

De wet van de risicocompensatie

Oude auto's zijn het veiligst.' Dit opmerkelijke bericht stond onlangs in het vakblad Verkeerskunde. Na een analyse van ongevallen met ruim 200.000 personenauto's kwamen Noorse onderzoekers tot de conclusie dat de kans op een letselongeval met nieuwe auto's ruim twee keer zo hoog is als met rammelbakken van dertig jaar geleden. Hoe is dat nu mogelijk? Een moderne auto heeft immers tal van extra veiligheidsvoorzieningen: kreukelzones, stalen balken in de portieren, anti-blokkeersystemen, airbags etcetera. De verklaring wordt gezocht in de theorie van de risicocompensatie. De vele veiligheidsvoorzieningen aan boord van nieuwe auto's geven automobilisten een vals gevoel van veiligheid. Hierdoor denken ze extra risico's te kunnen nemen, waardoor het veiligheidseffect teniet gedaan wordt.

Zou de theorie van de risicocompensatie ook opgaan voor het fietsen? Fietsers zijn net als automobilisten mensen van vlees en bloed, dus waarom niet? Er zijn geen harde wetenschappelijke bewijzen, maar ik geef hier een paar voorbeelden waar risicocompensatie zeer waarschijnlijk meespeelt. De aanleg van fietspaden is volgens bijna iedereen hét middel om het fietsen veiliger te maken. Toch laten ongevallencijfers een wisselend beeld zien. De ongevallen lijken te verschuiven van de rechte stukken naar de kruispunten. Mogelijke verklaring is dat fietsers minder gaan opletten omdat ze niet constant rakelings gepasseerd worden door voorbijrazende auto's. Ook de alertheid van automobilisten kan afnemen doordat de fietsers uit het zicht verdwijnen. Dan maar geen fietspaden? Natuurlijk niet! Het veiligheidsgevoel van fietsers is ook wat waard. Een absolute voorwaarde om mensen op de fiets te houden en te krijgen. En op de kruispunten moeten maatregelen genomen worden om de alertheid van met name automobilisten te vergroten. Een ander voorbeeld is de fietshelm. In Australië is in 1991 de helmplicht ingevoerd voor fietsers. Het fietsgebruik kelderde dramatisch, maar het aantal letselongevallen per gefietste kilometer nam eerder toe dan af. Zou de fietshelm vooral het veiligheidsgevoel vergroten in plaats van de werkelijke veiligheid? In ieder geval is het netto-resultaat negatief: minder fietsgebruik zonder veiligheidswinst. Maatregelen die ten koste gaan van het fietsplezier moeten daarom met argusogen worden bekeken. Of beter nog: niet worden genomen.

Tot slot de fietsverlichting. Al enkele jaren doen beleidsmakers en campagne teams (onder meer van de Fietsersbond enfb) verwoede pogingen om met ongevalsstatistieken aan te tonen dat het veiliger is om 's avonds je licht aan te doen. Vooral nog zonder resultaat. Er zijn juist aanwijzingen dat het helemaal niet uitmaakt voor de kans op een ongeval. Uit tellingen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid blijkt dat gemiddeld zo'n 45 procent van de fietsers 's avonds zonder licht rijdt. Van de fietsers die in het donker een ongeval kregen had ongeveer een even groot percentage geen licht aan. Terwijl je onder de slachtoffers toch een hoger percentage onverlichte fietsers zou verwachten. De verklaring volgens de wet van de risicocompensatie zou zijn dat onverlichte fietsers zich terdege bewust zijn van hun onzichtbaarheid en zich veel voorzichtiger gedragen. En de onverlichte fietsers hebben natuurlijk veel te danken aan de risicocompensatie van automobilisten en andere fietsers, die weten dat er elk moment een fietser uit het niets kan opdoemen.

Of goede fietsverlichting nu aantoonbaar veiliger is of niet, het fietst in ieder geval een stuk prettiger. Vandaar de slogan van de Fietsersbond enfb: *Fiets als een vorst, fiets verlicht.*

Otto van Boggelen, beleidsmedewerker Fietsersbond enfb