

(Bijdragenr. 103)

Verkeersveiligheid van fietsende 55-plussers

Wim Schoots, Martine Hoofdwijk

Consument en Veiligheid

Samenvatting

Hoe is het gesteld met de verkeersveiligheid van fietsende 55-plussers? In de periode 2005-2009 is het aantal Spoedeisende Hulp behandelingen en het aantal ziekenhuisopnamen door fietsongevallen van 55-plussers sterk toegenomen. Fietsongevallen bij ouderen zijn in de regel ernstig. We presenteren de nieuwste cijfers over deze ongevallen.

Hoe groot is het probleem?

Dagelijks worden ongeveer 50 fietsers van 55 jaar en ouder behandeld op een Spoedeisende Hulpafdeling (SEH) van een ziekenhuis na een ongeval met de fiets. Jaarlijks zijn dit 18.000 SEH behandelingen. Er worden dagelijks bijna 12 oudere fietsers in het ziekenhuis opgenomen (jaarlijks 4.300) en eens in de drie dagen overlijdt een oudere fietser als gevolg van een verkeersongeval (120 per jaar).

Letsel door fietsongevallen bij ouderen zijn in de regel ernstig. Zo wordt na presentatie op de SEH 27% van de slachtoffers in het ziekenhuis opgenomen. Voor fietsongevallen in het algemeen is dat 15%. De medische kosten van fietsongevallen bij ouderen waarvoor het slachtoffer op een SEH-afdeling is behandeld of in een ziekenhuis is opgenomen, zijn met gemiddeld € 4.700 beduidend hoger dan van andere leeftijdsgroepen. De directe medische kosten bij fietsongevallen in het algemeen bedragen gemiddeld € 2.100 per slachtoffer.

Het aantal ongevallen neemt sterk toe.

Het aantal SEH-behandelingen vanwege fietsongevallen bij ouderen is in de periode 2005-2009 met 39% toegenomen. Het aantal ziekenhuisopnamen ten gevolge van fietsongevallen bij ouderen is in deze periode nog sterker toegenomen, namelijk met 55%. Deze stijgingen zijn toe te schrijven aan een toenemend aantal fietskilometers bij ouderen. Het totaal aantal kilometers dat fietsend werd afgelegd door ouderen steeg in deze periode met 50%! Ook de vergrijzing, het toenemend aantal ouderen, speelt hierbij een rol.

Wie lopen letsel op?

Vrouwelijke senioren komen vaker op de SEH en worden vaker in het ziekenhuis opgenomen vanwege een ongeval met fietsen dan mannen. Onder de dodelijke slachtoffers van een fietsongeval zijn juist veel (hele oude) mannen.

Hoe ontstaan de ongevallen?

Zeven van de tien fietsongevallen (13.000) bij 55-plussers betreft enkelvoudige ongevallen: dat wil zeggen een ongeval waarbij geen andere

verkeersdeelnemer betrokken is. Meestal is dit een val met of van de fiets of een botsing met een obstakel.

Uit aanvullend vragenlijstonderzoek (Ormel 2008) blijkt dat slachtoffers met name de recreatieve Nederlandse fietsers zijn, die vaak overdag fietsen als het niet druk is, op een bekende route en met een bekende fiets. Het overgrote deel van de slachtoffers fietst vaker dan één keer per week. Veel ritten zijn naar een winkel of een fietstocht, verder is men vaak op weg naar familie.

Aan de fiets is weinig mis en deze wordt dan ook weinig als oorzaak genoemd van het ongeval. Als oorzaak van het ongeval worden vaak omgevingsfactoren genoemd zoals andere verkeersdeelnemers, een obstakel of een glad wegdek. 20 % noemt als (mede-) oorzaak het gedrag van een andere weggebruiker. Iemand doet iets onverwachts of onvoorzichtigs, waarvoor men bijvoorbeeld plotseling moet uitwijken. Daarnaast worden persoonsgerelateerde factoren genoemd, waaronder vooral een onhandige beweging (zoals een stuurfout). Mogelijk spelen cognitieve en fysieke beperkingen door het ouder worden hierbij een rol. Opvallend is dat relatief veel ouderen vallen tijdens op- of afstappen en terwijl ze (bijna) stilstaan.

Doelgroeponderzoek (Sman 2011) laat zien dat ouderen zelf de oorzaken van ongevallen met de fiets vooral leggen bij de fysieke omgeving (toestand van weg/fietspad en infrastructuur) en de sociale omgeving (medeweggebruikers en hun gedrag).

Een beter fietsklimaat helpt!

Van een beter verkeersveiligheidsbeleid in een gemeente profiteren 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 (Zeegers, 2010).

Van Boggelen (2002) vond dat hoe beter het fietsklimaat, hoe hoger het fietsgebruik. Het fietsklimaat wordt in overwegende mate bepaald door de feitelijke situatie op straat, in het bijzonder van de infrastructuur. Een beter fietsklimaat, in het bijzonder fietsvriendelijke infrastructuur, leidt dus tot meer fietsgebruik en lagere risico's, ook voor ouderen

Deze cijfers zijn voor beleidsmakers van belang bij de aanpak om ongevallen bij kwetsbare verkeersdeelnemers te voorkomen.

Bronnen

www.veiligheid.nl/ongevalcijfers/Cijfers-fietsongevallen-55plus
www.veiligheid.nl/ongevalcijfers/Cijfers-fietsongevallen-algemeen
Letselongevallen van voetgangers en fietsers, een verassend beeld!, RWS-
DVS ism Consument en Veiligheid, 2010
Enkelvoudige fietsongevallen, een LIS-vervolgonderzoek, RWS-DVS 2008
Samen werken aan een veilige fietsomgeving, fietsberaad, publicatie 19
Aan de slag met enkelvoudige fietsongevallen : onderbouwing en
toelichting op een nieuwe interventie bij senioren, Consument en
Veiligheid, 2011
Zeegers, T. (2010). Ongevallen met oudere fietsers. Utrecht : Fietsersbond
Boggelen, O. van, 2002. Fietsbalans meet en vergelijkt fietsbeleid van
gemeentes.