

Oversteekongevallen



Verdeling snelheidslimiet

Tabel Jaarlijks aantal doden en ziekenhuisgewonden onder fietsers bij aanrijdingen met gemotoriseerd verkeer binnen de bebouwde kom naar snelheidslimiet

Snelheidslimiet (km/uur)	Aantal doden en ziekenhuisgewonden	Aandeel (%)
30	262	17%
50	1.249	82%
70	13	1%

Bron: SWOV-cognos, slachtoffers 2005-2009



Verdeling oversteekongevallen

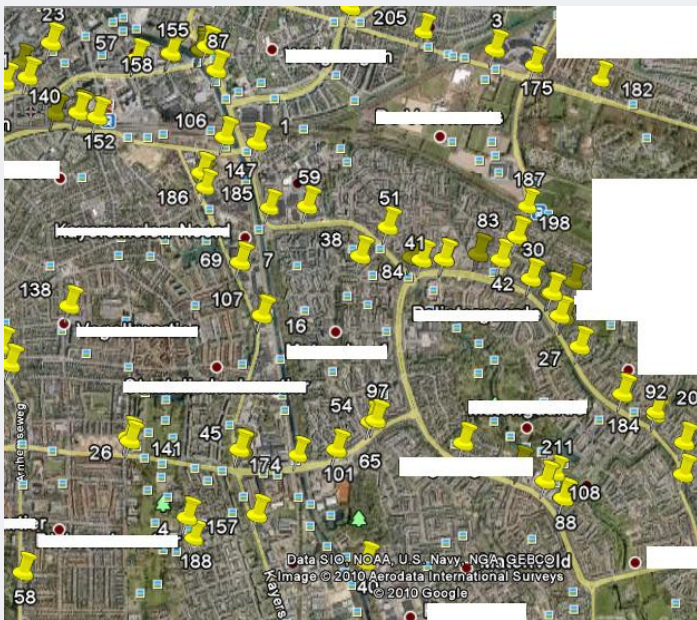
- De meeste aanrijdingen van fietsers door gemotoriseerd verkeer vinden plaats op 50km/uur-wegen
- Driekwart daarvan op kruispunten en een kwart op wegvakken



Voorbeeld verdeling kruispuntongevallen op 50-km/uur wegen



Voorbeeld verdeling oversteekongevallen op 50-km/uur wegen



Circa 60% van de kruispuntongevallen vindt plaats op voorrangskruispunten

(andere ongevallen op kruispunten met verkeerlichten, rotondes en enkele gelijkwaardige kruispunten die niet in een 30-zone vallen)

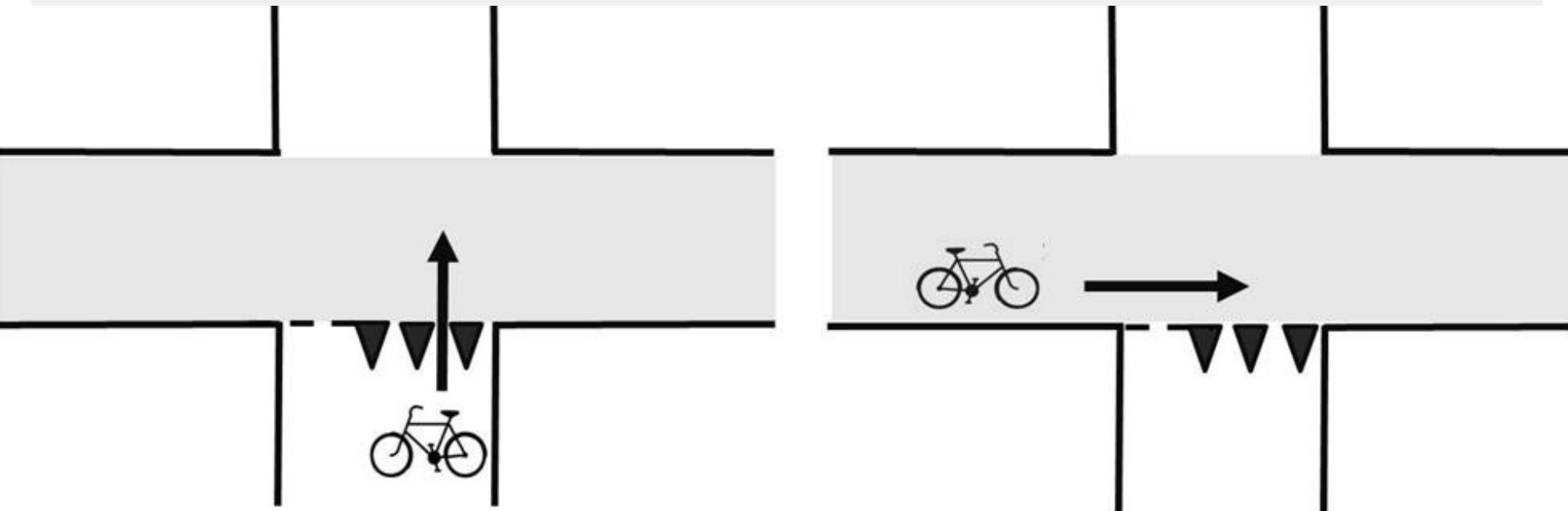
Onderzoek gericht op voorrangskruispunten

Opzet onderzoek:

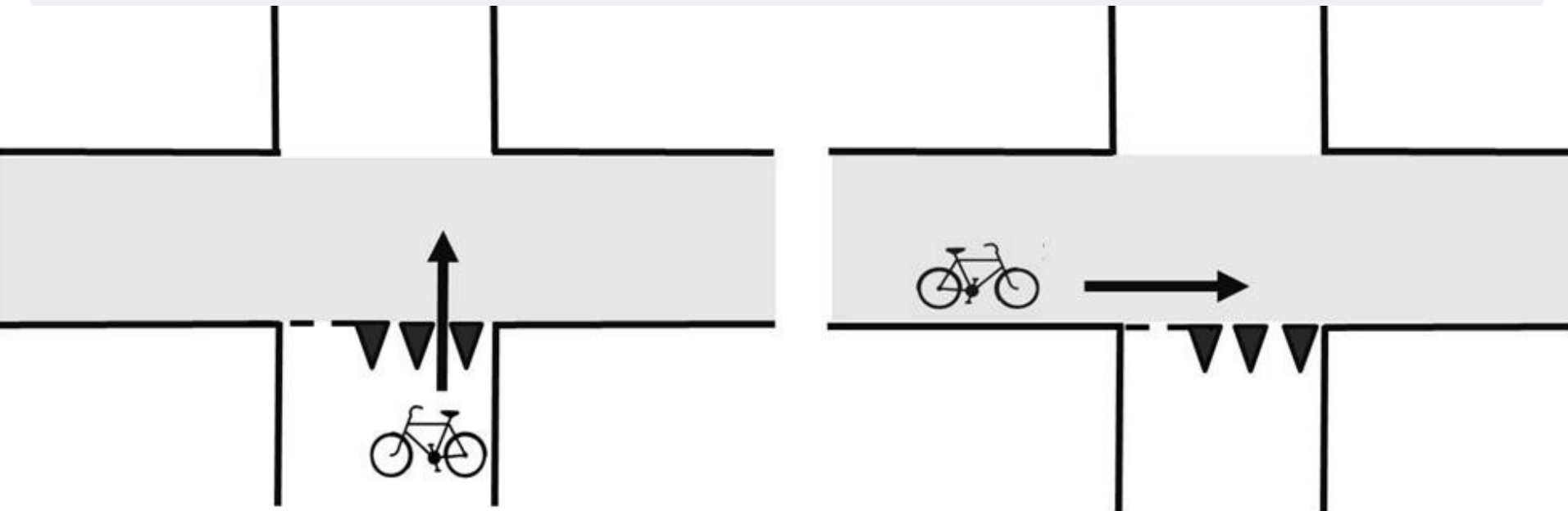
- Ongevallen op ca 550 voorrangskruispunten in 7 steden geanalyseerd
- Tellingen verricht op de kruispunten om rekening te houden met intensiteiten fiets- en gemotoriseerd verkeer
- Diversie infrastructuurkenmerken geanalyseerd



Twee hoofdtypen ongevallen



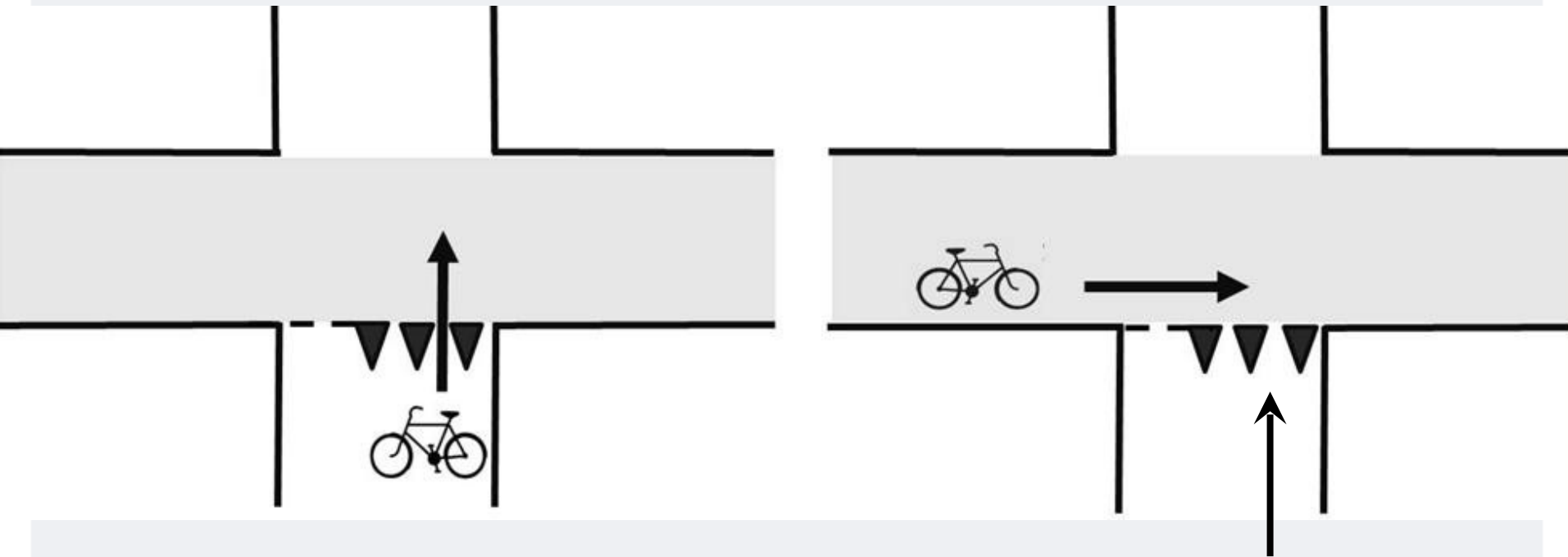
Twee hoofdtypen ongevallen



35%

65%

Twee hoofdtypen ongevallen



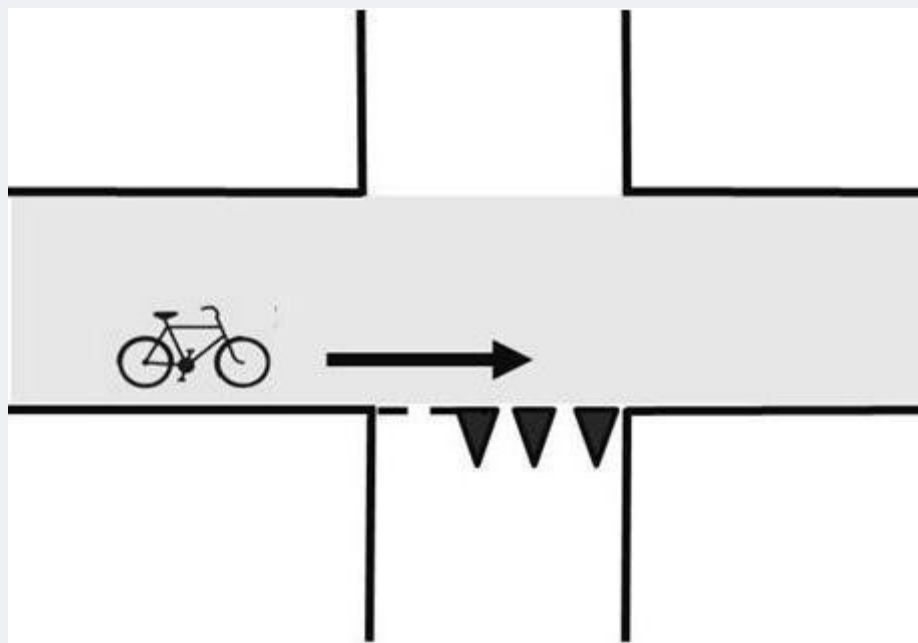
Vooral met auto's
uit de zijstraat

Twee hoofdtypen ongevallen

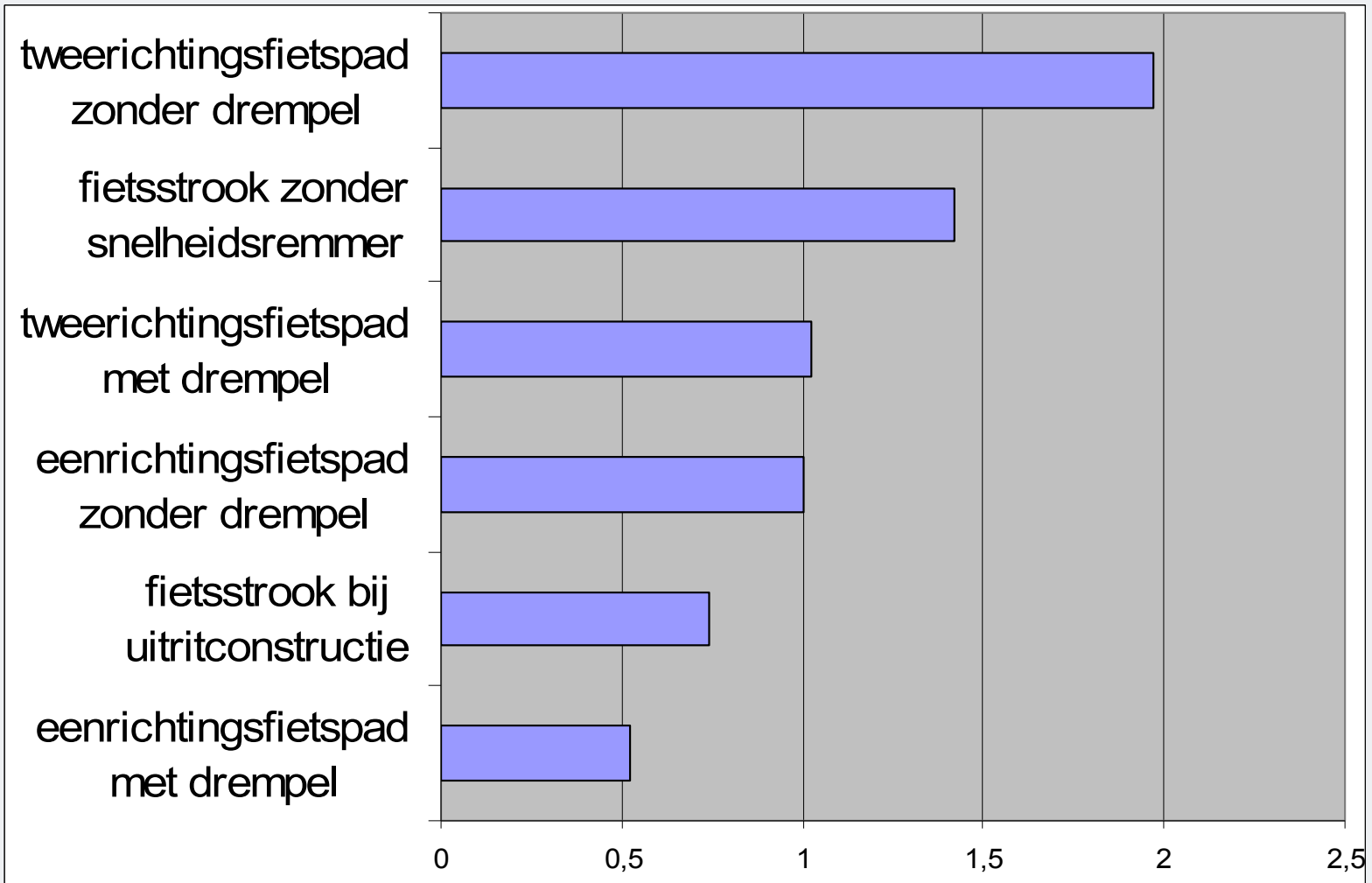
Ongevaltype	Aantal kruispunten	Geregistreeerde ongevallen 2005-2008	Aantal ongevallen per miljoen passerende fietsers
Fietser langs ader, steekt zijweg over	490	183	0,17
Fietser steekt ader over	524	156	0,24



A. Ongevallen met fietsers langs de ader



Resultaten 1



Voorbeeld snelheidsremmer bij fietspad



Voorbeeld snelheidsremmer bij fietsstrook (uitritconstructie)



Resultaten 2: tweerichtingenfietspad

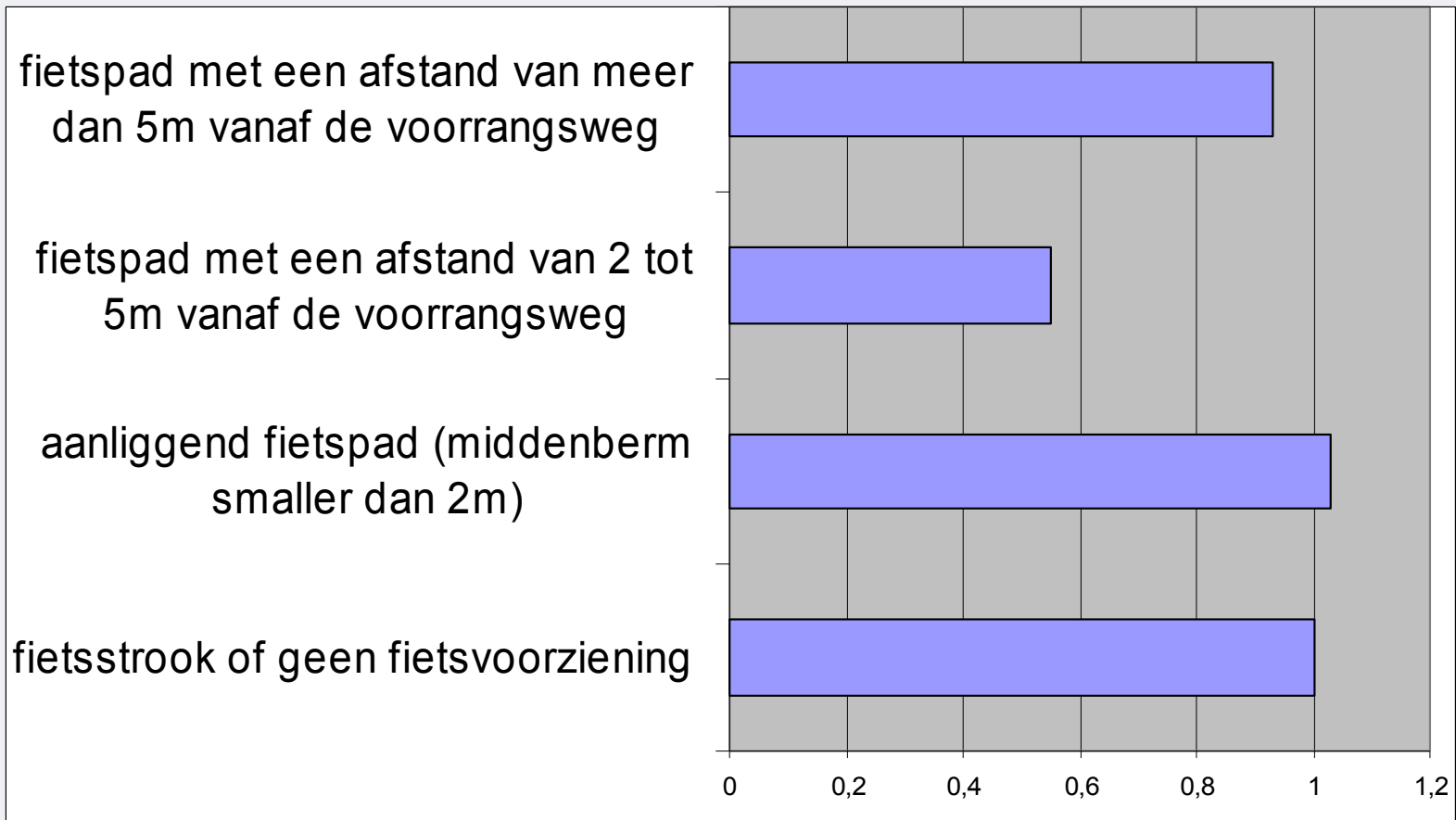
- Verklaring hoog relatief risico tweerichtingenfietspad:
automobilisten die rechtsaf slaan kijken vooral naar
- Fietzers van rechts makkelijk over het hoofd gezien
- Door deze routine een extra probleem bij zichtbeperking naar rechts



Hoog relatief risico



Resultaten 2



Opmerking: 5m afstand is een praktische keuze omdat een auto op de zijweg het fietspad dan niet blokkeert

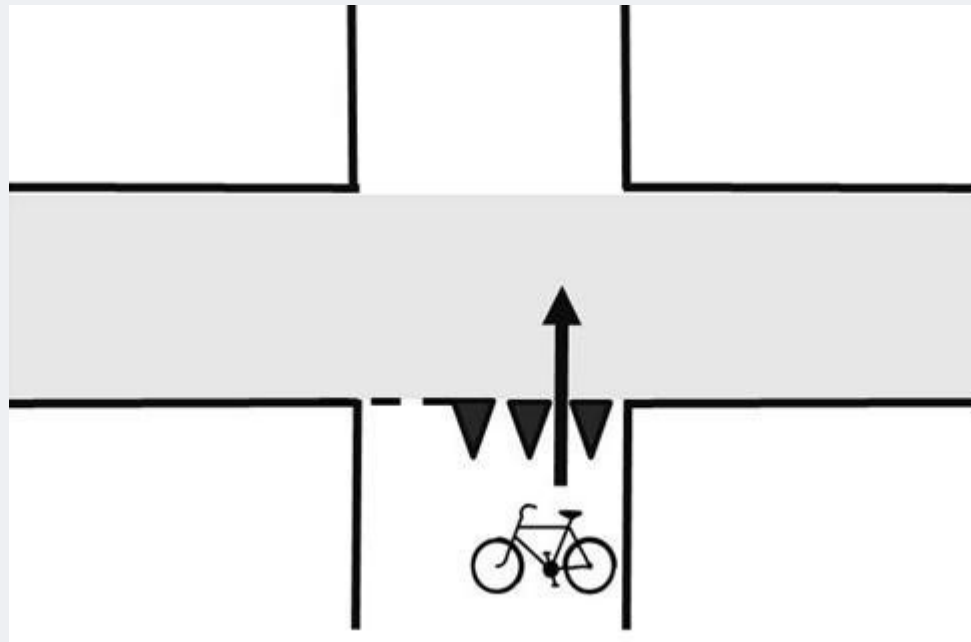


Resultaten 3

- De toepassing van een rode kleur en heldere blokmarkering is géén veiligheidsmaatregel
- Deze maatregelen kunnen duidelijkheid verschaffen voor fietsers maar zouden i.v.m. de veiligheid alleen toegepast moeten worden in combinatie met een snelheidsremmer



B. Ongevallen met fietsers die een verkeersader oversteken



Resultaten 4

- Minder duidelijke resultaten
- Middengeleiders lijken de veiligheid te vergroten waar ze het meest nodig zijn voor de oversteekbaarheid van verkeeraders (wegen met meerdere stroken)
- Middengeleiders leveren weinig voordelen bij rustigere tweestrookswegen



Voorbeeld waar een middengeleider nodig is



Aanbevelingen voorrangskruispunten

- Zo mogelijk snelheidsremmers toepassen voor verkeer in- en uit zijwegen
- Bij voldoende ruimte kiezen voor fietspaden met een tussenberm van ca 5m tussen fietspad en verkeersader



Aanbevelingen voorrangskruispunten

- Tweerichtingenfietspaden alleen toepassen als daarmee het aantal oversteekbewegingen sterk wordt verminderd
- Als er toch voor wordt gekozen:
 - Altijd een snelheidsremmer toepassen
 - Zichtbeperkingen naar rechts voorkomen (vanuit de zijweg gezien)



Aanbevelingen voorrangskruispunten

- Pas middengeleiders toe waar het nodig is voor de oversteekbaarheid en in dat geval liefst met een ruime opstelruimte voor fietsers



Aanbeveling op netwerkniveau: ontvlechting

- Streef naar ontvlechting van auto- en fietsstromen:
 - Auto waar mogelijk ‘buitenom’, bv zo min mogelijk door stedelijke centra
 - Fietser binnendoor: zo min mogelijk langs aders en waar mogelijk ongelijkvloerse kruisingen (tunnels, bruggen), zie bv [Zwolle](#)

Bron: studie Van Boggelen et al

