
Ongevallen met oudere fietsers



Theo Zeegers, Maart 2010

18 maart 2010



Ongevallen met oudere fietsers

Theo Zeegers
Maart 2010



Een uitgave van de Fietsersbond,
Postbus 2828
3500 GV Utrecht
www.fietsersbond.nl

Op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Ongevallen met oudere fietsers

Theo Zeegers, Fietsersbond

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
1. Inleiding	5
2. Methode	6
3. Algemene gegevens over fietsgebruik door ouderen	8
4. Ongevallen en risico's voor oudere fietsers	12
5. Risico voor oudere fietsers en fietsklimaat	18
6. Niet gebruikte bronnen	20
7. Alle conclusies op een rijtje	21
8. Discussie en aanbevelingen	22
9. Referenties	28

Bijlage: Overzicht van onderzochte gemeenten in de Fietsbalans tweede ronde

Samenvatting

Deze studie onderzoekt de verkeersveiligheidssituatie van de oudere fietser aan de hand van een aantal bestaande databanken. Naast algemene openbare databanken van het CBS, het MON en de SWOV wordt gebruikt gemaakt van de databank van de Fietsbalans, het project waarmee de Fietsersbond de kwaliteit van fietsen meet. Met dit materiaal worden vooral de zwaardere tweezijdige ongevallen in kaart gebracht; de lichte en enkelvoudige ongevallen zijn sterk ondervertegenwoordigd.

Ouderen fietsen meer in kleinere gemeentes dan in grotere. In plaatsen waar niet-ouderen relatief veel fietsen, fietsen ouderen ook meer dan gemiddeld.

Het risico voor de oudere fietser op een letselongeval is gemiddeld 3,2 maal zo hoog van andere fietsers. Dit verhoogde risico komt niet zozeer door een hogere mate van betrokkenheid bij ongevallen, maar vooral door de grotere breekbaarheid van ouderen.

In plaatsen waar ouderen meer fietsen, is hun risico op een letselongeval kleiner (safety by numbers). Dit effect is dermate sterk dat het totaal aantal ongevallen met ouderen maar weinig afhangt van het aantal gefietste kilometers door ouderen. Als verklaring van dit opmerkelijk feit kan dienen dat ouderen die meer fietsen meer routine hebben en daarmee minder ongevallen meemaken. Bovendien wordt er meer gefietst in gemeente met een beter en daarmee veiliger fietsklimaat.

Van alle door de Fietsbalans onderzochte aspecten van het fietsklimaat op straat hebben er twee een negatief verband met de verkeersveiligheid van oudere fietsers: verkeershinder en lawaai. In beide gevallen geldt dat dit verband niet gevonden wordt voor overige fietsers: het is dus een specifiek ouderen-probleem. Er zijn dus duidelijke verschillen in risico's tussen oudere en niet-oudere fietsers.

Aanbevelingen

- I. Promoot het fietsgebruik onder (50 -) 65 – 74 jarigen en selectief onder 75 plussers**

- II. Verbeter de fietsinfrastructuur**
 - a. Zorg voor een goed fietsklimaat, in het bijzonder een goede fietsinfrastructuur
 - b. Ontvlecht netwerken van fiets en auto.
 - c. Zorg voor bredere fietsinfrastructuur, in het bijzonder bredere fietspaden.

- III. Meta-advies Kom met een aanvalsplan Veilige Fietsinfrastructuur, uit te dragen door een FietsAdviesteam.**

1. Inleiding

Zowel ouderen als fietsers worden tot de kwetsbare verkeersdeelnemers gerekend (Methorst, 2003). Dat maakt oudere fietsers bijzonder meer kwetsbaar, in de zin dat ze een sterk verhoogd risico hebben slachtoffer te worden van een verkeersongeval met enige vorm van lichamelijk letsel. Dit geldt in versterkte mate voor fietsers van 75 jaar en ouder. Deze rijden ongeveer 1,5 % van de fietskilometers in ons land, maar maken 5 % uit van de ziekenhuisslachtoffers en maar liefst 10 % van de dodelijke fietsslachtoffers (Van Boggelen et al., 2005).

De SWOV noemt in haar factsheet 'Oudere verkeersdeelnemers'¹ een tweetal hoofdoorzaken voor dit hogere risico van ouderen. Aan de ene kant krijgen ouderen te maken met functiebeperkingen, zoals verminderd gezichts- en hoorvermogen en langzamere reacties. Aan de andere kant is de lichamelijke kwetsbaarheid van ouderen veel groter. Dit geldt in extenso voor de oudere fietser. Zo vonden Rodarius et. al (2008) dat de kritische grenswaarde voor zwaar hoofdletsel bij ouderen een HIC² van 600 bedraagt, daar waar die voor volwassenen van middelbare leeftijd 1000 bedraagt. Praktisch gezien betekende dit dat bij ouderen reeds bij een aanrijding met 40 km/h in de helft van de gevallen³ ernstig letsel optreedt; voor fietsers van middelbare leeftijd is dat 55 km/h.

Duidelijk is dus dat de oudere fietser een sterk verhoogd risico loopt op een verkeersongeval met lichamelijk letsel. Aan de andere kant zal onze maatschappij de komende decennia sterk vergrijzen. Daardoor ligt het in de verwachting dat het aantal fietsslachtoffers bij ongewijzigd beleid aanzienlijk zal stijgen, mogelijk zelfs dermate dat het totale aantal verkeersslachtoffers weer doet stijgen. Nu al zien we dat de trend onder de fietsslachtoffers achterblijft bij die van inzittenden van personenauto's.

Daarom heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de Fietsersbond gevraagd een nadere analyse te maken van de verkeersveiligheidsrisico's van oudere fietsers. Dit rapport is daartoe de eerste aanzet.

¹ http://www.swov.nl/nl/research/kennisbank/inhoud/30_risco/oudere_verkeersdeelnemers.htm

² Head Injury Criterium, een standaardmaat voor de letselernst van hoofdletsel

³ Onder aanname van een uniforme snelheidsverdeling tussen 30 en 80 km/h; hetgeen niet de situatie op straat representeert.

2. Methode

Deze studie richt zich op de verkeersveiligheidsrisico's van oudere fietsers. Onder 'ouderen' zullen we verstaan personen met een leeftijd van 65 jaar of hoger. 'Fietsers' zijn bestuurders van een fiets, al dan niet met elektrische hulpmotor. Bestuurders van snorfietsen, bromfietsen en invalidervoertuigen (inclusief scootmobiel) rekenen wij hier niet toe. Onder 'risico' verstaan wij in het algemeen het aantal ongevallen – al dan niet van een bepaald type – per miljoen gefietste kilometers. Om een risico te kunnen berekenen, is dus zowel informatie over het aantal ongevallen als de afgelegde afstand per fiets nodig.

Deze studie is gebaseerd op een nadere analyse van bestaande en beschikbare bronnen, in het bijzonder het MobiliteitsOnderzoek Nederland (MON), de ongevals cijfers zoals door de SWOV gepubliceerd op de website (COGNOS), het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS Statline) en databanken bij de Fietsersbond, in het bijzonder die van de Fietsbalans.

Uit het MON distilleren wij per gemeente het aantal kilometers dat in het totaal gefietst wordt, zowel voor alle leeftijden als voor ouderen. Het betreft hier zowel fietsritten die de gemeentegrens overschrijden als ritten die binnen één gemeente blijven. Ook het aantal fietskilometers in voortransport van en naar het openbaar vervoer is geschat. Hiervoor heeft de Fietsersbond de firma Goudappel een speciale opdracht verleend. Voor- en natransport worden niet meegenomen door het CBS. Niet meegenomen konden worden op gemeentelijk niveau de fietskilometers gereden tijdens fietsvakantie. Daardoor zijn de landelijke totalen iets lager (ordegrootte 1 %) dan die van het CBS, die deze wel geschat heeft (op landelijk niveau).

De cijfers van het MON hebben geven een redelijk beeld van het fietsgebruik in ons land, zeker met bovengenoemde correctie op voor- en natransport, maar op het niveau van individuele gemeentes hebben ze een zeer beperkte nauwkeurigheid door statistische fluctuaties. Om de nauwkeurigheid iets te verbeteren, hebben wij ervoor gekozen voor het fietsgebruik een langjarig gemiddelde (over de jaren 1999 – 2007) te nemen. Dan nog blijft de betrouwbaarheid van het MON op het niveau van gemeentes beperkt.

Qua leeftijden hebben we gekeken naar oudere fietsers (65 plus) en alle leeftijden. De data stonden het niet toe nog nader in te zoomen op de oudere fietser. Deze beperking is maatgevend geweest voor de definitie van oudere.

De slachtoffercijfers voor fietsers per gemeente komen uit de slachtoffertabel van de COGNOS-databank van de SWOV⁴. Het betreft hier het aantal geregistreerde slachtoffers. Uit de literatuur is

⁴ <http://www.swov.nl/cognos/cgi-bin/ppdscgi.exe?DC=Q&E=/Nederlands/Ongevallen,%20bestuurders%20en%20slachtoffers/Slachtoff>

bekend dat er een aanzienlijke onderregistratie is, deze is voor fietsers veel groter dan voor inzittenden van gemotoriseerde voertuigen. Bovendien neemt de registratiegraad ook nog bijzonder sterk af naarmate het letsel minder ernstig is. Voor fietsslachtoffers met licht letsel is de registratiegraad onder de 5 % en daarmee is deze databank voor dat type slachtoffers betekenisloos. Daarom beperken wij ons hier noodgedwongen tot de dodelijke slachtoffers en de ziekenhuisslachtoffers (opgeteld). Omdat slachtoffers van eenzijdige ongevallen gemiddeld genomen een veel lichtere mate van letsel oplopen, zijn deze eenzijdige slachtoffers bijzonder sterk ondervertegenwoordigd in deze registratie. Op dit type slachtoffers heeft deze analyse nagenoeg geen betrekking. Dit betekent dat we in overwegende mate kijken naar slachtoffers van meerzijdige ongevallen.

De Fietsbalans is een langlopend onderzoek van de Fietsersbond naar het fietsklimaat in ons land⁵. Het onderzoek meet het fietsklimaat met behulp van een meetfiets in plaatsen groter dan 20.000 inwoners, samengevat in de hoofdaspecten Fietsgebruik, Verkeersveiligheid, Direktheid, Comfort/Hinder, Concurrentiepositie tov. auto, Trillingshinder, Geluid, Stedelijke dichtheid, Fietsparkeren, Fietserstevredenheid en Beleid op papier. Voor meer achtergronden zie www.fietsbalans.nl.

In deze analyse beperken we ons tot de resultaten van de Fietsbalans tweede ronde. De metingen hebben plaatsgevonden in de periode 2006-2009. Het betreft in totaal 49 plaatsen (voor een overzicht zie bijlage). Omdat de Fietsbalans zich beperkt tot plaatsen met meer dan 20.000 inwoners, zijn de zeer kleine en kleine gemeentes ondervertegenwoordigd in deze steekproef. Kijken we naar gemiddeldes over alle gemeentes, dan is in de steekproef gemiddeld het percentage ouderen lager evenals het risico voor fietsers. De verschillen zijn niet al te groot. De steekproef heeft minder last van de oververtegenwoordiging in aantal van kleinere gemeentes en is in die zin zelfs representatiever voor het landelijk gemiddelde beeld. Het gemiddeld fietsgebruik ligt in de steekproef van de fietsbalans iets boven het landelijk gemiddelde.

In alle gevallen geldt dat wij een statistische analyse doen naar correlaties, dat wil zeggen de samenhang van grootheden. Een statistische correlatie impliceert op geen enkele wijze een oorzakelijk verband. De oorzakelijkheid van dergelijke verbanden kan niet met dit type dataonderzoek vastgesteld worden (maar vergt specifiek onderzoek in theorie en praktijk). Verder is de aanwezigheid van een correlatie een resultaat voor de hele populatie die niet noodzakelijkerwijs ook in ieder geval van de leden van die populatie op hoeft te gaan.

[ers&LA=nl&LO=nl&BACK=%2Fcognos%2Fcgi-bin%2Fppdscgi.exe%3Ftoc%3D%252FNederlands%252FOngevallen,%2520bestuurders%2520en%2520slachtoffers%26LA%3Dnl%26LO%3Dnl](#)

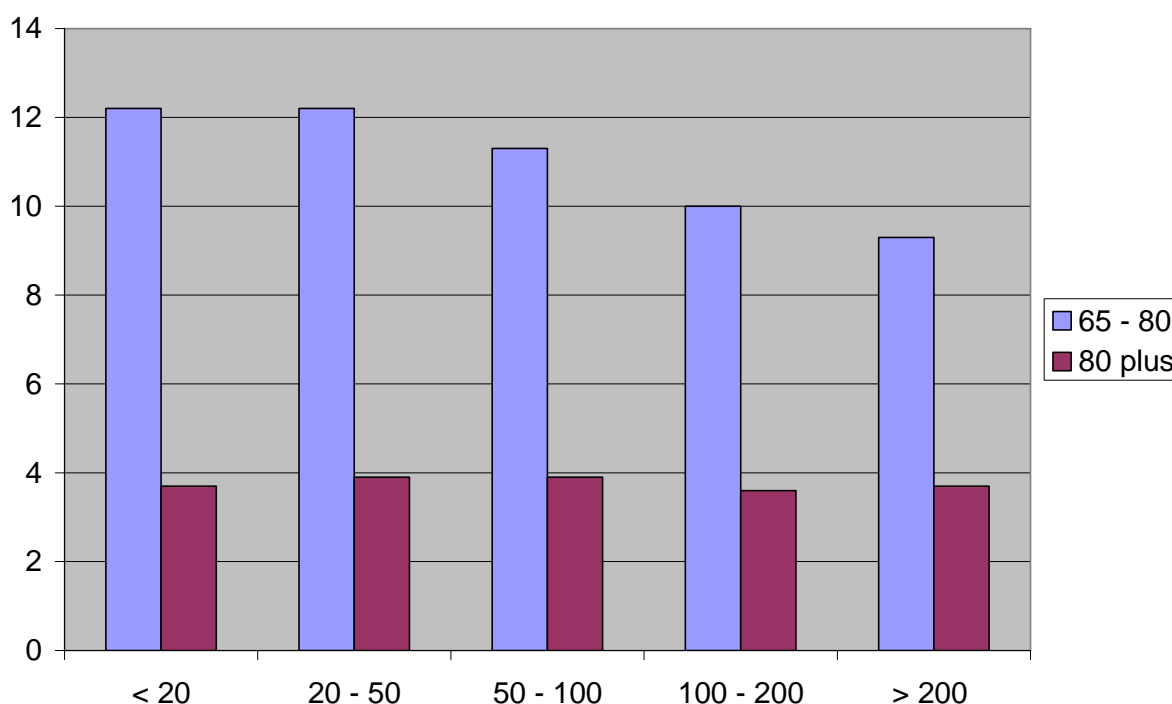
⁵ Mogelijk gemaakt door een financiële subsidie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

3. Algemene gegevens over fietsgebruik door ouderen

3.1 Analyse verdeling van ouderen over het land

Volgens het CBS⁶ zijn er 16,2 miljoen inwoners in ons land, waarvan 1,8 miljoen in de leeftijdsklasse van 65 tot 80 jaar (= 11,1 %) en 0,62 miljoen van 80 jaar en ouder (= 3,4 %). In gemeentes waar relatief veel ouderen in de leeftijd 65 – 80 jaar wonen, wonen doorgaans ook meer dan gemiddeld 80 plussers. Naarmate een gemeente meer inwoners heeft, wonen er gemiddeld minder ouderen.

Figuur 3.1 toont het verschil van voorkomen van ouderen tussen kleinere en grotere gemeentes



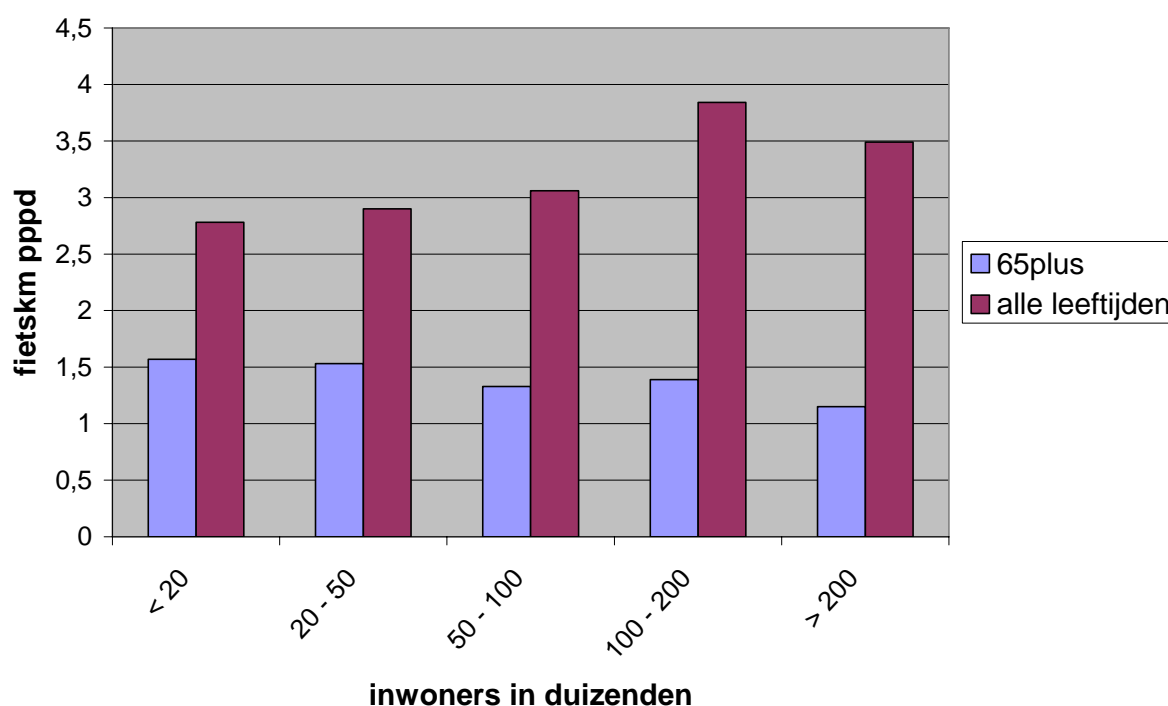
Figuur 3.1: Aantal ouderen in de leeftijdsgroep 65 – 80 jaar (blauw) en 80plus (rood) van de totale bevolking, gemiddeld over gemeentes⁷ opgesplitst in 5 grootteklassen. X-as: aantal inwoners per gemeente in duizendtallen. Y-as: Percentage van de totale bevolking in een gemeente.

⁶ Statline.cbs.nl

3.2 Fietsgebruik

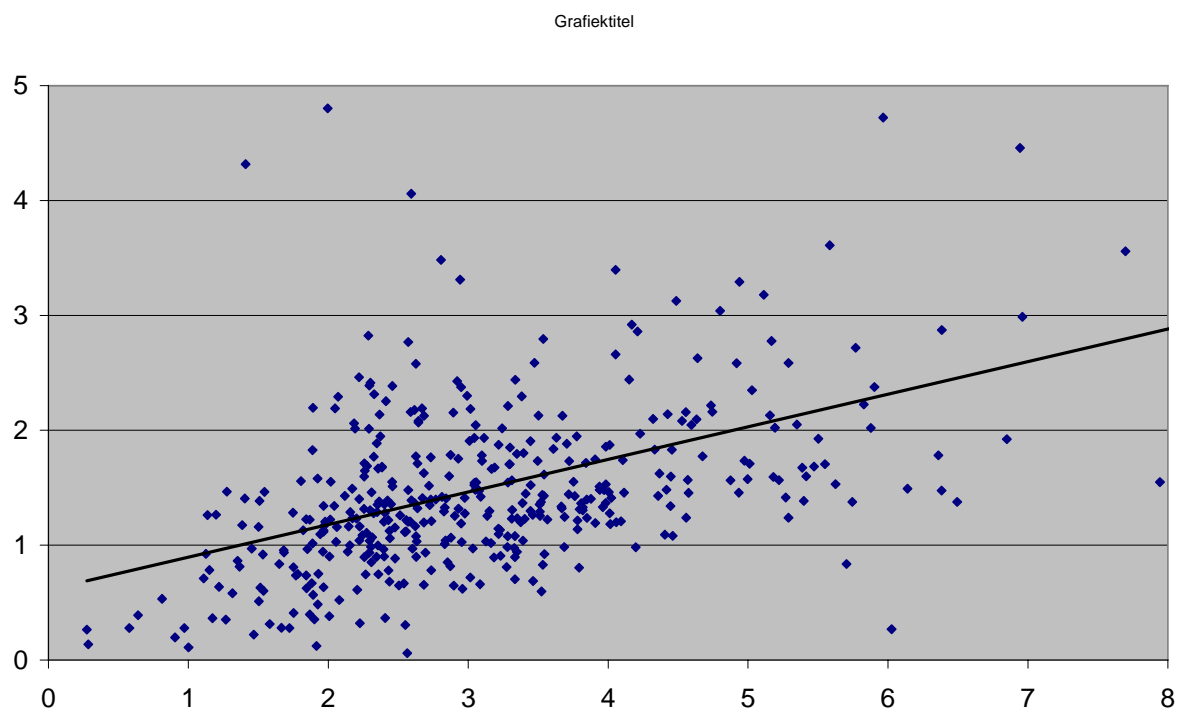
Het langjarig gemiddelde van het landelijk gemiddelde voor het aantal fietskilometers voor ouderen is volgens dit onderzoek 1,34 kilometer per persoon per dag. Over alle leeftijden ligt het gemiddelde rond de 2,27 km per persoon per dag. Er is de laatste jaren een duidelijk stijgende trend, voor 2007 vinden we voor ouderen 1,59 km per persoon per dag en voor alle leeftijden 2,37 km. Hierbij geldt wel de opmerking dat het getal voor ouderen geflatteerd hoog lijkt te zijn. Op grond van de jaren 2004 – 2006 lijkt een schatting van 1,50 km per persoon per dag reëler. Ouderen fietsen dus gemiddeld bijna een kilometer minder per persoon per dag

Kijken we naar gemeentes van verschillende groottes, dan zien we dat het fietsgebruik door ouderen licht afneemt naarmate de gemeente groter wordt (figuur 3.2). Voor de niet-oudere fietser vinden we juist een hoger fietsgebruik in de grotere gemeentes. Het aandeel van ouderen in het totaal fietsgebruik in een gemeente daalt dus duidelijk met de grootte van die gemeente.



Figuur 3.2: Fietsgebruik in kilometers per persoon per dag voor alle leeftijden en ouderen, opgesplitst naar gemeentegrootte (5 categorieën). X-as: aantal inwoners in duizendtallen.

In gemeentes waar meer gefietst wordt, fietsen ouderen gemiddeld per persoon per dag ook meer (figuur 3.3). Klaarblijkelijk nodigt een fietscultuur zowel ouderen als niet-ouderen uit om meer te gaan fietsen. Iedere 3,7 kilometer (plus/min 0,6) die niet-ouderen per persoon per dag meer fietsen, leidt gemiddeld tot 1 kilometer meer fietsen door ouderen.



Figuur 3.3: verband tussen het dagelijks fietsgebruik van ouderen (in kilometers per persoon per dag) (Y-as) en niet-ouderen (64 min) (idem; X-as) over de Nederlandse gemeentes.

Conclusie:

Ouderen fietsen in grotere gemeentes minder dan in kleinere.

In gemeentes waar niet-ouderen meer fietsen, fietsen ouderen ook gemiddeld meer.

3.3 Fietsprestaties

Om iets zinnigs te kunnen zeggen van het risico dat fietsers lopen, is het nodig om te weten per gemeente hoeveel alle fietsers bij elkaar fietsen. Naar analogie van het CBS-begrip 'vervoersprestatie' noem ik dit de 'fietsprestatie' van een gemeente. Per definitie geldt dat de fietsprestatie (per dag) gelijk is aan het product van het aantal inwoners van een gemeente met het

fietsgebruik voor die gemeente in kilometers per persoon per dag. Men kan mutatis mutandis ook spreken van de fietsprestatie van ouderen.

In totaal worden in ons land 14,0 miljard kilometers op jaarbasis⁸ gefietst, waarvan 1,4 miljard⁹ (= 10 %) door ouderen. Eerder vonden we al dat naarmate een gemeente meer inwoners heeft, er relatief minder ouderen wonen en dat die ouderen per persoon per dag ook minder dan gemiddeld fietsen. Het logisch gevolg is dat het totaal aantal door ouderen gefietste kilometers ten opzichte van het totaal aantal gefietste kilometers in grote gemeentes kleiner is dan in kleinere.

Conclusie:

10 % van de fietskilometers in ons land wordt door ouderen gefietst. In kleinere gemeentes ligt dit percentage hoger, in grote lager.

⁸ Betreft jaar 2007, exclusief vakantie-fietskilometers; het langjarig gemiddelde bedraagt 13,4 Gkm.

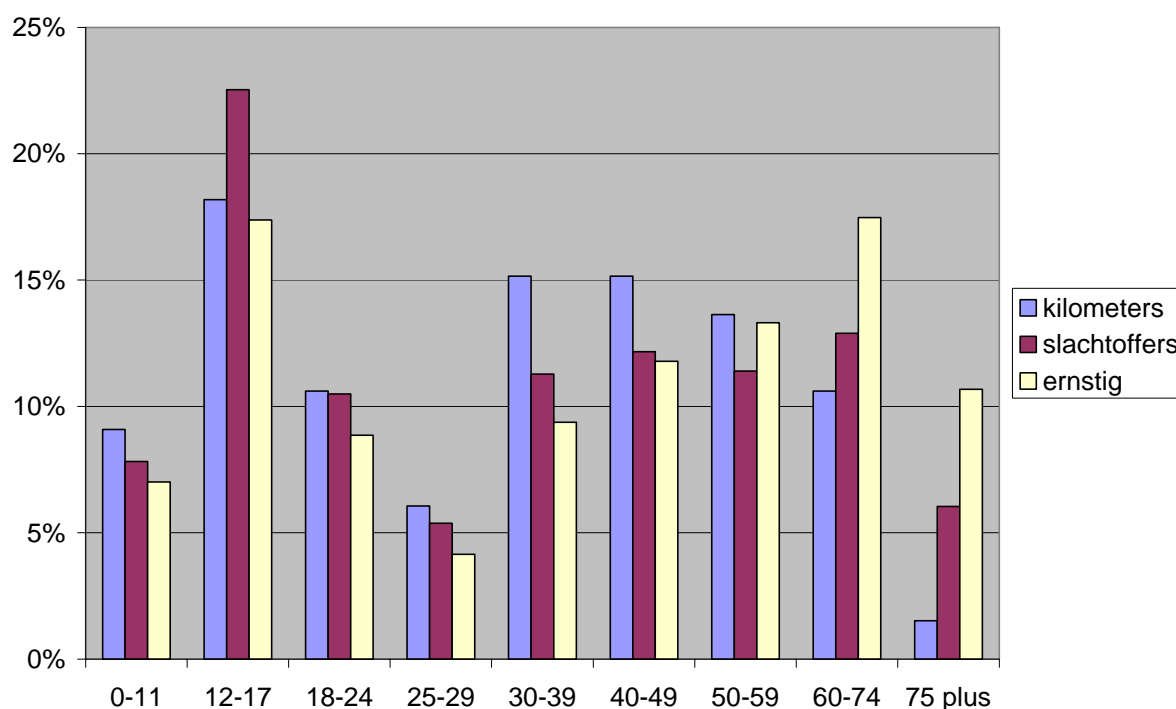
⁹ Idem, langjarig gemiddelde 1,2 Gkm.

4. Ongevallen en risico's voor oudere fietsers

4.1 Ongevallen en risico

De studie naar ongevallen is gebaseerd op de officiële ongevallendatabase (SWOV). Hierin zijn fietsongevallen zwaar onderregistreerd, ook nog op een onevenwichtige manier: het bestand bevat vooral meezijdige ongevallen met ernstig letsel; lichte eenzijdige ongevallen ontbreken nagenoeg geheel. Omdat deze analyse op dit bestand gebaseerd is, zullen de conclusies in overwegende mate betrekking hebben op genoemde zwaardere tweezijdige ongevallen.

Uiteraard zullen er meer ongevallen gebeuren naarmate er meer gefietst wordt. Vandaar dat we in dit rapport alle analyses baseren op het risico op een ongeval, dat wil zeggen het aantal ongevallen per gefietste kilometer. Voor tweezijdige ongevallen zou een correctie voor het aantal potentiële botspartners, zeg maar de drukte, ook op zijn plaats zijn. Dit valt evenwel buiten de scope van deze studie, bij gebrek aan goede data.

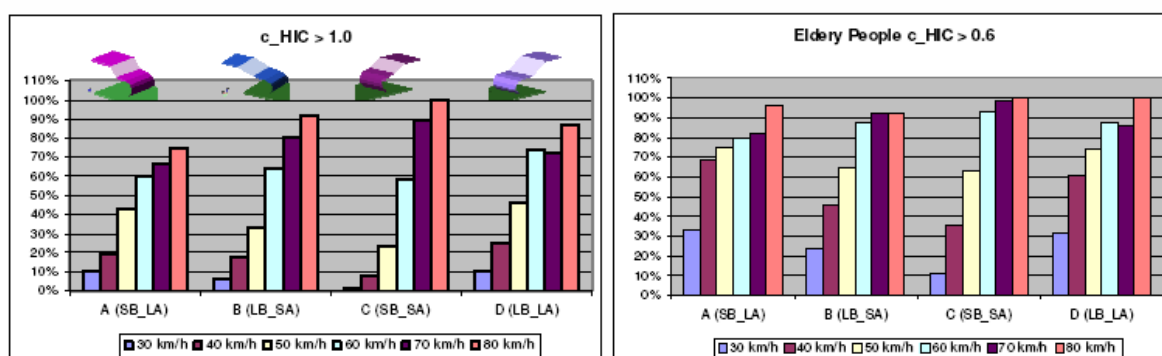


Figuur 4.1: Verdeling over de verschillende leeftijdscategorieën van fietsgebruik (km.), slachtoffers onder fietsers en ernstige slachtoffers onder fietsers.

Bron: Van Boggelen et al., 2005. Fietsers.

Van Boggelen et al. (2005) vonden eerder dat het risico dat ouderen fietsers lopen op een letselongeval in het verkeer beduidend hoger is dan voor andere leeftijdsgroepen (figuur 4.1.). De hogere aantallen slachtoffers onder jongeren zijn het gevolg van meer fietskilometers in die leeftijdsgroep; de hogere aantallen onder ouderen zijn het gevolg van een hoger risico. Ook volgens deze studie lopen oudere fietsers aanzienlijk meer risico om een letselongeval te krijgen dan niet-oudere fietsers. Gemiddeld over het gehele land is het risico voor ouderen op een letselongeval¹⁰ 0,46 per miljoen fietskilometers; voor niet-ouderen bedraagt het risico gemiddeld 0,15 letselongevallen per miljoen kilometers. Daarmee lopen ouderen per gefietste kilometer gemiddeld 3,2 maal zo veel risico op een letselongeval als een niet-oudere.

Het hogere risico voor ouderen hoeft niet het gevolg te zijn van een grotere mate van betrokkenheid van ouderen bij ongevallen. Vanwege de hogere breekbaarheid van ouderen heeft een vergelijkbaar ongeval of aanrijding gemiddeld genomen een ernstiger afloop. Rodarius et al. (2008) meldden dat een HIC-waarde¹¹ van 1000 bij volwassenen net zo zwaar letsel veroorzaakt als een HIC van 600 voor ouderen. Bij gevolg lopen meer dan de helft van de ouderen fietsers ernstig hoofdletsel op wanneer zij door een auto met 40 km/h aangereden worden, voor volwassenen ligt de vergelijkbare snelheid bij 55 km/h (fig 4.2)

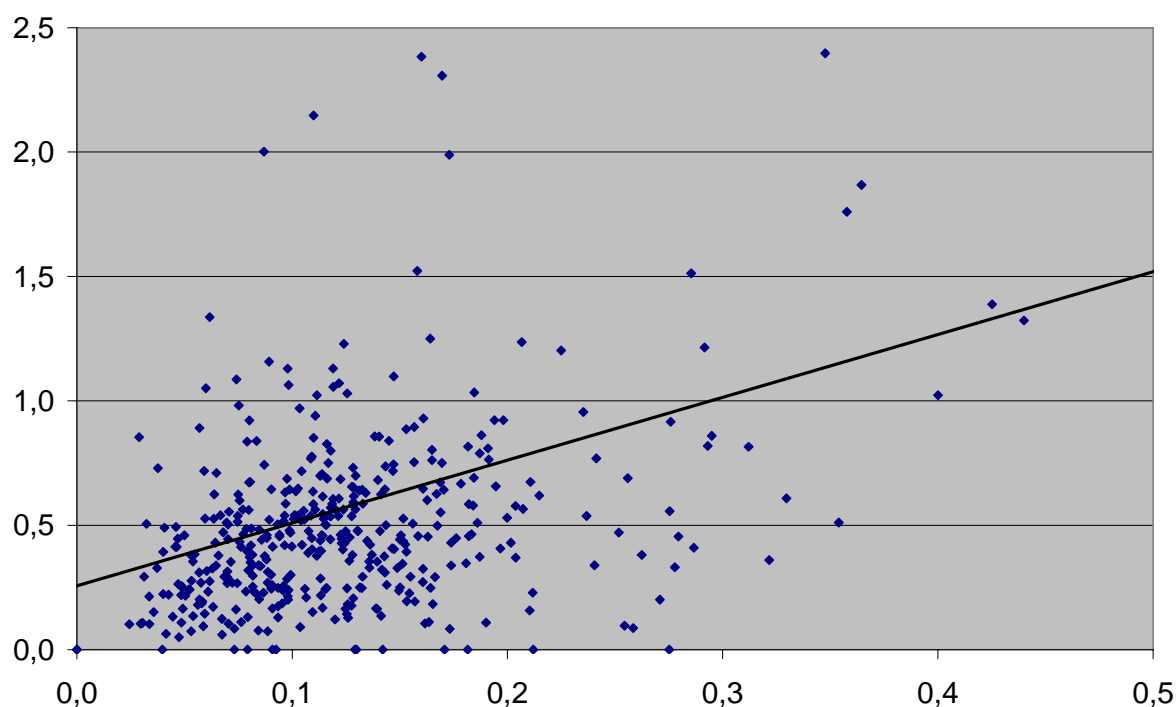


Figuur 4.2. Aandeel van aanrijdingen met ernstig hoofdletsel voor de fietser als gevolg als functie van de botssnelheid, links voor volwassenen, rechts voor ouderen (naar 4 typen autovoorkanten). Uit Rodarius et al.

¹⁰ Doden of ziekenhuisgewonden, negenjarig gemiddelde

¹¹ Head Injury Criterium, een standaardmaat voor de letselernst van hoofdletsel

Kijken we naar verschillen in risico's voor fietsers over alle gemeentes, dan vinden we een duidelijk en zeer significant verband tussen het risico voor oudere fietsers en het risico voor niet-ouderen (figuur 4.3). Hoe lager het risico voor niet-ouderen in een gemeente, gemiddeld des te lager het risico voor ouderen in die gemeente. Uiteraard is dit een gemiddeld en statistisch verband, het geldt niet voor iedere individuele plaats. Net als bij fietsgebruik vinden dus ook hier dat gemeentes die een veilige omgeving bieden aan fietsers ook oudere fietsers daarmee bedienen met een veiliger omgeving.



Figuur 4.3: Risico voor oudere fietsers (Y-as) als functie van risico voor niet-oudere fietsers (X-as) beide in aantal ziekenhuisslachtoffers per miljoen km. Ieder punt representeert een Nederlandse gemeente (enkele extreme waarden uit de grafiek weggelaten). Gemiddeld neemt bij iedere extra risico van 1 letselongeval per miljoen km voor niet-ouderen het risico voor ouderen toe met 2,5 letselongevallen per miljoen kilometer.

Conclusies:

Oudere fietsers lopen gemiddeld een 3,2 maal zo risico om een letselongeval te krijgen als niet-oudere fietsers. Een belangrijke reden hiervoor is de hogere mate van breekbaarheid van ouderen.

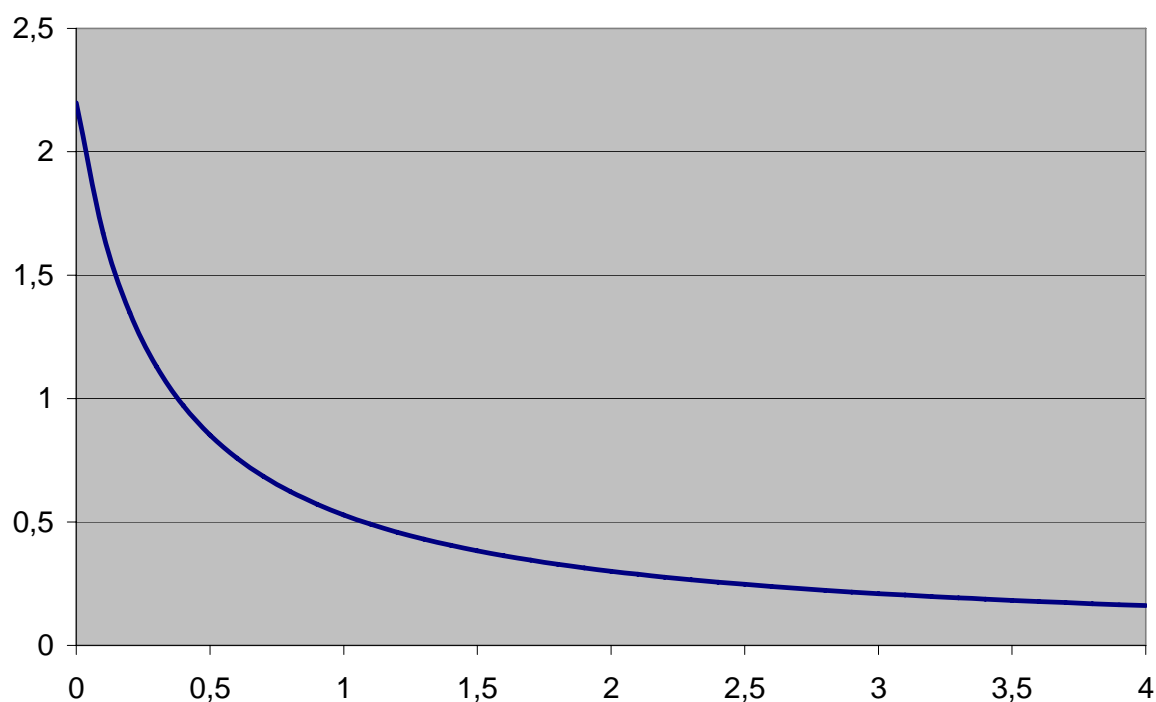
In gemeentes waar niet-oudere fietsers meer risico lopen, lopen oudere fietsers ook meer risico op een letselongeval.

4.2 Verband tussen risico en fietsgebruik

Uit de literatuur is bekend dat er een zwak maar duidelijk negatief verband is tussen risico voor fietsers en fietsgebruik: hoe meer er in een plaats gefietst wordt, des te minder risico lopen individuele fietsers. In de internationale literatuur staat dit verband bekend als 'safety by numbers'. Voor een beknopt overzicht verwijzen we naar Van Boggelen et al. (2005).

Een dergelijke verband maar dan voor het risico voor oudere fietsers wordt ook hier gevonden, dus in plaatsen waar meer fietskilometers afgelegd worden (al dan niet door ouderen), is het risico van oudere fietsers lager dan in andere plaatsen. Het verband tussen het oudere risico en het fietsgebruik door ouderen is aanzienlijk sterker en statistisch significanter dan het zwakkere verband tussen oudere risico en totaal fietsgebruik. Nadere analyse leert dat er geen verband is tussen het risico voor ouderen en het fietsgebruik door niet-ouderen. De samenvattende conclusie luidt dus dat in plaatsen waar ouderen meer fietsen, het risico voor die ouderen op een letselongeval lager is.

De mate van daling van het risico wordt het best beschreven door een hyperbool met verschoven asymptoot, figuur 4.4. In gemeentes waar het fietsgebruik door ouderen de helft is van het landelijk gemiddelde (daar zijn er nog steeds tientallen van), is het risico voor ouderen naar verwachting 70 % hoger. Daarmee leidt een halvering van het fietsgebruik door ouderen maar tot 15 % minder ongevallen in totaal. En in gemeentes waar het fietsgebruik door ouderen tweemaal zo hoog is als het landelijk gemiddelde (uitzonderlijk maar komt voor), is het risico voor oudere fietsers naar verwachting zo'n 45 % lager dan het landelijk gemiddeld. Daarmee leidt een verdubbeling van het fietsgebruik door ouderen tot slechts zo'n 10 % meer slachtoffers. Het risico voor oudere fietsers hangt dus sterk en sterk niet-linear af van het fietsgebruik door oudere fietsers en het totaal aantal slachtoffers is opvallend ongevoelig voor de mate van het fietsgebruik.



Figuur 4.4: Model voor het risico voor oudere fietsers (in letselongevallen per miljoen km., Y-as) als functie van het fietsgebruik door ouderen (in km. per persoon per dag, X-as); fit die de data het beste verklaart (hyperbool met verschoven asymptoot).

Traditioneel zijn er een aantal potentiële verklaringen voor het opvallende verschijnsel van 'safety by numbers':

- 1) automobilisten zijn beter bekend met fietsers en houden daardoor meer rekening met fietsers (ook al omdat zijzelf ook vaker fietser zijn)
- 2) fietsers hebben zelf gemiddeld meer routine en ervaring omdat ze meer fietsen, waardoor ze behendiger zijn
- 3) de infrastructuur is voor fietsers beter als er meer gefietst wordt en vice versa, waardoor er minder ongelukken gebeuren (Van Boggelen, 2002).
- 4) Doordat er meer gefietst wordt, wordt er minder auto gereden waardoor er minder botspartners op straat zijn (Elvik, 2009)

In dit geval vinden we wel een relatie tussen ouderenrisico en fietsgebruik door ouderen, maar niet tussen ouderenrisico en fietsgebruik door niet-ouderen. Dat roept de vraag op welke van de bovengenoemde mogelijke verklaringen daarmee in overeenstemming of in strijd zijn.

De eerste en vierde verklaring hebben met name te maken met het totaal aantal fietsers op straat. Oudere fietsers zijn hier maar een zeer klein deel van (10 %). Omdat de correlatie met niet-oudere fietsers niet gevonden wordt, kunnen deze verklaringen in dit geval geen rol spelen.

Ook is duidelijk dat de tweede verklaring wel een rol kan spelen: wanneer ouderen meer fietsen, zullen oudere fietsers behendiger zijn en meer routine in het verkeer hebben. Dit leidt volgens de tweede verklaring tot minder risico voor oudere fietsers. Terecht kan gesteld worden dat het 'meer fietsen' hier slechts een gemiddelde betreft. Dat roept de vraag op welke fietsers meer fietsen: fietsen vooral vitale ouderen meer (dan in andere plaatsen) of gaan minder vitale fietsers ook fietsen? Op dit moment een interessante open vraag.

De derde mogelijke verklaring is moeilijker te beoordelen. Het lijkt onaannemelijk dat gemeentes met meer fietsende ouderen daar bij het aanleggen van de infrastructuur op grote schaal rekening mee houden (ook al zou dat wel goed zijn). Maar het omgekeerde is wel denkbaar: in gemeentes met een goede en fietsvriendelijke verkeersinfrastructuur blijven ouderen langer en meer fietsen. En door die goede infrastructuur daalt het risico, waardoor er via deze omweg alsnog een verband te leggen is tussen fietsgebruik door ouderen en risico voor ouderen.

Conclusies

In gemeentes waar ouderen meer fietsen (per persoon per dag), is gemiddeld hun risico op een letselongeval lager dan in gemeentes waar zij minder fietsen.

Het risico voor oudere fietsers hangt sterk en sterk niet-linear af van het fietsgebruik door oudere fietsers en het totaal aantal slachtoffers is opvallend ongevoelig voor de mate van het fietsgebruik

Mogelijke verklaringen hiervoor zijn in eerste instantie de hogere routine en ervaring van de ouderen die meer fietsen en mogelijk ook de betere fietsinfrastructuur, die veiliger is en ouderen uitnodigt meer te fietsen.

5. Risico voor oudere fietsers en fietsklimaat

De Fietsbalans rapporteert over het fietsklimaat in gemeentes in een elftal hoofdaspecten

- Directheid
- Comfort / hinder
- Fietsparkeren
- Concurrentiepositie
- Fietserstevredenheid
- Beleid op papier
- Stedelijke dichtheid
- Trillingshinder
- Geluid
- Fietsgebruik
- Verkeersveiligheid

De score op deze aspecten wordt in de Fietsbalans uitgedrukt in een soort rapportcijfers: hoe hoger de score, des te beter voor de fietser. In deze studie gebruiken we de resultaten van de Fietsbalans tweede ronde, deze is in de jaren 2006 – 2009 uitgevoerd in 49 plaatsen groter dan 20.000 inwoners.

We onderzoeken de correlaties tussen deze hoofdaspecten en het risico voor fietsende ouderen. Verkeersveiligheid hangt te nauw samen met risico en blijft daarom buiten beschouwing. Het verband tussen fietsgebruik en risico hebben we hierboven al uitvoering onderzocht, daarom blijft ook deze verder buiten beschouwing. Houden we negen hoofdaspecten over.

Van de genoemde negen hoofdaspecten, levert er slechts één een duidelijk verband met risico voor oudere fietsers op: Geluid. Naarmate er meer geluid is, is het risico voor oudere fietsers gemiddeld hoger. Een dergelijk verband is niet eerder gevonden. Dat dit echt een specifiek ouderen-effect is, blijkt uit het feit dat het risico voor niet-ouderen in het geheel niet correleert met geluid.

Het is goed te duiden: ouderen hebben meer moeite om een bepaald geluid uit de achtergrondsumoer te selecteren en om de richting van de geluidsbron te bepalen. Bij een hoger achtergrondniveau van geluid zullen ouderen als eerste moeite hebben om motoren, toeters en bellen te kunnen onderscheiden. Daarbij komt, dat voor het inschatten van de afstand tot een geluidsbron beide oren nodig zijn. Een beperking aan slechts één van de twee oren leidt dus tot het verlies van het vermogen om 'diepte' te horen. Ook is denkbaar dat de als kakofonie ervaren geluidsomgeving op straat tot dermate veel mentale belasting en stress leidt, dat andere processen zoals de rijtaak daaronder leiden. Een dergelijk effect klinkt wellicht op eerste gezicht onwaarschijnlijk, maar is al goed gedocumenteerd voor automobilisten. Automobilisten die blootgesteld worden aan

een geluid dat tot mentale belasting leidt (bijvoorbeeld een telefoongesprek), presteren aanzienlijk slechter in hun rijtaak. Een telefoongesprek staat wat dat betreft equivalent aan een promillage van 0,7 (4 biertjes)¹². Tenslotte moet vastgesteld worden dat geluid op straat, zoals dat gemeten wordt door de Fietsbalans, voor het overgrote deel gemotoriseerd verkeer als bron heeft. In die zin is geluid een indirecte maat voor drukte van gemotoriseerd verkeer.

Omdat het moeilijk is om iets aan het geluidsniveau op straat te doen, bevelen we ouderen aan zo veel mogelijk over rustige (= geluidsarmere) routes te fietsen. Dit is ook om de volgende reden een goed idee.

Het hoofdaspect Comfort/Hinder is samengesteld uit een aantal deelaspecten: verkeershinder, hinder door infrastructuur, aantal stops per kilometer, langzaam fietsen, geen voorrangrechten en aantal afslagen per kilometer. Het totale hoofdaspect Comfort/Hinder correleert niet significant met het risico voor oudere fietsers. Maken we onderscheid in de verschillende deelaspecten, dan vinden we dat het risico voor oudere fietsers wel significant samenhangt met verkeershinder: hoe hoger de hinder door andere verkeersdeelnemers, des te hoger het risico voor oudere fietsers. Ook hier is het verband exclusief voor ouderen en ontbreekt het geheel voor de niet-oudere fietsers (64 min).

Verkeershinder hangt nauw samen met de algehele drukte op straat. De conclusie dat een straatbeeld met meer botspartners voor fietsers meer risico oplevert, is niet echt verrassend. Wel onderstreept het nogmaals het belang van eerdere pleidooien (van Boggelen et al., 2005; Schepers in prep.) om het hoofdfietsnetwerk en het hoofdautonetwerk verregaand te ontvlechten.

Conclusie:

Van alle onderzochte aspecten in de Fietsbalans, hebben er twee een aantoonbaar negatief verband met de veiligheid van oudere fietsers: geluid (op straat) en verkeershinder (een maat voor drukte op straat). Beide verbanden leiden tot dezelfde aanbeveling: vermijd als oudere fietsroutes met veel gemotoriseerd verkeer en kies voor de rustigere routes.

¹² MythBusters, populair-wetenschappelijk televisie programma op Discovery.

6. Niet gebruikte bronnen

Oorspronkelijk lag het in de bedoeling nog twee andere bronnen te gebruiken voor dit onderzoek, namelijk het Letsel Informatie Systeem (LIS) van de Stichting Consument en Veiligheid en het Meldpunt van de Fietsersbond (zie inleiding).

Het LIS doet onderzoek naar slachtoffers op de eerste hulp afdeling en baseert zich hierbij op een dertiental ziekenhuizen. Op grond van dit onderzoek kan vervolgens een inschatting gegeven worden van het totaal aantal slachtoffers in het Nederland. Het grote voordeel van het LIS is dat de cijfers geen last hebben van onderregistratie door de politie. Daarmee zijn de cijfers over heel Nederland veel betrouwbaarder en relevanter, zeker naar mate de letselernst lichter is. Bekend is dat dit in overwegende mate eenzijdige ongevallen betreft (Schepers, 2009). Dat maakt dat ook inhoudelijk het LIS een bijzonder interessante aanvulling op het BRON is.

Helaas bleek het niet mogelijk om op grond van het LIS een schatting van het aantal slachtoffers per gemeente, althans niet betrouwbaar en op korte termijn. Omdat de andere databases in dit onderzoek sterk gemeentelijk georiënteerd zijn (MON, Fietsbalans), bleek het daardoor niet mogelijk een zinvolle koppeling tussen de bestanden tot stand te brengen. Beperken van het onderzoek tot de plaatsen van de ziekenhuizen waar de LIS-enquetes afgenomen zijn, heeft vanwege het kleine aantal en de daaruit voortvloeiende statistische bezwaren geen zin.

Klachten van fietsers verzamelt de Fietsersbond via het digitale meldpunt www.fietsersbond.nl/meldpunt. Tot op dit moment kunnen de klachten tamelijk anoniem ingediend worden, de Fietsersbond kent slechts een emailadres van de indiener en geen andere gegevens als leeftijd. Daardoor ontbreekt de informatie op uit het meldpunt een overzicht te maken van meldingen van oudere fietsers.

7. Alle conclusies op een rijtje

In grotere steden is het aandeel ouderen in de leeftijdsklasse 65 – 80 jaar gemiddeld kleiner dan in kleine gemeentes.

Ouderen fietsen in grotere gemeentes minder dan in kleinere.

In vergelijkbare gemeentes waar niet-ouderen meer fietsen, fietsen ouderen ook gemiddeld meer

10 % van de fietskilometers in ons land wordt door ouderen gefietst. In kleinere gemeentes ligt dit percentage hoger, in grote lager.

Oudere fietsers lopen gemiddeld een 3,2 maal zo risico om een letselongeval te krijgen als niet-oudere fietsers. Een belangrijke reden hiervoor is de hogere mate van breekbaarheid van ouderen.

In gemeentes waar niet-oudere fietsers meer risico lopen, lopen oudere fietsers ook meer risico op een letselongeval.

In gemeentes waar ouderen meer fietsen (per persoon per dag), is gemiddeld hun risico op een letselongeval lager dan in gemeentes waar zij minder fietsen.

Het risico voor oudere fietsers hangt sterk en sterk niet-linear af van het fietsgebruik door oudere fietsers en het totaal aantal slachtoffers is opvallend ongevoelig voor de mate van het fietsgebruik

Mogelijke verklaringen hiervoor zijn in eerste instantie de hogere routine en ervaring van de ouderen die meer fietsen en mogelijk ook de betere fietsinfrastructuur, die veiliger is en ouderen uitnodigt meer te fietsen.

Van alle onderzochte aspecten in de Fietsbalans, hebben er twee een aantoonbaar negatief verband met de veiligheid van oudere fietsers: geluid (op straat) en verkeershinder (een maat voor drukte op straat). Beide verbanden leiden tot dezelfde aanbeveling: vermijd als oudere fietsroutes met veel gemotoriseerd verkeer en kies voor de rustigere routes.

8. Discussie en aanbevelingen

8.1 Inleiding

Dit onderzoek beoogt de verkeersveiligheidspositie van oudere fietsers in kaart te brengen. Wij doen door de risico's op gemeentelijk niveau met elkaar te vergelijken en verbanden te zoeken met andere grootheden, die voorhanden zijn uit bestaande databases. De gevonden verbanden zijn statistisch van aard en niet noodzakelijkerwijs oorzakelijk. Omgekeerd kan wel gesteld worden dat bij het ontbreken van een statistisch verband er ook geen oorzakelijk verband kan zijn. Verder is een correlatie een resultaat voor de hele populatie die niet noodzakelijkerwijs ook in ieder geval van de leden van die populatie op hoeft te gaan.

8.2 Achtergronden

Voordat we op grond van dit onderzoek tot aanbevelingen komen, nemen we de tijd nog even het werkveld verkeersveiligheid in een algemene achtergrond te hangen. Verkeersveiligheid is voor verkeersdeelnemers niet een doel, maar een randvoorwaarde. Je verplaatst je omdat je sociaal actief bent, dat is het doel. Randvoorwaarde is dat daarbij (onnodige) risico's uitgebannen worden. Omgekeerd is het voorkomen van lichamelijk letsel in het verkeer voor een individu ook maar een middel om te komen tot het eigenlijke doel: lichamelijke gezondheid. Bij het opstellen van aanbevelingen moet voorkomen worden dat doel en middel met elkaar verward worden.

Ouderen worden in de loop van hun leven geconfronteerd met een terugloop van de kwaliteit van leven waar het lichamelijk functioneren betreft. Ouderen zijn gewoon in de meeste aspecten kwetsbaarder dan jongeren. Omdat ze daar geleidelijk naar toegroeien, zijn ze zich daar van bewust. Heel abstract geformuleerd is hun strategie om juist vanwege die dalende kwaliteit van leven die kwaliteit zo groot mogelijk te maken. Dat is heel wat anders dan risico's vermijden. Sterker, veel ouderen aanvaarden min of meer bewust grotere risico's (dan in hun jongere jaren) om hun kwaliteit van leven zo groot mogelijk te houden. Extreem risicomijdend gedrag – je bed niet meer uitkomen – leidt tot een zeer lage kwaliteit van leven (sociaal isolement en slechte lichamelijke gezondheid).

Natuurlijk is het van belang om een goede balans te (blijven) vinden. Hierbij gelden twee gezichtspunten: die van de betrokken oudere en die van de maatschappij. De oudere zal zijn omgeving, zeg maar zijn stuk van de maatschappij, als een min of meer vast gegeven nemen en zijn keuzes daarop baseren. Beleidsmakers kijken vanuit de maatschappij (gelukkig) anders naar het probleem: daar worden nadrukkelijk doelen geformuleerd waar de maatschappij zelf aan zou moeten voldoen opdat ouderen goed (genoeg) kunnen (blijven) functioneren. Zo wordt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 – 2010 als doelstelling op dit gebied geformuleerd dat 'de taak is ervoor te zorgen dat ouderen veilig kunnen deelnemen aan het verkeer.' Nadrukkelijk wordt niet gekozen voor het ontmoedigen van het fietsen door ouderen.

Daarbij komt, dat de mobiliteit van oudere fietsers weinig of geen negatieve aspecten voor andere weggebruikers kent. Centraal zou dan ook moeten staan de vraag hoe de maatschappij ingericht moet worden opdat (ook) de oudere fietser veilig kan blijven fietsen.

8.3 Aanbevelingen

Dit onderzoek brengt ons tot de volgende aanbevelingen om de verkeersveiligheid van oudere fietsers te verbeteren. Van Loon en Broer (2006) en Pol (2007) kwamen eerder met aanbevelingen op grond van enquêtes onder oudere fietsers. Wij delen de aanbevelingen op in een drietal groepen

- I. Fietseducatie
- II. Fietsinfrastructuur
- III. Meta-advies: aanvalsplan

I. Fietseducatie:

Fietsen door bepaalde groepen ouderen promoten

Natuurlijk is het zo dat ouderen op de fiets meer risico lopen op een letselongeval dan niet-ouderen, gemiddeld 3,2 maal zo hoog volgens deze studie. Dit is in het verleden reden geweest om het promoten van fietsen door ouderen nadrukkelijk niet na te streven en ouderen aan te bevelen maar auto te gaan rijden. Deze studie komt tot een andere aanbeveling.

Eerder zagen we dat meer fietskilometers door ouderen een lager fietsrisico voor hen oplevert (speciaal geval van 'safety by numbers'). Dit effect is dermate sterk, dat het totaal aantal slachtoffers onder fietsende ouderen verrassend ongevoelig is voor de mate van fietsgebruik. De angst van beleidsmakers voor het promoten van het fietsgebruik onder ouderen wordt dus niet ondersteund.

Interessant is de vraag welke ouderen meer fietsen in gemeentes met een hoger fietsgebruik door ouderen. Zijn dat een klein deel vitale ouderen die in alle gemeentes fietsen, maar in die gemeentes meer fietsen? Of zijn dat in die gemeentes ook juist iets minder vitale ouderen die daar wel fietsen, maar elders niet? Deze studie biedt geen inzicht in het antwoord. Dat is jammer, want juist die fietskilometers kunnen goed gepromoot worden.

Van Boggelen et al. (2005) onderzochten de verhouding tussen de risico's voor fietsers en automobilisten naar leeftijd. Op grond daarvan kan een oordeel gegeven worden over de vraag of het overstappen van auto naar fiets of vice versa meer of minder verkeersslachtoffers zal opleveren. Het antwoord luidde dat het totale risico van de fiets gemiddeld over alle leeftijden maar weinig hoger is dan die van de automobilisten en een overstap van het ene naar het andere voertuig dus bijna neutraal is qua slachtoffers. Fietsers in de leeftijdsklasse 50 – 74 jaar hebben een beperkt hogere verhouding van risico's. Pas vanaf 75 jaar neemt het risico van de fietser veel sterk toe dan die van de automobilist.

In de marge van deze studie zij nog gemeld, dat gezondheidswinst voor ouderen door fietsen gemiddeld heel veel groter (twintig maal) is dan het gezondheidsverlies door verkeersonveiligheid (Cavill & Davies, 2007). De kwaliteit van leven is dus gebaat bij zo lang mogelijk doorfietsen van

ouderen (Volksgezondheid, Welzijn en Sport, 2006). Aan de overheid de taak zorg te dragen voor een veilige weginrichting.

Al met al leidt dit tot de aanbeveling om ouderen in de leeftijdsklasse 60 – 74 jaar die dat willen te stimuleren zo lang mogelijk te blijven fietsen. Voor ouderen van 75 jaar en ouder is wellicht maatwerk nodig. De fietsschool van de Fietzersbond kan hier een belangrijke rol in spelen.

II. Verbeter fietsinfrastructuur

Onder het cluster infrastructuur vallen de volgende specifieke aanbevelingen

- a. Zorg voor een goed fietsklimaat, in het bijzonder een goede fietsinfrastructuur
- b. Ontvlecht netwerken van fiets en auto.
- c. Zorg voor bredere fietsinfrastructuur, in het bijzonder bredere fietspaden.

II.a Zorg voor een goed fietsklimaat, in het bijzonder fietsinfrastructuur

Deze studie vindt een duidelijk verband tussen risico voor oudere fietsers en risico voor overige fietsers: in plaatsen waar het voor oudere fietsers gevaarlijk is, is het voor overige fietsers ook gevaarlijk. Van een beter verkeersveiligheidsbeleid in een gemeente profiteren dus zowel oudere als niet-oudere fietsers. Niet in gelijke mate overigens: het risico voor oudere fietsers daalt 2,5 maal zo snel als het risico voor niet-ouderen. In die zin zijn oudere fietsers extra gebaat bij een effectief verkeersveiligheidsbeleid.

Van Boggelen (2002) vond een sterk verband tussen de score van de Fietsbalans, een maat voor het fietsklimaat in een plaats, en het fietsgebruik: hoe beter het fietsklimaat, hoe hoger het fietsgebruik. De Fietsbalansscore wordt in overwegende mate bepaald door de feitelijke situatie op straat, in het bijzonder van de infrastructuur. Deze studie, gebaseerd op de data van de Fietsbalans-2, vindt opnieuw dit verband: in plaatsen waar de score van de Fietsbalans hoger is, wordt gemiddeld genomen meer gefietst.

Deze studie vindt ook een duidelijk verband tussen fietsgebruik van ouderen en fietsgebruik van andere fietsers: in plaatsen waar de ene groep meer fietst, fietst de andere gemiddeld ook meer. Met de wetmatigheid van 'safety by numbers' ontstaat daarmee een samenhangend beeld, dat in plaatsen met een beter fietsklimaat ouderen meer fietsen en ouderen een lager risico op letselongevallen hebben.

Een beter fietsklimaat, in het bijzonder fietsvriendelijke infrastructuur, leidt dus tot meer fietsgebruik en lagere risico's, ook voor ouderen.

II.b Ontvlecht netwerken fiets en auto

Deze studie vindt twee aspecten die heel direct samenhangen met de verkeersonveiligheid van ouderen: verkeershinder en geluid. Die hangen onderling ook weer samen: in gemeentes met meer verkeershinder is er gemiddeld ook meer lawaai op straat. Op dit moment is dus niet te bepalen wat de oorzaak is van dit negatieve verband: bij beide kan men zich het nodige voorstellen.

Wat wel duidelijk is dat de oudere fietser met een goede routekeuze zowel de verkeershinder als de lawaai kan verminderen. Gemeentes kunnen hierbij in bijzondere mate helpen, door hoofdfietsroutes zo te ontwerpen dat deze hoofdautoroutes mijden. Extra voordeel is dat de fietser dan ook veel minder ultrafijnstof inademt.

Vanuit het streven dat het hoofdfietsnetwerk tweemaal zo fijnmazig is als het hoofdautonetwerk (CROW, 2006) is het sowieso nodig om hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden te realiseren. Hoewel hier enkele interessante experimenten mee zijn gedaan (Andriessse, 2005), moeten we constateren dat het denken op dit punt weinig voortgang boekt en de praktijk stagneert. Dit wordt in aanzienlijke mate veroorzaakt door het – overigens ontorechte – geloof bij verkeerskundigen dat hoofdfietsroutes in de voorrang in verblijfsgebieden 'niet mogen van Duurzaam Veilig'. Een goede en effectieve voorlichting van ambtenaren lijkt ons hier nuttig en nodig.

Helaas zijn er elementen in het bestaande beleid die juist leiden tot meer bundeling van fiets- en autoroutes. Een rigide implementatie van Duurzaam Veilig leidt tot het opheffen van fietsoversteken en daarmee het verdwijnen van separate fietsroutes. Nut en noodzaak van deze specifieke maatregel zijn nooit onderbouwd, de nadelen zijn wel evident. Ook verdwijnen steeds meer rustige fietsroutes door de aanleg van grote infrastructurele projecten en het opheffen van spooroverwegen (barrières), waardoor fietsers in de praktijk gedwongen worden te kiezen voor veel drukkere alternatieven. De verkeersveiligheidswinst bij het opheffen van overwegen weegt niet op tegen de verliezen elders. Op zich is het beleidsveld afdoende afgedekt door de Nota Mobiliteit, maar veel overheden zijn niet genegen het betreffende essentiële onderdeel te volgen.

Dat geldt helaas ook voor het Rijk in de rol van Rijkswaterstaat, met een opvallend kleine antenne voor fietsbelangen bij grote infrastructurele projecten.

II.c Zorg voor bredere fietsinfrastructuur, in het bijzonder bredere fietspaden

Het bovenstaande pleidooi voor ontvlechting van auto- en fietsnetwerk is er stilzwijgend vanuit gegaan dat langs alle gebiedsontsluitingswegen inmiddels vrijliggende fietspaden gerealiseerd zouden zijn. Dat is evenwel geenszins het geval. Doumen en Weijermans (2009) rapporteren dat slechts in ruim de helft van de gevallen gebiedsontsluitingswegen binnen de kom vrijliggende fietspaden hebben. In bijna de helft ontbreken deze klaarblijkelijk. Verder rapporteren zij ook een hoge mate van langsparkeren op gebiedsontsluitingswegen (44 %). Deze getallen zijn niet gebaseerd op veldonderzoek, maar op een enquête onder wegbeheerders.

Buiten de kom worden vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen steeds meer vervangen door parallelwegen. Hierdoor verdwijnt een eigen plek op de weg voor fietsers, die juist door kinderen en ouderen zo gewaardeerd wordt. Dit alles op grond van een aanbeveling in het Handboek Wegontwerp (CROW, 2002), waarvan inmiddels is vastgesteld dat deze gebaseerd is op een selectieve lezing van onjuist onderzoek (Godefrooij en van Boggelen, 2008).

Met de aanleg van gescheiden fietsinfrastructuur is het probleem van verkeershinder nog niet opgelost. In veel gevallen wordt gekozen voor fietsstroken in plaats van fietspaden, vaak in combinatie met langsparkeren, hoewel dit zeer direkt tegen de aanbevelingen van de ASVV2004 in gaat (CROW, 2004). Als reden wordt vaak ruimtegebrek opgegeven. De Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW 2006) legt reeds uit dat dat geen valide argument is en geeft een alternatief bij beperkte ruimte. Ook voor de breedte van fietspaden en fietsstroken zijn duidelijke aanbevelingen, die helaas veelvuldig geschonden worden (CROW, 2006; Zeegers, 2004a, 2004b). Schepers (2009) heeft aangetoond dat juist ouderen bijzonder last hebben van te smalle fietsvoorzieningen. Ook paaltjes leveren voor ouderen een hoger risico dan voor de gemiddelde fietser (l.c.). In dat kader is het schrijnend dat van de circa 800 paaltjes die tijdens de Fietsbalans-2 op fietspaden werden aangetroffen, er welgeteld één hele voldeed aan de toch tamelijk simpele ontwerp-eisen van de ASVV2004 (CROW, 2004) en de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW, 2006).

III Meta-advies: Aanvalsplan veilige fietsinfrastructuur

Het leeuwendeel van de aanbevelingen betreft de weginrichting en richt zich daarmee tot de decentrale overheden¹³. Dat roept de vraag op welke rol het Rijk verder zou kunnen spelen. Deze vraag wordt doorgaand afgedaan met verwijzing naar het paradigma dat het Rijk zich niet imperatief bemoeit op het werkterrein van de decentrale overheden. Een kenniscentrum voor fietsbeleid, het Fietsberaad, zou het meest vergaand zijn wat mogelijk is. In zijn huidige opzet beperkt het Fietsberaad zich tot algemene adviezen en kan zij door de beperkte middelen hoegenaamd geen maatadviezen leveren.

Aan de andere kant is een groot probleem dat in te veel situaties de wegbeheerder de landelijke aanbevelingen voor ontwerp van (fiets)infrastructuur niet toepast. Denk aan de bovengenoemde gebiedsontsluitingswegen en fietspaaltjes. Tegen die achtergrond heeft het weinig zin veel energie te steken in het aanscherpen van op zich al zeer gedegen aanbevelingen. De kern van de vraag is hoe

¹³ Het Rijk is zeer beperkt wegbeheerder van fietsvoorzieningen, zij het minder beperkt dan algemeen aangenomen. In die zin richten de aanbevelingen zich op het Rijk, in het bijzonder Rijkswaterstaat.

overheden ertoe te brengen dat zij zich (meer) aan de aanbevelingen kunnen conformeren. Lukt dat niet, dan blijft verkeersveiligheidsbeleid voor fietsers in hoge mate een papieren oefening.

Naar onze mening is het mogelijk om de decentrale overheden zover te krijgen dat zij meer aandacht gaan schenken aan de kwaliteit van fietsinfrastructuur met een hogere prioriteit. Door hen te helpen en te overtuigen, kan dit bereikt worden zonder het heersende paradigma van scheiding van taken in de overheid te doorbreken. Als voorbeeld verwijzen wij naar het Groene Golf Team. Dit team van de Rijksoverheid adviseert decentrale overheden op het terrein van verkeerslichten. Als enige van 30 tegelijkertijd gestarte projecten in het kader van het bestrijden van de files bleek het dermate succesvol, dat het voortgezet wordt op een semi-permanente basis.

Wij bepleiten een soortgelijke aanpak op het gebied van fietsbeleid en verkeersveiligheid, een FietsAdviesTeam. Een dergelijke team, ondergebracht bij Rijk of semi-overheid, zou een daadwerkelijke en relevante bijdrage kunnen leveren aan het fietsgebruik, fietsgemak en fietsersveiligheid zonder de taken en rollen van de verschillende overheidslagen te herdefiniëren.

.

9. Referenties

- Andriessse, R., 2005. Fietsstraten in hoofdfietsroutes; toepassingen in de praktijk. Fietsberaad.
- Boggelen, O. van, 2002. Fietsbalans meet en vergelijkt fietsbeleid van gemeentes.
[http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Z1207Fietsberaadwebsiteinternetken
nisbankFietsbalans1.doc](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Z1207Fietsberaadwebsiteinternetken
nisbankFietsbalans1.doc)
- Boggelen, O. van, R. Janssen & J. Everaars, 2005. Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid. Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Cavill, N. & A. Davis, 2007. Cycling and health, what's the evidence. Cycling England.
- CROW, 2004. ASVV 2004.
- CROW, 2006. Ontwerpwijzer Fietsverkeer
- Doumen, M.J.A. & W.A.M. Weijermars, 2009. Hoe duurzaam veilig zijn de Nederlandse wegen ingericht ? SWOV.
- Elvik, R., 2009. The non-linearity of risk and the promotion of environmentally sustainable transport. *Accidents Analysis and Prevention* (41): 849-855.
- Godefrooij, H. & O. van Boggelen, 2008. Fietspad of Parallelweg ? Fietsberaad.
- Loon, I. van & K. Broer, 2006. Fietsen zolang het kan.
- Methorst, R. 2003. Kwetsbare verkeersdeelnemers. Rapportage over de kennisbasis voor een effectief beleid voor een veilige mobiliteit van kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Ormel, W., K. Klein Wolt, P. den Hertog, 2009. Enkelvoudige fietsongevallen, een LIS – vervolgonderzoek. Stichting Consument en Veiligheid
- Pol, M., 2007. Ouderen langer op de fiets. Fietsverkeer.
- Rodarius, C., J. Mordaka & T. Versmissen, 2008. Bicycle safety in bicycle to car accidents. TNO.
- Schepers, P. 2009. De rol van de infrastructuur bij enkelzijdige ongevallen. RWS DVS.
- Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Ministerie van, 2006. Kiezen voor gezond leven 2007 – 2010.
- Zeegers, Th., 2004a. Over de breedte van fietspaden.
[http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=Kennisbank&mode=detail&repository=B
reedte+van+fietspaden](http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=Kennisbank&mode=detail&repository=B
reedte+van+fietspaden)
- Zeegers, Th., 2004b. Breedtes en andere aspecten van fietsstroken.
[http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=Kennisbank&mode=detail&repository=Breedtes
+en+andere+aspecten+van+fietsstroken](http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=Kennisbank&mode=detail&repository=Breedtes
+en+andere+aspecten+van+fietsstroken).

Bijlage

Overzicht van gemeentes waarvan de data van de Fietsbalans-2 in deze studie

Alkmaar
Almere
Amersfoort
Apeldoorn
Boxtel
Bussum
Capelle aan den IJssel
Delft
Den Bosch
Den Haag
Deventer
Edam-Volendam
Eindhoven
Enschede
Goes
Gorinchem
Gouda
Groningen
Haarlem
Hellevoetsluis
Helmond
Hilversum
Houten
Kampen
Leeuwarden
Leiden
Lelystad
Maarssen
Maastricht
Nijmegen
Oss
Purmerend
Roermond
Sneek
Soest
Uithoorn
Utrecht
Veenendaal
Veghel
Vlaardingen
Waalwijk
Wageningen
Wassenaar
Weert
Winterswijk
Zaanstad
Zeist
Zoetermeer
Zwolle