

factsheet



Fietsers



Nederland is een echt fietsland. In de loop der jaren zijn er legio maatregelen genomen om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren – van vrijliggende fietspaden, fietstunnels en rotondes tot voorlichting, regelgeving en handhaving. Desondanks blijven fietsers kwetsbare verkeersdeelnemers: meer dan 30% van alle verkeersdoden in Nederland zijn fietsers, van de ernstig verkeersgewonden is dat zelfs meer dan de helft. Om die percentages omlaag te krijgen, kunnen provincies en gemeenten inzetten op extra maatregelen. Op het gebied van infrastructuur, maar bijvoorbeeld ook op het gebied van slimme technologie.

Hoeveel verkeersslachtoffers vallen er onder fietsers?

In 2018 vielen in Nederland 678 verkeersdoden, 34% daarvan waren fietsers (bron: [SWOV](#)). De meeste dodelijke fietserslchtoffers zijn het gevolg van een botsing met een auto (46% in 2017). Ongeveer 20% valt bij fiets-fiets of enkelvoudige fietsongevallen. Bij deze cijfers gaat het overigens om alle slachtoffers die als fietser worden geregistreerd, dus bijvoorbeeld ook bestuurders van elektrische fietsen en bakfietsen (bron: [SWOV](#)).

Van de ernstig verkeersgewonden (naar schatting 20.800 in 2017) vormen fietsers veruit de grootste groep: ruim 60%, dat zou overeenkomen met ruim 13 duizend gewonde fietsers (bron: [SWOV](#)). Het merendeel daarvan is het gevolg van een enkelvoudig fietsongeval, waarbij geen andere weggebruiker direct is betrokken. Vaak gaat het dan om balansverlies of uitglijden, maar bijvoorbeeld ook om botsen tegen een paaltje of een ander object.

In de cijfers is te zien dat oudere fietsers extra kwetsbaar zijn: bijna driekwart van alle fietsdoden en bijna de helft van de ernstig gewonde fietsers is ouder dan 60 jaar (bron: [SWOV](#), zie ook de factsheet [Oudere verkeersdeelnemers](#)).

Waarom zijn fietsers zo kwetsbaar?

Dat is een samenspel van factoren. Om te beginnen worden fietsers (net als voetgangers) niet beschermd door het voertuig zelf, zoals bij auto's. Daarnaast speelt het verschil in snelheid en massa een rol: fietsen zijn langzamer en lichter dan het verkeer

eromheen. Ook de fysieke gesteldheid van de fietser is van belang: balans houden is essentieel. Vooral oudere fietsers zijn daardoor vaak extra kwetsbaar: zij hebben doorgaans meer moeite met balans houden, vooral bij opstappen en wegrijden en stoppen en afstappen.

Daarnaast zijn oudere fietsers bij een val fysiek kwetsbaarder dan jongere verkeersdeelnemer. (Zie ook de factsheet [Oudere verkeersdeelnemers](#)).

Wat zijn de belangrijkste oorzaken van fietsongevallen?

De belangrijkste oorzaken van fietsongevallen zijn (een combinatie van) drie terreinen: infrastructuur, voertuig en gedrag.

Infrastructuur

Veel fietsers komen ten val door een slechte kwaliteit van het wegdek (zoals kuilen en hobbels door putdeksels of boomwortels) of door een glad wegdek. Ook de weginrichting speelt een rol. Daarbij kun je denken aan de zichtbaarheid van obstakels en het wegverloop, en aan de breedte van fietspaden en -stroken. Ook is het belangrijk dat er goede oversteekvoorzieningen zijn op plekken waar fietsers het autonetwerk moeten kruisen.

Voertuig

Een fiets is van zichzelf instabiel: om niet te vallen, moet je evenwicht houden. Tijdens het fietsen, maar ook bij het op- en afstappen. Ouderen (vanaf 65 jaar) hebben daarbij het vaakst moeite om balans te houden.

(Zie ook de factsheet [Oudere verkeersdeelnemers](#).) »

Gedrag

Onveilig gedrag is ook een belangrijke oorzaak van fietsongevallen. Daarbij gaat het om onveilig gedrag van zowel fietsers zelf (zoals smartphonegebruik of rijden zonder verlichting) als van andere verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld te hard rijden, door rood rijden en rijden onder invloed). Bron: [SWOV](#).

Zijn elektrische fietsen gevaarlijker dan gewone fietsen?

Daarvoor is nog onvoldoende wetenschappelijk bewijs. De ernst van de verwondingen is wel groter bij een ongeval met een elektrische fiets. Ook voor de nog snellere speed-pedelecs (die vanwege die hogere snelheid vallen onder de regelgeving voor bromfietsen) is er onvoldoende informatie om iets te kunnen zeggen over de risico's. Wat de beste plek is voor speed-pedelecs, op de rijbaan of op het fietspad, valt op basis van onderzoek ook (nog) niet te zeggen. Wel zorgt het verschil in snelheid en massa ten opzichte van het overige verkeer voor meer risico (zie onder andere [een onderzoek van SWOV](#)). Daarnaast kunnen bochten en obstakels (zoals randjes of paaltjes) door de hogere snelheid een risico vormen.

Meer informatie vind je in de SWOV-factsheet [Elektrische fietsen en speed-pedelecs](#).

Is wielrennen op de openbare weg gevaarlijker dan gewoon fietsen?

Ook daarvoor is onvoldoende bewijs. Slachtoffers onder race- en toerfietsen worden namelijk niet als aparte categorie geregistreerd. Wat wel duidelijk een risico is, is het fietsen in groepen. Bij race- en toerfietsers gebeurt bijna 70% van de ongevallen tijdens het fietsen in groepen. In bijna de helft van de gevallen zijn daar andere race- of toerfietsers bij betrokken.

Hoe zit het met voorrang op rotondes?

Uit [onderzoek van onder andere SWOV](#) blijkt dat rotondes waar fietsers geen voorrang krijgen op gemotoriseerd verkeer, veiliger zijn dan rotondes waar fietsers wel voorrang krijgen. Mogelijk komt dat doordat het voor automobilisten niet logisch voelt als fietsers daar voorrang hebben. Ook moeten automobilisten op een rotonde op te veel dingen tegelijk letten, waardoor ze een fietser te laat opmerken.

Overigens beveelt CROW aan om fietsers op vrijliggende fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom geen voorrang te laten hebben, en op rotondes binnen

de bebouwde kom wel. Deze richtlijn is het resultaat van een afweging tussen enerzijds veiligheid en anderzijds comfort en doorstroming van fietsers.

Meer informatie vind je in de SWOV-factsheet [Rotondes](#).

Hoe kunnen we de fietsveiligheid verder verbeteren?

In de loop der jaren zijn er legio maatregelen genomen om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren. Zowel op het gebied van infrastructuur – denk aan vrijliggende fietspaden, fietstunnels, 30km/ur-gebieden en rotondes – als op het gebied van voorlichting, regelgeving en handhaving (zie onder andere de geactualiseerde visie [Duurzaam Veilig \(DV₃\)](#)).

Daarnaast zijn er verschillende hulpmiddelen beschikbaar die kunnen helpen om de fietsveiligheid te verbeteren, zoals het [Keuzeschema sanering palen op fietspaden](#). Ook zijn er verschillende instrumenten beschikbaar om de veiligheid van de fietsinfrastructuur te beoordelen, zoals het [Safe Cycling Network \(Cycle-Rap\)](#) en de [Netwerk Safety Index voor Amsterdam](#). Zie hiervoor ook de uitgave over [meetinstrumenten voor risicogestuurd beleid](#) van het Kennisnetwerk SPV.

Wat kunnen provincies en gemeenten nog meer doen?

Provincies en gemeenten kunnen op verschillende manieren bijdragen aan de veiligheid van fietsers. Daarbij gaat het vooral om maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en technologie.

Infrastructuur

Meer fietsroutes en vrijliggende fietspaden zorgen voor meer fietsveiligheid. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn:

- scheiden van fietsers en zwaar/snelverkeer;
- veiliger inrichten van 30- en 50km/ur-wegen;
- verwijderen van fietspaaltjes;
- herkenbaar, vergevingsgezind en obstakelvrij maken van fietsroutes;
- fietsroutes als eerste strooien bij gladheid. »

Meer informatie is te vinden in de [Ontwerpwijzer Fietsverkeer](#) van CROW.

Educatie en voorlichting

Provincies en gemeenten kunnen ook investeren in specifieke kennis- en vaardigheidstrainingen voor fietsers (zie de [SWOV-factsheet Verkeerseducatie](#)). Ook zijn er organisaties die cursussen aanbieden voor oudere fietsers met elektrische fietsen, zoals Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond (zie voor voorbeelden o.a. de [Toolkit Verkeerseducatie van CROW](#)). In het op initiatief van het ministerie van IenW ontwikkelde programma [Doortrappen](#) krijgen senioren via lokale kanalen zoals de fysiotherapeut, de fietswinkel en de buurtsportcoach concrete handvatten om er zelf voor te zorgen dat zij zo lang mogelijk veilig blijven fietsen. Wat de effecten zijn van dit soort trainingen en cursussen is continu onderwerp van onderzoek. Het programma Doortrappen wordt tussen 2019 en 2021 gemonitord en geëvalueerd.

Technologie

Er zijn steeds meer technologische innovaties op de markt die kunnen bijdragen aan de fietsveiligheid. Daarbij kun je in de eerste plaats denken aan technologie voor de fiets zelf, met name gericht op oudere fietsers. Speciale fietsontwerpen – ook voor elektrische fietsen – kunnen bijvoorbeeld helpen om beter balans te houden bij op- en afstappen, zoals een fietsdriewieler (zie de SWOV-factsheet [Elektrische fietsen en speed-pedelects](#)). Andere innovaties zijn gericht op de fietser zelf, zoals een airbag voor fietsers (bijvoorbeeld de Zweedse [Hövdning](#)).

De fietsveiligheid kan ook worden verbeterd door intelligente systemen voor auto's en het verkeerssysteem als geheel. Zo kan intelligente snelheidsassistentie (ISA) ervoor zorgen dat auto's minder vaak te snel hard rijden in 30km/uur-gebieden. Ook zijn er nachtzichtsysteem die het zicht voor auto's in het donker kunnen verbeteren. Er bestaat ook een [fietsersairbag voor op de auto](#), die bij een botsing met een fietser uitklapt over de voorruit.

Platform Veilig Fietsen

Het Platform Veilig Fietsen is ontwikkeld vanuit de Tour de Force, een gezamenlijke agenda van alle overheden op het gebied van fietsbeleid. Een belangrijke doelstelling van die agenda is om het aantal fietsslachtoffers te verminderen. Het Platform Veilig Fietsen draagt hieraan bij door actuele kennis over fietsveiligheid voor de professionals te bundelen en te verspreiden. Meer informatie vind je op de [website van CROW-Fietsberaad](#).