

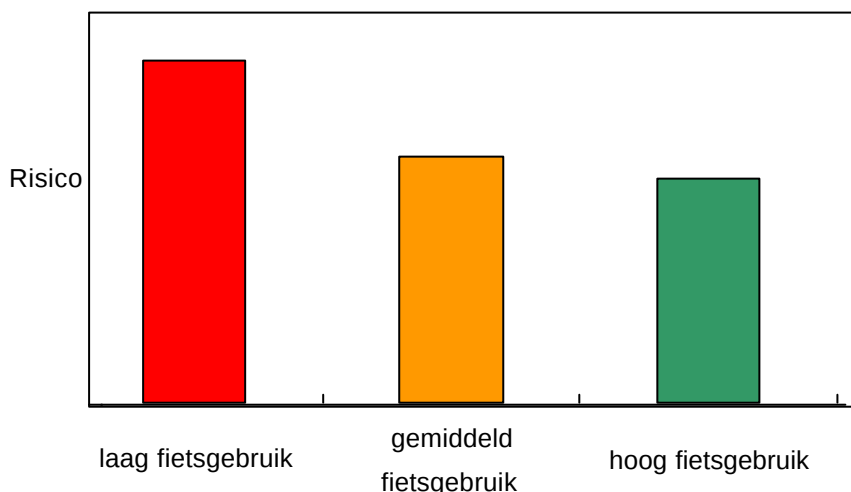
Hoog fietsgebruik goed voor verkeersveiligheid

Otto van Boggelen, Frank Borgman (tekst in de Rapporten Fietsbalans), juni 2003

Over het algemeen wordt aangenomen dat fietsen relatief gevaarlijk is. Uit analyses tussen het slachtofferrisico dat fietsers lopen en het fietsgebruik in de 221 grootste Nederlandse gemeenten blijkt evenwel dat het risico afneemt naarmate het fietsgebruik toeneemt.

Figuur 1 geeft de relatie tussen verkeersveiligheid en fietsgebruik weer. In gemeenten met een hoog* fietsgebruik vielen in de periode 1997 tot en met 2001 gemiddeld 102 fietsslachtoffers per 100 miljoen fietskilometer. In de gemeenten met een laag fietsgebruik ging het gemiddeld om 156 fietsslachtoffers per 100 miljoen fietskilometer.

Figuur 1 Relatie tussen verkeersveiligheid en fietsgebruik



In gemeenten met een hoog fietsgebruik is de kans dat je als fietser gewond raakt bij een verkeersongeval dus gemiddeld 35% procent lager dan in gemeenten met weinig fietsers. Hoe meer er gefietst wordt, hoe veiliger een gemeente is voor fietsers! Deze conclusie sluit aan bij eerder onderzoek dat het Deense Road Directorate gedaan heeft naar 47 Deense steden.

Een aantal verklaringen voor het opmerkelijke verband tussen fietsgebruik en veiligheid is denkbaar. De belangrijkste is dat in gemeenten met een hoog fietsgebruik de fietsers een dominantere positie innemen in het straatbeeld. Automobilisten en vrachtwagenchauffeurs zijn daardoor voorzichtiger en houden meer rekening met fietsers. Daarnaast zullen de automobilisten in gemeenten waar het fietsen zo populair is ook vaker zelf op de fiets zitten. Zij kunnen zich beter inleven in de situatie van fietsers.

Uit de analyses komt tevens een negatief verband tussen het autogebruik enerzijds en de veiligheid voor fietsers anderzijds. Hoe vaker de inwoners de auto pakken, hoe groter de kans dat je als fietser slachtoffer wordt van een ernstig ongeval. Uit analyse van de cijfers blijkt overigens ook dat de verkeerscriminaliteit aanzienlijk hoger is in gemeenten met een laag fietsgebruik op de korte afstand (en dus een hoog

* Als maat voor het fietsgebruik is bij deze analyse het aantal fietskilometers per inwoner genomen. Voor deze maat is gekozen omdat ook het ongevalrisico is uitgedrukt per gefietste kilometer. In gemeenten met een hoog respectievelijk laag fietsgebruik is het fietsgebruik een standaarddeviatie hoger respectievelijk lager dan het gemiddelde fietsgebruik.

autogebruik). Een reden te meer om met name het autogebruik op de korte afstanden te ontmoedigen en het fietsgebruik te stimuleren.

Het gedrag van automobilisten is blijkbaar van grote invloed op de veiligheid van fietsers. In figuur 2 is duidelijk af te lezen dat er een correlatie bestaat tussen het letselrisico voor fietsers en het aantal verkeersmisdrijven dat in een gemeente wordt gepleegd. In gemeenten met veel verkeersmisdrijven, is de kans dat je als fietser het slachtoffer wordt van een ernstig ongeval gemiddeld bijna 70 procent hoger dan in gemeenten waar automobilisten zelden de fout in gaan. Het gaat vooral om rijden onder invloed en het doorrijden na een ongeval.

Figuur 2 Relatie verkeersmisdrijven en fietsslachtoffers

