



Fietsbotsingen

Analyse van fiets-fiets botsingen, in het bijzonder met betrokkenheid van wielrenners

Huib Valkenberg

Uitgegeven door
VeiligheidNL
Postbus 75169
1070 AD Amsterdam

april 2014

Rapport: 604
Projectnummer: 10.0328

Disclaimer

Bij de samenstelling van deze publicatie is de grootst mogelijke zorgvuldigheid in acht genomen. VeiligheidNL aanvaardt echter geen verantwoordelijkheid voor eventuele, in deze uitgave voorkomende, onjuistheden of onvolkomenheden.

Overname van tekst of gedeelten van tekst is toegestaan, mits met de juiste bronvermelding. Indien tekst gebruikt wordt voor commerciële doelstellingen dient altijd vooraf schriftelijke toestemming verkregen te zijn.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk

1	Inleiding	5
2	Vragenlijstonderzoek onder wielrenners	6
3	Analyse van fiets-fiets botsingen in LIS	8
4	Analyse van wielerblessures op de SEH-afdeling	10
4.1	Wielerblessures op de SEH-afdeling in 2012	10
4.2	Stijging wielerblessures 2008-2012	10
4.3	Effecten van de LIS-steekproef	11
4.4	Leeftijd en geslacht	12
4.5	Veranderende ongevalsscenario's	12
4.6	Type letsel en getroffen lichaamsdelen	13
4.7	Temperatuur	13
5	Conclusies, implicaties en aanbevelingen	14
5.1	Conclusies	14
5.2	Implicaties	14
5.3	Aanbevelingen	15
5.3.1	Maatregelen	15
5.3.2	Verder onderzoek	16

1

Inleiding

Naar aanleiding van recente ongevallen met fietsers en wielrenners ontstond in de (sociale) media een beeld van wielrenners die in grote hordes de rest van fietsend Nederland de stuipen op het lijf jagen en valpartijen veroorzaken. Daarnaast is er een zorgelijke ontwikkeling in het aantal ongelukken van wielrenners: uit analyse van de ongevalsgegevens in het Letsel Informatie Systeem blijkt dat het jaarlijks aantal SEH-behandelingen van wielrenners in 2011 fors is toegenomen ten opzichte van eerdere jaren: in de periode 2007-2010 lag het jaarlijks aantal rond de 2.000. In 2011 was dit 3.700, en in 2012 steeg dit aantal door naar 4.200 SEH-behandelingen.

Om een genuanceerd beeld te kunnen schetsen van deze situatie is, in afstemming met de directie Sport van het ministerie van VWS, een onderzoek uitgevoerd naar de totstandkoming van dit soort ongevallen. De belangrijkste vraagstellingen bij dit onderzoek waren:

- Is er sprake van toenemende overlast van (groepen) wielrenners op de Nederlandse wegen, en vooral fietspaden, en waardoor wordt dit precies veroorzaakt?
- Wat zijn de oorzaken van ongevallen tussen fietsers onderling, waarbij wielrenners zijn betrokken?
- Hoe is de toename van het aantal wielrenners dat op de SEH-afdeling verschijnt te verklaren, en hangt dit samen met mogelijk toenemende overlast van wielrenners?

Om deze vragen te beantwoorden zijn een aantal verschillende onderzoeken gedaan:

- 1 Een vragenlijstonderzoek onder wielrenners, met daarin vragen over (bijna-)aanrijdingen met fietsers en rijgedrag van wielrenners, uitgevoerd door TNS NIPO.
- 2 Een kwalitatieve analyse van toedrachtsbeschrijvingen uit het Letsel Informatie Systeem van VeiligheidNL, waarbij de nadruk lag op botsingen tussen fietsers en wielrenners.
- 3 Een nadere analyse van SEH-behandelingen naar aanleiding van wielerveerongevallen, en met name de stijging die in 2011 plaatsvond en die een toename met meer dan de helft van het aantal wielerveerwonden betekende.

In hoofdstuk 2 worden de resultaten van het vragenlijstonderzoek onder wielrenners weergegeven. Hoofdstuk 3 bevat de resultaten van de analyse van fiets-wielrenner botsingen in het Letsel Informatie Systeem. Hoofdstuk 4 vat de resultaten samen van de analyse van het stijgend aantal wielerveerwonden op de SEH-afdeling, zoals geregistreerd in LIS. In hoofdstuk 5 wordt tenslotte aandacht geschonken aan de conclusies en implicaties van de resultaten. Ook worden enkele aanbevelingen gedaan voor eventuele maatregelen en voor verder onderzoek naar opengebleven vragen.

2

Vragenlijstonderzoek onder wielrenners

VeiligheidNL heeft aan TNS NIPO opdracht gegeven een vragenlijst af te nemen onder Nederlandse mannen van 25 tot en met 65 jaar oud die de afgelopen 12 maanden aan wielrennen hebben gedaan. Aan deze groep is een aantal vragen voorgelegd betreffende (bijna-)ongevallen met andere fietsers en het gedrag van wielrenners in het algemeen. De belangrijkste vraag die hiermee beantwoord moet worden is of er sprake is van (toename van) zogenaamd asociaal rijgedrag onder wielrenners, en in hoeverre dit de oorzaak is van toenemende onveiligheid en botsingen met gewone fietsers.

Hieronder volgen de belangrijkste conclusies van dit onderzoek, dat werd uitgevoerd onder 493 wielrenners. Het volledige rapport van TNS NIPO is als Bijlage I toegevoegd aan dit rapport.

Belangrijkste conclusies:

- een kwart van de wielrenners heeft in de afgelopen drie jaar een (bijna-)ongeval met een andere fietser meegemaakt;
- in het merendeel van de gevallen (58%) ging het daarbij om een bijna-ongeval, dus 11% van de wielrenners heeft een daadwerkelijk ongeval met een andere fietser meegemaakt;
- deze ongevallen leidden in 65% van de gevallen tot letsel, waarbij het meestal (77%) om schaafwonden ging;
- de meeste (bijna-)ongevallen vinden plaats op een fietspad (69%), waarbij het vaak gaat om een recht stuk weg (46%). De locatie is vaker buiten de bebouwde kom (68%) dan daarbinnen;
- de oorzaak van de (bijna-)ongevallen was meestal onoplettendheid (52%) of een inschattingsfout (35%). Daarbij leggen de meeste wielrenners (74%) de schuld bij de andere fietser;
- de meeste wielrenners zijn behoorlijk kritisch over het verkeersgedrag van hun mede-wielrenners, maar ruim drie kwart vindt daarbij niet dat het gedrag van wielrenners de afgelopen drie jaar asocialer is geworden.

Met name de laatste twee punten geven informatie over al dan niet asociaal gedrag op het fietspad of op de weg. Onoplettendheid of een inschattingsfout leidt dus veel vaker tot een (bijna-) ongeval dan asociaal fietsgedrag (5%). Toch was er volgens de wielrenners in 51% van de (bijna-)ongevallen sprake van onvoldoende rekening houden met anderen door de wielrenner zelf of de fietser.

Over het eigen rijgedrag zeggen wielrenners specifiek het volgende (zie ook Bijlage I):

Stelling	Oneens* (%)	Eens* (%)
Wielrenners passen hun snelheid aan de verkeerssituatie aan	45	27
Wielrenners houden voldoende rekening met andere weggebruikers	38	32
Wielrenners rijden onveilig voor andere weggebruikers	32	38
Wielrenners rijden vaak in (te) brede groepen	35	47
Wielrenners rijden te hard op fietspaden	28	48
Wielrenners houden zich niet goed aan de verkeersregels	28	49
Wielrenners rijden vaak in (te) grote groepen	28	51
Wielrenners nemen vaak een groot deel van het fietspad of de weg in beslag	22	56
Wielrenners nemen vaak voorrang	22	57

* 'Helemaal of enigszins mee oneens', 'Helemaal of enigszins mee eens', % overige respondenten antwoordde neutraal

Kortom, ongeveer de helft van de wielrenners vindt dat wielrenners onvoldoende hun snelheid aanpassen, dat wielrenners te hard rijden op fietspaden, zich niet goed aan de verkeersregels houden, vaak in (te) grote groepen fietsen en een te groot deel van weg of fietspad innemen, en dat ze vaak voorrang nemen. Ruim een derde deel vindt niet dat wielrenners voldoende rekening houden met andere weggebruikers, maar dat ze daarentegen onveilig rijden voor andere weggebruikers.

Wielrenners zijn dus behoorlijk kritisch op hun eigen rijgedrag en op dat van hun mede-wielrenners. Ondanks dat leggen ze in meerderheid (74%) de schuld van (bijna-)ongevallen toch bij de andere fietser(s). Asociaal gedrag lijkt daarbij geen belangrijke oorzaak van fietsongevallen. Echter, de lijn tussen asociaal gedrag en te weinig rekening houden met andere fietsers is dun, en gezien het feit dat er volgens deze wielrenners in bijna de helft van de gevallen sprake was van dat laatste bij de (bijna-)ongevallen, lijkt dit toch ook geen onbelangrijk aspect van het probleem. Interessant is daarbij wel dat in vier op de vijf (bijna-)ongevallen de andere fietser volgens de wielrenners degene was die te weinig rekening hield met medeweggebruikers. Men zou kunnen zeggen dat wielrenners onveilig rijgedrag vertonen en dat er ongevallen plaatsvinden omdat gewone fietsers daar onvoldoende rekening mee houden.

Volgens de meerderheid van de wielrenners is asociaal gedrag overigens niet toegenomen de laatste drie jaar. Toch vindt 24 procent van hen dat dit wel is toegenomen.

3

Analyse van fiets-fiets botsingen in LIS

In het Letsel Informatie Systeem is geselecteerd op SEH-behandelingen naar aanleiding van botsingen tussen twee fietsers (op gewone fiets of racefiets). Van deze ongevallen is op basis van de toedrachtsbeschrijving getracht vast te stellen wat er precies gebeurde, en wie met wie botste.

Over de periode 2008-2012 komen in het Letsel Informatie Systeem 2.849 cases voor van botsingen tussen twee fietsen. Daarvan betreft het in 169 gevallen (6%) botsingen waarbij in ieder geval één racefiets betrokken was. De overige 94% (2.680 cases) betreft vrijwel allemaal botsingen tussen twee gewone fietsers, waarbij vooral vallen door het achterwiel van een andere fietser aan te tikken of door sturen in elkaar te haken heel veel voorkomt.

Van de 169 botsingen waarbij een wielrenner betrokken was, was dit in twee derde (66%, 111) van de gevallen een botsing tussen (twee of meerdere) wielrenners. Ook hierbij was het aantikken van het achterwiel van een mede-wielrenner populair. In 9 van de 169 aanrijdingen (5%) was uit de toedrachtsbeschrijving niet op te maken of een wielrenner met een andere wielrenner of met een fietser was gebotst.

In LIS 2008-2012 komen dus 49 gevallen voor van een botsing tussen een wielrenner en een fietser (29%). Opgehoogd naar een landelijk beeld zou dat betekenen dat er grofweg 90 van zulke botsingen per jaar voorkomen in Nederland waarvoor het slachtoffer op de SEH-behandeld moet worden¹.

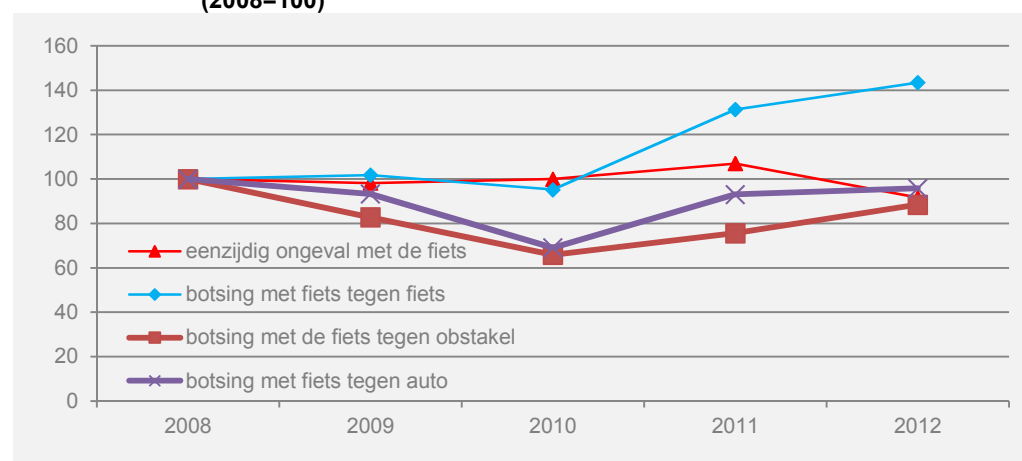
Het is interessant om te zien dat in 24 gevallen de fietser op de SEH-afdeling kwam en in 25 gevallen de wielrenner. Het is in deze gegevens niet goed vast te stellen of de wielrenner de schuld had van de botsing als de fietser gewond was, of dat de fietser de schuld was als de wielrenner gewond raakte. Ook is in slechts enkele gevallen te bepalen of roekeloos of asociaal gedrag van een van hen de oorzaak van de botsing was. De toedrachtsbeschrijvingen van de fiets/wielrenner- en de wielrenner/fiets-aanrijdingen zijn aan dit rapport toegevoegd in Bijlage II.

Kort gezegd: Verreweg het grootste deel van de fiets-fietsbotsingen vindt plaats tussen twee 'gewone' fietsen. Fietsers lijken veel meer last te hebben van andere fietsers dan van wielrenners, en wielrenners komen veel vaker ten val door een mede-wielrenner dan door een andere fietser. En bij fiets/wielrenner-botsingen is er geen reden om aan te nemen dat de schuld vaker bij de ene of de andere groep ligt. Wat de precieze oorzaak van de botsing was is uit de toedrachtsbeschrijving meestal niet op te maken. Wel lijkt het zo te zijn dat het in de meeste gevallen gaat om een wielrenner, en niet om een groep wielrenners.

Het aantal botsingen tussen wielrenners en fietsers lijkt wel iets toe te nemen in de periode 2008-2011, hoewel de n-getallen te klein zijn om hier harde conclusies uit te trekken. Dit is in overeenstemming met de observatie uit LIS dat ook in het verkeer in het algemeen de laatste jaren, vooral sinds 2011, het aantal botsingen tussen fietsers relatief sterker is toegenomen dan het aantal botsingen met auto's of met stilstaande objecten, of het aantal ongevallen door een val van de fiets (figuur 3.1).

¹ Kanttekening hierbij is dat er hoogstwaarschijnlijk meer fiets-wielrenner botsingen plaatsvinden, waarbij de renner niet op de SEH-afdeling komt. Zoals in hoofdstuk 2 werd vastgesteld maakte 11 procent van de ondervraagde wielrenners in de afgelopen drie jaar een daadwerkelijke aanrijding mee tussen een fietser en een wielrenner. Daarvan liep 'slechts' 65 procent letsel op, en ook nog drie kwart daarvan schaafwonden, i.h.a. niet de ernstigste letsels. Bezoek aan de SEH-afdeling is daarbij vaak niet nodig.

Figuur 3.1 Aantal SEH-behandelingen voor fietsongevallen; geïndexeerd (2008=100)



Bron: Letsel Informatie Systeem 2008-2012, VeiligheidNL

4

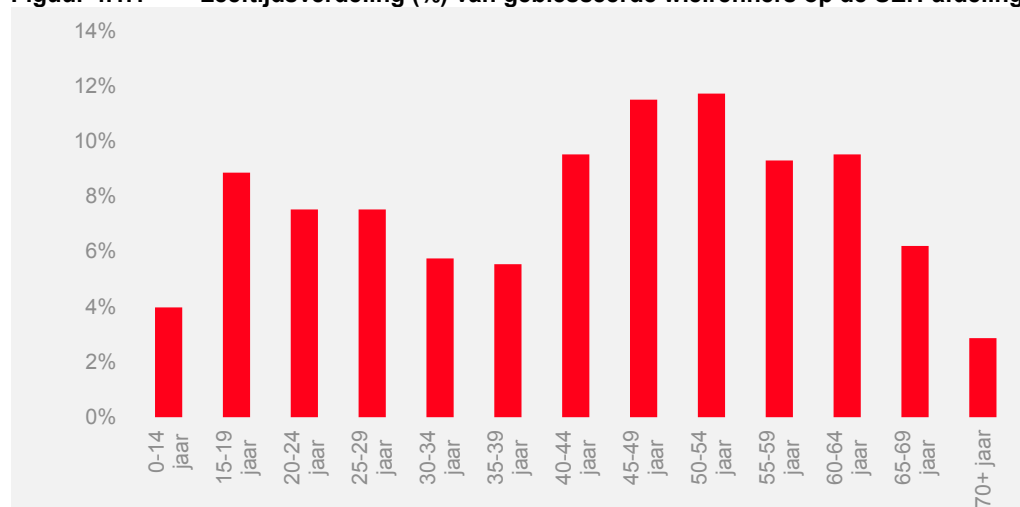
Analyse van wielerblessures op de SEH-afdeling

4.1

Wielerblessures op de SEH-afdeling in 2012

In 2012 werden 4.200 wielrenners aan een blessure behandeld op een SEH-afdeling. Het overgrote deel van de geblesseerden was man (82%). Ook is de geblesseerde wielrenner, evenals de wielrenner in het algemeen, relatief op leeftijd: 60 procent van de SEH-bezoekers na een wieleringeval is 40 jaar of ouder (figuur 4.1.1). Echter, ook in de leeftijdsgroep 15-29 jaar komen veel wielerblessures voor waar SEH-behandeling voor nodig blijkt.

Figuur 4.1.1 Leeftijdsverdeling (%) van geblesseerde wielrenners op de SEH-afdeling



Bron: Letsel Informatie Systeem 2012, VeiligheidNL

De kans om als wielrenner op de SEH-afdeling te belanden is relatief klein: 2,2 blessures per 100.000 uur wielrennen (voor sport algemeen is dit 7,1 SEH-behandelingen per 100.000 uur sport). Maar als er toch een wieleringeval gebeurt, is het letsel vaak relatief ernstig. Dit blijkt ook uit het feit dat 23 procent van de SEH-bezoekende wielrenners na behandeling werd opgenomen in het ziekenhuis. Bij sport algemeen is dit percentage fors lager: 6 procent.

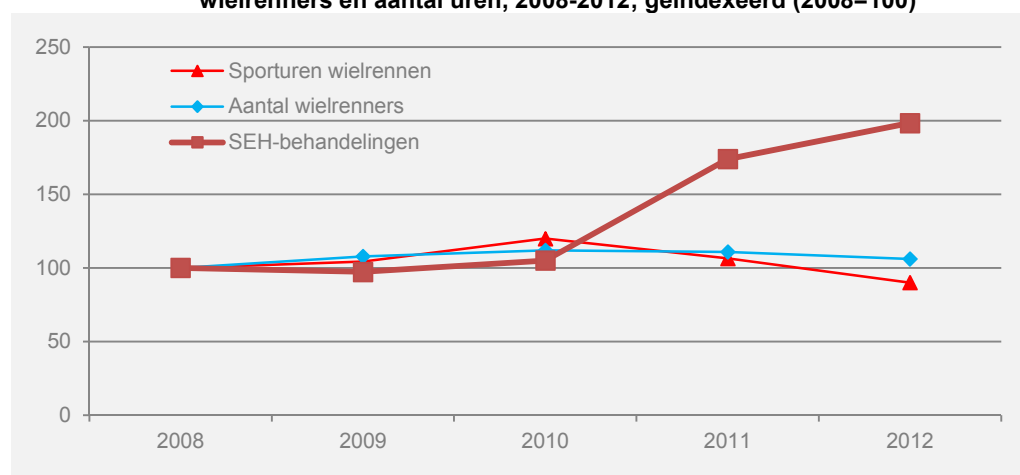
Negentig procent van de geblesseerde wielrenners is gevallen, de meeste anderen aangereden of ergens tegenaan gebotst. De helft van de wielrenners loopt letsel op aan de schouder, arm of hand, vooral aan de schouder of het sleutelbeen (23%). Bijna een kwart (24%) loopt letsel op aan het hoofd of de nek, waaronder 7 procent een hersenschudding, en een honderdtal ernstig schedel-/hersensletsel.

4.2

Stijging wielerblessures 2008-2012

In de periode 2008-2012 is het aantal SEH-behandelingen voor wielerblessures bijna verdubbeld (figuur 4.2.1), vooral in 2010-2011 is een forse stijging geregistreerd. Deze stijging hangt niet samen met een toename van het aantal wielrenners of het aantal uren dat er jaarlijks in totaal aan wielrennen wordt gedaan (figuur 4.2.1). Volgens de enquête Ongevallen en Bewegen in Nederland (OBiN) is het jaarlijks aantal uren dat wielrenners hun sport beoefenen na een piek in 2010 (250 miljoen uur) weer iets gedaald, tot rond de 200 miljoen uur in 2012. Het jaarlijks aantal actieve wielrenners in Nederland schommelt in die jaren licht, rond de anderhalf miljoen. Dat het aantal uren relatief sneller daalt dan het aantal wielrenners kan wijzen op een toename van beginnende, onervaren wielrenners, die een grotere kans op een blessure hebben.

Figuur 4.2.1 Trend in aantal SEH-behandelingen voor wielerblessures t.o.v. aantal wielrenners en aantal uren, 2008-2012; geïndexeerd (2008=100)



Bron: Letsel Informatie Systeem 2008-2012, VeiligheidNL

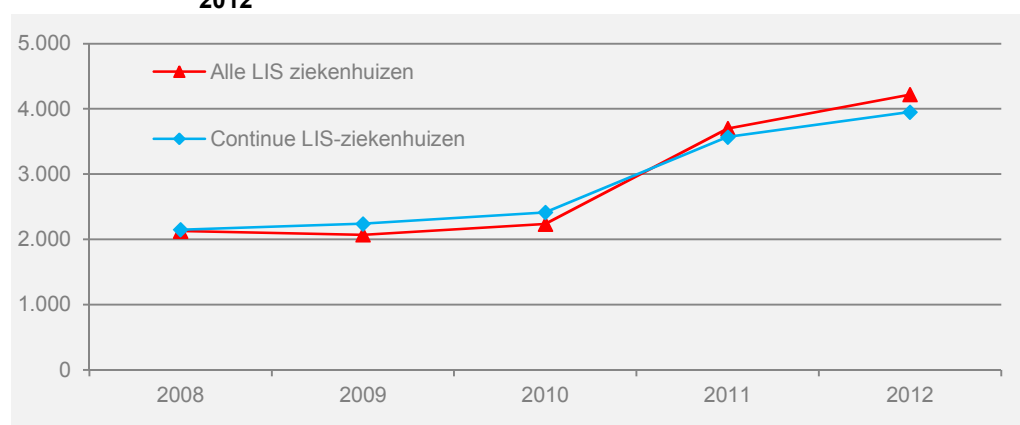
Om meer inzicht te krijgen in de mogelijke oorzaken van de toename in SEH-behandelingen van wielrenners is een analyse gedaan naar wieleroegevallen in LIS².

4.3

Effecten van de LIS-steekproef

Allereerst is vastgesteld dat de plotselinge stijging van wielerblessures op de SEH-afdeling geen registratie-effect is van de steekproef van ziekenhuizen in het Letsel Informatie Systeem. Wegens kleine wisselingen in de steekproef is een dergelijk effect niet zonder meer uit te sluiten. In 2011 is een ziekenhuis uit de steekproef gevallen en is een ander ziekenhuis (met twee locaties) toegevoegd. Echter, wanneer alleen de ziekenhuizen in de analyse worden meegenomen die de gehele periode van vijf jaar in de steekproef zaten, dan wijkt de trendlijn niet substantieel af van de oorspronkelijke trendlijn met alle ziekenhuizen (figuur 4.3.1). Met andere woorden, het effect van de steekproef van ziekenhuizen op de landelijke schatting van het jaarlijks aantal SEH-behandelingen is nihil.

Figuur 4.3.1 Geschat aantal SEH-behandelingen voor wielerblessures, voor gehele LIS-steekproef en voor continue ziekenhuizen in de steekproef, 2008-2012



Bron: Letsel Informatie Systeem 2008-2012, VeiligheidNL

Daarnaast is vastgesteld dat de stijging niet slechts één of enkele ziekenhuizen betreft, maar over vrijwel de hele linie te zien is, zij het in het ene ziekenhuis wat meer dan in het andere. Om

² Dit is inclusief de cases waarin wielrenners betrokken waren die in hoofdstuk 3 besproken zijn in relatie tot botsingen met fietsen, maar is veel breder en betreft alle blessures door wielrennen, zoals val van fiets zonder meer, en botsingen met obstakels, auto's etc.

die reden valt dus aan te nemen dat de stijging van SEH-behandelingen niet een registratie-effect is, waarbij een enkel of enkele ziekenhuizen door veranderde registratie in aantallen SEH-behandelingen relatief af is gaan wijken van eerdere jaren.

4.4 Leeftijd en geslacht

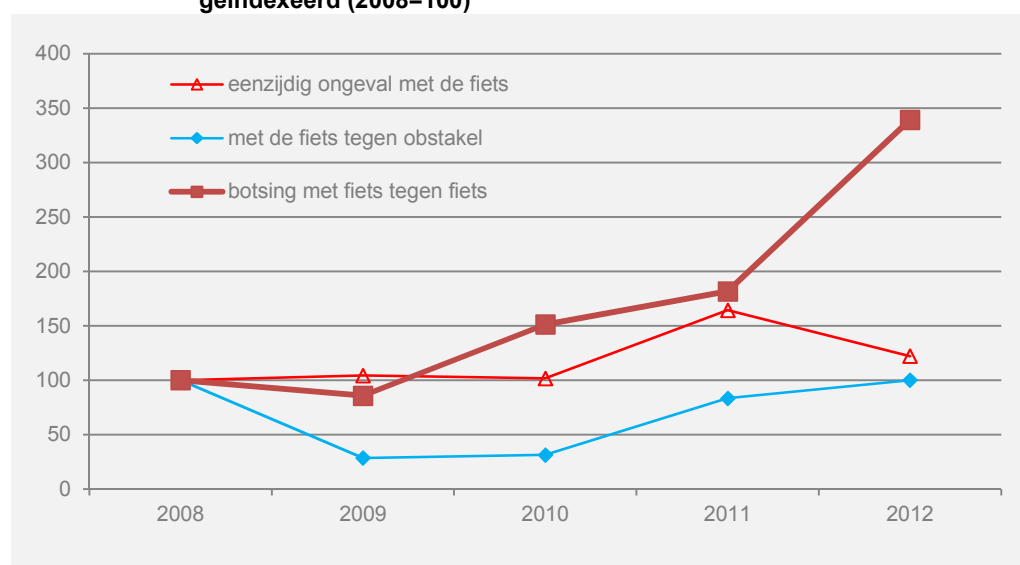
Hoewel het merendeel van de geblesseerde wielrenners op de SEH-afdeling man is, is de relatieve stijging van wielerblessures gelijk voor mannen en vrouwen.

Opvallend is dat de stijging in het aantal blessures op de SEH-afdeling door wielrennen grotendeels wordt veroorzaakt door de leeftijdsgroep 35-65 jaar; de stijging in aantal SEH-behandelingen in 2011-2012 besloeg voor vier vijfde deel wielrenners in die leeftijd. Voor de (lichtere) stijging in 2011-2012 waren echter voor een groter deel (28%) wielrenners onder de 30 jaar verantwoordelijk, en 'slechts' 59 procent 35+ jaar.

4.5 Veranderende ongevalsscenario's

Een belangrijke vraag is of het aantal botsingen bij wielrenners is toegenomen. Zoals in hoofdstuk 3 al vastgesteld werd, is er een toename te zien van verkeersongevallen in het algemeen waarbij een botsing plaatsvindt tussen twee fietsers. Analyse van wielerblessures in LIS laat zien dat dit ook geldt voor wielrenners: botsingen tussen wielrenners onderling nemen relatief (absoluut gezien komen eenzijdige ongevallen nog wel meer voor) veel sterker toe dan een val van de fiets of botsingen met een obstakel (zoals een paaltje of een stoeprand; figuur 4.5.1).

Figuur 4.5.1 Aantal SEH-behandelingen voor wielerblessures, botsingen; geïndexeerd (2008=100)



Bron: Letsel Informatie Systeem 2008-2012, VeiligheidNL

Omdat het om relatief kleine aantallen gaat vergeleken met bijvoorbeeld eenzijdige fietsongevallen - het aantal eenzijdige fietsongevallen is in 2012 nog steeds bijna drie keer zo hoog als het aantal botsingen - is het niet waarschijnlijk dat dit de enige belangrijke verklaring is voor de grote stijging in aantal SEH-behandelingen van wielrenners. Wel is het een interessante ontwikkeling om te volgen, aangezien het een indicatie kan zijn dat de verandering in aantallen geblesseerde wielrenners te maken kan hebben met toenemend aantal botsingen, drukte op wegen/fietspaden etc.

4.6 Type letsel en getroffen lichaamsdelen

Trendanalyses van de afzonderlijke typen letsel en getroffen lichaamsdelen laten zien dat er tot op zekere hoogte wel sprake is van een veranderend patroon in opgelopen letsels of de lichaamsdelen waaraan wielrenners de laatste jaren gewond raken. Hoewel de stijging structureel in de meeste categorieën plaats lijkt te vinden, springen er toch twee groepen uit, en wel de volgende:

- Het aantal fracturen door een wielongeval is tussen 2010 en 2011 verdubbeld. Dat betekent dat fracturen 55 procent van de totale stijging van SEH-behandelingen voor wielblessures 2010-2011 bepalen. Ook open wonden (13% van de stijging), luxaties (10%) en hersenletsel (9%) dragen flink bij aan de stijging.
- Het aantal wielblessures aan de schouder is tussen 2010 en 2011 meer dan verdubbeld, van ruim 500 tot 1.100 SEH-behandelingen. Daarmee zijn schouderblessures verantwoordelijk voor 39 procent van de totale stijging aan wielblessures 2010-2011. Gecombineerd met de stijging van fracturen zal het niet verbazen dat schouder/sleutelbeenfracturen een kwart van de totale stijging van blessures bepalen. De stijging van het aantal SEH-behandelingen voor hoofdletsel is verantwoordelijk voor 28 procent van de stijging.

De stijging van het aantal fracturen betekent een serieuze stijging van de meer ernstige blessures, hetzelfde geldt voor de hoofd-/hersenletsels. Dat komt overeen met de observatie in LIS dat het percentage wielrenners dat na SEH-behandeling is opgenomen is gestegen van 20 procent in 2010 naar 24 procent in 2011. Gemiddeld lijkt de ernst van de wielblessures dus ook toe te nemen.

4.7

Temperatuur

Wielrennen is een sport die sterk samenhangt met de weersomstandigheden. Wielrenners stappen in het algemeen minder graag op de fiets als het regent, hard waait of glad is. De gemiddelde maandtemperatuur kan daarom verband houden met het aantal fietskilometers in een maand, en dientengevolge met het aantal geblesseerde wielrenners. Bovendien heeft een hogere temperatuur en meer mooie dagen natuurlijk, naast meer wielrenners, ook meer gewone fietsers op wegen en fietspaden tot gevolg, wat de kans op ongevallen weer vergroot.

De temperatuurgemiddelden voor 2008-2010 liggen in de meeste maanden iets onder de gemiddelden van 2011-2012. Alleen in de maanden juni/juli was de gemiddelde temperatuur in 2008-2010 hoger, maar in de zomermaanden is er meestal een dip in wielblessures en wielrennen, wegens vakantieperiode. Er lijkt een verband te zien tussen de temperatuur en wielblessures, maar het verband is lastig aan te tonen, zeker omdat weersomstandigheden omvangrijker zijn dan gemiddelde maandtemperatuur. Om een goed analyse van dit verband te kunnen maken is meer informatie nodig over dagtemperatuur, regendagen, etc.

5

Conclusies, implicaties en aanbevelingen

5.1

Conclusies

De vraagstellingen bij dit onderzoek waren:

- Is er sprake van toenemende overlast van (groepen) wielrenners op de Nederlandse wegen, en met name fietspaden, en waardoor wordt dit precies veroorzaakt?
- Wat zijn de oorzaken van ongevallen tussen fietsers onderling, waarbij wielrenners zijn betrokken?
- Hoe is de toename van het aantal wielrenners dat op de SEH-afdeling verschijnt te verklaren, en hangt dit samen met mogelijk toenemende overlast van wielrenners?

De belangrijkste conclusies zijn:

- Veel wielrenners vinden dat hun gedrag op de weg en op het fietspad verbetering behoeft, maar de schuld van aanrijdingen met fietsers ligt volgens hen toch meestal bij de fietser. Het onaangepast gedrag van wielrenners is daarbij volgens hen zelf in de laatste jaren niet toegenomen.
- (SEH-behandelingen naar aanleiding van) botsingen tussen allerlei typen fietsers lijken de laatste jaren toe te nemen, en relatief veel sterker dan andere typen fietsongevallen. Het grootste probleem daarbij is zeker niet de botsingen tussen fietsers en wielrenners. Aanrijdingen tussen wielrenners onderling, maar vooral tussen gewone fietsers onderling, komen veel meer voor.
- Het aantal wielersblessures op de SEH-afdeling is fors gestegen: vooral fractures, schouder- en hoofdblessures komen veel meer voor. Daarmee lijkt ook de gemiddelde ernst van de letsels toe te nemen. De achterliggende oorzaak van deze relatief sterke stijging zijn uit LIS niet eenvoudig te achterhalen. Mogelijk is er een verband met toenemende drukte die tot meer botsingen leidt, of met weersomstandigheden.

5.2

Implicaties

'Asociaal' rijgedrag

Het aantal botsingen tussen fietsers en wielrenners lijkt een marginaal probleem, wanneer het vergeleken wordt met aanrijdingen tussen fietsers onderling, en wielrenners onderling. Toch lijken wielrenners zich ervan bewust lang niet altijd voldoende rekening te houden met andere fietsers.

Opvallend is vervolgens wel dat ze "asociaal rijgedrag" niet onder de belangrijke oorzaken van het ontstaan van ongevallen benoemen. Toch meenden zij dat in 51% van de (bijna-)ongevallen sprake was van onvoldoende rekening houden met anderen door de wielrenner zelf of de fietser, maar dat was vooral te wijten aan de fietser.

Drukke

De toename van het aantal botsingen kan een indicatie zijn voor toenemende drukte op fietspaden. Opvallend is bijvoorbeeld dat van de (bijna-)ongevallen die de ondervraagde wielrenners in hoofdstuk 2 rapporteren, er ruim twee derde plaatsvond op een fietspad. Dat lijkt relatief veel, en wijst in de richting van mogelijke drukte of andere fietspad-gerelateerde problemen. Andere aanwijzingen hiervoor komen o.a. van de Stichting Wetenschappelijk

Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), die aantonen dat het fietsgebruik de laatste jaren is gestegen, vooral bij 55-plussers (Van Boggelen, 2011), mede doordat de overheid fietsen stimuleert in het kader van gezondheidsbevordering (Van Bakel & Wendel-Vos). Statline van het CBS toont gegevens die aantonen dat het totaal aantal gefietste kilometers in Nederland (alle fietstypen) in de periode 2010-2012 is toegenomen van 13,7 miljard in 2010 tot 14,8 miljard in 2012. Stijging van SEH-behandelingen bij wielrenners wordt niet verklaard door een toenemend aantal uren wielrennen (zie hoofdstuk 4), maar het is voorstelbaar dat een toename van het aantal uren dat Nederlanders op een gewone fiets zitten een effect heeft op het aantal wielerongevallen, en dan met name via toenemende drukte op de weg of op fietspaden.

Het is goed denkbaar dat dikkere fietspaden sneller leiden tot ongevallen, en dit effect wordt wellicht nog extra uitvergroot door de snelheidsverschillen tussen gewone fietsers en wielrenners. Onderzoek toont aan dat snelheidsverschillen tussen verschillende weggebruikers een belangrijke factor vormen in het ontstaan van ongevallen (SWOV factsheet [2012] Snelheidsverschillen).

Groepen

Of het fietsen in groepen toeneemt, en of dit een probleem is, is uit de ongevalstoedrachten meestal niet op te maken. Wel wordt aangenomen dat er de laatste jaren steeds meer wielrenners deelnemen aan toerfietstochten. De drukte die deze, massaal bezochte, toertochten oplevert kan leiden tot meer fietsongevallen. Ook is het mogelijk dat deze tochten een groter aantal relatief onervaren wielrenners trekken, die een groter risico lopen op een ongeval. Representatief onderzoek om dit aan te tonen is er nog niet.

Overige factoren

Naast redenen als drukte op de fietspaden of verminderd rekening houden met anderen, zijn ook zaken als toenemend gebruik van apparaten op de fiets (smartphones, mp3-spelers) volgens deskundigen een oorzaak van ongevallen. Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is de kans op een ongeval op de fiets 1,4 keer groter wanneer jongeren een smartphone, muziekspeler of iets dergelijks gebruiken (Hoekstra et al., 2013). Ook toenemende populariteit van smartphone Apps zoals Strava, waarbij voor bepaalde trajecten fietsrecords kunnen worden bijgehouden en vergeleken met anderen, kan voor gevaarlijke situaties zorgen. Er gaan steeds meer geluiden op dat dit leidt tot te hard rijden op plekken waar dit niet veilig is. Anderen zeggen daarentegen dat een App zelf niet kan leiden tot gevaarlijke situaties, maar dat te allen tijde de gebruiker/fietser degene is die onveilige situaties uiteindelijk veroorzaakt.

Al met al zou gezegd kunnen worden dat de problemen met fietsongevallen niet gerelateerd zijn aan het type fietsongeval (fiets-fiets, fiets-wielrenner, wielerblessures) maar er meer algemene (gedrags)problemen aan ten grondslag liggen, zoals te dikke fietspaden, onoplettendheid, onvoldoende rekening houden met medeweggebruikers, e.d. Ook kan op basis van deze resultaten niet vastgesteld worden dat de schuld van toenemend aantal botsingen ligt bij de fietser, dan wel bij de wielrenner.

5.3 Aanbevelingen

5.3.1 Maatregelen

Mogelijk is de toename van botsingen tussen verschillende typen fietsers een gevolg van toenemende drukte op fietspaden. Verbreding/verbetering van fietspaden kan een oplossing hiervoor bieden. Zeker op mooie dagen kan drukte tot veel aanrijdingen leiden.

Het scheiden van fietsers en wielrenners is een verbetering die botsingen kan voorkomen. De door de ANWB geopperde suggestie om wielrenners daarom te sommeren op mooie dagen niet te gaan fietsen is begrijpelijk, maar niet erg praktisch, aangezien dat ook voor wielrenners de

mooiste dagen zijn om te fietsen. De mogelijkheid om wielrenners niet meer op een fietspad toe te laten, maar naar de rijweg te verbannen - zoals eerder met brommers is gebeurd - is wellicht een oplossing voor drukte en botsingen op fietspaden, maar zal mogelijk leiden tot een toename van de - vaak veel ernstigere - botsingen tussen wielrenners en auto's. Een betere oplossing zou zijn om voor het snellere fietsverkeer aparte fietspaden ('fietsnelwegen') aan te leggen.

Ruim drie op de tien gerapporteerde (bijna-)aanrijdingen tussen fietsers en wielrenners vond plaats binnen de bebouwde kom. Dat lijkt veel, gezien het feit dat wielrenners waarschijnlijk veel meer dan 68% van hun route buiten de bebouwde kom rijden. Rondfietspaden en andere infrastructurele maatregelen rond dorpen en steden kunnen hiervoor een oplossing bieden. Wielrenners zelf kunnen het risico beperken door zo weinig mogelijk kilometers binnen de bebouwde kom te maken. Gedragsverandering onder wielrenners is in ieder geval een belangrijke factor, gezien ook de kritische houding van wielrenners t.o.v. hun eigen rijgedrag. Snelheid minderen in de bebouwde kom, en beter opletten op andere weggebruikers, verhoogt al snel de veiligheid; buiten de bebouwde kom kan de snelheid weer omhoog. De observatie dat in meer dan de helft van de (bijna-)ongevallen 'onoplettendheid' de belangrijkste oorzaak was, geeft ook al aan dat gedrag een belangrijke factor is, waarbij gedragsverandering kan leiden tot een afname van het aantal ongevallen. Een dergelijke gedragsverandering is overigens ook een mogelijk alternatief om ervoor te zorgen dat gewone fietsers minder ongevallen krijgen of veroorzaken (grote groepen, gebruik van apparatuur). Zoals hiervoor al geconcludeerd is ook het groot aantal fiets-fiets botsingen tussen gewone fietsers een probleem. Daarbij komt dat de ondervraagde wielrenners aangaven dat onoplettendheid of inschattingfouten van de andere fietsers belangrijke oorzaken van (bijna-)aanrijdingen vormen.

De belangrijkste conclusie lijkt te zijn dat het voor alle typen fietsers aan te bevelen is iets meer rekening te houden met de toegenomen drukte op wegen en fietspaden, met snelheidsverschillen, en de opmerkzaamheid te vergroten door bijvoorbeeld gebruik van apparatuur op de fiets te beperken.

5.3.2

Verder onderzoek

Een aantal specifieke factoren die een rol spelen in de toename van fiets/wielrangingevallen konden met de gegevens in dit onderzoek niet oorzakelijk aan het ontstaan van ongevallen gekoppeld worden. Een aantal (sub-)onderzoeksvragen hebben verder onderzoek nodig om beantwoord te worden.

Een belangrijke aanvulling op dit onderzoek is de mening van gewone fietsers over gedrag van wielrenners en het ontstaan van (bijna-)ongevallen. Hier is voor dit moment alleen de visie van de wielrenners gevraagd/weergegeven.

Ook specifiekere vragen die in dit onderzoek naar voren kwamen, zoals naar drukte op fietspaden, of de problemen van wielrenners in grote groepen wachten op antwoord. Zowel de mening hierover van fietsers als van wielrenners is informatief.

De eventuele samenhang tussen toename van het aantal botsingen en toename van ernstigere letsels (i.i.g. bij wielrenners) moet nader onderzocht worden.

In de analyses werd geconstateerd dat aanrijdingen tussen gewone fietsers wellicht een groter probleem is dan aanrijdingen waar wielrenners bij betrokken waren. Verder onderzoek zou duidelijk moeten maken hoe deze fietsongevallen ontstaan. Waar dit is (binnen of buiten bebouwde kom, op fietspaden), wie dit zijn (bijv. voornamelijk scholieren, ouderen), of dit om groepen gaat of individuen, etc. In hoeverre speelt hier asociaal gedrag een rol?

Referenties

Boggelen, O. van (2011). *Verkeersveiligheid fietsers; Vergrijzing stelt beleidsmakers voor een bijna onmogelijke opgave*. In: *Fietsverkeer* 28, september 2011, p. 34-37.

Bakel, A.M. van & Wendel-Vos G.C.W. (2010). *Preventie gericht op lichamelijke activiteit samengevat*. In: *Volksgezondheid Toekomst Verkenning, Nationaal Kompas Volksgezondheid*. RIVM, Bilthoven.

Hoekstra, A.T.G., Twisk, D.A.M., Stelling, A. Houtenbos, M.(2013). *Gebruik van mobiele apparatuur door fietsende jongeren; bouwstenen voor effectieve maatregelen*. R-2013-12, Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Snelheidsverschillen. SWOV factsheet, Leidschendam, april 2012: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Fietsers. SWOV factsheet, Leidschendam, augustus 2013: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Letsel Informatie Systeem 2008-2012, VeiligheidNL; Amsterdam.

Ongevallen en Bewegen in Nederland 2006-2012, VeiligheidNL, Amsterdam.

Bijlagen



TNS Nipo
Grote Bickersstraat 74 1013 KS Amsterdam
t 020 5225 444
e info@tns-nipo.com www.tns-nipo.com

Rapport

Als wielrenners met fietsers botsen

Ervaringen van wielrenners

Daniël Mager

G7020 | november 2013

Dit document is uitsluitend voor deze opdrachtgever opgesteld. Alle in het document vermelde gegevens zijn strikt vertrouwelijk. Publicatie en inzage aan derden, geheel of gedeeltelijk, is zonder schriftelijke toestemming van TNS NIPO beslist niet toegestaan. Door ons lidmaatschap zijn wij gehouden de gedragsregels na te leven van Esomar en de MarktOnderzoekAssociatie (MOA).

© TNS NIPO | ISO 9001, ISO 20252, ISO 26362, ISO 14001 en ISO 27001 gecertificeerd | rapport
nederlands.dotm

Inhoud

	Inleiding	1
	Conclusie	2
1	Imago wielrenners	3
2	Ongevallen met andere fietsers	5
	Bijlagen	11
	Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording	12
	Bijlage 2 Vragenlijst	13

Inhoud figuren en tabellen

1	<i>Stellingen over het gedrag van wielrenners. Basis: n=493</i>	3
2	<i>Volgens de media zou er sprake zijn van meer asociaal gedrag bij het wielrennen. Wat is uw mening? Over het algemeen is... - Basis: n=493</i>	4
3	<i>Heeft u in de afgelopen 3 jaar als fietser of wielrenner een (bijna-)ongeval gehad met een andere fietser? Basis: n=493</i>	5
4	<i>Wat was u aan het doen toen u het (bijna-)ongeval kreeg? Basis: n=110</i>	6
5	<i>Fietste u binnen of buiten de bebouwde kom toen u het (bijna-)ongeval kreeg? Basis: n=110</i>	7
6	<i>Wat ging er fout en bij wie? Basis: n=110</i>	8
7	<i>Wat gebeurde er toen? Meer antwoorden mogelijk. Basis: n=110</i>	9
8	<i>Welk letsel heeft u opgelopen? Meer antwoorden mogelijk. Basis: n=30</i>	10

Inleiding

Dit jaar zijn wielrenners enkele keren negatief in het nieuws gekomen in verband met ongevallen met andere fietsers. Daarbij ontstond in de media een beeld van asociale wielrenners die zich niet aan verkeersregels houden, andere verkeersdeelnemers hinderen en zo ongevallen veroorzaken.

Om rond dit thema een evenwichtiger beeld te verkrijgen, heeft VeiligheidNL in opdracht van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport aan TNS NIPO gevraagd een onderzoek uit te voeren onder Nederlandse mannen van 25 tot en met 65 jaar oud die de afgelopen 12 maanden aan wielrennen hebben gedaan. Deze doelgroep duiden we in dit rapport aan als 'de wielrenners'. We hebben deze groep vragen voorgelegd over (bijna-)ongevallen met andere fietsers en het gedrag van wielrenners in het algemeen.

Dit rapport bevat een beknopte weergave van de resultaten van het onderzoek, dat tussen 14 en 27 oktober is uitgevoerd onder 493 wielrenners.

Conclusie

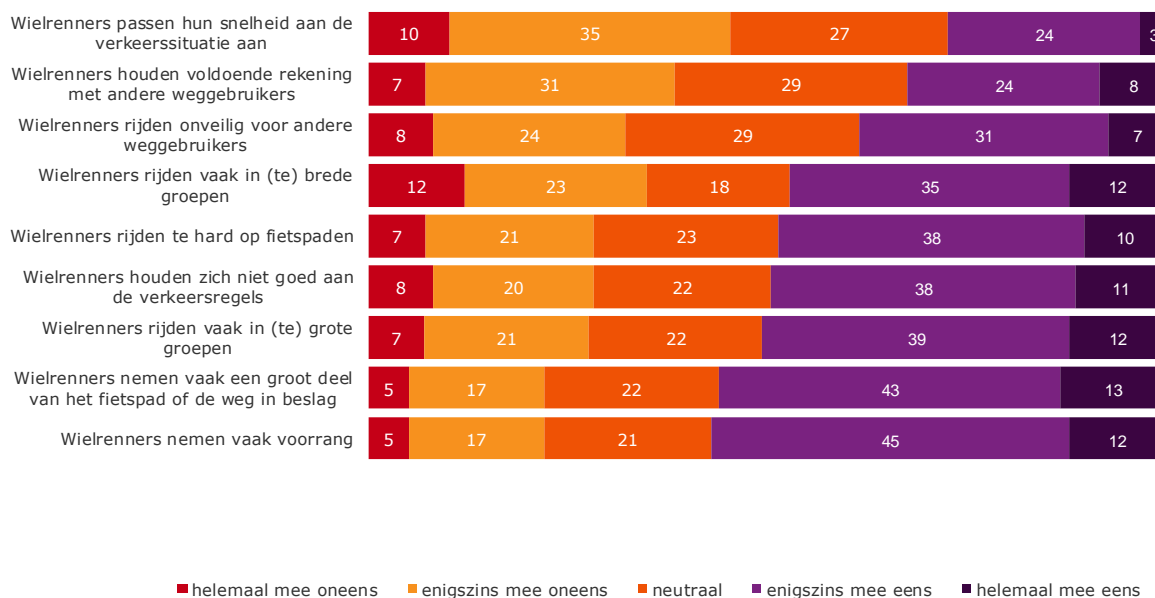
Hieronder geven we puntsgewijs de belangrijkste conclusies van het onderzoek weer:

- een kwart van de wielrenners heeft in de afgelopen drie jaar een (bijna-)ongeval met een andere fietser meegemaakt;
- in het merendeel van de gevallen (58%) ging het daarbij om een bijna-ongeval, dus 11% van de wielrenners heeft een daadwerkelijk ongeval met een andere fietser meegemaakt;
- deze ongevallen leidden in 65% van de gevallen tot letsel, waarbij het meestal (77%) om schaafwonden ging;
- de meeste (bijna-)ongevallen vinden plaats op een fietspad (69%), waarbij het vaak gaat om een recht stuk weg (46%). De locatie is vaker buiten de bebouwde kom (68%) dan daarbinnen;
- de oorzaak van de (bijna-)ongevallen was meestal onoplettendheid (52%) of een inschattingsfout (35%). Daarbij leggen de meeste wielrenners (74%) de schuld bij de andere fietser;
- de meeste wielrenners zijn behoorlijk kritisch over het verkeersgedrag van hun mede-wielrenners, maar ruim drie kwart vindt daarbij niet dat het gedrag van wielrenners de afgelopen drie jaar asocialer is geworden.

1 Imago wielrenners

Wielrenners zijn over het algemeen vrij kritisch over hun mede-wielrenners. Figuur 1 laat zien dat slechts 27% van de wielrenners vindt dat wielrenners hun snelheid aanpassen aan de verkeerssituatie en maar een derde (32%) vindt dat wielrenners voldoende rekening houden met andere weggebruikers. Meer dan de helft van de wielrenners is het eens met de stellingen 'wielrenners rijden vaak in (te) grote groepen' (51% (helemaal) mee eens), 'wielrenners nemen vaak een groot deel van het fietspad of de weg in beslag' (56% (helemaal) mee eens) en 'wielrenners nemen vaak voorrang' (57% (helemaal) mee eens).

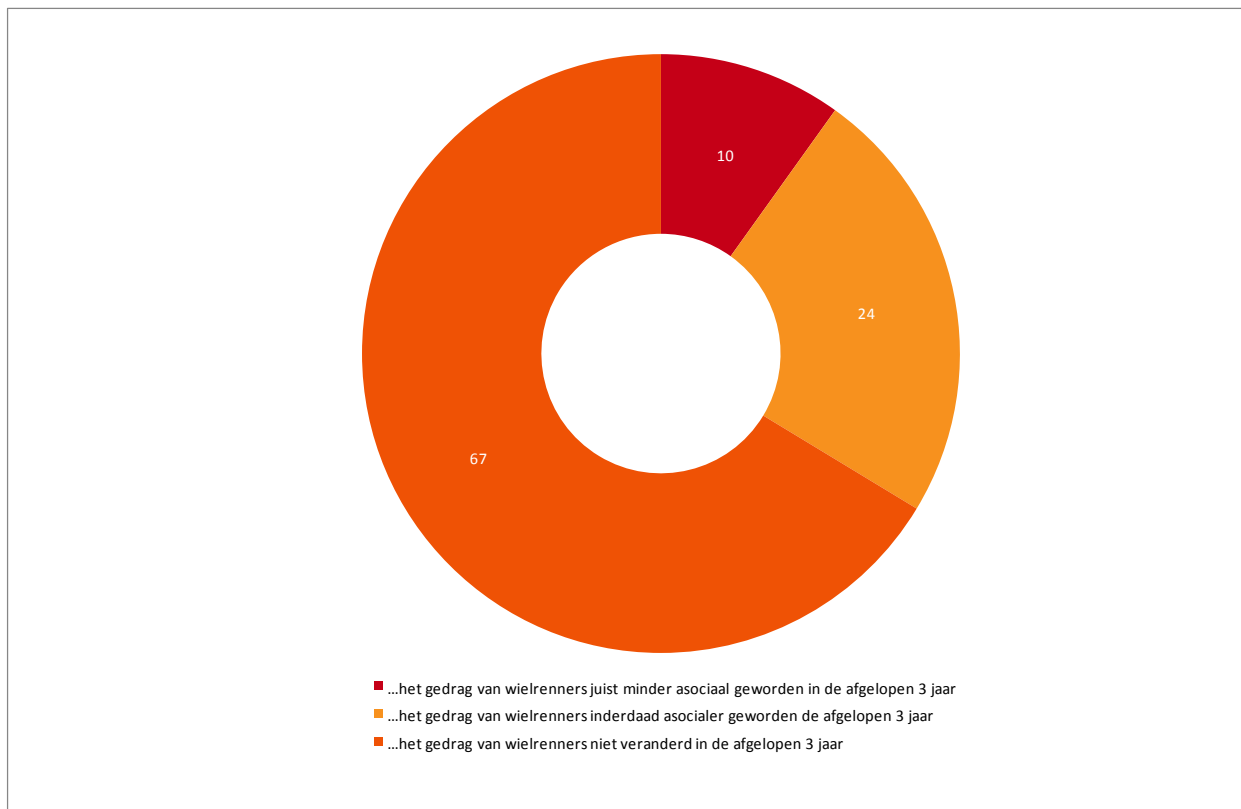
1 | Stellingen over het gedrag van wielrenners. Basis: n=493



Bron: TNS NIPO, 2013

Ondanks die kritische houding ten opzichte van andere wielrenners, heeft drie kwart van de wielrenners niet het gevoel dat het gedrag van wielrenners de afgelopen drie jaar asociaal geworden is (zie figuur 2). Twee derde denkt dat het gedrag niet veranderd is en een op de tien vindt zelfs dat wielrenners minder asociaal zijn geworden.

2 | Volgens de media zou er sprake zijn van meer asociaal gedrag bij het wielrennen. Wat is uw mening? Over het algemeen is... - Basis: n=493



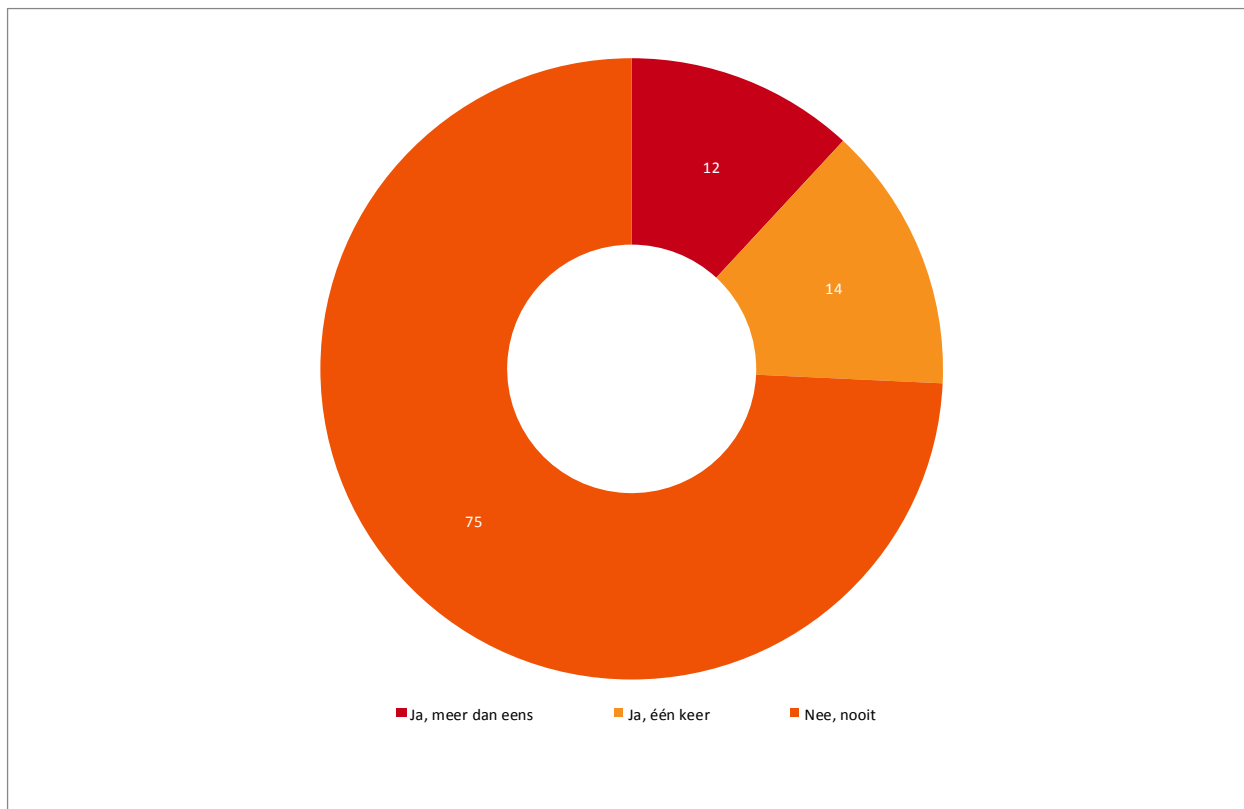
Bron: TNS NIPO, 2013

Wielrenners die in de afgelopen drie jaar te maken hebben gehad met een (bijna-)ongeval met een andere fietser denken zowel over het gedrag van wielrenners als over bovenstaande vraag niet anders dan wielrenners voor wie dat niet geldt. Zo'n ervaring leidt dus niet direct tot een kritischer blik.

2 Ongevallen met andere fietsers

Een kwart van de wielrenners heeft in de afgelopen drie jaar een (bijna-)ongeval meegemaakt met een andere fietser (zie figuur 3).

3 | Heeft u in de afgelopen 3 jaar als fietser of wielrenner een (bijna-)ongeval gehad met een andere fietser? Basis: n=493



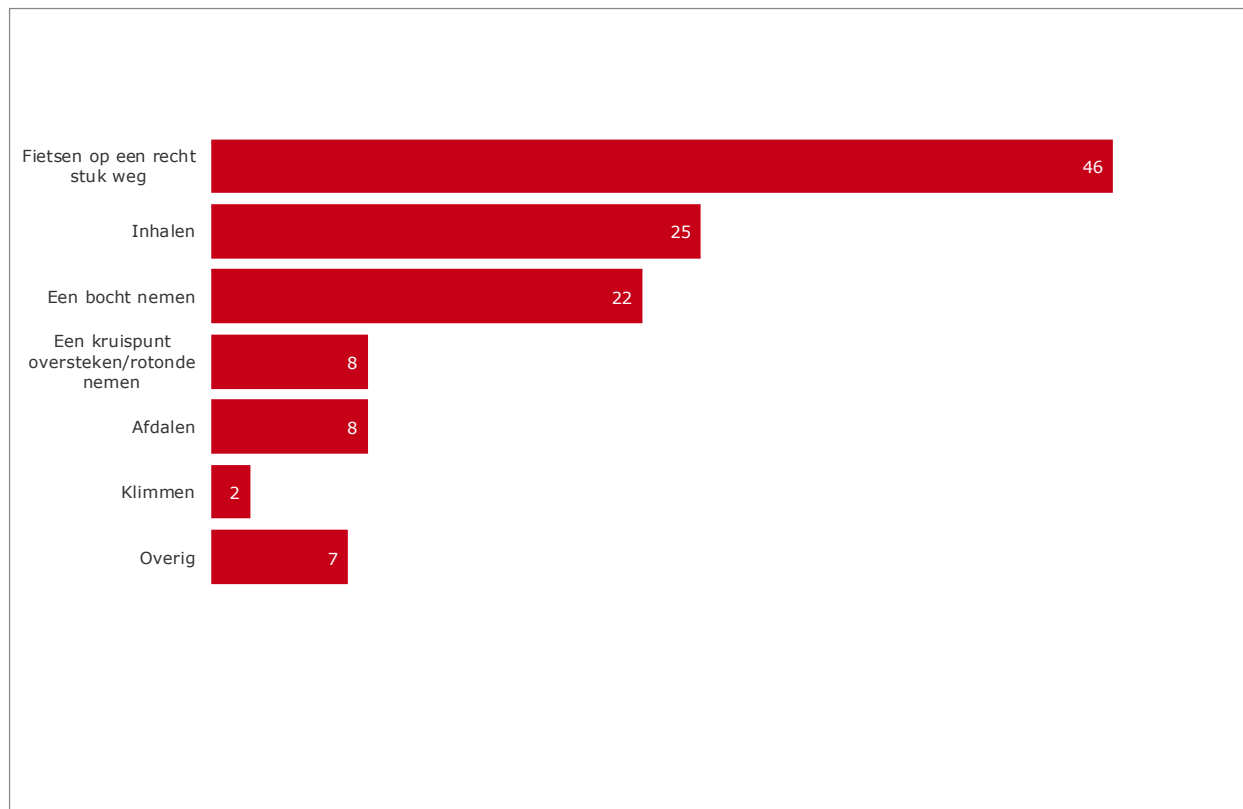
Bron: TNS NIPO, 2013

Dat (bijna-)ongeval gebeurde ongeveer even vaak met een andere wielrenner (52%) als met een ander type fietser (46%). Zelf waren de respondenten ten tijde van het (bijna-)ongeval meestal aan het wielrennen (83%) en niet 'gewoon' aan het fietsen (16%).

Omdat dit onderzoek zich richt op (bijna-)ongevallen waarbij wielrenners betrokken zijn, bespreken we in de nu volgende analyse alleen (bijna-)ongevallen waarbij minimaal één van beide partijen op dat moment aan het wielrennen was.

De (bijna-)ongevallen vonden het vaakst plaats tijdens het fietsen op een recht stuk weg (46%). Zoals figuur 4 laat zien, kwamen de (bijna-)ongevallen verder het meeste voor bij het inhalen (25%) en nemen van een bocht (22%).

4 | Wat was u aan het doen toen u het (bijna-)ongeval kreeg? Basis: n=110

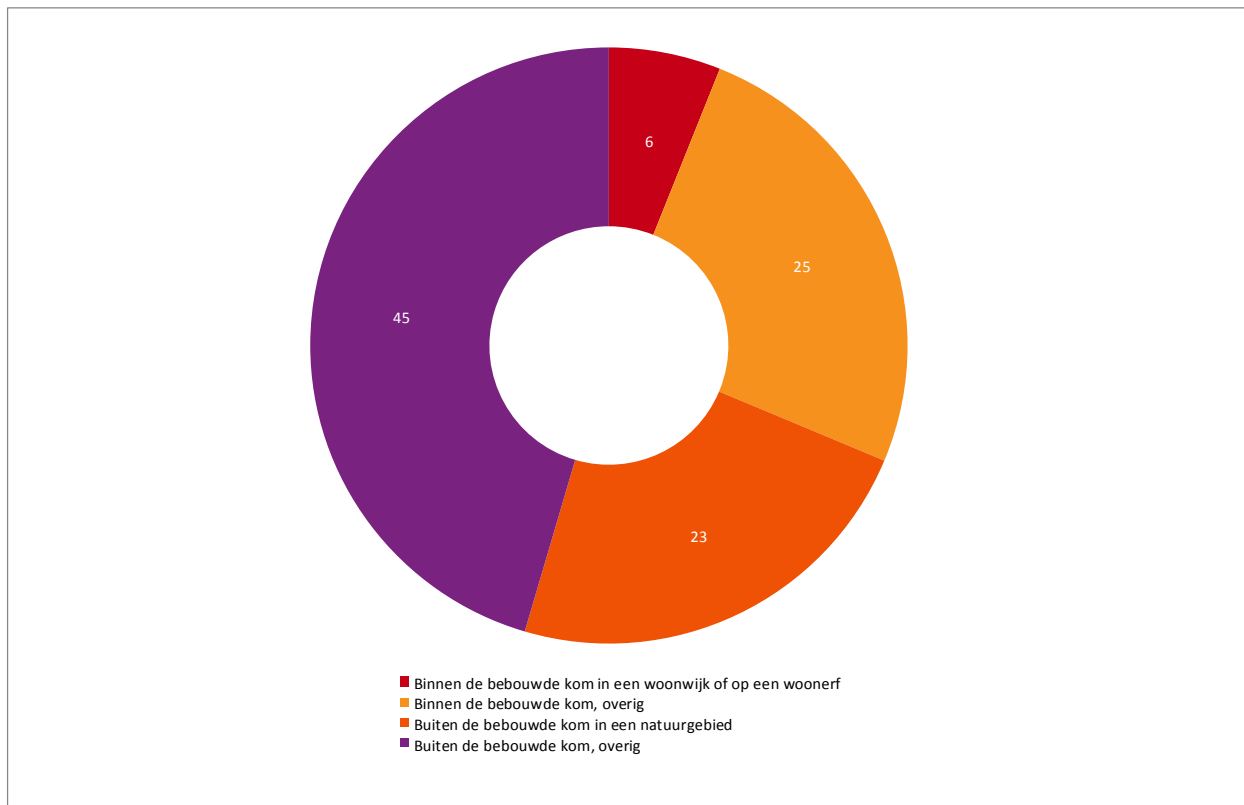


Bron: TNS NIPO, 2013

In een ruime meerderheid van de gevallen (69%) fietste men ten tijde van het (bijna-)ongeval op een fietspad. 7% reed op een fietsstrook en bij bijna een kwart (24%) gold dat geen van beide.

Ruim twee derde van de (bijna-)ongevallen vond plaats buiten de bebouwde kom (waarvan een derde (23% van het totaal) in een natuurgebied zoals heide, bossen of duinen). Van de (bijna-)ongevallen binnen de bebouwde kom vond een vijfde (6% van het totaal) plaats in een woonwijk of op een woonerf.

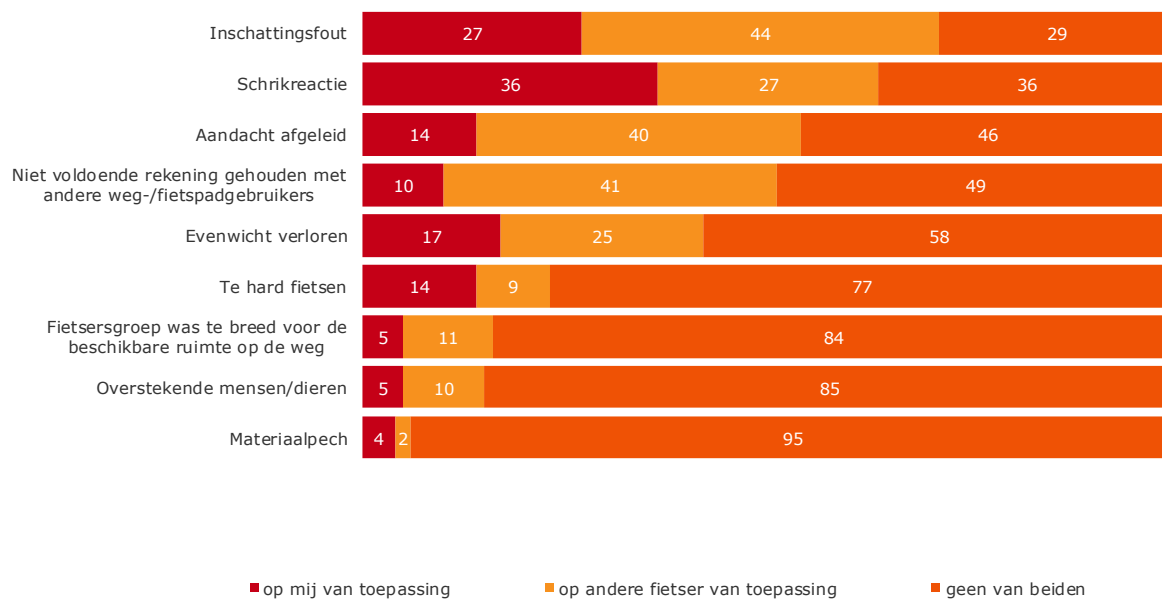
5 | *Fietste u binnen of buiten de bebouwde kom toen u het (bijna-)ongeval kreeg? Basis: n=110*



Bron: TNS NIPO, 2013

Een oorzaak van het (bijna-)ongeval was volgens de wielrenners vaak een inschattingsfout van zichzelf (27%) of de ander (44%), zoals figuur 6 laat zien. Andere veelgenoemde zaken die misgingen zijn een schrikreactie (64% van de (bijna-)ongevallen) en afgeleide aandacht (54%).

6 | Wat ging er fout en bij wie? Basis: n=110



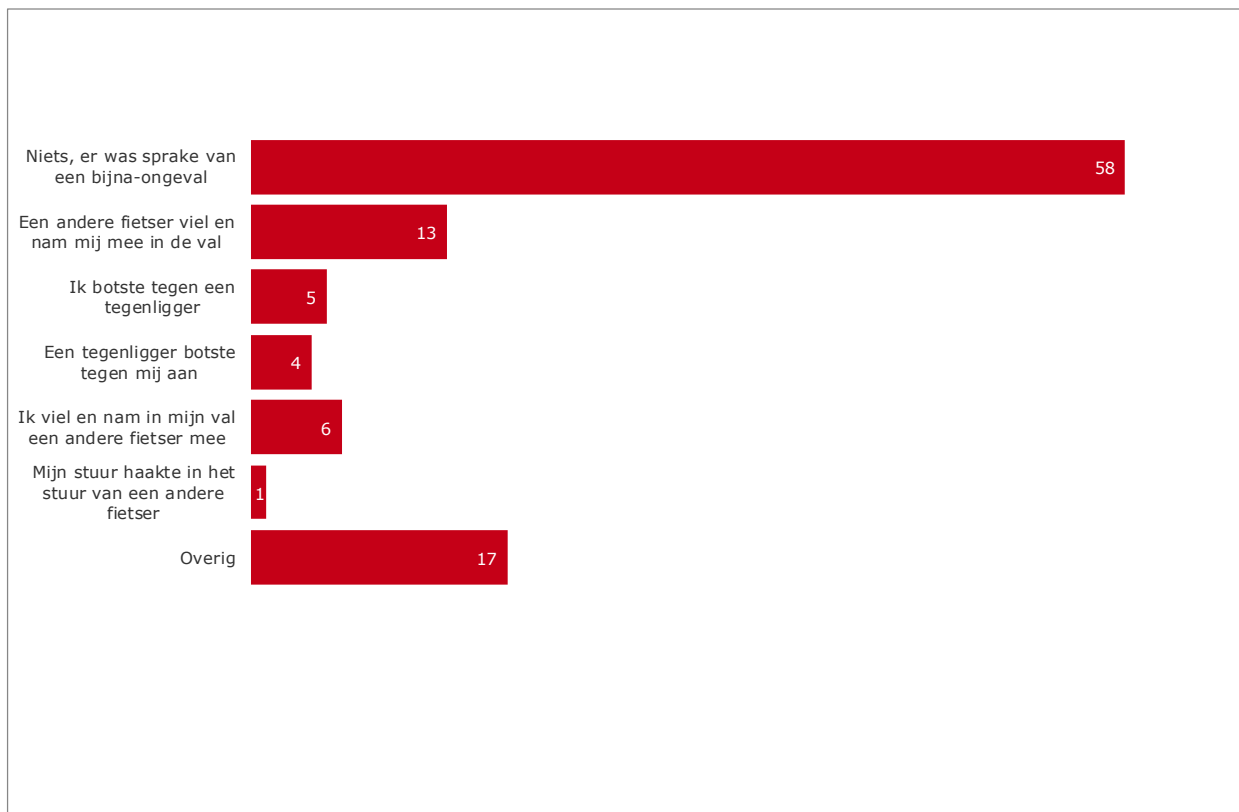
Bron: TNS NIPO, 2013

Gevraagd naar de belangrijkste oorzaak voor het (bijna-)ongeval, wordt onoplettendheid (52%) het meest genoemd, gevolgd door een inschattingsfout (35%). Pech (8%) en asociaal gedrag (5%) worden veel minder genoemd. Opvallend is daarbij dat als het tot een daadwerkelijk ongeval kwam, 'pech' als oorzaak veel vaker (15%) wordt genoemd dan bij bijna-ongevallen (3%).

Zoals al uit bovenstaande figuur valt op te maken, leggen de wielrenners de schuld wat vaker bij de ander dan bij zichzelf. Dat blijkt ook als we daar rechtstreeks naar vragen: bijna drie kwart (74%) van de wielrenners zegt dat de andere fietser de veroorzaker van het (bijna-)ongeval was terwijl slechts 20% de schuld bij zichzelf legt. Een klein deel (6%) vindt dat de schuld nog bij iets of iemand anders lag.

Het gevolg was gelukkig in het merendeel van de gevallen (58%) niet meer dan de schrik van een bijna-ongeval. Helaas ging het soms wel echt mis. Als dat zo was, kwam dat vaak doordat een andere fietser viel en de respondent meenam in de val (30% van de daadwerkelijke ongevallen, 13% van het totaal) of door een botsing met een tegenligger (22% van de daadwerkelijke ongevallen, 9% van het totaal).

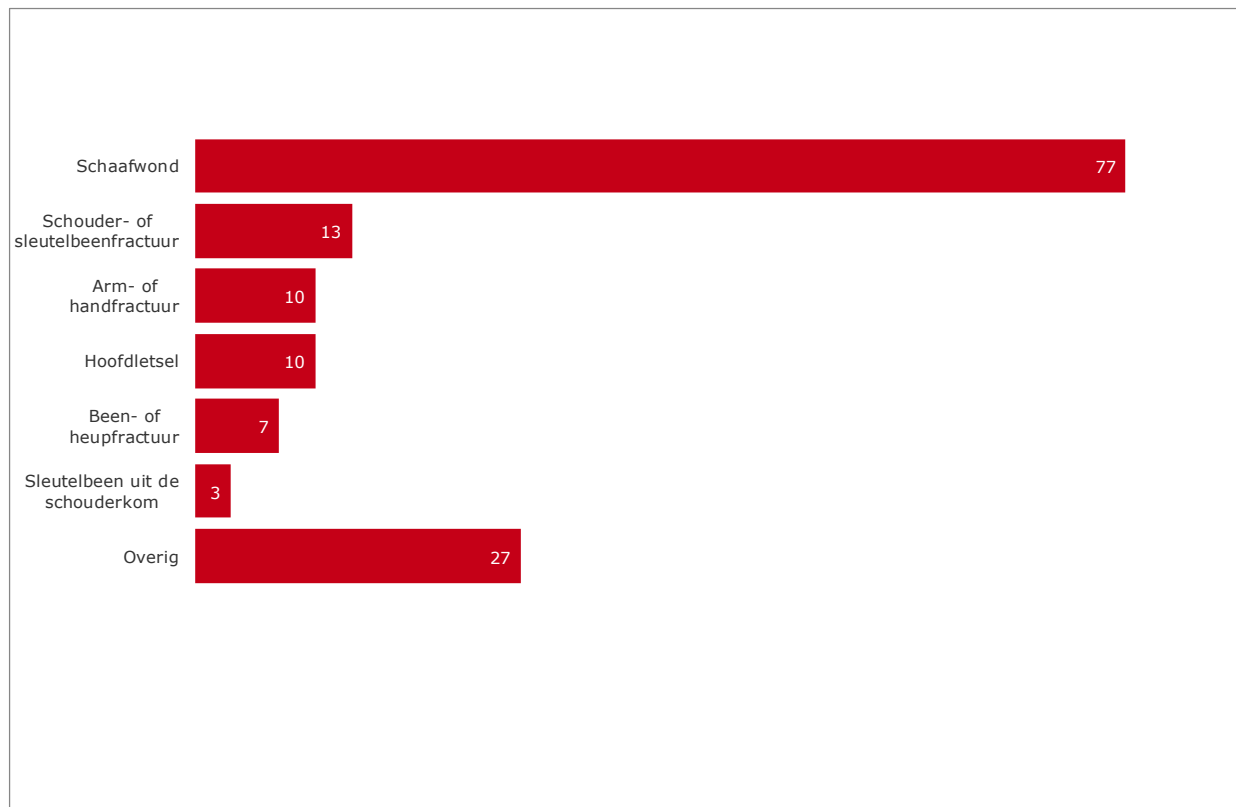
7 | Wat gebeurde er toen? Meer antwoorden mogelijk. Basis: n=110



Bron: TNS NIPO, 2013

De ongevallen leidden bijna zeven op de tien (65%) keer tot een letsel. Figuur 8 laat zien dat het daarbij in de meeste gevallen om schaafwonden (77%) ging. Fracturen (totaal 23%) en hoofdletsel (10%) kwamen minder voor.

8 | Welk letsel heeft u opgelopen? Meer antwoorden mogelijk. Basis: n=30¹



Bron: TNS NIPO, 2013

Wie letsel opliep, behandelde dat vaak zelf (34% van de gevallen), maar toch moest een kwart van de wielrenners met letsel naar de spoedeisende hulp in het ziekenhuis (25%) of de huisarts (22%).

¹ Deze basis is vrij laag, dus de percentages die op deze pagina genoemd worden, zijn indicatief

Bijlagen

Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording

Methodie

Dit onderzoek is uitgevoerd door middel van een online vragenlijst.

Doelgroep

Het onderzoek is uitgevoerd onder mannen tussen de 25 en 65 jaar oud die de afgelopen 12 maanden aan wielrennen hebben gedaan.

Steekproefbron

Voor het onderzoek is gebruikgemaakt van TNS NIPObase. TNS NIPObase is de 'managed sample source' waaruit TNS NIPO de steekproeven trekt voor online-, telefonisch, face-to-face- of schriftelijk onderzoek. Per 1 oktober 2013 bevat TNS NIPObase 212.000 personen in 143.000 huishoudens. Hiervan zijn 127.000 personen in 58.000 huishoudens online benaderbaar. Zij ontvangen regelmatig per e-mail een uitnodiging om online een vragenlijst in te vullen.

Steekproef

Omdat dit onderzoek tegelijkertijd is uitgevoerd met een effectmeting voor de campagne Gebruik je Kop, Helm Op van VeiligheidNL, is voor de steekproef gebruikgemaakt van twee bronnen. Ten eerste zijn 750 fietsers uitgenodigd die in 2012 hebben deelgenomen aan de vorige effectmeting van deze zelfde campagne en op dit moment opnieuw uitgenodigd konden worden (oude steekproef). Daarnaast zijn gegevens gebruikt uit een screening die TNS NIPO in augustus 2012 heeft uitgevoerd. In die screening werd alle personen uit TNS NIPObase gevraagd of zij wel eens aan wielrennen deden. 440 respondenten die aangaven aan wielrennen te doen zijn vervolgens voor dit onderzoek uitgenodigd (verse steekproef). Voor beide groepen respondenten geldt dat per huishouden maximaal één persoon is uitgenodigd voor deelname aan dit onderzoek.

Respons

Van de 750 uitgenodigde respondenten die ook aan het onderzoek in 2012 hebben meegedaan, hebben er 590 de vragenlijst ingevuld, een respons van **79%**. 225 van hen gaven aan (nog steeds) aan wielrennen te doen en behoren daarmee tot de doelgroep voor dit deelonderzoek (de anderen deden aan mountainbiken of waren gestopt met fietsen sinds vorig jaar).

Van de 440 uitgenodigde wielrenners die niet aan het onderzoek in 2012 hebben meegedaan, hebben er 319 de vragenlijst ingevuld, een respons van **73%**. 268 van hen gaven aan (nog steeds) aan wielrennen te doen en behoren daarmee tot de doelgroep voor dit deelonderzoek (de anderen deden aan mountainbiken of waren gestopt met fietsen sinds vorig jaar).

Veldwerkperiode

De online vragenlijst voor het onderzoek is opgesteld in overleg met VeiligheidNL. De uitnodigingen voor de vragenlijst zijn verstuurd op 14 oktober 2012. Het veldwerk is op 27 oktober afgesloten.

Verwerking

De data zijn niet gewogen, omdat het over een vrij specifieke groep gaat. Hier zijn geen betrouwbare ideaalcijfers van beschikbaar.

Bijlage 2 Vragenlijst

B6 : Extra blok wielrenners

Begin block

Q58 : Extra 1 - ongeval gehad?

Single coded

Heeft u in de afgelopen 3 jaar als fietser of wielrenner een (bijna-)ongeval gehad met een andere fietser?

- 1 ja, meer dan eens
 - 2 ja, één keer
 - 3 nee, nooit
- ↩ [GO TO Q71](#)

ASK ONLY IF Q58=1

T1 : Info bij meerdere ongevallen

Text

U heeft aangegeven meerdere (bijna-)ongevallen te hebben meegemaakt met andere fietsers. Denkt u bij het beantwoorden van de volgende vragen alstublieft aan het laatste (bijna-)ongeval dat u heeft meegemaakt.

Q59 : Extra 2 - met wie?

Single coded

Was de andere fietser die bij het (bijna-)ongeval betrokken was een wielrenner of een ander type fietser?

- 1 een wielrenner
- 2 een andere fietser
- 3 weet niet

**Position fixed*

Q60 : Extra 3 - zelf wielrenner?

Single coded

Was u zelf ten tijde van het (bijna-)ongeval aan het wielrennen of 'gewoon' aan het fietsen?

- 1 aan het wielrennen
- 2 'gewoon' aan het fietsen
- 4 anders, namelijk...

**Open *Position fixed*

Q61 : Extra 4 - wat was u aan het doen**Multi coded**

Wat was u aan het doen toen u het (bijna-) ongeval kreeg?

Meer antwoorden mogelijk

Random

- 1 Fietsen op een recht stuk weg
- 2 Afdalen
- 3 Klimmen
- 4 Inhalen
- 5 Een bocht nemen
- 6 Een kruispunt oversteken/rotonde nemen
- 7 anders, namelijk...

**Open *Position fixed*

Q62 : Extra 5: Waar was u fietspad**Single coded**

Maakte u gebruik van een fietspad of fietsstrook toen u het (bijna-)ongeval kreeg?

- 1 Ja, een fietspad
- 2 Ja, een fietsstrook (door streep/afwijkende kleur asfalt gescheiden van rijbaan)
- 3 Nee, geen van beide

Q63 : Extra 6: Waar was u bbk**Single coded**

Fietste u binnen of buiten de bebouwde kom toen u het (bijna-)ongeval kreeg?

- 1 Binnen de bebouwde kom in een woonwijk of op een woonerf
- 2 Binnen de bebouwde kom, overig
- 3 Buiten de bebouwde kom in een natuurgebied (hei, bossen, duinen, etc.)
- 4 Buiten de bebouwde kom, overig

Q64 : Extra 7 - wat ging er fout**Matrix**

Wat ging er fout en bij wie?

Als een bepaalde optie op beiden van toepassing is, kies dan degene voor wie dit het eerste of sterkste gold.

	Op mij van toepassing	Op andere fietser van toepassing	Op geen van beiden van toepassing
Evenwicht verloren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Materiaalpech	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aandacht afgeleid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overstekende mensen/dieren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Te hard fietsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fietsersgroep was te breed voor de beschikbare ruimte op de weg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Niet voldoende rekening gehouden met andere weg-/fietspadgebruikers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inschattingfout	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schrikreactie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Q65 : Extra 8 - wat gebeurde toen?**Multi coded**

Wat gebeurde er toen?

Meer antwoorden mogelijk

- 6 Niets, er was sprake van een bijna-ongeval *Exclusive
- 1 Ik botste tegen een tegenligger
- 2 Mijn stuur haakte in het stuur van een andere fietser
- 3 Ik viel en nam in mijn val een andere fietser mee
- 4 Een tegenligger botste tegen mij aan
- 5 Een andere fietser viel en nam mijn mee in de val
- 7 anders, namelijk... *Open *Position fixed

Q66 : Extra 9 - letsel opgelopen**Single coded**

Heeft u een letsel opgelopen tijdens het (bijna-)ongeval?

Met letsel bedoelen we alles van een schaafwond tot een fractuur

- 1 ja
2 nee

ASK ONLY IF Q66=1

Q67 : Extra 10 - welk letsel?**Multi coded**

Welk letsel heeft u opgelopen?

Meer antwoorden mogelijk

- 1 een schouder- of sleutelbeenfractuur
2 sleutelbeen uit de schouderkom
3 hoofdletsel
4 een schaafwond
5 een been/heupfractuur
6 een arm/handfractuur
7 anders, namelijk...

Open *Position fixed*Q68 : Extra 11 - door wie behandeld****Multi coded**

Waar of door wie bent u behandeld voor dit letsel?

Meer antwoorden mogelijk

- 1 Spoedeisende Hulpafdeling van een ziekenhuis
2 Huisarts/huisartsenpost
3 Specialist (bijvoorbeeld orthopeed)
4 Sportarts
5 (Sport)fysiotherapeut
6 (Sport)masseur
7 Trainer/coach
8 EHBO'er / verzorger
9 Zelf behandeld
10 Ik ben niet behandeld
11 anders, namelijk...

**Exclusive
*Open *Position fixed*

Q69 : Extra 12 - belangrijkste oorzaak**Single coded**

U heeft eerdere diverse antwoorden kunnen geven op de vraag wat er fout ging voorafgaand aan het daadwerkelijke (bijna-)ongeval. Wat was volgens u de belangrijkste oorzaak?

- 1 Pech
- 2 Onoplettendheid
- 3 Asociaal gedrag
- 4 Inschattingsfout

Q70 : Extra 13 - veroorzaker**Single coded**

Wie was volgens u de veroorzaker van het (bijna-)ongeval?

- 1 Ikzelf
- 2 De andere fietser
- 3 Iets of iemand anders, namelijk:

**Open *Position fixed*

Q71 : Extra 14 - stellingen**Matrix**

Wij zijn benieuwd hoe u tegen het gedrag van wielrenners in het algemeen in het verkeer aankijkt. In hoeverre bent u het met onderstaande stellingen eens?

Rotated

	helemaal mee oneens	enigszins mee oneens	neutraal	enigszins mee eens	helemaal mee eens
Wielrenners rijden vaak in (te) brede groepen (meer dan twee wielrenners naast elkaar)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wielrenners rijden vaak in (te) grote groepen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wielrenners houden voldoende rekening met andere weggebruikers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wielrenners rijden te hard op fietspaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wielrenners nemen vaak een groot deel van het fietspad of de weg in beslag	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wielrenners houden zich niet goed aan de verkeersregels	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wielrenners nemen vaak voorrang	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wielrenners passen hun snelheid aan de verkeerssituatie aan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wielrenners rijden onveilig voor andere weggebruikers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Q72 : Extra 15 - asociale?

Single coded

Afgelopen zomer zijn wielrenners enkele keren negatief in het nieuws gekomen door ongevallen met andere fietsers. Volgens de media zou er sprake zijn van meer asociaal gedrag bij het wielrennen.

Wat is uw mening? Over het algemeen is...

- 1 het gedrag van wielrenners niet veranderd in de afgelopen 3 jaar
- 2 het gedrag van wielrenners inderdaad asociale geworden in de afgelopen 3 jaar
- 3 het gedrag van wielrenners juist minder asociaal geworden in de afgelopen 3 jaar.

B6 : Extra blok wielrenners**End block**

Bijlage 2

Toedrachten fietser op de SEH na botsing met wielrenner

Reed zelf op fiets, aangereden door wielrenner. Helm van wielrenner in het gelaat gekregen. Zwelling rechter oog en pijn linker onderkaak. Niet buiten bewustzijn geweest.

Fietspad tijdens fietsen, aanrijding met tegemoetkomende racefietser, gevallen, contusie aan kaak.

Op fiets aangereden door racefietser en hard gevallen op stuitje en met hoofd op asfalt, hoofdpijn en beetje misselijk. Stuitje is erg pijnlijk.

Op fiets door racefietzers aangereden op fietspad. Door naar oogafdeling.

Zat achterop fiets, omver gereden in bos door wielrenner, val, contusie heup.

Aangereden door een wielrenner, mevrouw was bestuurder op een fiets op het fietspad, gevallen, wond buik.

Fietsen met z'n tweeën naast elkaar, werden ingehaald door wielrenner en viel op straat.

Op fiets tegen wielrenner gereden, val op straat.

Bestuurder elektrische fiets, gevallen op straat, botsing met wielrenner, oppervlakkig letsel onderbeen.

Bestuurder elektrische fiets aangereden door wielrenner op het fietspad, distorsie duim.

Door wielrenners van fietsje gereden, fractuur sleutelbeen.

Door wielrenners omver gereden met de fiets, kneuzing rug.

Als bestuurder van een fiets in botsing met een racefiets. Oppervlakkig hoofdletsel.

Als fietser frontaal op wielrenner gereden. Fractuur pols en wond rechterarm.

Frontaal aangereden door langzaam rijdende wielrenner toen patiënte op fiets zat.

Fietsen, botsing met racefiets, gevallen op hand, spier/peesletsel vinger.

Met de fiets aangereden door wielrenner. Is op straat gevallen.

Patiënte is op fiets onderuit gereden door wielrenner, 20km/u. Borst op stuur, daarna op achterhoofd. Fiets patiënte nauwelijks schade, wielrenfiets zeer veel schade.

Is aangereden door een wielrenner en toen op straat gevallen. Fractuur voet.

Fiets vs fiets trauma (aangereden door wielrenner), waarbij contusie.

Fietser vs wielrenners, fractuur collum.

Mevrouw werd van haar fiets gereden door wielrenner, viel op haar hoofd.

Was op weg naar haar Valentijndate en was aan het bellen/sms-en op de fiets, werd aangereden door wielrenner.

Dhr was aan het fietsen, is aangereden door een wielrenner, viel toen op zijn hoofd op straat, heeft nekpijn, kan zich niet veel meer herinneren.

Toedrachten wielrenner op de SEH na botsing met fietser

Wielrenner aangereden, waarschijnlijk door andere fietser in Duitsland.

Met wielrennen botsing gemaakt met fietser en gevallen. Pijn linker onderarm; contusie.

Wielrenster in park frontaal tegen andere fietser. Gevallen, hechtwond scheenbeen, fractuur vinger.

Straat, tijdens wielrennen aangereden door fietser, gevallen.

Tijdens wielrennen op straat, aangereden door andere fietser, gevallen, wond wenkbrauw.

Wielrenner, op rijweg tegen andere fietser gebotst, gevallen, wond linker elleboog.

Fietsbestuurder, wielrennen, door andere fiets geraakt tegen hand. wondje aan de hand.

Tijdens wielrenfietsen in botsing gekomen met een tegenligger en daarna gevallen. Reed ongeveer 15-20 km/uur en botste met linker schouder tegen schouder ander.

Dhr was op een racefiets en is in botsing gekomen met een andere fietster die plotseling afsloeg. Hoofdletsel, bovengebít kapot.

Was aan het wielrennen toen een tegenligger (fietser) frontaal tegen hem aan fietste. AC-luxatie en dik oog.

Was aan het wielrennen met vriend. Fietste een groep jongens voor hun. Wilden niet aan de kant gaan. Raakte het stuur van een van de jongens en kwam ten val. Pijn linker duimuis.

Vanochtend tijdens het wielrennen ongeluk gehad. Patiënt wilde snel langs andere fietsers gaan, fietste ongeveer 25 km/h. Plotseling stond er een andere fietser voor hem.

Bestuurder racefiets, te laat met uitwijken voor andere fietser, over de kop geslagen en met gelaat op bestrating terechtgekomen, was aan het wielrennen.

Gevallen met racefiets, moest uitwijken voor andere fietsers, tegen racefietser aan.

Racefiets tegen fiets aan.

Met racefiets tegen andere fietser aan, fractuur enkel.

Gevallen met de racefiets, fietste naar beneden op de Posbank, andere fietser draaide op de weg. Botsing en gevallen. Op schouder terecht gekomen.

Tijdens wielrennen tik van andere fietser op schouder gekregen.

Heer fietste met racefiets op fietspad. Kind kwam oprit afrijden zonder uit te kijken. Heer is daardoor van de fiets gevallen.

Gisteren met racefietsen gebotst met tegenligger. Reden 15 km per uur. Met linkerhand hard tegen fiets geslagen. Nu pijnlijk en gezwollen hand. Fractuur handwortel.

Tijdens wielrennen frontale botsing met andere fiets en over de fiets gevlogen en op wegdek geland. Wond boven wenkbrauw, fractuur neus.

Dhr was op de racefiets en is toen in botsing gekomen met een andere fietser. Heeft alleen 2 kleine hechtwondjes bij de wenkbrauw en een amnesie.

Met de racefiets was de patiënt op een ander fietser gevallen bij een snelheid van 40-50 km.

Met wielrennen onderuit gegaan o.b.v. aanrijding met andere fietser. (+/- 35 km/h). Niet buiten bewustzijn geweest.

Is ten val gekomen vanochtend op de race fiets, doordat er een fietser uit een uitrit kwam waar hij hard voor moest remmen.