

Samenvatting

Bij ongevallen waarbij geen motorvoertuigen zijn betrokken, lopen vooral oudere fietsers risico om gewond te raken. Om dat risico te verminderen, is het niet genoeg om alleen infrastructurele en fietsgerichte maatregelen te nemen. Ongeveer de helft van de ongevallen wordt namelijk mede veroorzaakt door (onveilig) gedrag van de fietser. Daarom zijn er ook maatregelen nodig die het gedrag van fietsers beïnvloeden. Kennis uit de sociale psychologie en de gedragseconomie bieden hiervoor mogelijkheden.

De fiets is een aantrekkelijk vervoermiddel, maar er kleven wel risico's aan. Het aantal ernstig gewonden in het verkeer stijgt en veel van die ernstig gewonden zijn fietsers. Met name oudere fietsers lopen een verhoogd risico, vooral doordat ze kwetsbaarder zijn (ze hebben bijvoorbeeld brozere botten) en een minder sterke lichamelijke conditie hebben (zoals functiebeperkingen, lagere reactie snelheid en verminderde spierkracht).

Het fietsbeleid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de decentrale partners (gemeenten, provincies en waterschappen) en het Rijk. Het nationale beleid is vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Het is gezamenlijk tot stand gekomen met de decentrale partners en andere partijen. Dit rapport biedt voor deze partijen aangrijpingspunten om de fietsveiligheid via gedragsbeïnvloeding te verbeteren.

Ernstig gewonden onder fietsers

Terwijl het aantal verkeersdoden in Nederland daalt, stijgt het aantal ernstig gewonden. Het merendeel van die ernstig gewonden betreft fietsers: in 2009 waren het er bijna 11.000. Bij circa 85% van deze fietsers ging het om een ongeval waarbij geen auto of ander motorvoertuig betrokken was. Vooral oudere fietsers lopen een verhoogd risico om ernstig gewond te raken. Dat heeft onder meer te maken met de achteruitgang van vaardigheden op het gebied van zicht, gehoor, reactiesnelheid, spierkracht en evenwicht bewaren. Voor een deel weten ouderen die verminderde vaardigheden te compenseren door ervaring.

Binnen de doelgroep ouderen kunnen we onderscheid maken naar geslacht. Tot de leeftijd van ongeveer 59 jaar hebben mannen een hoger risico per fietskilometer dan vrouwen. Boven de 60 jaar neemt het risico voor zowel mannen als vrouwen sterk toe.

We kunnen de doelgroep ook onderscheiden naar fietsactiviteiten. Het merendeel van de ongevallen vindt plaats tijdens dagelijkse fietstochten (boodschappen, werk, visite). Ongeveer 30% van de 50-plussers heeft een fietsongeval tijdens een fietstocht van of naar een recreatieve bestemming.

Er bestaat een globaal beeld van de oorzaken van de ongevallen. Die hebben in de eerste plaats te maken met de infrastructuur, bijvoorbeeld een glad wegdek, paaltjes en andere obstakels en kuilen in de weg. In de tweede plaats is de fiets de oorzaak; er glijdt bijvoorbeeld een voet van een gladde trapper of er raakt een onderdeel defect. De derde factor is de mens zelf. De fietser maakt bijvoorbeeld een

onhandige beweging of schrikt van een andere verkeersdeelnemer. In de praktijk gaat het meestal om een combinatie van deze drie factoren. Er staat bijvoorbeeld een paaltje op een onhandige plek, de remmen van de fiets zijn niet goed afgesteld en de fietser is met zijn gedachten elders.

Veiligheid vergroten met gedragsbeïnvloeding

Veiligheid heeft niet alleen te maken met fysieke aspecten, maar ook met gedrag. De fietspaden kunnen veilig zijn ingericht en de fiets kan degelijk zijn, maar wie er onverstandig mee omgaat, brengt zichzelf of anderen in gevaar.

Gedragsbeïnvloeding kan daarom bijdragen aan meer fietsveiligheid.

Gedrag kan op verschillende manieren worden gestuurd. In de eerste plaats kan dat door in te spelen op de menselijke aard. Mensen nemen niet altijd rationele, weloverwogen beslissingen; gedrag is vaak intuïtief en onbewust. In de tweede plaats kan gedrag worden gestuurd door gebruik te maken van de sociale omgeving; we laten onze keuzen afhangen van de mening en het handelen van andere mensen. In dit rapport ligt de nadruk op deze twee vormen van sturing: inspelen op de menselijke aard en gebruikmaken van de sociale omgeving.

Inspelen op de menselijke aard

Het menselijk denken heeft twee kanten. Aan de ene kant bestaat het uit een snel en impressionistisch systeem (de intuïtie) en aan de andere kant uit een rationeel en weloverwogen systeem (de ratio). De eerste manier van denken zorgt voor vertekende beelden, zoals:

- Waarschijnlijk onderschatten veel mensen de omvang van het verkeersveiligheidsprobleem. Spectaculaire moorden krijgen in de media meer aandacht dan verkeersdoden en ernstig gewonden.
- Mensen associëren de fiets niet met gevaar. De fiets 'voelt goed' en heeft een positief imago (snel, gezond en schoon).
- We zijn als mens geneigd vast te houden aan gewoonten. Ook als onze lichamelijke conditie het eigenlijk niet meer toelaat, stappen we toch op de fiets.
- Bij ongevallen zijn mensen snel geneigd de oorzaak buiten zichzelf te zoeken. We maken geen fouten, maar zijn 'slachtoffer van de omstandigheden'.
- Mensen zijn van nature optimistisch en overschatten hun eigen kunnen. Zo denkt bijna 90% van de automobilisten dat ze beter (auto)rijden dan de rest.
- Die zelfoverschatting is niet terecht; als mensen zich op een specifieke taak richten die al hun aandacht vraagt, zien ze andere zaken snel over het hoofd.

Deze vertekende beelden dragen bij aan een 'illusie van onkwetsbaarheid'. Beleidsmakers kunnen op deze illusie inspelen door senioren bewust te maken van het feit dat fietsen meer risico's met zich meebrengt dan ze vaak denken. Ook kunnen ze oudere fietsers erop wijzen dat de capaciteiten van ouderen afnemen: wie zijn beperkingen en de risico's kent, past zijn gedrag eerder aan. De ratio (de weloverwogen manier van denken) zou de intuïtie (de snelle en impressionistische manier van beslissen) een handje moeten helpen.

Het zou goed zijn als oudere fietsers een reëler beeld krijgen van de risico's die ze lopen. Oudere fietsers kunnen worden *geïnformeerd* over de illusie van onkwetsbaarheid en hun afgenomen vaardigheden, maar het is nog beter wanneer ze die zelf kunnen *ervaren*. Senioren zouden 'aan den lijve' moeten ondervinden dat zij minder zien, minder horen en meer tijd nodig hebben om te reageren dan twintig jaar geleden. Dat hoeft overigens niet te betekenen dat ouderen *minder* gaan fietsen, wel dat zij *verstandiger* fietsen. Het kan er ook toe leiden dat ze kiezen voor een aangepaste fiets of een andere vervoerswijze.

Gebruikmaken van de sociale omgeving

Gedrag wordt ook beïnvloed door de sociale omgeving en de normen die in die omgeving gelden. Een licht dat op rood staat, betekent dat we moeten wachten; dat is de formele norm. Maar als er heel veel fietsers door het rode licht rijden, dan denken we al snel dat we deze norm niet al te serieus hoeven te nemen; een grote groep houdt zich er immers niet aan.

In het kader van de verkeersveiligheid kan de overheid gebruikmaken van deze formele en informele normen. Zo is het een optie om mensen via verkeersborden en campagnes te herinneren aan de formele norm, bijvoorbeeld met de campagne 'een heer in het verkeer'.

Doordat mensen zich onvoldoende aan de regels houden, ontstaan er gevaarlijke situaties. De campagne *Vriendelijkverkeer.nl* van de Fietsersbond probeert hier al op in te spelen. Een campagne kan ook gebruikmaken van de zogeheten *fear appeal*: onder bepaalde voorwaarden kan een campagne die gebaseerd is op angst aanjagen, effectief zijn. Als mensen zich bewust worden van gevaren en risico's, zijn ze eerder geneigd het aanbevolen gedrag te vertonen.

De overheid kan ook wijzen op wat 'de meeste mensen' doen, of wat toonaangevende mensen in de directe omgeving doen (de zogenoemde *peer group*). Als de meeste ouderen bijvoorbeeld een fiets met lage instap kopen, is dat een 'sociaal bewijs' dat het om een verstandige keuze gaat. Daarbij kunnen fietsende rolmodellen (zoals Joop Zoetemelk) laten zien hoe zij op een veilige manier omgaan met hun beperkingen. Ook familie, leeftijdgenoten of autoriteiten op een bepaald gebied (de huisarts, de fysiotherapeut of de rijwielhandelaar) kunnen een rol spelen in zo'n campagne. Zij kunnen het goede voorbeeld geven, of senioren vertellen wat ze nog wel en wat ze beter niet meer kunnen doen.

Tot slot

Fietsen is gezond, zorgt dat ouderen mobiel blijven en draagt bij aan sociale contacten. Er is echter ook een andere kant van de medaille. De maatschappelijke en persoonlijke schade van verkeersongevallen is voor fietsers groot. Dat geldt zeker voor oudere fietsers die ernstig gewond raken. Het loont dan ook om te investeren in de veiligheid van fietsers. De maatregelen op het individuele en sociale niveau kunnen in combinatie worden toegepast: het is niet 'of of', maar 'en en'.

Voor een deel kunnen maatregelen direct worden toegepast. Er is echter ook nog veel wat we niet weten. De hoeveelheid onderzoek naar de veiligheid van automobilisten staat nog in schril contrast met het bescheiden aantal studies naar de veiligheid van fietsers. Daarom werkt een groep fietsdeskundigen sinds 2011 aan een *Nationale Onderzoeksagenda Fiets*.

Op basis van deze studie concludeert het KiM dat aanvullend onderzoek naar de doelgroep fietsende ouderen (de ongevallen, vaardigheden en risicoperceptie), belevingsonderzoek onder oudere fietsers en praktijkonderzoek naar de effecten van gedragsmaatregelen nodig is.