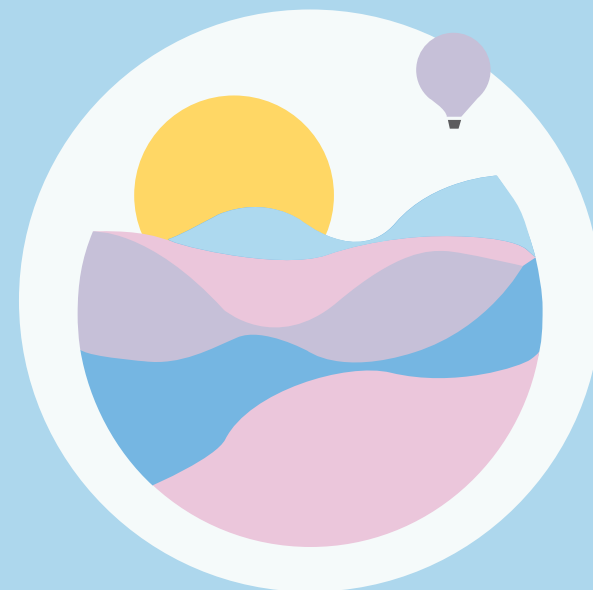
Tijdens een tweede werkessie zijn de uitkomsten besproken met een klankbordgroep, bestaande uit twee adviseurs, drie medewerkers van het ministerie en twee van Rijkswaterstaat. Tijdens deze sessie zijn de inzichten samengebracht tot een drietal actielijnen.



Voorbeeld van werkbladen die zijn gebruikt tijdens de werkessie

# Leeswijzer

Deze actielijnen zijn bedoeld als aanvulling op - en concretisering van (2021) de adviezen die al in de *Eindrapportage beleidslijnen fietsveiligheid* zijn beschreven.



# 1. Realiseer een vanzelfsprekende positie voor fietsveiligheid op relevante beleidsagenda's:

## *Van reageren naar agenderen*

Fietsveiligheid is, behalve voor degene die er veelvuldig mee in aanraking komt, niet *top of mind*. De specialisten fietsveiligheid die bij de totstandkoming van het eindrapport en bij deze concretiseringsronde betrokken zijn geweest, geven aan weliswaar vaak de gelegenheid te krijgen te *reageren* op relevante notities, maar ze worden vaak te laat betrokken om fietsveiligheid te kunnen *agenderen*, bijvoorbeeld wanneer het beleid of de uitvoeringsagenda tot stand komt. Er is daarom behoefte aan een aanpak waarbij beleidsadviseurs pro-actief verantwoordelijke projectleiders, beleidsadviseurs en programmamanagers benaderen en aan tafel komen wanneer het programma, het nieuwe beleid of initiatief vorm krijgt. Deze actielijn richt zich op het verwerven van een actieve positie bij al lopende initiatieven én op het eigen maken van een pro-actieve werkwijze.

Een eerste, snel op te volgen actie is het maken van een inventarisatie van lopende en afgeronde programma's waar fietsveiligheid onderdeel van zou moeten zijn, maar waarbij dit nu nog te weinig het geval is. Genoemd zijn programma's/thema's en specifieke doelgroepen:

### **Programma's / thema's**

- Aandacht voor fietsveiligheid in programma *Minder Hinder*;
- Meer ruimte voor fietsveiligheid in het *Nationaal Toekomstbeeld Fiets* (samen met provincies en gemeenten is de schaa sprong fiets

ontwikkeld, gericht op het hoofdfietsnetwerk in Nederland).

- De afdeling Duurzame Mobiliteit (Ministerie IenW) werkt aan een *Programma Actieve Mobiliteit*. Fietsveiligheid zit aan tafel en is betrokken bij planvorming.
- Nationale klimaatprogramma's, waaronder die vanuit het Groeifonds gefinancierd.

### **Specifieke doelgroepen**

- Fietsveiligheid agenderen bij:
  - o Ministerie van OCW: veilige schoolomgeving en veilige fietsroutes naar school;
  - o Ministerie van VWS: vitaliteit, fietsstimulering en gezond ouder worden;
  - o Ruimtelijke Ordening: grote woningbouwopgave. Mobiliteit staat wel op de agenda;
  - o (lokale) Aannemers, wegbeheerders en ontwikkelaars.
- Organisaties als CROW en ANWB betrekken bij het vormgeven aan het vormgeven van de cross-sectorale samenwerking.

# 1. Realiseer een vanzelfsprekende positie voor fietsveiligheid op relevante beleidsagenda's:

## Ontwikkel een aanpak cross-sectoraal samenwerken

Dat fietsveiligheid vaak ontbreekt of onvoldoende aandacht krijgt bij relevantie thema's, is niet het gevolg van onwil, maar komt voort uit onwetendheid. De professionals die zich bezighouden met ontwikkelen en uitvoeren van beleid hebben fietsveiligheid niet *top of mind*. Daarom is het nodig dat de experts fietsveiligheid actief hun collega's benaderen en zorgen dat fietsveiligheid de aandacht krijgt die het verdient, te beginnen op de agenda's en bij de professionals die hierboven zijn genoemd.

- Werk uit hoe de relatie wordt gelegd en ook hoe deze kan worden onderhouden;
- Bespreek hoe voortgang wordt gemonitord.

Deze werkwijze bevat in ieder geval de volgende stappen:

- Maak -bijvoorbeeld jaarlijks - een visuele *mapping* van de alle relevante thema's, per thema de lopende programma's, de betrokken stakeholders, departement, directie.
- Inventariseer voor deze thema's goede voorbeelden, zowel regionaal als lokaal.
- Stel aan de hand van deze mapping een *topiclijst* samen van programma's waar Fietsveiligheid onderdeel van zou moeten zijn, maar dat nu nog te weinig is.
- Bepaal per *topic* vast wat het doel is: agenderen, (co)creëren, reageren.
- Stel vervolgens vast wie wat moet doen om dit doel te bereiken.
- Stel ook vast welke partners hierbij moeten worden betrokken, zoals bijvoorbeeld CROW of SWOV.

## 2. Realiseer de randvoorwaarden voor cross sectorale innovaties, interventies en verbeterprogramma's ten behoeve van fietsveiligheid

Een tweede route om tot betere cross-sectorale samenwerking te komen is die van cross sectorale innovatie. Twee concrete actielijnen:

### Aansluiten op de innovatieagenda IenW

Binnen IenW is onlangs een start gemaakt met het opstellen van een **innovatie-agenda**. Doel daarvan is het bundelen van innovatiekracht. Het uiteindelijke doel is dat deze innovaties gaan bijdragen aan betere veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Het achterliggende idee is, dat door het bundelen van innovatiekracht en het vinden van raakvlakken met andere beleidsterreinen er tot meer integrale oplossingen kan worden gekomen. Vanuit het Rijk verkeren veel van de huidige initiatieven hiertoe nog in een verkennende fase. De focus ligt nu vooral op het uitvoeren van innovatiescans en het verkennen van kansen en mogelijkheden voor innovatie. Per directie wordt een agenda opgesteld, deze worden bij elkaar gelegd. Ook bij dit initiatief gaat relatief veel aandacht naar automobilititeit en openbaar vervoer. Fiets en fietsveiligheid zijn echter wel al in deze beginfase uitgenodigd.

### Start een publiek-private Innovatiecoalitie enkelvoudige ongevallen

De toename van het aantal enkelvoudige fietsongevallen is meer dan voldoende aanleiding om de krachten tussen industrie, wetenschap en overheid te bundelen in een innovatiecoalitie. Een inspirerend voorbeeld is het *Joint Investigation Team -JIT-*, een initiatief vanuit de automobieliindustrie. Deze samenwerking heeft tot een agenda geleid met relevante onderwerpen die vervolgens door TNO en meerde promovendi verder zijn onderzocht.

De innovatiecoalitie kan tot een agenda komen waar gezamenlijk aan gewerkt kan worden. Er zijn meerdere onderwerpen genoemd die een plaats op deze innovatie agenda zouden moeten krijgen:

- Fietsdata meenemen in dynamische routeplanners.
- Verbeteren van navigatie door fiets- en autodata te scheiden.
- Zicht krijgen op zoekdata: welke fietspaden worden gezocht en gevonden?
- Fietsvriendelijke en veilige wijken, bijvoorbeeld door middel van living labs, die leiden tot nieuwe eisen aan aanbestedingen.
- Tijdige overstap naar een driewielers.
- Fietsbalans in relatie tot drukte.

Kort na de ontwerpessie in november 2021 (ten behoeve van het uitwerken van de beleidslijnen) kwam vanuit de industrie (Gazelle) het

## 2. Realiseer de randvoorwaarden voor cross sectorale innovaties, interventies en verbeterprogramma's ten behoeve van fietsveiligheid

signaal een start te willen maken met publiek-private samenwerking rondom innovatie in fietsveiligheid. Samen met Provincie Fryslân en het ministerie is al nagedacht over deze start. Het voorstel is een mini conferentie te organiseren rondom innovatie in fietsveiligheid. TNO, RAI, Bovag, Accell, Bosch, TU-Delft, ministerie IenW en provincies Fryslân en Groningen (fietsimulator) zijn genoemd als mogelijke deelnemers, enthousiasme voor deelname is leidend. Tijdens de conferentie kan met deelnemers worden besproken:

- Of er belangstelling / draagvlak is voor een dergelijke coalitie.
- Wat de opdracht / taak / programma voor deze coalitie zou kunnen zijn.
- Wat de vorm hiervan zou moeten zijn.
- Welke partijen aan de coalitie zouden kunnen of moeten deelnemen en wat rollen en taken zijn.
- Wat een passende vorm van organisatie, aansturing en werkwijze is.
- Welke mogelijkheden en voorwaarden er zijn voor financiering.

Deze eerste mini conferentie kan nog in Q1 2023 worden georganiseerd.

### 3. Werk sectorbreed aan een cultuur van leren en verbeteren

Gedurende het proces van beleid ontwikkelen, uitvoeren en evalueren gaat veel informatie verloren. Kennis wordt niet goed overgedragen, de uitkomsten van onderzoeken worden niet of onvoldoende benut en vloeien niet terug naar de experts die ermee zouden moeten werken. Daarnaast wordt kennis, bijvoorbeeld in de vorm van richtlijnen, niet of niet goed toegepast, waardoor onwenselijke (gevaarlijke) situaties kunnen ontstaan. Het blijkt in de praktijk heel moeilijk om dit verlies aan kennis kleiner te maken en het leren te verhogen. Er zijn veel verklaringen voor, die in het eindrapport staan beschreven. Verbetering is nodig op twee manieren:

- in het proces van beleidsontwikkeling tot en met uitvoering
- als structureel onderdeel van alle activiteiten die worden geïnitieerd en uitgevoerd.

Het vraagstuk is veelomvattend, want het probleem van kennisverlies, slechte monitoring etc. speelt overal. Deze actielijn is daarom een eerste stap om te komen tot structurele verbetering:

#### **Start een leer- en verbeterexperiment, en leer de lessen!**

Leren is gedrag, en gedrag gaat om mensen. Bij de aanleg van een snelfietsroute zijn veel mensen betrokken. Direct, bijvoorbeeld de provincie als subsidievestrekker, een werkvoorbereider of een aannemer voor de uitvoering, maar ook indirect, zoals CROW die de

richtlijnen ontwikkelt en beheert. Dit experiment is erop gericht het leren tussen deze mensen te verbeteren en aan de hand van de lessen die hieruit worden geleerd de leercultuur te verbeteren, bijvoorbeeld in de vorm van kwaliteitseisen.

#### **Aanpak:**

- Selecteer of werf een aantal gemeentes en breng met hen heel nauwkeurig aan de hand van een recente fietsveiligheidsclusus het proces van initiëren, agenderen, beleid maken, uitvoeren en evalueren in kaart. Stel daarbij vragen als: waar vindt uitwisseling van informatie plaats? Wie wisselen informatie uit? Waar gaat informatie verloren? Waar wordt opvolging of aanwezige kennis verondersteld? Zo wordt een beeld verkregen hoe informatie wordt benut, welke informatie ontbreekt en welke informatie niet wordt benut. Er ontstaat zicht op de knelpunten en mogelijke verklaringen voor dit informatieverlies.
- Stel vast (bijvoorbeeld met behulp van CASI) welke factoren een rol spelen bij het huidige leergedrag en formuleer doelgedragingen;
- Ontwerp voor deze knelpunten en gedragsdoelen kleine interventies en probeer ze samen met betrokkenen uit;
- Benut de geleerde lessen uit dit experiment om een integrale leer- en verbeteraanpak te starten
- Suggestie is ook hier te starten met de lessen rondom een aanpak enkelvoudige ongevallen. Juist bij dit hardnekkige probleem is het



### 3. Werk sectorbreed aan een cultuur van leren en verbeteren

van belang dat er zicht komt op de vraag hoe het risicogestuurd beleid voor fietsveiligheid bij gemeenten in de praktijk werkt. De focus dient bij het gehele proces te liggen, dus vanaf het gebruik van data om de risico's in kaart te brengen, de risicogestuurde aanpak vanuit het SPV tot en met de uitvoering zoals de aannemerij.

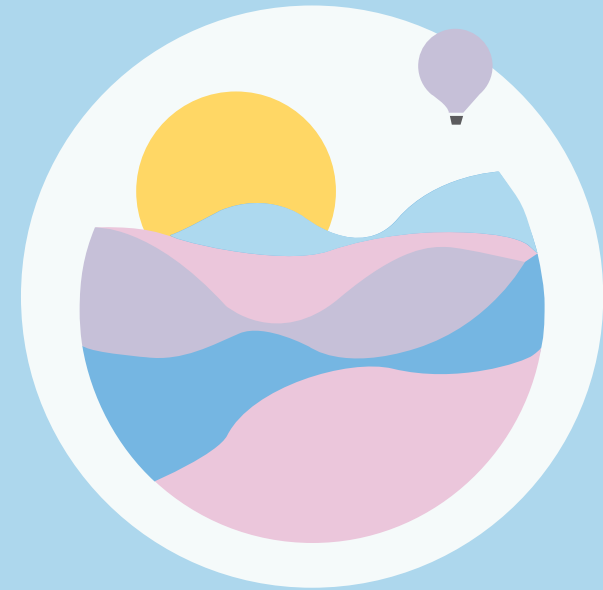
- Direct daaropvolgend kunnen experimenten worden uitgevoerd om het proces te kunnen verbeteren.



## Tot slot

De actielijnen die in deze bijlage staan beschreven zijn gebaseerd op de opbrengst van twee werksessies aan het begin van de zomer. Evenals de adviezen uit het eerste rapport betreffen ze verbeteringen in het proces: andere manieren van samenwerken, leren en verbeteren. De meest concrete actie die genomen kan worden is die van **doen**. Uitproberen en in de praktijk leren wat werkt. Dit kan het beste klein, in relatieve luwte en met instemming en medewerking van betrokkenen die ook willen leren.

Alle stakeholders die hebben deelgenomen aan dit traject, zowel bij de totstandkoming van de vijf hoofdadviesen als bij deze oplegger, onderschrijven nut en noodzaak, hebben herhaaldelijk hun medewerking aangeboden en tonen zich tot leren bereid. Een wellicht overbodig, maar welgemeend slotadvies is derhalve, werk samen en benut de beschikbare energie!



### *Colofon*

Dit is een oplegger ter aanvulling op het onderzoek naar beleidslijnen in opdracht van het ministerie van I&W en Rijkswaterstaat.

Neem voor vragen contact op met:  
Renske Bouwknecht via [renske@ideate.nl](mailto:renske@ideate.nl)