



Verkeersveiligheid fietsers:

# Vergrijzing

stelt beleidsmakers voor een bijna **onmogelijke opgave**

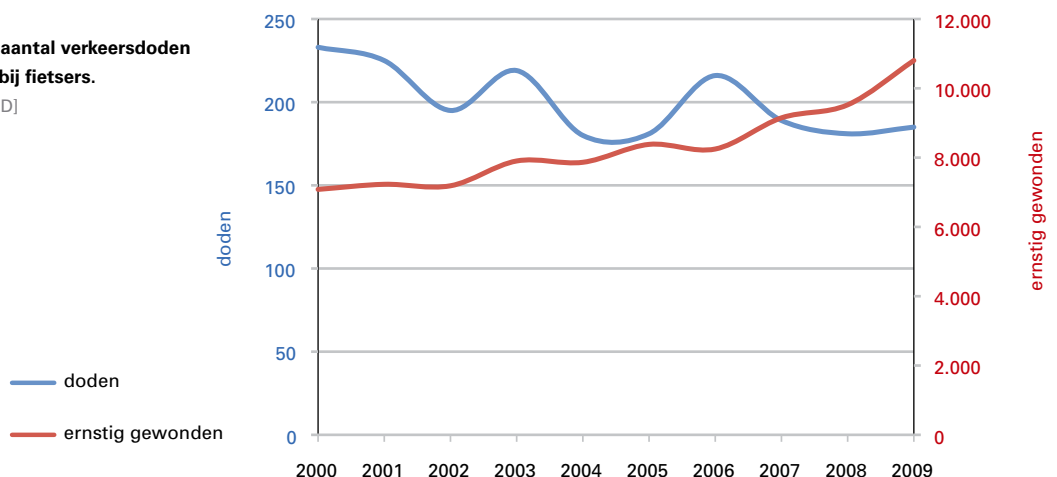
*Otto van Boggelen, Fietsberaad*

**De verkeersveiligheid van de fietser is er de afgelopen tien jaar op vooruitgegaan, maar minder dan bij andere vervoerwijzen. Het is vooral de vergrijzing die ons parten speelt, zegt Paul Schepers van Rijkswaterstaat. Er is voor de komende tien jaar nog genoeg werk aan de winkel.**

De statistieken over de afgelopen jaren laten voor de fietser een gemengd beeld zien. In 2000 verongelukten 233 fietsers dodelijk, in 2010 overleden 160 fietsers. Cijfermatig is dat ongeveer in lijn met de daling van het totale aantal verkeersdoden. Het aantal gewonden nam in dezelfde periode echter toe van 7.000 naar meer dan 10.000.

**Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden bij fietsers.**

[bron: CBS, IenM en DHD]





### Dode hoek

Fietsongevallen met afslaande vrachtauto's veroorzaken al enkele decennia veel maatschappelijke onrust. Het letsel is meestal zeer ernstig en de slachtoffers zijn vaak relatief jong. In 2003 wordt onder publicitaire druk een doorbraak bereikt met invoering van de verplichte dodehoekspiegel. Vooral het dodelijk ongeval met de dochter van Anna Enquist in 2001 heeft veel losgemaakt. De dodehoekspiegel was een regelmatig terugkerend onderwerp in de talkshows van Barend en Van Dorp. Rond 2003 daalt het aantal dodehoekslachtoffers ook daadwerkelijk, maar dit lijkt eerder te danken aan de publiciteit dan aan de nieuwe spiegel, want in 2005 en 2006 neemt het aantal slachtoffers weer toe. In 2007 daalt het aantal fietsslachtoffers weer. Sindsdien schommelt het aantal doden tussen de 5 en 10 per jaar en het aantal ziekenhuisopnamen rond de 25 per jaar.

### Meer kilometers, meer slachtoffers?

Een toename van het gebruik van een bepaald vervoermiddel hoeft zich niet altijd te vertalen in meer slachtoffers. Om de parallel met de auto te trekken: aanvankelijk leidde de grootschalige introductie van de auto tot een exponentiële stijging van het aantal verkeersslachtoffers. Aan het eind van de jaren 80 van de vorige eeuw is die directe relatie tussen autogebruik en verkeersslachtoffers echter verbroken. Het aantal autokilometers groeide onverdroten voort en toch daalt het aantal verkeersdoden sindsdien gestaag. Het resultaat van intensieve beleidsinspanningen in combinatie met gewenning bij alle weggebruikers aan de massale aanwezigheid van motorvoertuigen. Voor de vergrijzing ligt eenzelfde uitdaging in het verschiet. Hoe kunnen we de koppeling tussen de stijging van het aantal fietskilometers van ouderen en het aantal slachtoffers verbreken?

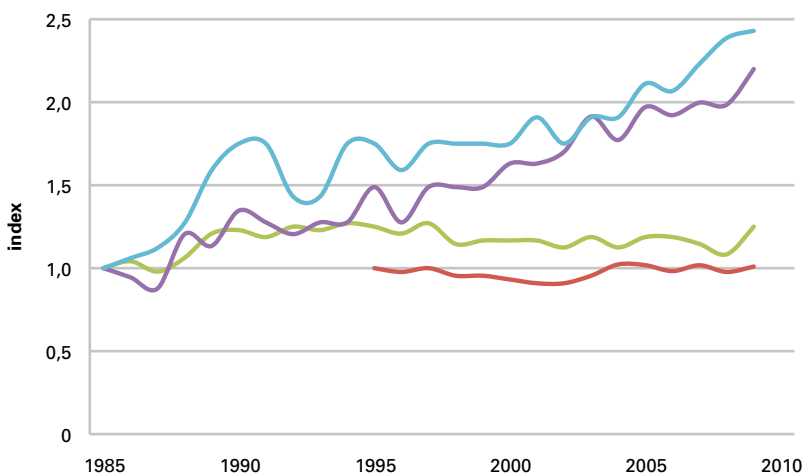


Paul Schepers van Rijkswaterstaat ziet in de statistieken wel een verklaring voor de stijging van het aantal gewonde fietsers. 'De belangrijkste oorzaak is dat ouderen aanzienlijk meer fietskilometers maken. In de afgelopen twintig is dit meer dan verdubbeld [red: zie grafiek]. Deels doordat er gewoon meer ouderen zijn als gevolg van de vergrijzing, maar ook doordat de gemiddelde senior meer fietst. Door hun kwetsbaarheid hebben ouderen een groter risico om letsel op te lopen bij een fietsongeval. En die ontwikkeling is vooral terug te zien in een toename van het aantal fietsers dat door enkelvoudige fietsongevallen in het ziekenhuis wordt opgenomen. Ongeveer 60% van de fietsers die met ernstig letsel in het ziekenhuis worden

opgenomen is het slachtoffer van een enkelvoudig fietsongeval. Het betreft grotendeels ouderen.'

### Bermongevallen

Alleen met een effectieve aanpak van de enkelvoudige ongevallen kan voorkomen worden dat het aantal fietsslachtoffers de pan uitrijst door de vergrijzing. De vormgeving van de fietsinfrastructuur kan daar volgens Paul Schepers zeker aan bijdragen: 'Bij ongeveer de helft van de enkelvoudige fietsongevallen blijkt de infrastructuur mede een rol te spelen, zo blijkt uit onderzoek van IenM [red: Fietsberaadpublicatie 19]. Dan spelen zaken als een goede gladheidsbestrijding in de winter



De groei van het fietsgebruik onder ouderen is goed te zien in deze grafiek met de geïndexeerde ontwikkeling van het fietsgebruik sinds 1985 (MON RWS/DVS 1985-2009; het fietsgebruik onder kinderen wordt pas vanaf 1995 onderzocht).

- t/m 20
- 20 - 49
- 50 - 64
- 65+

## LED-verlichting

In de periode 2003-2005 stijgt het percentage fietsers dat in het donker licht voert aanzienlijk, van ongeveer 54 procent naar ruim 70 procent. Na 2005 blijft het percentage fietsers met licht stabiel op ruim 70 procent. Volgens bureau Goudappel Coffeng is de aanvankelijke toename te danken aan een combinatie van voorlichting en handhaving door de politie. In 2003 startte de rijksoverheid opnieuw campagnes om het lichtvoeren te bevorderen, de meest recente met de slogan 'Val op, fiets



verlicht'. Vergelijkbare gegevens over het voeren van licht in de periode vóór 2003 ontbreken overigens.

Naast de campagnes en de politiehandhaving zullen ook enkele technische verbeteringen hebben bijgedragen aan de stijging van het aantal verlichte fietsers, met name opkomst van de LED-verlichting en – in mindere mate – de naafdynamo.

Technische problemen met de traditionele verlichting, zoals kapotte draadjes en slippende dynamo's, waren voor velen een belangrijke reden om zonder licht te fietsen. Inmiddels is LED-verlichting gemeengoed. Lege batterijen zijn het nieuwe ongemak, maar dat is voor de meeste fietsers makkelijker op te lossen dan loszittende draadjes of geoxideerde contacten.

Veel nieuwe fietsen worden alleen nog met LED-verlichting geleverd, met name voor het achterlicht. Voor het voorlicht worden steeds vaker naafdynamo's toegepast. Geruisloos en schijnbaar zonder echte weerstand. De naafdynamo was destijds een exclusief product voor dure merken maar nu kom je dit type dynamo steeds meer tegen in het middensegment. Maar bijvoorbeeld ook alle OV-fietsen hebben een naafdynamo.

In 2009 is ook de wetgeving aangepast aan de inmiddels veelgebruikte LED-verlichting. Zo hoeft de verlichting niet meer aan de fiets bevestigd te worden. Losse lampjes zijn toegestaan. In de praktijk maken hier overigens slechts weinig fietsers (minder dan 3%) gebruik van. De knipperende LED blijft verboden.

een rol. Maar het gaat ook om ontwerpdetails. Fietsers blijken bijvoorbeeld uit te glijden over ijzeren randen van betonnen platen die vaak als tijdelijk wegdek worden gebruikt op fietspaden.

### Winstpunten

Naast de zorgelijke ontwikkelingen zijn er terugkijkend op de afgelopen tien jaar ook een aantal positieve ontwikkelingen te melden over de verkeersveiligheid van de fietser. Denk aan de invoering van de dode-hoekspiegel, de toename van het aantal fietsers dat licht voert en de invoering van bromfietsers op de rijbaan en voorrang fietsers van rechts. Paul Schepers: 'Het belangrijkste winstpunt is dat het is gelukt om het risico van fietsongevallen met motorvoertuigen sterk te verminderen. Ondanks de vergrijzing is het aantal fietsdoden gedaald. Verschillende maatregelen hebben hieraan bijgedragen. Dankzij verkeersveiligheids campagnes en handhaving voeren bijvoorbeeld meer fietsers verlichting dan tien jaar geleden.' Verder hebben wegbeheerders, zoals provincies en gemeenten, veel gedaan om hun infrastructuur veiliger te maken door het toepassen van duurzaam veilig-principes, de aanleg van fietspaden en snelheidsremmende maatregelen. Schepers: 'Recent onderzoek in opdracht van Rijkswaterstaat laat bijvoorbeeld zien dat de winst van sommige infrastructurele maatregelen groot is. Veel aanrijdingen van fietsers gebeuren op voorrangskruispunten binnen de bebouwde kom.

In meer dan de helft van de gevallen zijn zij aangereden door motorvoertuigen die de zijweg in- of uitrijden. De kans op deze aanrijdingen is fors te verlagen door bijvoorbeeld het fietspad op twee tot vijf meter van de hoofdrijbaan te leggen. Als vervolgens de fietsoversteek ook nog op een drempel gelegd wordt, daalt de ongevalkans nog verder. Ook neemt zo het risico van dodehoekongevallen met rechtsafslaande vrachtauto's af.' Naast dit soort maatregelen op locatie niveau heeft fietsbeleid op netwerk niveau haar vruchten afgeworpen. Schepers: 'Sommige gemeenten zijn erin geslaagd om het fietsnetwerk met bijvoorbeeld fietstunnels op belangrijke plaatsen verder te ontvlechten van het netwerk van verkeersaders. Daardoor worden fietsers minder blootgesteld aan zwaar gemotoriseerd verkeer.'





### Bromfiets op de rijbaan

Maatregelen als 'Voorrang Fietsers van Rechts' en 'Bromfiets op de rijbaan' deden veel stof opwaaien. Bromfiets op de rijbaan (BOR) werd al in 1999 landelijk ingevoerd, met name op fietspaden binnen de bebouwde kom. Bij de evaluatie van BOR werd een jaar na invoering een daling van 15% in het aantal letselongevallen met bromfietsen geconstateerd. De snorfiets bleef wel op het fietspad. Dit tot ongenoegen van veel fietsers. De vaak opgevoerde snorfietser en -scooters veroorzaken veel irritatie en waarschijnlijk ook verkeersonveiligheid. De stichting Consument en Veiligheid constateert dat het aantal ongevallen met scooters in de periode 2005 tot en met 2009 gestegen is met 87 procent.

De maatregel Voorrang Fietsers van Rechts (VFVR) is landelijk ingevoerd in 2001. De vrees dat dit tot meer ongevallen zou leiden werd niet bewaarheid. Uit de evaluatie bleek dat er gedurende zowel de drie jaar vóór als de drie jaar ná invoering weinig doden en ziekenhuisgewonden te betreuren waren op gelijkwaardige kruispunten met fietsers van rechts.

### Gedrag

In de publieke en politieke discussies over fiets-slachtoffers is het slechte gedrag van fietsers vaak een hot item. Geen licht, geen hand uitsteken, met z'n vieren naast elkaar, door rood, etc. Paul Schepers ziet geen specifieke aanwijzingen dat fietsgedrag een belangrijke verklaring geeft voor de ongevallentrend van de afgelopen jaren ('dat is vooral het toegenomen fietsgebruik door ouderen'). Slecht gedrag van veel fietsers is immers niet nieuw. Dat laat onverlet dat bepaald fietsgedrag wel risicoverhogend is. 'Volgens een grove schatting hebben spookfietsers die tegen de regels in links van de weg op eenrichtingsfietspad rijden (tegen het verkeer in) een meer dan vijfmaal zo hoog risico om aangereden te worden door verkeer op de zijwegen. Daarnaast zijn er aanwijzingen dat specifieke vormen van gebruik van apparatuur op de fiets, bijvoorbeeld sms-en, kunnen leiden tot minder scherp fietsgedrag.'

### Onderzoek in de kinderschoenen

In grote lijnen is dus wel bekend waarom het aantal fiets-slachtoffers stijgt: de vergrijzing in combinatie met enkelvoudige ongevallen. Het wetenschappelijke onderzoek naar oorzaken en gevolgen staat echter nog in de kinderschoenen. Dat heeft alles te maken met de slechte registratie van fietsongevallen. In veel gevallen komt er geen politie aan te pas, waardoor veel fiets-slachtoffers niet in de officiële statistieken voorkomen. Meer inzicht in de toedracht van de fietsongevallen

De vraag is in hoeverre gedrag van invloed is op de fietsveiligheid.

### Discussie over de fietshelm

Artsen die fietsers met hoofdletsel zien binnenkomen tonen zich steeds nadrukkelijker voorstander van de fietshelm. Maar een organisatie als de Fietsersbond gelooft niet in het nut van de helm, onder meer omdat een helm nauwelijks bescherming zou bieden bij echt risicovolle aanrijdingen met auto's die harder rijden dan 20 km/uur. Bovendien vreest men dat een deel van de fietsers zal afstappen als een helm verplicht zou worden.

Voor vrijwillige introductie van de fietshelm voor basisscholieren kiest men op dit ogenblik in Zeeland. Daar worden ze op grote schaal uitgedeeld. SWOV en Consument en Veiligheid onderzoeken vijf jaar lang de effecten.



van ouderen is wel nodig om effectief beleid te kunnen formuleren. Bijvoorbeeld: kunnen we met de vormgeving van de infrastructuur daadwerkelijk de gebreken van de ouderdom compenseren? Of moeten we de extra slachtoffers accepteren als fact of life omdat ouderen nu eenmaal kwetsbaarder zijn? Dit gebrek aan kennis is voor de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) aanleiding om samen met het Fietsberaad en het Ministerie van IenM het initiatief te nemen voor een Nationale Onderzoeksagenda Veiligheid Fiets. De organisaties willen met deze agenda een impuls geven aan het onderzoek van universiteiten en wetenschappelijke instituten. Hoe kan de wetenschap beleidsmakers helpen om in te spelen op actuele en toekomstige ontwikkelingen? Het is evident dat de vergrijzing en de enkelvoudige ongevallen hoog op de agenda moeten staan. De opkomst van de elektrische fiets is een andere actuele ontwikkeling, waarover grote behoefte aan kennis bestaat. Toekomstige ontwikkelingen die grote gevolgen kunnen hebben voor de fietsveiligheid hebben ook te maken met elektronica in de auto. Denk aan de fiets-airbag en Advanced Driver Assistance Systems, die een deel van de taken van de bestuurder overnemen, zoals het signaleren van andere verkeersdeelnemers. Ook het ontbreken van motorgeluid bij elektrische auto's kan verstrekkende gevolgen hebben voor het aantal fiets-slachtoffers.