

46 Fietsongevallen, een analyse van oorzaken

Ton Hendriks *

Inleiding

Eind vorig jaar werden de nieuwe cijfers bekend over het aantal ernstig gewonden in het verkeer. De cijfers kenmerken zich door een stijgend aantal verkeersgewonden. Fietsers maken hier een groot deel van uit. 63% van de 21.300 ernstige verkeersslachtoffers die vorig jaar in Nederland vielen, zijn fietsers: 13.419 fietsslachtoffers waarvan 60% ouderen. De eerste vraag die opkomt is: hoe komt dat en wat kunnen we eraan doen? Om die vraag te beantwoorden is gedetailleerder informatie nodig over relevante kenmerken van de omstandigheden, (gedrag van) de fietser en over het vervoermiddel. Die gegevens zijn echter niet bekend omdat ze niet meer worden geregistreerd.

* Verkeerskundige bij ANWB.

Om toch iets te kunnen zeggen over de toedracht, heeft de ANWB het initiatief genomen om haar leden te vragen naar de oorzaak en oplossing van door henzelf ervaren fietsongevallen. 435 mensen meldden zich met hun verhaal. Van die resultaten wordt hieronder verslag gedaan. Het gaat niet om een representatief onderzoek waarmee getalsmatig kan worden aangegeven hoeveel fietsers het precies betreft en hoe de cijfermatige uitsplitsing is naar oorzaak, omstandigheden en dergelijke. De resultaten geven inzicht in de omstandigheden die van invloed zijn op de fietsongevallen. Daartoe zijn de – vaak uitgebreide – mails van respondenten doorgenomen en geïnterpreteerd. De getallen die worden genoemd, hebben geen absolute waarde, maar bieden een globale indicatie hoe de verschillende oorzaken en aspecten zich tot elkaar verhouden.

De resultaten

Uit de analyse blijkt dat fietsongevallen worden veroorzaakt door:

1. infrastructuur
2. technische gebreken aan de fiets
3. (wennen aan) de elektrische fiets
4. gedrag
5. overige zaken

1. Infrastructuur

Verharding (114 van de 435 reacties)

De door respondenten meest genoemde oorzaak van fietsongevallen is de kwaliteit van de verharding. Fietsers vallen door onvlakheid van het fietspad. Door boomwortels, verzakkingen of ongelijke tegels. Ook stroefheid van het wegdek is voor fietsers van levensbelang.

Gladheid vindt haar oorzaak bijvoorbeeld in olie afkomstig van landbouwvoertuigen, natte bladeren, zand, sierbestrating/kinderkopjes, wildroos-

ters, tramrails, markeringen (zebramarkering), (metalen) platen bij wegwerkzaamheden.

Wat kan beter: er zijn normen voor vlakheid.¹⁾ Die normen voor vlakheid moeten beter worden nageleefd door gemeenten en provincies.²⁾

Paaltjes (52 van de 435 reacties)

Midden in het fietspad staande paaltjes worden vaak over het hoofd gezien. Ze zijn slecht zichtbaar door kleur, geringe lengte, zon/schaduwcontrasten en door het wazige gebied in de multifocale bril. Het gebeurt ook dat fietsende voorgangers het zicht op het paaltje ontnemen. Wat kan beter: paaltjes in het fietspad kunnen ten minste worden ingeleid door een tijdige, duidelijke en voelbare markering.³⁾ Veel beter is het echter om de paaltjes weg te halen; dit gebeurt al in de winter als de gemeente er zelf last van heeft bij het strooien. CROW/Fietsberaad heeft hiervoor een richtinggevende publicatie nummer 27: 'Evaluatie aanbevelingen van palen op fietspaden'.⁴⁾



Randen (62 van de 435 reacties)

Randen zijn, vaker nog dan paaltjes, oorzaak van ongevallen. De randen ter afscheiding van het voetpad zijn vaak niet goed te zien of de hoogte wordt door de fietser verkeerd ingeschat. Fietsers gaan hierdoor makkelijk onderuit. Randen zijn vaak slecht zichtbaar door het ont-

1. Zie CROW, Ontwerpwijzer Fietsverkeer, Publicatie 230 en CROW, ASVV Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom 2012.
2. Zie hierover mr. P. Oskam & mr. J.S. Overes, 'De juridische status en het gebruik van CROW-richtlijnen bij wegbeheerdersaansprakelijkheidszaken', VR 2015/60, afl. 6.
3. Keuzeschema sanering palen in fietspaden. CROW/Fietsberaad 2014.

breken van kleurverschil, (herfst)bladeren of plassen, of door ligging in een tunneltje waar de verlichting onvoldoende is. Een verhoogde rand vermindert de effectieve breedte van het pad waardoor inhalen of uitwijken eerder problemen geeft en/of trappers de randen raken.



Asfaltranden van paden en wegen en het hoogteverschil met de bermen veroorzaken ook ongevallen. Fietsers raken van het asfalt, vallen direct om of vallen wanneer ze proberen terug te sturen naar de weg. Het is des te gevaarlijker omdat dat vaak gebeurt op een moment dat ze worden ingehaald door auto's.

Wat kan beter: hoogteverschillen tussen voetpaden en fietspaden moeten zoveel mogelijk worden weggehaald en vervangen door een duidelijke streep of onderscheid in kleur van de verharding.⁵⁾ Hierdoor worden uitwijkmanoeuvres in noodgevallen minder gevaarlijk. Daarnaast moeten bermen worden aangevuld tot gelijk niveau als de (nieuwe) asfaltverharding.



Tweerichtingpaden

Steeds vaker worden tweerichtingpaden toegepast, formeel en informeel. De breedte van de paden is daar meestal niet op afgestemd en op de kruispunten rekent het kruisend autoverkeer helemaal niet op fietsers van rechts. In 27 gevallen zijn spookrijdende fietsers genoemd als oorzaak van ongevallen.

Wat kan beter: het is nauwelijks te verwachten dat fietsers nog te corrigeren zijn. Gemeenten kunnen daarom maar beter de eerder genoemde Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW volgen en de maatvoering en markering van tweerichtingspaden aanpassen (breder en een asmarkering). Uit onderzoek van P. Schepers (Rijkswaterstaat DVS) en D. de Waard (Rijksuniversiteit Groningen) blijkt dat de aanleg van een drempel op de zijweg of uitritconstructie het aantal langsongevalen⁶⁾ bijna halveert. Een rode

kleur op het fietspad helpt daarentegen niet of werkt zelfs averechts, zo blijkt uit verschillende onderzoeken. Dit is waarschijnlijk te verklaren doordat de 'rode looper' over de zijweg vooral voor de fietsers goed zichtbaar is. Voor automobilisten uit de zijweg is dit veel minder opvallend. Een waarschuwingdriehoek op een aantal meters vóór het kruispunt werkt beter.

Met een fietssymbool en twee pijlen kan worden gewezen op de mogelijkheid van fietsers uit de onverwachte richting. Daarnaast kan men automobilisten uit de zijstraat met borden en markering attenderen op de mogelijkheid van fietsers van rechts.⁷⁾



Voorbeeld van gebroken frame.

2. Technische gebreken aan fietsen

Technische problemen aan de fiets zorgen nogal eens voor ongevallen. Uit de 80 gevallen waarin de techniek als oorzaak wordt genoemd, komt vooral de verwisseling van voor- en achterrem naar voren. Bij e-bikes grijpen de remmen

bovendien erg stevig aan. Door verwisseling van voor- en achterrem in combinatie met de hogere snelheid gaan nogal wat mensen over de kop. Trapper, stuur, frame, voorvork, spatbord, zadel en zijn allemaal zaken die volgens de respondenten afbreken. En echt niet alleen bij oude fietsen.

Op- en afstappen blijkt vaak mis te gaan als gevolg van de ergonomie van de fiets. Een jas die bij het afstappen achter het zadel blijft haken, of regenschoenen die aan de trappers blijven vastzitten. Het zadel staat te hoog waardoor de berijder niet altijd makkelijk steun vindt wanneer hij stopt. Bij het opstappen glijdt hij van de trapper. De gewichtsverdeling van elektrische fietsen is door de plaatsing van de motor anders dan bij een traditionele fiets. Dat zorgt voor onverwachte bewegingen van de fiets, met name bij het op- en afstappen. Ook het effect op stabiliteit van bagage aan het stuur of in bakken voorop de fiets wordt onderschat.

Wat kan beter: regelmatig onderhoud, een lage instap en een niet al te hoog zadel.

3. Elektrische fiets

Hoewel de gemiddelde snelheid van elektrische fietsers niet veel hoger ligt dan van de gewone fietsers, constateert de ANWB toch snelheidsgerelateerde ongevallen. Helling af onderschatten verkeersdeelnemers hun snelheid. Helling af overschatten ze vaak de snelheid/kracht van de elektrische aandrijving, waardoor ze halverwege tot stilstand komen. Afstappen op een helling is moeilijk en leidt al snel tot een val. De snelheid wordt ook in bochten onderschat. Daardoor raken e-bikers relatief vaak stoeprandjes en vallen ze.

4. Te vinden op http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsberaadpublicatie-27-Evaluatie_aanbevelingen_palen_op_fietspaden.pdf.
5. Zie CROW, *Ontwerpwijzer Fietsverkeer*, Publicatie 230 en 'Veiligheid trottoirbanden' van Ministerie Infrastructuur en Milieu, maart 2017.
6. Bij een langsongeval rijdt de fietser op de verkeersader en wordt aangereden door autoverkeer dat de zijweg in- of uitrijdt.
7. Zie P. Schepers en D. de Waard, 'Fietspaden met twee richtingen op kruispunten onveiliger', *Fietsverkeer* afl. 26, oktober 2010.

Wat kan beter: hoewel de e-bikers zichzelf niet zo zien, zijn zij in feite onervaren verkeersdeelnemers op een elektrische fiets. Training voor beginnende e-bikerijders en hulp bij de keuze van de juiste fiets (goede maat/instaphoogte, zadelhoogte) helpt het vervoermiddel onder controle te krijgen en te houden.

4. Gedrag (94 van de 435 reacties)

Bij bijna een kwart van de reacties is het ongeval te wijten aan het eigen gedrag; door onderschatting van de snelheid of doordat men bijvoorbeeld was afgeleid door lammetjes in de wei waardoor een paaltje niet werd gezien.



Maar fietsers hebben ook vaak last van andere fietsers. Vooral wordt er hinder ervaren van groen scholieren en racefietsers. Voor die laatste groep geldt dat de hoge snelheid en het onverwachte passeren bij andere fietsers een schrikreactie kan veroorzaken. Dat leidt tot scheldpartijen en tot ongecontroleerde manoeuvres. Ook moeten fietsers uitwijken voor fietsers die in een andere wereld leven doordat ze een koptelefoon op hebben of met hun smartphone bezig zijn. Dat geeft onderlinge irritatie.



Wat kan beter: ook fietsers zouden telefoongebruik in het verkeer moeten vermijden.

5. Overige zaken

Op de ANWB-oproep kwamen ook meldingen binnen van ongevallen veroorzaakt door loslopende honden die achter fietsers aanrennen of honden die juist aangeliind zijn. Verder werd melding gemaakt van voorwerpen op de weg (blikjes, takken) die tussen de spaken komen en het voorwiel blokkeren, en van zicht belemmerende beplantingen (heggen e.d.).

Wat kan beter: honden en fietsen gaan slecht samen. Een fietsroute door een recreatiegebied

met loslopende honden geeft problemen. Als het losloopgebied dominant is, moet een alternatieve fietsroute worden geboden (met waarschuwing aan degenen die toch door het recreatiegebied fietsen). Als de fietsroute dominant is, dan moeten loslopende honden worden verboden.

Gevolgen, ongevalregistratie

Fietsongevallen hebben vaak ernstige gevolgen. Fietsen en fietsers hebben geen kooiconstructies, kreukelzones en airbags.

Hoewel de onlangs geïntroduceerde Hövding wel veel weg heeft van een airbag, ligt het niet in de verwachting dat op korte termijn veel fietsers hiermee rijden.



Hövding fietsersairbag.

Fietsers hebben de neiging de gevolgen van een aanrijding te onderschatten en noteren geen gegevens van de tegenpartij. Als zich later complicaties voordoen, kunnen ze de kosten niet meer verhalen.

Wat kan beter: noteer altijd de gegevens van de 'tegenpartij'.

Op www.anwb.nl/aansprakelijk staan tips hoe te handelen om de overheid aansprakelijk te stellen voor fouten in het wegontwerp of gebrekkig onderhoud dat tot ongevallen leidt

Enkele jaren geleden is het STAR initiatief ontstaan (Smart Traffic Accident Reporting). De verzekeraars, politie en adviesbureau VIA hebben de handen ineengeslagen om te komen tot een (veel) betere ongevallenregistratie. Centraal hierbij staat het gebruik van de MobielSchadeMelden-app en de website www.mobielschademelden.nl. De bedoeling is dat alle verkeersongevallen – ook die tussen fietsers – in de database komen. Die database wordt meer en meer gevuld. Daarmee wordt het – hopelijk al snel – mogelijk een goede analyse te maken van ongevallen en een effectief fietsveiligheidsbeleid op te zetten.