

# Race- en toerfietsen: mogelijkheden voor meer veiligheid

R-2014-20A





## **Race- en toerfietsen: mogelijkheden voor meer veiligheid**

Vragenlijststudie en expertbeoordeling

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2014-20A
Titel:	Race- en toerfietsen: mogelijkheden voor meer veiligheid
Ondertitel:	Vragenlijststudie en expertbeoordeling
Auteur(s):	Dr. G.J. Wijlhuizen & P. van Gent, MSc
Projectleider:	Dr. G.J. Wijlhuizen
Projectnummer SWOV:	C09.10
Trefwoord(en):	Cycling; cyclist; behaviour; injury; traffic; safety; accident; accident prevention; road user; Netherlands; SWOV.
Projectinhoud:	Race- en toerfietsers beoefenen hun sport vaak op de openbare weg, waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Er is nog weinig bekend over maatregelen om dit soort situaties te voorkomen. In dit rapport zijn mogelijke oplossingsrichtingen verkend aan de hand van vragenlijstonderzoek onder race- en toerfietsers en raadpleging van stakeholders uit de race- en toerfietssport, (verkeers)gedrag en (fiets)infrastructuur.
Aantal pagina's:	68 + 17
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2014

De informatie in deze publicatie is openbaar.  
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 93113  
2509 AC Den Haag  
Telefoon 070 317 33 33  
Telefax 070 320 12 61  
E-mail [info@swov.nl](mailto:info@swov.nl)  
Internet [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

## Samenvatting

Race- en toerfietsers beoefenen hun sport vaak op de openbare weg, te midden van andere weggebruikers. Daardoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan, die steeds vaker leiden tot verkeersongevallen met letsel. In 2012 waren er 4.200 behandelingen van race- en toerfietsers bij de spoedeisende hulp. Het is niet goed duidelijk in hoeverre het gedrag van race- en toerfietsers daarbij een rol speelt. Er is eveneens nog weinig bekend over maatregelen om dit soort gevaarlijke situaties te voorkomen. Daarom heeft SWOV onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingsrichtingen. Daarbij zijn gegevens van een uitgevoerd vragenlijstonderzoek onder race- en toerfietsers (hoofdzakelijk mannen) geanalyseerd en zijn stakeholders vanuit race- en toerfietssport, (verkeers)gedrag en (fiets)infrastructuur geraadpleegd in een expertsessie.

Door de onderzoeksmethode – bereikte consensus na raadpleging van een brede groep stakeholders – zijn de oplossingsrichtingen slechts een eerste stap. Een wetenschappelijke toetsing van de mogelijk te behalen verkeersveiligheidswinst en een feitelijke evaluatie daarvan na implementatie van maatregelen zullen nog moeten plaatsvinden.

Er komen drie aanbevelingen naar voren:

1. Bewaak de kwaliteit van de fietsinfrastructuur.
2. Verken mogelijkheden om grote groepen race- en toerfietsers op de rijbaan te laten rijden.
3. Stimuleer begrip tussen race- en toerfietsers en andere weggebruikers.

De aanbevelingen zijn allereerst gericht aan stakeholders van het regionaal en landelijk verkeersveiligheidsbeleid. Het is aan hen om samenwerking te faciliteren tussen partijen die de genoemde mogelijkheden verder kunnen brengen, zoals wegbeheerders in het kader van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid en wielersportbonden door trainingen en cursussen voor leden.

# Summary

## **Racing and touring bicycles: opportunities for greater safety; Questionnaire study and expert assessment**

Racing and touring cyclists often practise their sport on public roads in the presence of other road users. For this reason, hazardous situations may occur that increasingly result in crashes involving injuries. In 2012, 4,200 racing and touring cyclists had to be treated for injuries at first aid departments. It is not altogether clear to what extent the behaviour of racing and touring cyclists plays a role. Secondly, little is known of measures to prevent this kind of hazardous situation. Therefore, SWOV explored possible solutions. This study analysed data of a questionnaire study carried out among (mainly male) racing and touring cyclists, and stakeholders from among the racing and touring cycling sport, (road) behaviour and (cycling) infrastructure were consulted during and expert session.

The possible solutions are merely a first step as a result of the research method - consensus reached after consulting a wide-ranging group of stakeholders. For as yet, scientific testing of possible positive results in road safety and an actual evaluation of these results after implementation of measures still have to be carried out.

Three recommendations have been presented:

1. Safeguarding the quality of the cycling infrastructure.
2. Explore possibilities for having large groups of racing and touring cyclists cycle on the road.
3. Promoting understanding between racing and touring cyclists and other road users.

The recommendations are first of all meant for stakeholders of regional and national road safety policy. It is their responsibility to facilitate collaboration between parties that can develop the opportunities mentioned, such as road managers in the context of the Road Safety Policy Impulse and the cycling unions who can organize training and courses for their members.

# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1. Doel en motivering	8
1.1.1. Doelstelling	8
1.1.2. Vraagstellingen	8
1.1.3. Leeswijzer	9
<b>2. Methoden; vragenlijst en expert meeting</b>	<b>11</b>
2.1. Vragenlijstonderzoek	11
2.1.1. De vragenlijst	11
2.1.2. Doelgroep	11
2.1.3. Analyse	12
2.2. Methode van expert meeting	12
2.2.1. Deelnemers	12
2.2.2. Procedure	12
2.2.3. Analyse	13
<b>3. Resultaten vragenlijstonderzoek; beschrijving van respons en kenmerken van respondenten</b>	<b>14</b>
3.1. Samenstelling van de respons	15
3.2. Conclusies	17
<b>4. Kenmerken mannelijke race- en toerfietsers</b>	<b>18</b>
4.1. Indeling in basiskenmerken	18
4.1.1. Leeftijd	18
4.1.2. Gefietste afstand	19
4.1.3. Groepsgrootte	21
4.2. De hoofdkenmerken onderling gekruist	22
4.2.1. Gefietste afstand, leeftijd en groepsgrootte	22
4.2.2. Groepsgrootte en leeftijd	22
4.2.3. Conclusies	22
4.3. Redenen om te fietsen	23
4.3.1. Fietsredenen en leeftijd	24
4.3.2. Fietsredenen en gefietste afstand	24
4.3.3. Fietsredenen en groepsgrootte	25
4.3.4. Conclusies	25
4.4. Apparatuur- en helmgebruik	26
4.4.1. Apparatuurgebruik en leeftijd, gefietste afstand en groepsgrootte	26
4.4.2. Conclusies	27
<b>5. Race- en toerfietsen op de openbare weg</b>	<b>28</b>
5.1. Geschiktheid fietspaden voor wielersportbeoefening	28
5.2. Race- en toerfietsen op de rijbaan	30
5.3. Conclusies	31
<b>6. De race- en toerfietsers en de andere weggebruikers</b>	<b>32</b>
6.1. Ruimte tussen fietsers	32
6.1.1. Conclusies	33
6.2. Veiligheidsbevorderende gedragingen	34
6.2.1. Conclusies	35

6.3.	Irritatie tussen race- en toerfietzers en andere weggebruikers	36
6.3.1.	Conclusies	40
<b>7.</b>	<b>Ongevallen bij race- en toerfietzers</b>	<b>41</b>
7.1.	Kenmerken van race- en toerfietzers naar ongevalsbetrokkenheid	41
7.1.1.	Ongevalsoorzaken	43
7.1.2.	De plaats van de ongevallen.	44
7.1.3.	Conclusies	44
7.2.	Ongevalskenmerken	45
7.2.1.	Groepsgrootte ten tijde van ongeval	47
7.2.2.	Conclusies	48
7.3.	Aanleidingen voor het ongeval	49
7.3.1.	Conclusies	51
7.4.	Letsel na het ongeval en de gevolgen	52
7.4.1.	Conclusies	54
<b>8.</b>	<b>Conclusies vragenlijstonderzoek</b>	<b>55</b>
8.1.	Vraagstellingen	55
8.1.1.	Kenmerken groep race- en toerfietzers	56
8.1.2.	Wielervaring op de openbare weg	56
8.1.3.	Relatie tussen race- en toerfietzers en andere weggebruikers	56
8.1.4.	Ongevalsbetrokkenheid en –kenmerken	57
<b>9.</b>	<b>Expertmeeting: Veilig race- en toerfietsen</b>	<b>59</b>
9.1.	Introductie	59
9.2.	Belangrijkste probleemgebieden	59
9.2.1.	Drukke en diversiteit op fietspaden	59
9.2.2.	Irritatie tussen race- en toerfietzers en andere weggebruikers	60
9.2.3.	Scheiden van race- en toerfietzers van recreatieve fietsers	61
9.2.4.	Herhaaldelijke overtreding van de verkeersregels	62
9.2.5.	Kwaliteit van het wegdek	63
<b>10.</b>	<b>Oplossingsrichtingen</b>	<b>64</b>
10.1.	Algemeen	64
10.2.	Bewaak de kwaliteit van de infrastructuur	64
10.3.	Verken mogelijkheden om grote groepen race- en toerfietzers op de rijbaan te laten rijden	65
10.4.	Stimuleer begrip tussen race- en toerfietzers en andere weggebruikers	65
	<b>Literatuur</b>	<b>67</b>
	<b>Bijlage A Vragenlijst en ruwe data</b>	<b>69</b>
	<b>Bijlage B Deelnemers aan Expert Meeting</b>	<b>85</b>



# 1. Inleiding

Nederland is een fietsland. Vrijwel iedere Nederlander heeft een fiets en gebruikt deze regelmatig. Een Nederlander fietst gemiddeld zo'n 850 kilometer per jaar; bijvoorbeeld om op een bestemming te komen maar ook sportief als race- en toerfietser. Race- en toerfietzers fietsen georganiseerd of niet georganiseerd omwille van de prestatie. Ze sporten daarbij op de openbare weg en mengen zich met het overige (fiets)verkeer, zowel tijdens georganiseerde toertochten als tijdens het trainen (individueel of in groepen). Racefietzers rijden hun wedstrijden op afgezette parcoursen, maar trainen voor een deel op de openbare weg.

Fietsen levert gezondheidswinst op (Møller et al., 2011; De Geus et al. (2008; 2009), maar tegelijk stijgt het aantal fietsongevallen met ernstig letsel al meerdere jaren waardoor die winst wordt aangetast. In Nederland komen jaarlijks bijna 190 fietsers om het leven. Dat is een kwart van alle verkeersdoden. Van de ernstig verkeersgewonden (N=19.000) is zelfs meer dan de helft een fietser (55%; Reurings et al., 2012). Jaarlijks worden ook nog 71.000 fietsers na een ongeval behandeld op Spoedeisende Hulp (Consument en Veiligheid, 2011). Ook onveiligheidsgevoelens (o.a.: ervaren van asociaal gedrag van (toer)fietsers) neemt toe (Boers, 2012; ANWB, 2014).<sup>1</sup> Het beeld bestaat dat race- en toerfietzers zich gevaarlijk gedragen en verantwoordelijk zijn voor veel ongevallen waarbij ook niet-sportfietzers gewond raken (Davidse et al., 2014) of zich onveilig voelen op fietspaden.

De Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU), de grootste wielersportbond van Nederland met meer dan 52.000 leden, circa 550 verenigingen met jaarlijks ongeveer 3500 toertochten, en de KNWU onderkennen de maatschappelijke problematiek van toename van fietsongevallen, sociale onveiligheid en hinder waarbij toerfietzers betrokken zijn.

De KNWU is de overkoepelende sportbond van en voor de wielersport in Nederland.

In haar meerjarenbeleidsplan is voor de NTFU en KNWU het bevorderen van veilige wielersport een belangrijk onderwerp. Het huidige NTFU en KNWU beleid betreft advisering van zowel de leden als ook de verenigingen over veiligheid en creëren van voorwaarden voor een veilig fietsklimaat door onder meer: een veiligheidshandboek, gedragscode voor toerfietzers, opleidingen voor toertocht- en wedstrijdorganisatoren, belangenbehartiging voor veilige verkeerssituaties en discussies over het gedrag van sportieve fietsers. Daarnaast is er continue aandacht voor veilig fietsgedrag in o.a. Fietssport Magazine, elektronische nieuwsbrieven, de NTFU website en tijdens Thema-avonden.

Het meerjarenbeleidsplan beoogt het huidige veiligheidsbeleid te intensiveren en inhoudelijk te versterken. Zowel de NTFU als de KNWU

---

<sup>1</sup> Berichten uit de media m.b.t. toerfietsen en veiligheid:

- Radio 1: stelling: [haal de racefietser van de openbare weg](#)

- Uitzending Editie NL 30 mei 2012: [wielrenners zijn levensgevaarlijk](#)

Kijkcijfers EditieNL [woensdag 30 mei 2012](#): 734.000

- Volkskrant (30 mei 2012) en Dagblad van het Noorden (25 juli 2012).

hebben daarvoor grote behoefte aan wetenschappelijke kennis over toedracht, omstandigheden en letselgevolgen van onveilig fietsgedrag en fietsongevallen waarbij race- en toerfietsers zijn betrokken. Kennis over onveilig fietsgedrag en ongevallen tijdens het trainen (individueel of in groepen) of tijdens georganiseerde toertochten ontbreekt waardoor het veiligheidsbeleid van de NTFU en KNWU onvoldoende 'evidence-based' is. Met de versterking van dit beleid wil de NTFU en de KNWU gezondheidswinst boeken voor zowel race- en toerfietsers als voor alle overige fietsers, die immers gebruik maken van dezelfde infrastructuur. Het wordt van groot belang geacht om zowel de toerfietsers, racefietsers als de aangesloten verenigingen te betrekken bij de totstandkoming van het beleid, zowel in dit project als ook op langere termijn door het kunnen blijven monitoren van ontwikkelingen in race- en toerfietserveiligheid.

Het onderzoek is uitgevoerd in samenwerking met de twee grootste wielersportbonden van Nederland, de NTFU (Nederlandse Toer Fiets Unie) en de KNWU (Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie).

## 1.1. Doel en motivering

Bij de beoefening van race- en toerfietsersport op de openbare weg zijn verschillende stakeholders betrokken. Het gaat daarbij om partijen die nauw verbonden zijn met de sportuitoefeningen (o.a. de race- en toerfietsers zelf, en de verenigingen en toerorganisaties), maar ook partijen die vanuit een bredere verantwoordelijkheid (o.a.: verkeersveiligheid, gezondheidsbevordering) te maken hebben met deze sport.

Bij elk van deze partijen is kennis aanwezig over verschillende aspecten van race- en toerfietsersport op de openbare weg. Daarbij kunnen verschillende rollen ook uiteenlopende inzichten tot gevolg hebben over de aard van, omvang van, en mogelijke oplossingsrichtingen van de problematiek. Deze kennis is echter onvoldoende bijeengebracht voor de ontwikkeling van gericht beleid waarin verschillende inzichten zijn afgewogen. In dit project wordt een brede inventarisatie uitgevoerd.

### 1.1.1. Doelstelling

In kaart brengen van bestaande problematiek rond race- en toerfietsers op de openbare weg, en aangeven van mogelijke oplossingsrichtingen voor de problematiek op basis van inzichten van verschillende stakeholders.

Om deze doelstelling te bereiken worden de race- en toerfietsers als groep stakeholders betrokken bij een onderzoek bestaande uit een vragenlijst, gevolgd door een expertmeeting. De resultaten van de vragenlijststudie worden in dit rapport gebruikt om input te leveren voor de expertmeeting en om de resultaten van de expertmeeting te kunnen voorzien van kanttekeningen.

### 1.1.2. Vraagstellingen

Voor de presentatie van de data van de vragenlijst worden de volgende deelvragen behandeld in aparte hoofdstukken in dit rapport.

1. Wat zijn de kenmerken van de groep race- en toerfietsers? Hiermee wordt bedoeld hoe de groep is opgebouwd en wat de algemene gedragingen zijn.
2. Hoe ervaart de race- en toerfietser zelf het gebruik van de openbare weg?
3. Hoe ervaart de race- en toerfietser de relatie met andere weggebruikers, gezien vanuit het oogpunt van de wielersporter?
4. Bij welk soort ongevallen raken race- en toerfietsers vooral betrokken?

Als laatste wordt de expertmeeting besproken. Het doel van de expertmeeting is om de verschillende stakeholders bij elkaar te brengen en richtingen te formuleren voor bevordering van verkeersveiligheid bij het race- en toerfietsen op de openbare weg.

### 1.1.3. Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd:

In het volgende hoofdstuk (2) worden de methoden van onderzoek weergegeven. Allereerst van het vragenlijst onderzoek en vervolgens van de expertmeeting.

Daarna worden in hoofdstuk 3 enkele algemene resultaten van het vragenlijstonderzoek gepresenteerd. Allereerst een beschrijving van de totale respons onderverdeeld naar leeftijd, geslacht, wijze van fietsen en de gerapporteerde betrokkenheid bij fietsongevallen in 2013. Het aantal vrouwen en mountainbikers was te beperkt om deze groepen apart te bespreken. In bijlage A zijn van deze respondenten enkele overzichten gegeven.

De verdere resultaten hebben betrekking op mannelijke wielrenners en toerfietsers. We hanteren daarbij de volgende indeling:

- Hoofdstuk 4 begint met de beschrijving van drie algemene kenmerken van deze groep waarvan de respondenten voor de helft bestaan uit betrokkenen bij een ongeval (leeftijd, aantal gereden fietskilometers (fietsafstand), en wijze van fietsen (alleen of in groep)). We onderscheiden bij de resultaten vervolgens steeds groepen op leeftijd (jongeren versus ouderen), mensen die relatief veel of weinig kilometers fietsen en de groep die aangeeft meestal alleen te fietsen of in groepen. Dat wordt in dit hoofdstuk gedaan voor kenmerken zoals apparatuur- en helmgebruik en de motivatie om te fietsen (H4);
- Hoofdstuk 5 gaat over hoe de race- en toerfietsers aspecten van de openbare weg ervaren. In dit hoofdstuk staat de tweede deelvraag centraal: hoe ervaart de wielersporter het gebruik van de openbare weg?
- Hoofdstuk 6 heeft de relatie van de race- en toerfietsers met andere weggebruikers als onderwerp. Het gaat hier om de derde deelvraag: wat is de relatie tussen de wielersporter en de andere weggebruikers, gezien vanuit het oogpunt van de race- en toerfietsers?
- In hoofdstuk 7 wordt een beeld gegeven van de kenmerken van de gerapporteerde fietsongevallen.
- In hoofdstuk 8 worden de vraagstellingen beantwoord op basis van de resultaten. In hoofdstuk 9 worden de resultaten van de expertmeeting beschreven en in het slothoofdstuk worden deze

resultaten in verband gebracht met resultaten van de vragenlijst en worden aanbevelingen gedaan voor richtingen ter bevordering van verkeersveiligheid bij race- en toerfietsen op de openbare weg.

- In hoofdstuk 10 worden de belangrijkste probleemgebieden en oplossingsrichtingen kort besproken, waarna gekeken wordt naar de typen oplossingen onderscheiden naar de tijdsspanne die nodig is om de oplossingen door te voeren (korte- versus lange termijn oplossingen).

## 2. Methoden; vragenlijst en expert meeting

### 2.1. Vragenlijstonderzoek

#### 2.1.1. De vragenlijst

Voor het verzamelen van de data is een mail met een link naar een online vragenlijst (Bijlage A) verstuurd naar een panel van leden van de Nederlandse Toer Fiets Unie (NTFU). De totale vragenlijst bestond uit de volgende onderdelen:

1. Een algemeen deel over de fietsgewoontes,
2. Een tweede sectie bevroeg het gedrag, de motivatie en de opinie van de respondenten.
3. Een derde deel werd alleen ingevuld door de subgroep van de respondenten die rapporteerden dat ze in 2013 een ongeval gehad hadden. Dit deel bevatte vragen die zich toespitsten op de kenmerken rond het ongeval. 'Ongeval' was gedefinieerd als een botsing met een andere weggebruiker, een object, of onderuit gaan/vallen.
4. Het laatste deel bevatte vragen over algemene kenmerken van de respondenten, zoals geslacht, leeftijd en opleidingsniveau.

#### 2.1.2. Doelgroep

De vragenlijst werd per mail verstuurd naar 2625 NTFU leden.

Bij het benaderen van respondenten is gericht gezocht is naar race- en toerfietsers die betrokken zijn geweest bij een ongeval . Dat is gedaan door ook personen te benaderen die een schadeclaim bij de verzekeraar hadden ingediend. Dit heeft tot gevolg dat er relatief veel personen in de onderzoeksgroep zijn die een ongeval rapporteren. Dat aantal (proportie personen met een ongeval) kan daarom niet worden geïnterpreteerd als representatief voor de populatie race- en toerfietsers.

De totale groep respondenten waarnaar de vragenlijst verzonden werd was als volgt opgebouwd:

1. 718 respondenten uit het ledenpanel van de NTFU.
2. 1645 respondenten die in 2013 een ongeval hadden gehad, en hierop volgend schade bij de verzekering van de NTFU gemeld hadden.
3. 261 respondenten die eerder via de NTFU hadden aangegeven aan een onderzoek met dit thema mee te willen doen.

Binnen het totale ledenbestand van de NTFU ligt de gemiddelde leeftijd op 50,01 jaar (SD=13,97). De meerderheid van de leden (88,5%) is man.

Een kanttekening dient geplaatst worden bij de benaderde NTFU leden. Het is niet bekend in hoeverre de leden van de NTFU representatief zijn voor de totale groep race- en toerfietsers in Nederland. De 'totale groep' race- en toerfietsers is echter geen volledig georganiseerde en goed gedefinieerde

groep, waardoor ze niet goed vindbaar en bereikbaar zijn in de open populatie.

### 2.1.3. *Analyse*

In totaal werd de vragenlijst door 1049 respondenten ingevuld. Dit is een responspercentage van 40%.

De analyse is met SPSS in een aantal stappen uitgevoerd:

1. Checken op bruikbaarheid van data (volledig ingevulde vragenlijsten, respondenten met sterk afwijkende kenmerken zoals leeftijd onder de 10 jaar, personen die niet race- en toerfietsen of mountainbiken, checken aantallen respondenten naar bijvoorbeeld: leeftijd, geslacht, wijze van fietsen).
2. Uit vragen over hoe frequent er wordt gefietst (per week of maand) en hoeveel kilometer per keer wordt gefietst is, door vermenigvuldiging, de gereden fietsafstand per respondent berekend. De uitkomstmaat is vervolgens door twee gedeeld om te compenseren voor het fietsseizoen, dat naar schatting ongeveer een half jaar in beslag neemt (april t/m september).
3. Frequentieverdelingen maken voor items en kruistabellen van items naar leeftijd, afgelegde fietsafstand en alleen/ in groepen fietsen. Chi-kwadraat toetsen zijn uitgevoerd om na te gaan of bijvoorbeeld oudere fietsers andere antwoordpatronen geven dan jongere fietsers.
4. In bijlage A is voor elke vraag uit de vragenlijst per antwoordcategorie het aantal en percentage respondenten aangegeven; voor mannen en vrouwen apart voor de race en toerfietsers en de mountainbikers.

## 2.2. **Methode van expert meeting**

### 2.2.1. *Deelnemers*

Er namen 43 experts deel aan de meeting, uit de drie hierboven vermelde disciplines. Een volledige lijst van de deelnemers en de betrokken instanties is in Bijlage B te vinden.

### 2.2.2. *Procedure*

De expertmeeting bestond uit de volgende onderdelen:

- Presentatie onderzoeksresultaten SWOV en ANWB
  - o Doel: Belangrijkste bevindingen delen ter voorbereiding op de discussie.
- **Focus op verkeersveiligheid 1:** Discussieronde in drie subgroepen. Deelnemers werden ingedeeld op basis van hun expertsgebied: Sport, Infra, Gedrag&Verkeersveiligheid.
  - o Doel: Vormen van gemeenschappelijke uitgangspunten en komen tot onderling gedeelde oplossingsrichtingen binnen elke groep.
- **Focus op verkeersveiligheid 2:** Discussieronde in drie gemengde groepen. Elk van de groepen was evenredig samengesteld uit

deelnemers van de drie expertisegebieden: Sport, Infra, Gedrag&Verkeersveiligheid.

- Doel: Uitwisselen van de in ronde 1 gevormde uitgangspunten en komen tot onderling gedeelde oplossingsrichtingen binnen elke groep.
  
- **Plenaire presentatie vanuit elk van de groepen**
  - Doel: Opstellen van lijst van voorgestelde oplossingsrichtingen; zoveel mogelijk stellen van prioriteit hierbinnen.

### 2.2.3. *Analyse*

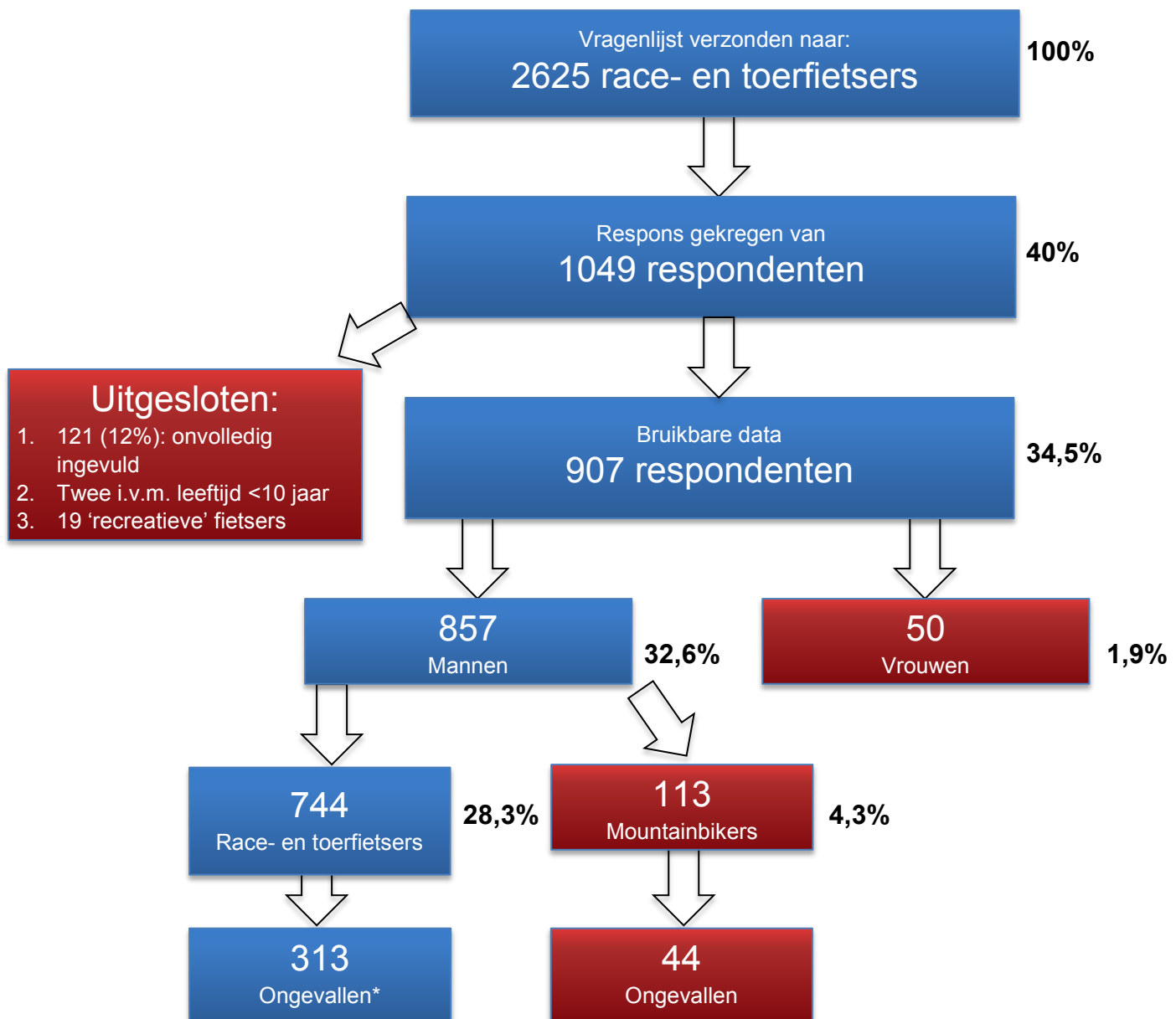
De resultaten van de expertmeeting zijn door de onderzoekers geordend. Deze geordende bevindingen zijn via een vragenlijst weer voorgelegd aan de deelnemers met het verzoek daarop nog aanvullingen of correcties aan te brengen. De reacties zijn samengevat en opgenomen als onderdeel van de in hoofdstuk 9 gepresenteerde resultaten.

### 3. Resultaten vragenlijstonderzoek; beschrijving van respons en kenmerken van respondenten

In dit hoofdstuk volgt allereerst een korte beschrijving van het proces van gegevensverzameling. Afbeelding 3.1 geeft dit in een stroomschema weer.

De vragenlijst werd per mail verstuurd naar 2625 race- en toerfietzers. Op de oproep om deel te nemen aan het onderzoek werd gereageerd door 1049 respondenten.

Afbeelding 3.1. Stroomschema van verloop van proces van gegevensverzameling.



\* Het gaat hier om het totaal aantal personen met één of meer ongevallen tijdens het race- en toerfietsen in 2013 zoals gerapporteerd door de respondenten



### 3.1. Samenstelling van de respons

In deze paragraaf worden de onderdelen uit Afbeelding 3.1 nader toegelicht.

In totaal 121 (12%) respondenten zijn uitgesloten van analyse vanwege incompleet invullen van de vragenlijst. Verder werden twee respondenten uitgesloten vanwege lage leeftijd (<10 jaar). Ook werden 19 participanten uitgesloten omdat zij hadden aangegeven voornamelijk recreatief te fietsen op een gewone stadsfiets of e-bike. Deze respondenten behoorden niet tot de doelgroep van sportieve fietsers.

Uiteindelijk bleven 907 bruikbare respondenten over die als volgt zijn samengesteld:

Van de respondenten (N=907) vormen mannen veruit de meerderheid; (94,5%) (N=857) was man, slechts 5,5% was vrouw (N=50).

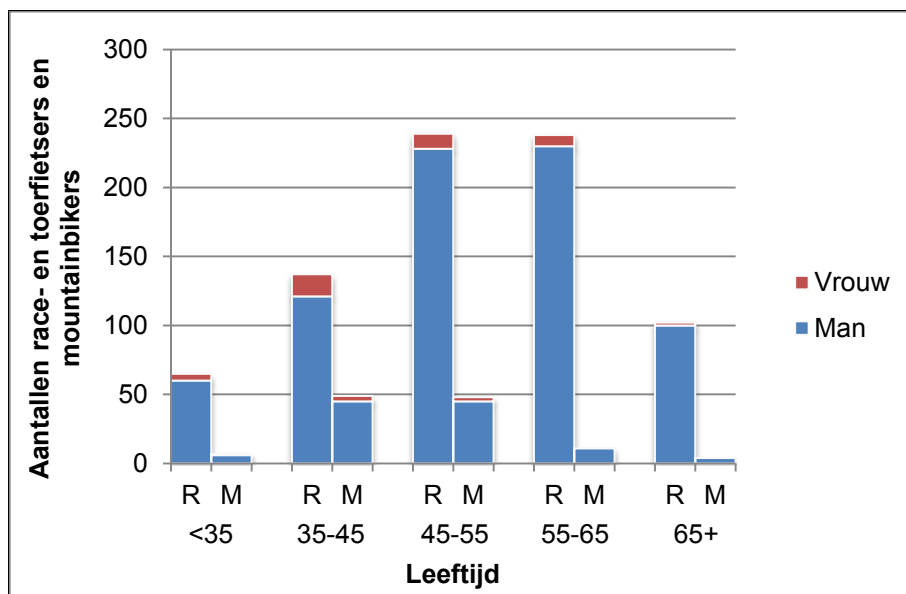
Deze samenstelling is vergelijkbaar met die in het totale ledenbestand van de NTFU, waar de respondenten een steekproef van zijn. Hier vormen mannen ook de meerderheid (88,3%).

De respondenten (N=907) waren voor 87% (N=786) race- en toerfietsers, en voor 13% (N=121) uit mountainbikers. Vanwege de verschillende aard van beide vormen van fietsen is ervoor gekozen om uitsluitend de gegevens van de race- en toerfietsers in het vervolg van dit rapport te analyseren en in de vervolghoofdstukken te presenteren.

De leeftijdssamenstelling werd onderverdeeld in categorieën van 10 jaar met als ondergrens jonger dan 35 jaar en als bovengrens 65+ omdat dit de pensioenleeftijd is, en dit voor veel mensen een grote verandering in de hoeveelheid vrije (fiets)tijd kan betekenen; zie Afbeelding 3.2.

Onder de race- en toerfietsers lag de gemiddelde leeftijd op 52,8 jaar (SD=11,4). De twee grootste groepen waren '45-55' (N=228, 30,9%), en 55-65 (N=230, 31,1%). Jongere en oudere sportfietsers waren minder aanwezig onder de respondenten; 8,1% van de respondenten was onder de 35 jaar, en 13,5% gaf aan ouder dan 65+ te zijn.

Bij de mountainbikers lag de gemiddelde leeftijd op 47 jaar (SD=9,5). Hier waren de twee grootste groepen '35-45' (N=45, 40,5%) en '45-55' (N=45, 40,5%).



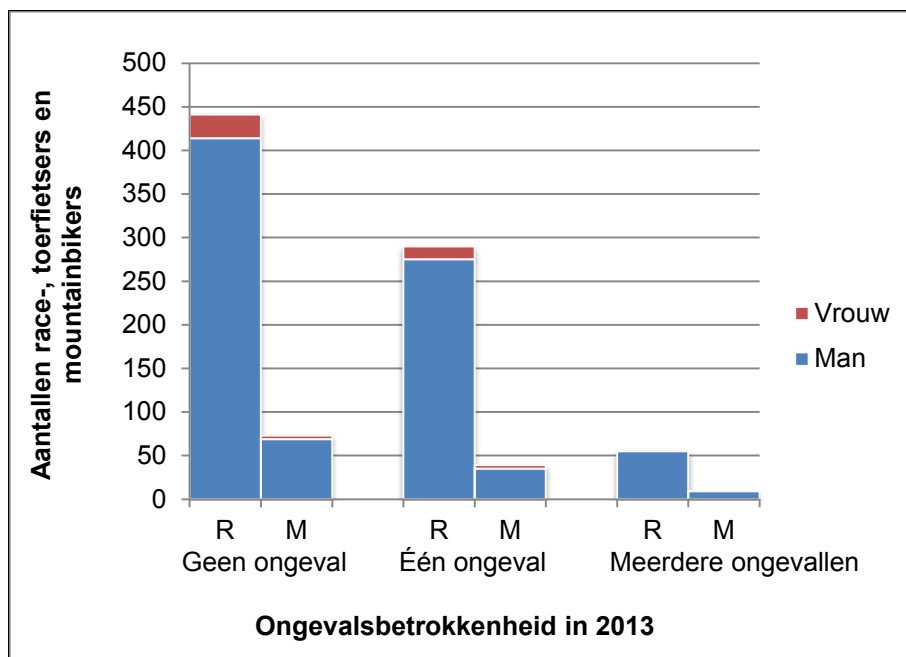
Abbeelding 3.2. Leeftijd van de respondenten opgesplitst naar wielervorm (R= race- en toerfietsers; M= mountainbikers) en geslacht (N=907).

Van de race- en toerfietsers was 37,4% (N=275) eenmalig betrokken geweest bij een ongeval in 2013 en 7,4% (N=55) bij meerdere ongevallen. 55,6% (N=414) was in 2013 niet betrokken geraakt bij een ongeval (zie Abbeelding 3.3).

In totaal hebben 330 race- en toerfietsers aangegeven betrokken te zijn geweest bij een verkeersongeval tijdens het beoefenen van de wielersport. Uit nadere analyse bleek echter dat 17 van hen een ongeval heeft gerapporteerd dat had plaatsgevonden tijdens het mountainbiken. Bij de analyse van de ongevallen is daarom uitgegaan van 313 race- en toerfietsers met tenminste één ongeval. In hoofdstuk 7 worden de resultaten van de analyses weergegeven.

Van de mountainbikers was 31% (N=35) eenmalig betrokken geweest bij een ongeval in 2013, en 8% (N=9) bij meerdere ongevallen. 61,1% (N=69) was niet betrokken geraakt bij een ongeval in 2013.

De genoemde aantallen en percentages hebben betrekking op de respondenten die voor een deel zijn geworven via de schadeverzekeraar. De gegevens beschrijven de verhouding binnen de onderzoeksgroep, maar zijn geen afspiegeling van de verhouding wel/geen ongevalsbetrokkenheid in de open populatie.



Afbeelding 3.3. Ongevalsbetrokkenheid van race- en toerfietsers in 2013 (R= race- en toerfietsers; M= mountainbikers) en geslacht (N=907).

### 3.2. Conclusies

- Voor analyse bruikbare respons betreft 34,5% (N=907) van het totaal aantal benaderde personen.
- Het aantal vrouwen is gering (N=50). Op basis daarvan kunnen geen analyses worden uitgevoerd. In het vervolg van het rapport worden vrouwen niet opgenomen in de analyses. Hun antwoorden staan wel in bijlage A.
- Beschrijvende resultaten van analyse van mannelijke mountainbikers zijn weergegeven in bijlage A (uitsluitend rechte tellingen). Mountainbikers worden niet nader geanalyseerd en beschreven in dit rapport omdat ze voor een deel op een andere manier van de openbare ruimte gebruik maken (off-road) in tegenstelling tot de race- en toerfietsers die zich op de openbare weg begeven om te sporten.
- De mannelijke race- en toerfietsers vormen de grootste groep respondenten (N=744). In dit rapport wordt deze groep verder beschreven.
- Onder de 744 mannelijke respondenten zijn er 313 die aangaven dat ze in 2013 één of meerdere ongevallen hebben gehad tijdens het race- en toerfietsen. Dit aandeel is hoog omdat een deel van de respondenten is geworven via de schadeverzekeraar waar zich veel ongevalsbetrokkenen hebben gemeld in verband met schade.

## 4. Kenmerken mannelijke race- en toerfietsers

### 4.1. Indeling in basiskenmerken

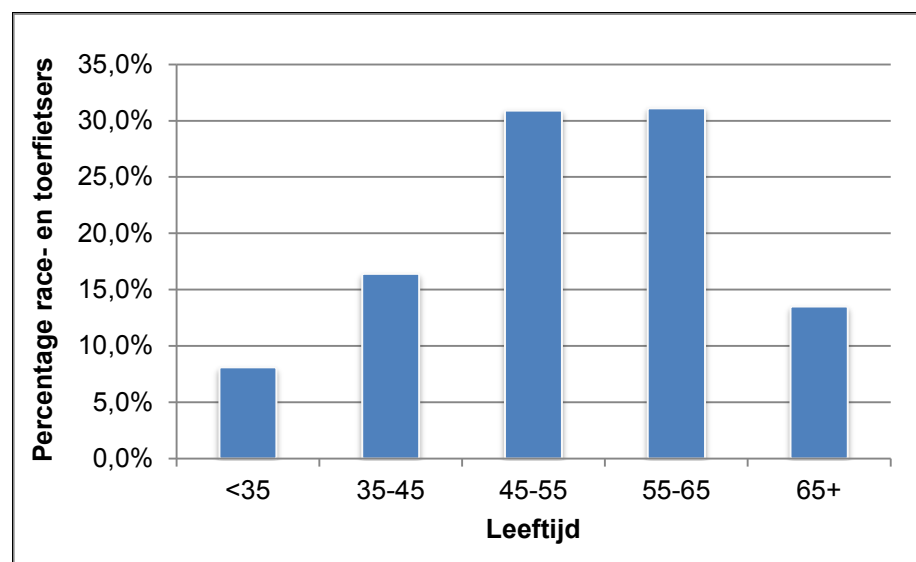
In de resultaten worden de mannelijke race- en toerfietsers beschreven aan de hand van verschillende kenmerken, waarbij steeds een onderscheid wordt gemaakt naar de volgende basiskenmerken:

- Leeftijd (hebben jongeren en ouderen andere opinies, fietsgedrag, ongevalsbetrokkenheid);
- Groepsgrootte waarin gewoonlijk wordt gefietst (zijn er verschillen tussen fietsers die gewoonlijk alleen fietsen of in groepen);
- Aantal kilometers dat is gefietst (fietsafstand) (zijn er verschillen tussen fietsers die veel of weinig fietsen).

Hieronder wordt allereerst de verdeling van respondenten (mannen) per basiskenmerk en de samenhang tussen de drie basiskenmerken weergegeven

#### 4.1.1. Leeftijd

De verdeling van respondenten naar leeftijd is in Afbeelding 4.1 weergegeven. De gemiddelde leeftijd van de mannelijke race- en toerfietsers ligt op 52,8 jaar (SD=11,4), met de meeste respondenten tussen de 45 en 65 jaar (62%, 458). Dit weerspiegelt de leeftijd van het totale ledenbestand van de NTFU, waar de steekproef uit genomen is, redelijk goed. De leeftijd binnen dit ledenbestand ligt voor de mannelijke leden op 53 jaar (SD=7,00).

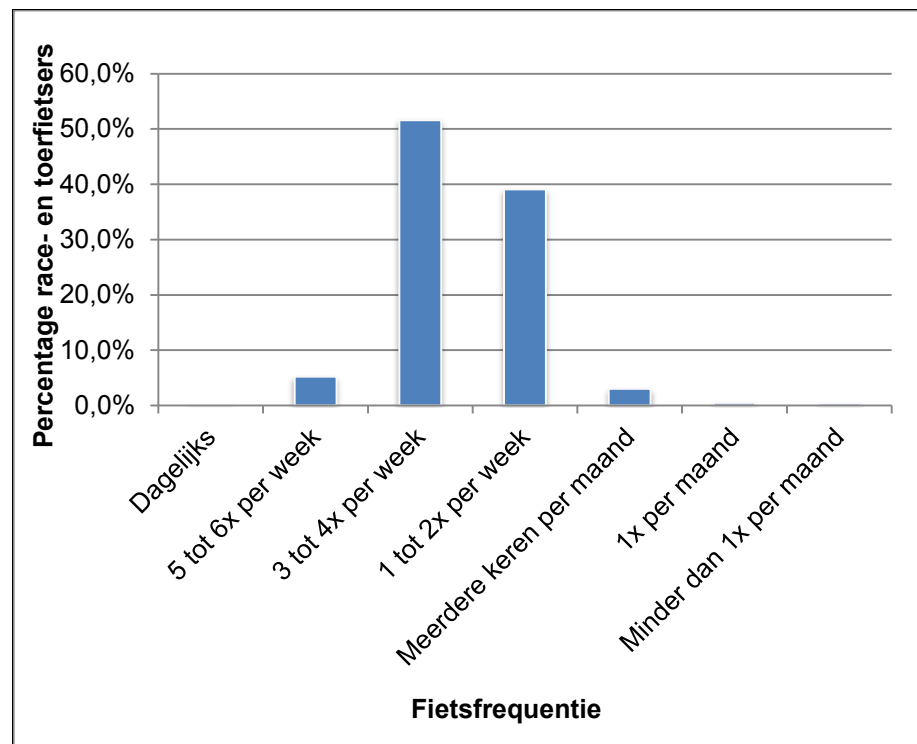


Afbeelding 4.1. Verdeling van leeftijd onder de race- en toerfietsers (man, N=744).

#### 4.1.2. Gefietste afstand

De gerapporteerde fietsafstand in 2013 wordt behandeld als een van de karakteristieken op basis waarvan de data gescheiden wordt. Fietsafstand is in feite een kwantificering van de blootstelling verkeers- en risicosituaties, en zal zodoende een centrale plaats innemen in de analyses in dit rapport. Het belang van afgelegde afstand binnen verkeersongevallen is goed gedocumenteerd (Amoros et al., 2011; Tin Tin, Woodward, & Ameratunga, 2013a).

Het onderscheid tussen respondenten naar gefietste afstand is gebaseerd op de combinatie van antwoorden op twee vragen. Allereerst de vraag naar hoe vaak ze fietsen, de verdeling daarvan is in afbeelding 4.2 weergegeven.

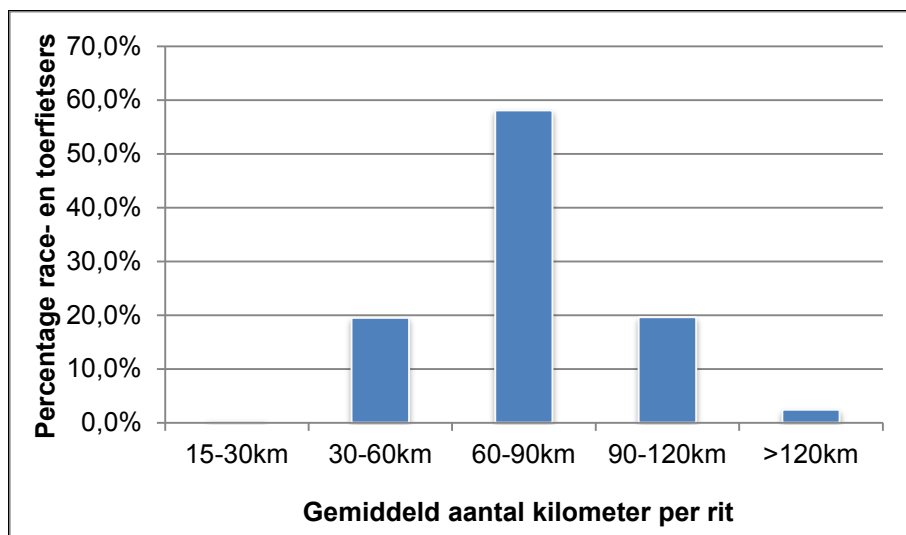


Afbeelding 4.2. Verdeling van de frequentie waarmee de race- en toerfietsers (man) fietsen (N=744).

De meeste respondenten geven aan meerdere malen per week te fietsen. De modus van de verdeling ligt bij de fietsfrequente '3-4x per week', met 51,6%. Ook wordt de fietsfrequentie '1-2x per week' met 39,1% vaak genoemd. Zie afbeelding 4.2.

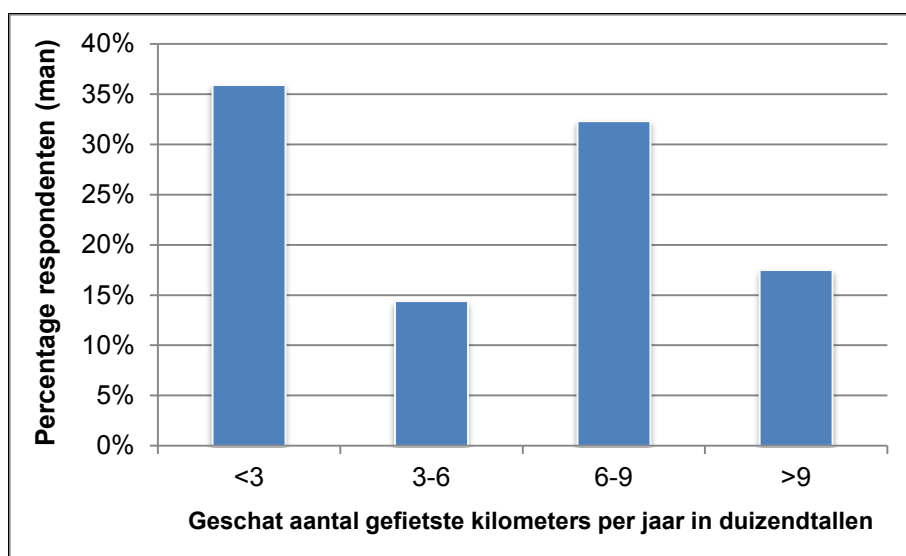
Daarnaast is gevraagd naar het gemiddeld aantal kilometer per rit. Die verdeling is in afbeelding 4.3 gegeven.

Van de respondenten geeft 58,1% (N=432) aan per rit tussen de 60 en 90 kilometer te fietsen. Daarnaast geeft 19,6% (N=146) aan per rit gemiddeld 90 tot 120 kilometer te maken, en 19,5% (N=145) rijdt per rit gemiddeld 30 tot 60 kilometer. De gemiddelde afstand bedraagt 75.9 kilometer (SD=20.3) per rit.



Afbeelding 4.3. Verdeling van het aantal kilometer dat race- en toerfietsers (man) rapporteren gemiddeld per rit te fietsen (N=744).

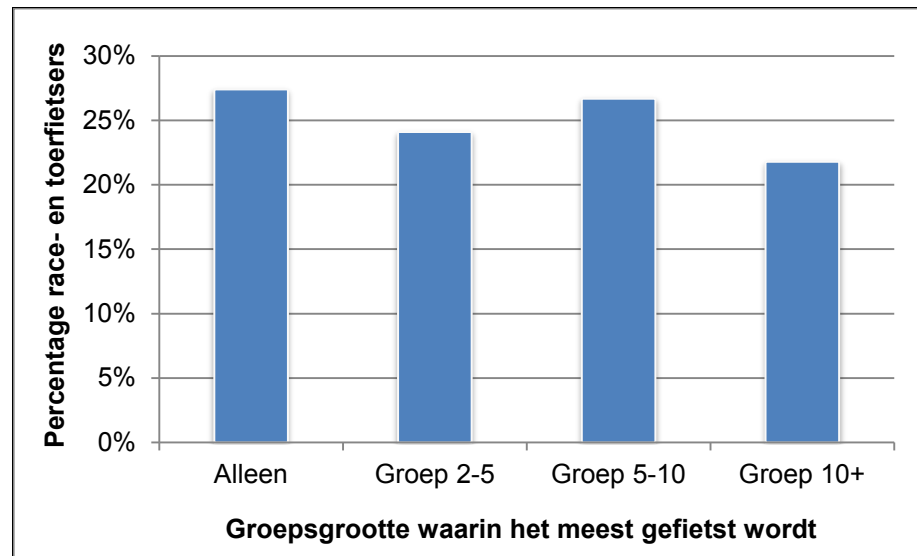
De gefietste afstand is berekend door de frequentie van fietsen per week te vermenigvuldigen met het 'aantal kilometers per rit' (zie afbeelding 4.4). Het gaat hierbij om gerapporteerde gegevens die we toepassen om de respondenten te kunnen indelen naar de mate van afstand die ze afleggen. Bij de weergave van de gefietste afstand is een ophoging toegepast om te spreken van afstand per jaar. Daarvoor is de wekelijkse afstand met 26 weken vermenigvuldigd. Daarbij is ervan uitgegaan dat het race en toerfietsseizoen bij benadering een half jaar duurt. De uitkomst van de berekening is het aantal kilometers dat respondenten per jaar aflegden, in afbeelding 4.4 onderverdeeld in vier categorieën (minder dan 3000 kilometer (<3) als laagste categorie en meer dan 9000 kilometer (>9) als hoogste categorie.



Afbeelding 4.4. Verdeling van respondenten naar het (geschatte) aantal kilometers (in duizendtallen; K) per jaar dat in 2013 werd afgelegd door de race- en toerfietsers (man, N=744).

#### 4.1.3. Groepsgrootte

Verondersteld wordt dat het race- en toerfietsen in groepen anders is dan alleen fietsen, en dat het fietsen in groepen de kans op elkaar raken met balansverlies doet toenemen. Eerder onderzoek onder fietsers in het algemeen lijkt in elk geval te ondersteunen dat het rijden in groepen grotere risico's met zich meebrengt (Johnson, Oxley, & Cameron, 2009; O'Connor & Brown, 2010; Tin Tin Woodward, & Ameratunga, 2013b).



Afbeelding 4.5. Grootte van de groep waar de race- en toerfietsers (man) het meest in fietsten (N=744).

Wanneer gekeken wordt naar de spreiding van respondenten over de verschillende groepsgroottes dan is deze vrijwel gelijk over de categorieën (afbeelding 4.5). Van de participanten geeft 27,4% (N=204) aan vrijwel altijd alleen te fietsen, 24,1% (N=179) rijdt regelmatig in groepen van 2-5, 26,7% (N=199) geeft aan in groepen van 5-10 te rijden en 21,8% (N=162) geeft aan het meest in groepen groter dan 10 te rijden.

## 4.2. De hoofdkenmerken onderling gekruist

### 4.2.1. Gefietste afstand, leeftijd en groepsgrootte

Met toenemende leeftijd neemt het aantal gefietste kilometers toe ( $\text{Chi}^2=61,19$ ,  $p<0,01$ ). In tabel 4.1 is per leeftijdscategorie het gemiddelde en de standaardafwijking van het aantal gereden kilometers per week weergegeven.

Leeftijdscategorie in jaren	Gemiddelde en standaardafwijking van gefietste afstand per week	Aantal respondenten (N)
<35	182,5 (SD=124,2)	60
35-45	165,7 (SD=99,6)	121
45-55	207,8 (SD=109,7)	228
55-65	218,4 (SD=114,4)	230
65+	262,3 (SD=123,2)	100

Tabel 4.1. *Het gemiddelde en de standaardafwijking van het aantal gereden kilometers per week per leeftijdscategorie*

Er is geen relatie gevonden tussen groepsgrootte en het aantal afgelegde kilometers per jaar.

### 4.2.2. Groepsgrootte en leeftijd

Er is een verschil gevonden in de verdeling van leeftijd voor verschillende groepsgroottes ( $\text{Chi}^2=33,21$ ,  $p<0,01$ ).

- Race en toerfietsers onder de 45 jaar fietsen relatief vaak alleen of in kleine groepen (2-5);
- Race en toerfietsers van 45-55 jaar rijden vaker in groepen (2-5, 5-10 en 10+) dan alleen;
- Race en toerfietsers van 55 jaar en ouder fietsen vaker in grotere groepen (meer dan 5 fietsers).

### 4.2.3. Conclusies

- Er is een voldoende spreiding van respondenten binnen elk van de variabelen leeftijd, gefietste afstand en groepsgrootte. Daardoor zijn deze variabelen goed bruikbaar om andere variabelen op te splitsen;
- Met toenemende leeftijd worden er grotere afstanden gefietst;
- Relatief jonge race- en toerfietsers fietsen vaker alleen of in kleine groepen (2-5), ouderen fietsen vaker in grotere groepen (meer dan 5 fietsers).



### 4.3. Redenen om te fietsen

Respondenten werd gevraagd een top drie te maken van hun belangrijkste redenen om te fietsen.

Bevorderen van gezondheid werd door vrijwel alle respondenten genoemd in de top 3 (97,6%); door 513 respondenten (65.3%) werd deze reden als eerste genoemd.

Fietsen voor het plezier en de ontspanning werd door 88,0% genoemd; door 189 (24%) op nummer één gezet.

Fietsen om het sociale contact en de vriendschap werd door 50,9% als reden genoemd; echter bij slechts 26 (3.3%) op nummer één.

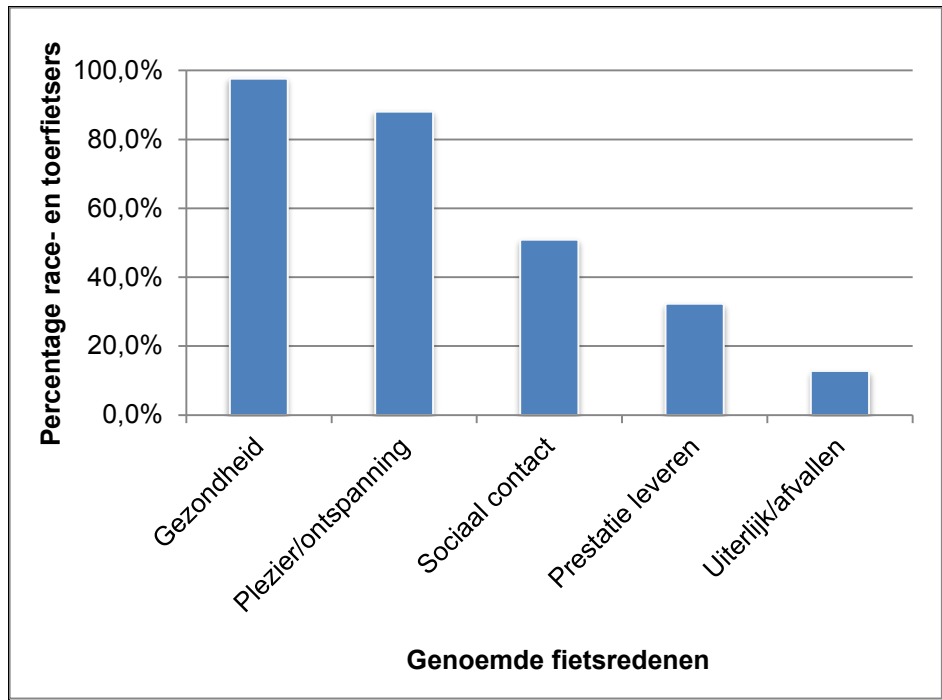
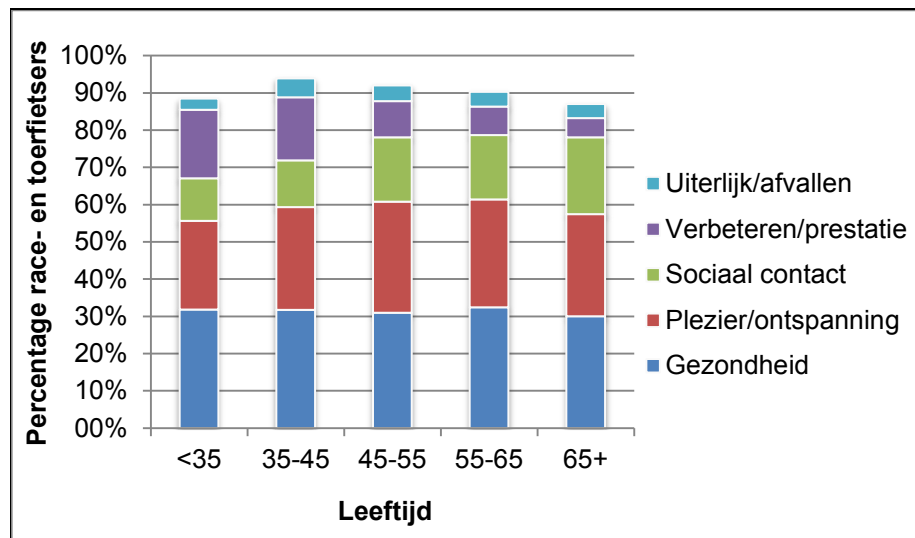


Fig. 4.6. Percentage race en toerfietsers dat een reden als belangrijk noemt om te fietsen (man, N=744).

#### 4.3.1. Fietsredenen en leeftijd



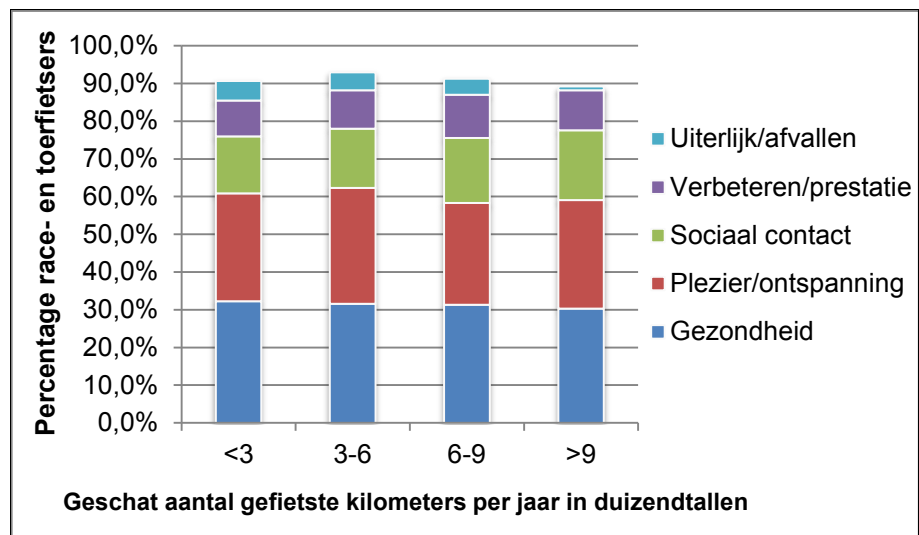
Afbeelding 4.7. De meest frequent genoemde redenen om te fietsen, uitgesplitst naar leeftijd (N=744).

Het leveren van een prestatie of het verbeteren wordt vaker genoemd door jongere race- en toerfietsers ( $\chi^2=61,20$   $p<0,01$ ).

Naarmate leeftijd toeneemt, neemt het percentage dat sociaal contact als fietsreden noemt toe ( $\chi^2=16,59$ ,  $p<0,01$ ).

Gezondheid en plezier/ontspanning zijn belangrijk voor de fietsers ongeacht de leeftijd.

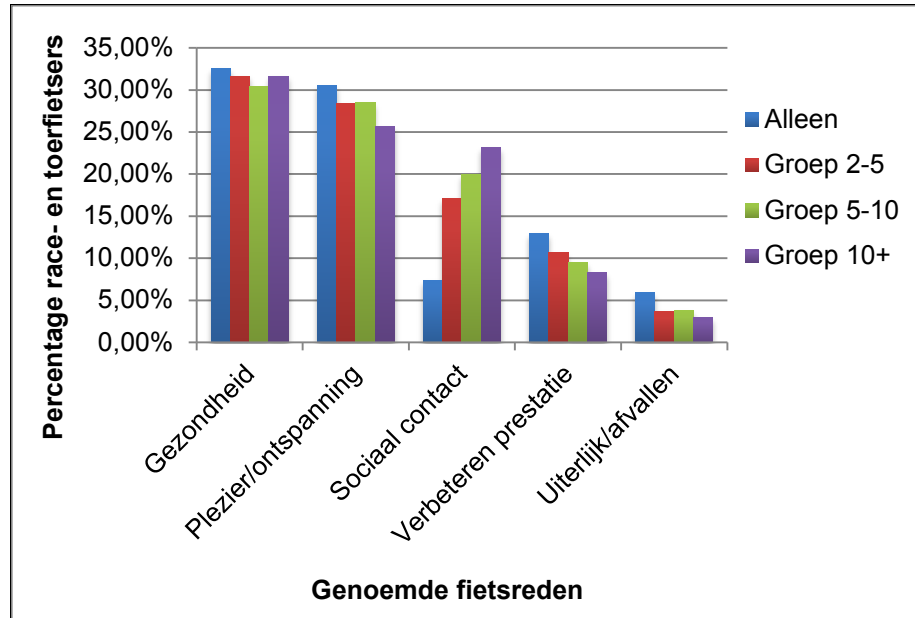
#### 4.3.2. Fietsredenen en gefietste afstand



Afbeelding 4.8. De top vijf meest frequent genoemde redenen om te fietsen, uitgesplitst naar gefietste afstand (N=744).

Bij race en toerfietsers die de meeste kilometers maken (meer dan 9000 km per jaar) wordt uiterlijk en afvallen minder frequent genoemd als reden om te fietsen ( $\chi^2=13,02$ ,  $p<0,01$ ).

#### 4.3.3. Fietsredenen en groeps grootte



Abbeelding 4.9. De vijf meest frequent genoemde redenen om te fietsen, uitgesplitst naar groeps grootte ( $N=744$ ).

Sociaal contact als reden om te fietsen wordt vaker genoemd als belangrijk naarmate bij grotere groepen ( $\chi^2=89,99$ ,  $p<0,01$ ).

Plezier en ontspanning wordt door degenen die alleen fietsen vaker genoemd ( $\chi^2=0,13,72$ ,  $p<0,01$ ).

Naarmate de groeps grootte toeneemt, neemt het verbeteren van prestatie als fietsmotivatie af ( $\chi^2=9,03$ ,  $p=0,03$ ).

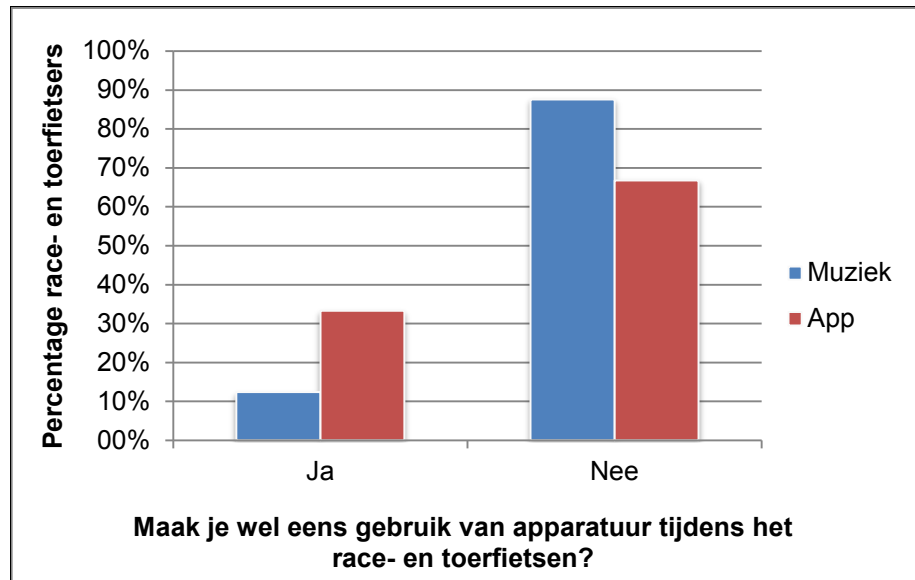
#### 4.3.4. Conclusies

- Het meest wordt gefietst voor 'gezondheid'. 'Plezier/ontspanning' komt op een tweede plaats, 'sociaal contact' op een derde plaats.
- Jongere race- en toerfietsers noemen vaker het leveren van prestatie of het verbeteren daarvan als fietsredenen, oudere race- en toerfietsers noemen vaker sociaal contact als fietsredenen.
- Sociaal contact als fietsredenen wordt vaker genoemd naarmate groeps grootte toeneemt. Bij kleinere groeps grootte wordt het 'verbeteren van prestatie' en 'plezier en ontspanning' vaker genoemd.

#### 4.4. Apparatuur- en helmgebruik

De overgrote meerderheid van de race- en toerfietsers (N=652, 87,6%) geeft aan vrijwel nooit muziek te luisteren tijdens het race- en toerfietsen. 10,1% (N=75) geeft aan soms muziek te luisteren, 1,9% (N=14) doet dit meestal en slechts 0,4% (N=3) luistert altijd muziek tijdens het race- en toerfietsen.

Ook wordt weinig gebruik gemaakt van apps tijdens het race- en toerfietsen, al gebeurt dit vaker dan het luisteren van muziek. 66,9% (N=526) geeft aan dit nooit te doen (Afbeelding 4.10).



Afbeelding 4.10 *Apparatuurgebruik op de racefiets, opgesplitst naar het luisteren van muziek en het gebruik van apps (N=739).*

##### 4.4.1. Apparatuurgebruik en leeftijd, gefietste afstand en groepsgrootte

Naarmate leeftijd toeneemt, neemt het aantal race- en toerfietsers dat wel eens muziek op heeft bij het fietsen af, van 23,3% voor respondenten jonger dan 35 jaar naar 2% voor de oudste groep respondenten (Chi<sup>2</sup>=33,32, p<0,01).

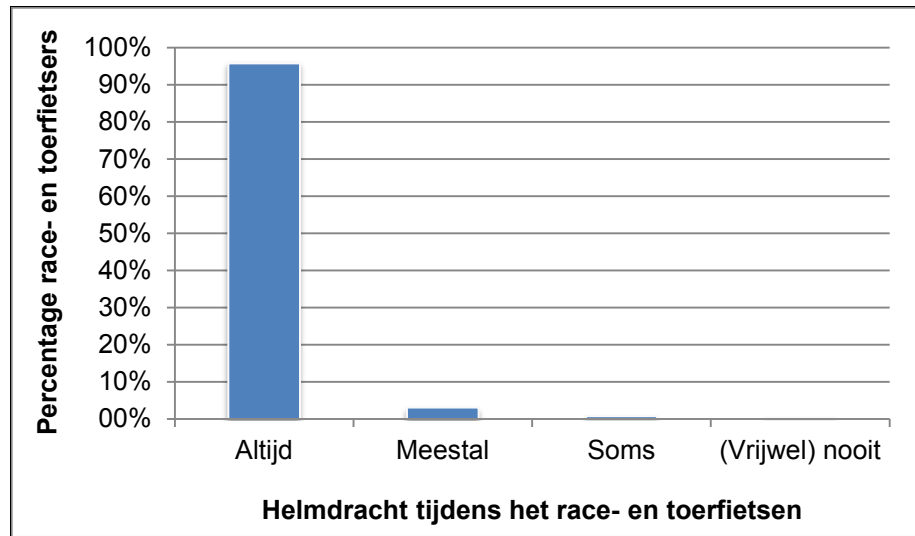
Met name de jongere groepen (<35 en 35-45 jaar) blijken sterk oververtegenwoordigd te zijn onder hen die vaak apps gebruiken tijdens het fietsen, terwijl de oudere fietsers (55-65 en 65+ jaar) sterk ondervertegenwoordigd zijn (Chi<sup>2</sup>=85,58, p<0,01).

Er is geen verschil gevonden tussen het luisteren van muziek/ gebruik van een prestatie app en gefietste afstand.

Race- en toerfietsers die alleen fietsen of in kleine groepen (2-5), gebruiken net iets vaker een app dan de in grotere groepen fietsende respondenten (Chi<sup>2</sup>=8,06, p=0,045).

Helmgebruik is hoog in de ondervraagde groep race- en toerfietsers (Afbeelding 4.11). In totaal geven 713 participanten (95,8%) aan altijd een

helm te dragen bij het race- en toerfietsen. Slechts 2 respondenten (0,3%) gaven aan vrijwel nooit een helm te dragen.



Afbeelding 4.21. Verdeling van het helmdragen onder de race- en toerfietsers (N=744).

Gezien het zeer aantal respondenten dat aangeeft de fietshelm niet altijd te dragen is het niet zinvol verder uit te splitsen op basis van leeftijd of groepsgrootte.

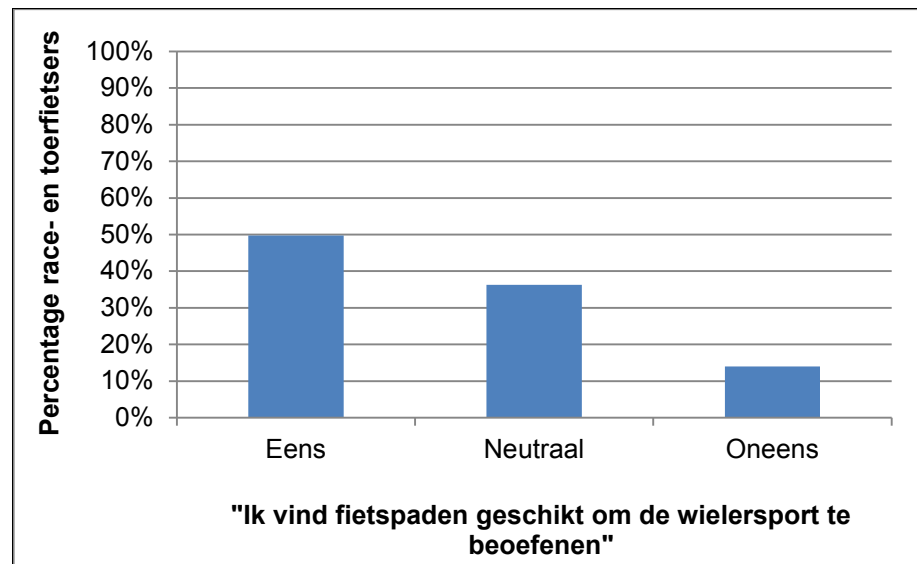
#### 4.4.2. Conclusies

- Weinig van de ondervraagde race- en toerfietsers gaven aan muziek te luisteren op de fiets, of gebruik te maken van een app.
- Jongere race- en toerfietsers geven hierbij wel vaker aan muziek te luisteren en/of gebruik te maken van apps tijdens het fietsen.
- Vrijwel alle respondenten geven aan een fietshelm te dragen tijdens het race- en toerfietsen.

## 5. Race- en toerfietsen op de openbare weg

Dit hoofdstuk gaat in op aspecten van de fietsinfrastructuur in relatie tot het race- en toerfietsen, zoals bij voorbeeld de gerapporteerde geschiktheid van fietspaden en voorkeuren voor de plaats op de weg.

### 5.1. Geschiktheid fietspaden voor wielersportbeoefening



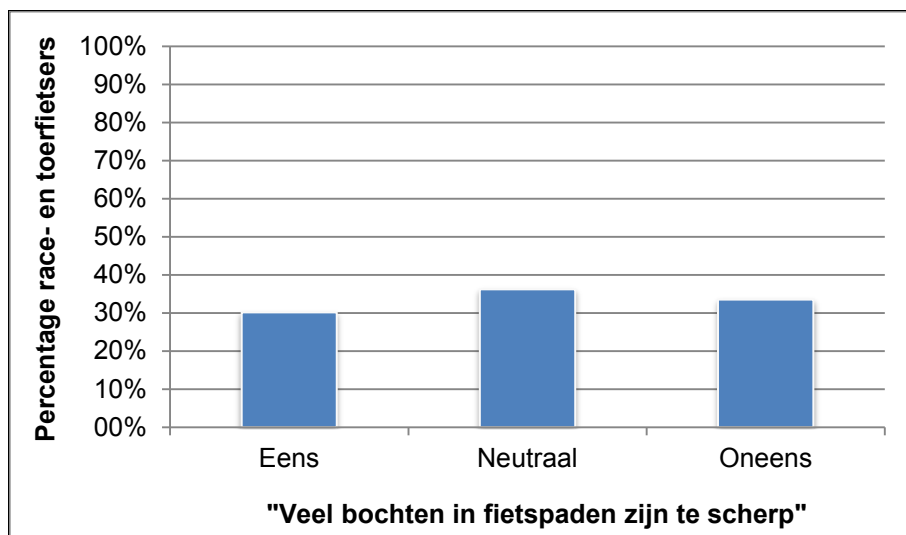
Afbeelding 5.1. *Meningen over de geschiktheid van fietspaden om de wielersport te beoefenen (N=738).*

Vrijwel de helft van de race- en toerfietsers (N=369, 49,7%) is het eens met de stelling "ik vind fietspaden geschikt om de wielersport te beoefenen"; en 14% (N=104) is het met deze stelling oneens (Afbeelding 5.1).

Fietspaden worden minder geschikt bevonden (er wordt minder vaak 'eens' aangegeven) naarmate de leeftijd stijgt ( $\text{Chi}^2=16,99$ ,  $p=0,030$ ) en naarmate de groepsgrootte toeneemt ( $\text{Chi}^2=25,68$ ,  $p<0,01$ ).

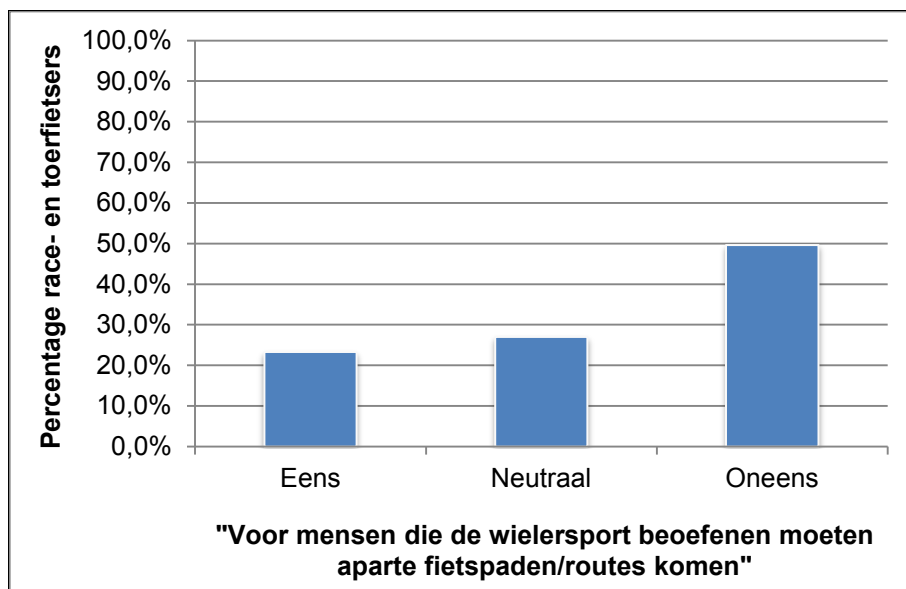
Als het gaat over de scherpte van bochten, dan geeft 30,2% (N=222) aan het eens te zijn met de stelling 'veel bochten in fietspaden zijn te scherp'; 36,2% (N=266) is neutraal en 33,1% (N=246) is het daarmee oneens (Afbeelding 5.2).

Ouderen en personen die relatief veel kilometers per jaar fietsen geven vaker aan dat ze veel bochten in fietspaden te scherp vinden ( $\text{Chi}^2=18,06$ ,  $p=0,021$ ), respectievelijk ( $\text{Chi}^2=21,48$ ,  $p<0,01$ ).



Afbeelding 5.2. *Meningen over de bochten in fietspaden (N=744).*

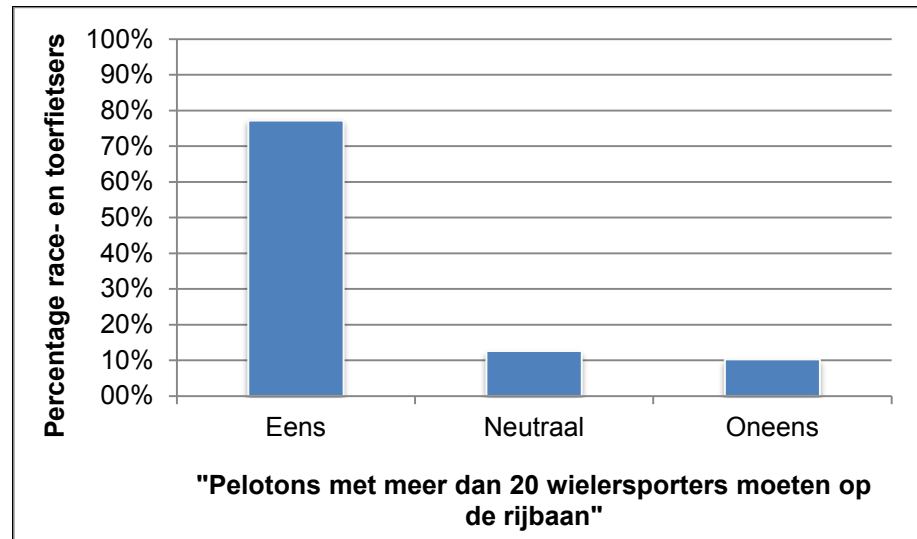
Het is niet zo dat er veel steun is voor de stelling dat er aparte fietspaden moeten komen voor mensen die de wielersport beoefenen. De helft van de race- en toerfietsers (N=364, 49,7%) is het oneens met het idee van aparte fietspaden; 23,3% (N=171) is het er mee eens, en 27% (N=198) is neutraal (Afbeelding 5.3). Deze verdeling verschilt niet bij onderverdeling naar leeftijd, gefietste afstand of groeps grootte.



Afbeelding 5.3. *Meningen over de noodzaak voor aparte fietspaden voor de wielersport (N=733).*

## 5.2. Race- en toerfietsen op de rijbaan

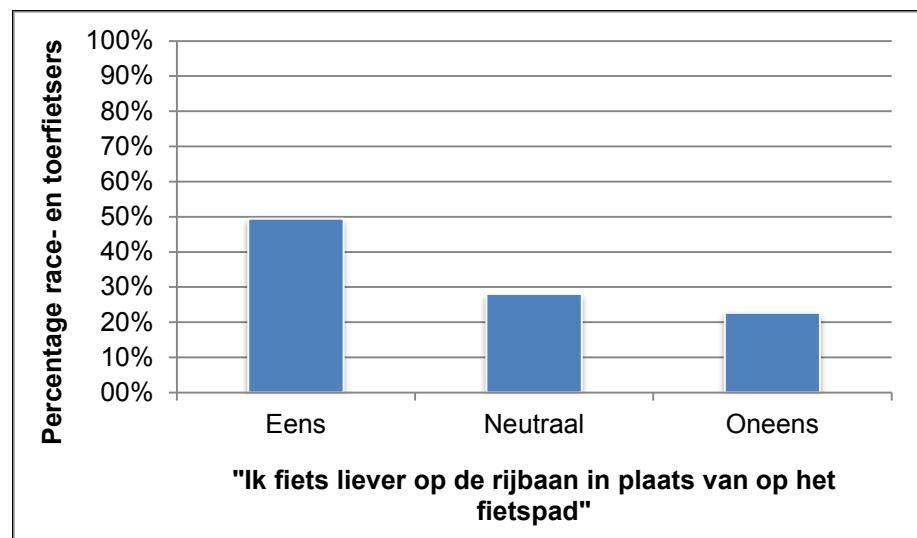
De meeste race- en toerfietsers (N=572, 77,2%) vinden dat groepen wielersporters groter dan 20 op de rijbaan moeten fietsen. 76 (10,3%) zijn het hier niet mee eens, en 93 (12,6%) zijn neutraal (Afbeelding 5.4).



Afbeelding 5.4. Meningen over het op de rijbaan laten fietsen van grote pelotons wielersporters (N=744).

Er is geen verschil gevonden voor de opvatting dat pelotons van 20 of meer wielersporters op de rijbaan moeten naar leeftijd, gefietste afstand, en groeps grootte.

Er is ook meer in het algemeen gevraagd naar de voorkeur van fietsen; op de rijbaan of op het fietspad. Respondenten kunnen de vraag opvatten dat deze gaat over rijbanen met of zonder naastgelegen fietspad.



Afbeelding 5.5. Meningen over het liever op de rijbaan fietsen dan op het fietspad (N=744)



De helft van de race- en toerfietsers fietst liever op de rijbaan dan op het fietspad (49,4%, 364), en 167 respondenten (22,7%) geven aan liever op het fietspad te fietsen (Afbeelding 5.5).

Personen die gewoonlijk in grotere groepen fietsen geven vaker aan dat ze liever op de rijbaan fietsen dan op het fietspad ( $\text{Chi}^2=35,54$ ,  $p<0,01$ ).

### 5.3. Conclusies

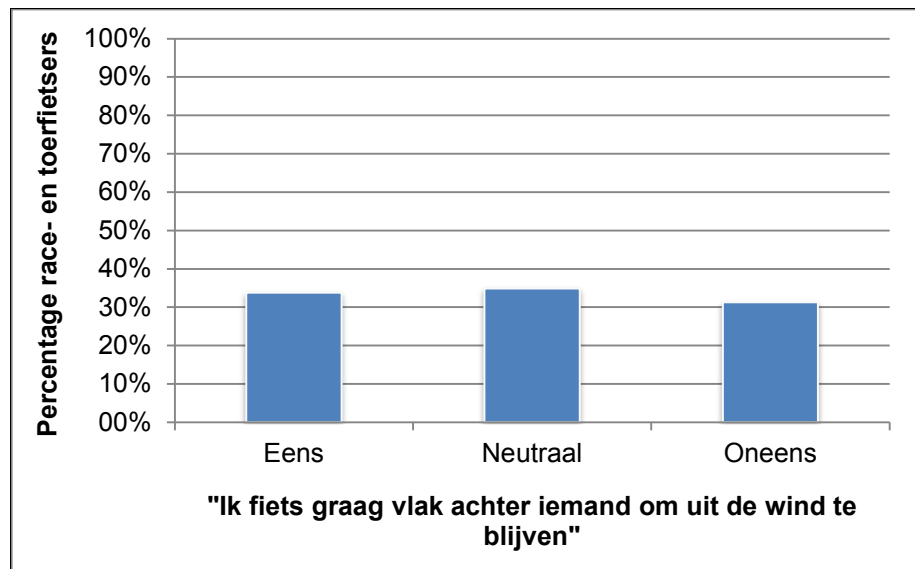
- De helft van de race- en toerfietsers is het eens met de stelling “ik vind fietspaden geschikt om de wielersport op te beoefenen”. Ouderen en fietsers in grote groepen zijn het minder vaak eens met deze stelling.
- Ongeveer één op de drie fietsers vindt veel bochten in fietspaden te scherp. Ouderen en fietsers die relatief grote afstanden fietsen zijn het relatief vaak eens met de stelling.
- Voor het idee van aparte fietspaden voor de wielersport is geen brede steun; de helft is het niet eens met de stelling die dat verwoord.
- Een meerderheid (77,2%) geeft aan dat groepen van 20 of meer fietsers op de rijbaan moeten. Meer in het algemeen gesteld geeft de helft van de race- en toerfietsers aan dat ze zelf liever op de rijbaan fietsen dan op het fietspad. Personen die gewoonlijk in groter groepen fietsen geven dat relatief vaak aan.

## 6. De race- en toerfietzers en de andere weggebruikers

Binnen dit hoofdstuk wordt eerst gekeken naar de relatie die de race- en toerfietzers tot de andere weggebruikers onderling hebben. Hierbij wordt onder andere gekeken naar wat de race- en toerfietzers aan gedrag rapporteren, en of er wijzingen te bemerken zijn tussen de groepen.

### 6.1. Ruimte tussen fietsers

Allereerst gaat het om de ruimte tussen de race-en toerfietzers.

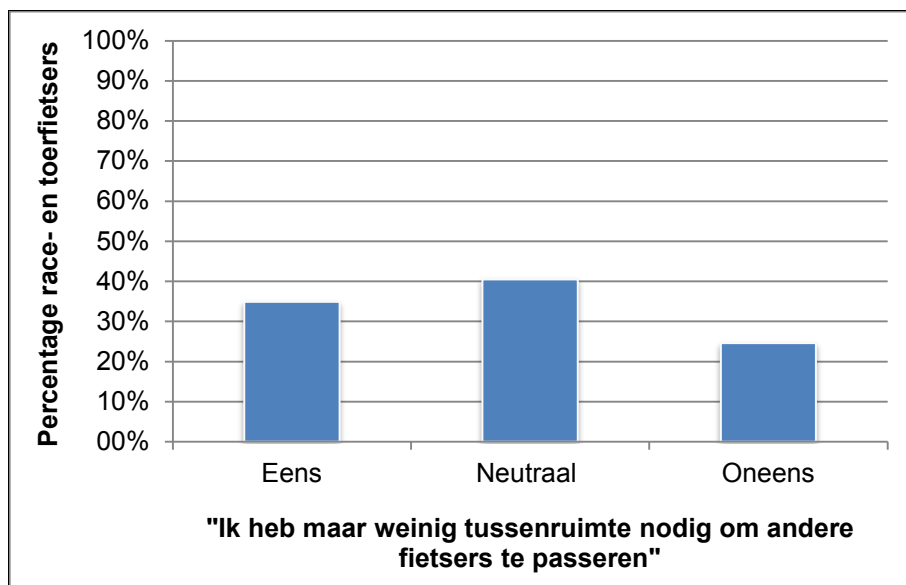


Afbeelding 6.1. *Mening over het graag vlak achter een andere fietser rijden om uit de wind te blijven (N=744).*

Bijna een derde (33,8%, N=244) van de race- en toerfietzers geeft aan dat ze graag vlak achter iemand fietsen om uit de wind te blijven, en een derde (31,3%, N= 226) is het daarmee oneens (Afbeelding 6.1).

Naarmate groepsgrootte toeneemt, wordt er vaker aangegeven dat men graag achter iemand fietst om uit de wind te blijven ( $\chi^2=95,05$ ,  $p<0,01$ ).

Een andere kwestie is de tussenruimte die men nodig heeft om anderen te passeren.



Afbeelding 6.2. *Mening over de benodigde tussenruimte bij het passeren van andere fietsers (N=744)*

Ongeveer een derde (34,9%) geeft aan maar weinig tussenruimte nodig te hebben (Afbeelding 6.2).

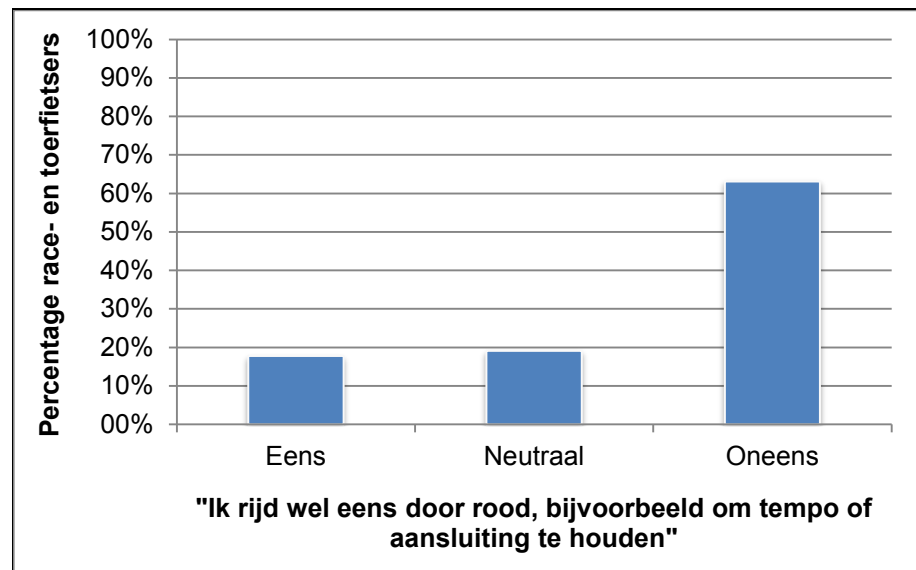
Er zijn geen verschillen gevonden tussen het nodig hebben van weinig ruimte om andere fietsers te passeren en leeftijd ( $\text{Chi}^2=14,71$ ,  $p=0,07$ ), of gefietste afstand ( $\text{Chi}^2=9,06$ ,  $p=0,17$ ).

Naarmate groepsgrootte toeneemt geeft men vaker aan weinig ruimte nodig te hebben om andere fietsers te passeren ( $\text{Chi}^2=15,08$ ,  $p=0,02$ ).

#### 6.1.1. Conclusies

- Bij toenemende groepsgrootte wordt aangegeven dat men vaker graag vlak achter iemand fietst om uit de wind te blijven.
- Bij toenemende groepsgrootte wordt ook aangegeven dat er minder ruimte nodig is bij het passeren van andere fietsers.

## 6.2. Veiligheidsbevorderende gedragingen



Afbeelding 6.3. Roodlichtnegatie onder de wielrenners (N=744).

De meeste race- en toerfietsers (N=436, 63,1%) zijn het oneens met de stelling wel eens door rood te rijden. 132 (19,1%) bevestigen noch ontkennen dit, en 123 (17,8%) geeft aan wel eens door rood te rijden (Afbeelding 6.3).

Jongere race- en toerfietsers geven iets vaker aan wel eens door rood te rijden ( $\chi^2=16,7$ ,  $p=0,03$ ).

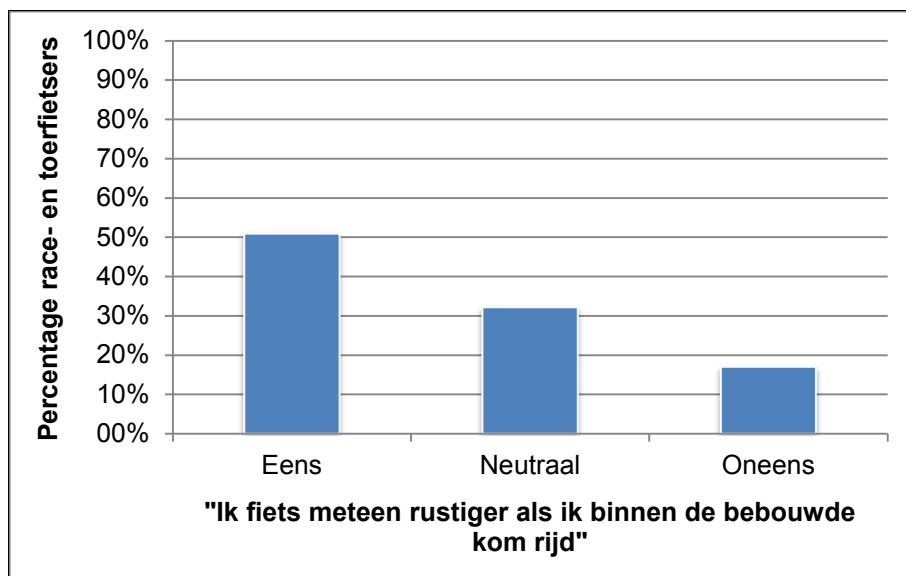
Er is geen relatie tussen het door rood rijden en gefietste afstand ( $\chi^2=1,84$ ,  $p=0,93$ ).

Er is een verschil gevonden voor groepsgrootte en het wel eens door rood rijden ( $\chi^2=13,67$ ,  $p=0,034$ ). Het verschil blijkt vooral te komen door het feit dat groepen van 2-5 fietsers vaker dan de andere respondenten aangeven wel eens door rood te rijden.

De helft van de race- en toerfietsers (N=375, 50,9%) geeft aan meteen rustiger te rijden wanneer ze de bebouwde kom binnenrijden en 17% (N=125) geeft aan niet meteen rustiger te rijden wanneer ze de bebouwde kom binnenrijden (Afbeelding 6.4).

Bij toenemende leeftijd wordt vaker aangegeven direct rustiger te rijden bij het binnenkomen van de bebouwde kom ( $\chi^2=16,18$ ,  $p=0,04$ ).

Er zijn geen verschillen gevonden voor gefietste afstand ( $\chi^2=11,21$ ,  $p=0,08$ ) of groepsgrootte ( $\chi^2=5,17$ ,  $p=0,52$ ).



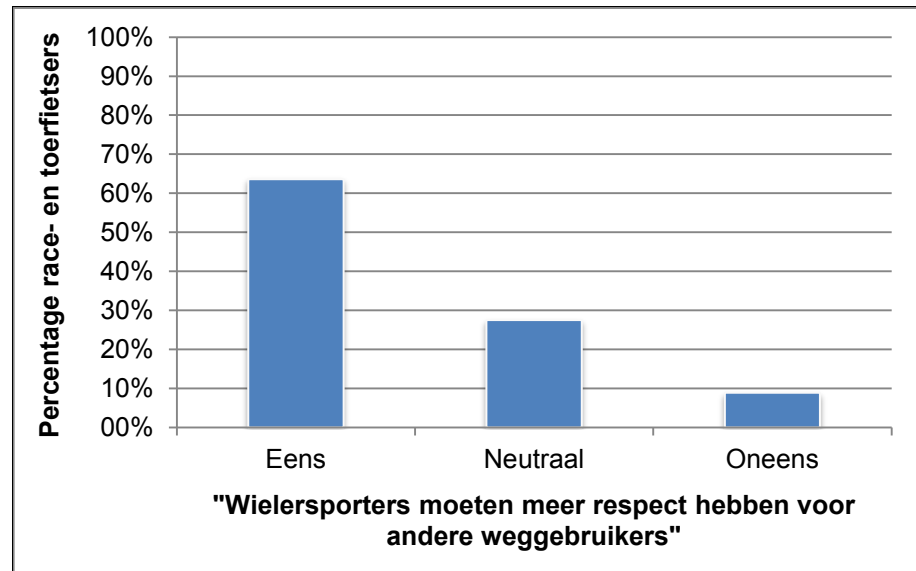
Afbeelding 6.4. Snelheidsaanpassing bij het betreden van de bebouwde kom (N=744).

#### 6.2.1. Conclusies

- Jongere race- en toerfietsers geven aan vaker een rood licht te negeren om tempo of aansluiting te behouden. Dit gedrag wordt verder het meest gerapporteerd in kleine groepen (2-5 race- en toerfietsers).
- Verder geven oudere race- en toerfietsers vaker aan meteen rustiger te fietsen wanneer ze de bebouwde kom binnenrijden.

### 6.3. Irritatie tussen race- en toerfietsers en andere weggebruikers

De meeste race- en toerfietsers (N=470, 63,6%) zijn het eens met de stelling dat wielersporters meer respect voor andere weggebruikers moeten hebben. 203 (27,5%) zijn hier neutraal is, en slechts 66 (8,9%) zijn het hier mee oneens (Afbeelding 6.5).



Afbeelding 6.5. *Mening over het tonen van meer respect voor andere weggebruikers (N=744).*

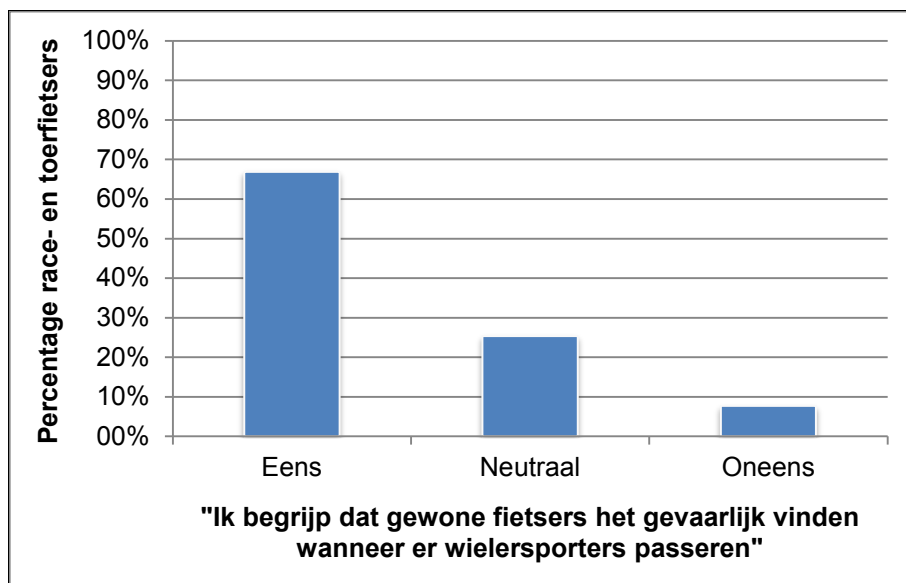
Ouderen zijn het er vaker mee eens dat wielersporters meer respect voor andere weggebruikers moeten hebben ( $\text{Chi}^2=20,02$ ,  $p=0,01$ ).

Er is geen verschil gevonden tussen de mening dat wielersporters meer respect moeten hebben voor andere weggebruikers en gefietste afstand ( $\text{Chi}^2=3,93$ ,  $p=0,69$ ), of groeps grootte ( $\text{Chi}^2=5,15$ ,  $p=0,53$ ).

Het grootste deel van de race- en toerfietsers (N=493, 66,9%) begrijpt het dat andere weggebruikers het gevaarlijk vinden wanneer race- en toerfietsers passeren; 187 (25,4%) zijn hier neutraal in, en 57 (7,7%) begrijpen dit niet (Afbeelding 6.6).

Ouderen en race- en toerfietsers in grote groepen zijn het vaker eens met de stelling ( $\text{Chi}^2=22,87$ ,  $p<0,01$ ), respectievelijk ( $\text{Chi}^2=23,83$ ,  $p<0,01$ ).

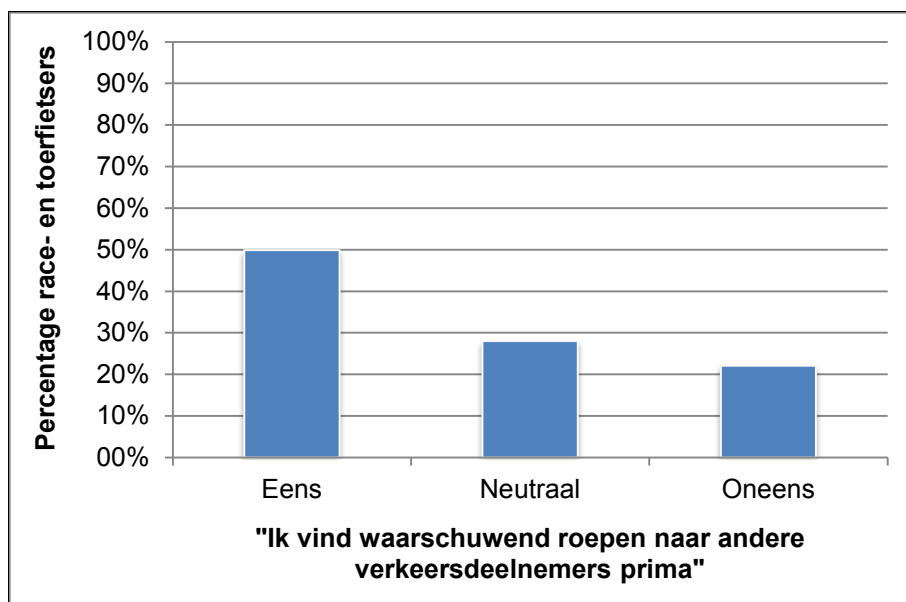
Er is geen verschil gevonden tussen begrijpen dat gewone fietsers het gevaarlijk vinden wanneer wielersporters passeren en gefietste afstand ( $\text{Chi}^2=2,27$ ,  $p=0,89$ ).



Afbeelding 6.6. Begrip dat andere fietsers het gevaarlijk kunnen vinden wanneer wielersporters passeren (N=744).

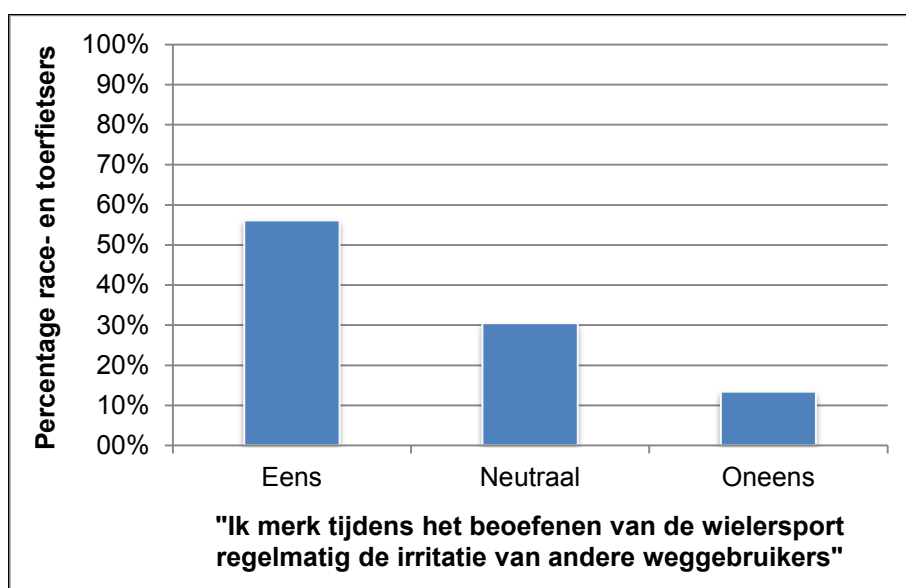
De helft van de race-en toerfietsers (N=364, 49,9%) geeft aan dat waarschuwend roepen naar andere verkeersdeelnemers prima is, en 161 (22,1%) zijn het hier niet mee eens (Afbeelding 6.7).

Er zijn geen verschillend gevonden tussen het acceptabel vinden van waarschuwend roepen naar andere verkeersdeelnemers en leeftijd ( $\text{Chi}^2=6,14$ ,  $p=0,63$ ), gefietste afstand ( $\text{Chi}^2=9,56$ ,  $p=0,14$ ) of groepsgrootte ( $\text{Chi}^2=5,33$ ,  $p=0,50$ ).



Afbeelding 6.7. Stelling over het waarschuwend roepen naar andere verkeersdeelnemers (N=744).

Meer dan de helft van de race- en toerfietsers (N=415, 56,1%) merkt regelmatig de irritatie van andere weggebruikers tijdens het beoefenen van de wielersport; 226 (30,5%) is hier neutraal in, en 99 (13,4%) geven aan deze irritatie dit niet te merken (Afbeelding 6.8).



Afbeelding 6.8. Irritatie van andere weggebruikers gericht naar race- en toerfietsers (N=744).

Race- en toerfietsers van alle leeftijden ervaren in gelijke mate irritatie van andere weggebruikers ( $\chi^2=12,33$ ,  $p=0,14$ ).

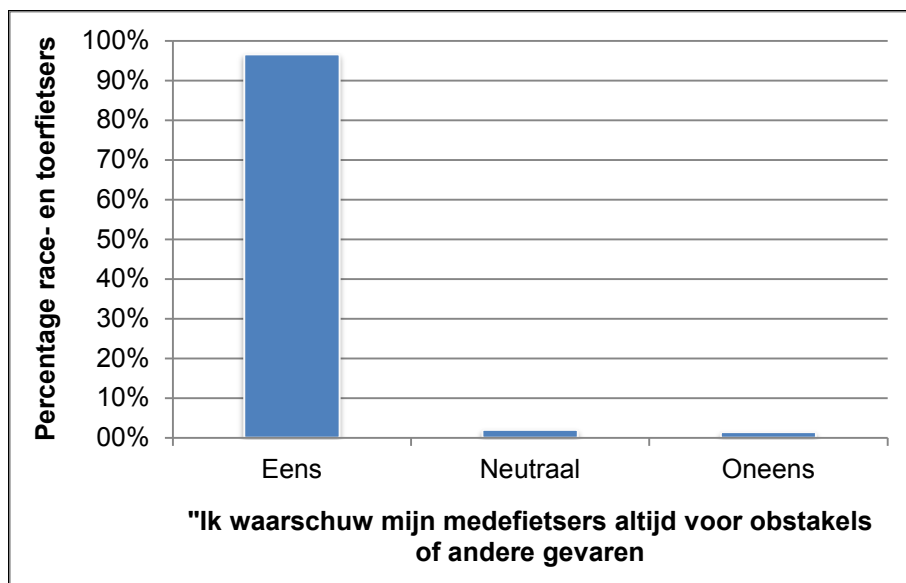
Naarmate er meer kilometers gefietst wordt, ervaren de race- en toerfietsers vaker irritatie van andere weggebruikers ( $\chi^2=15,45$ ,  $p=0,02$ ).

Naarmate de groepsgrootte toeneemt, neemt ook de irritatie die van andere weggebruikers gemerkt wordt toe ( $\chi^2=14,16$ ,  $p=0,03$ ).

Verreweg de meeste race- en toerfietsers (N=713, 96,6%) waarschuwen mede fietsers altijd voor gevaren. 15 (2%) zijn hier neutraal in, en 10 (1,4%) doen dit niet altijd (Afbeelding 6.9).

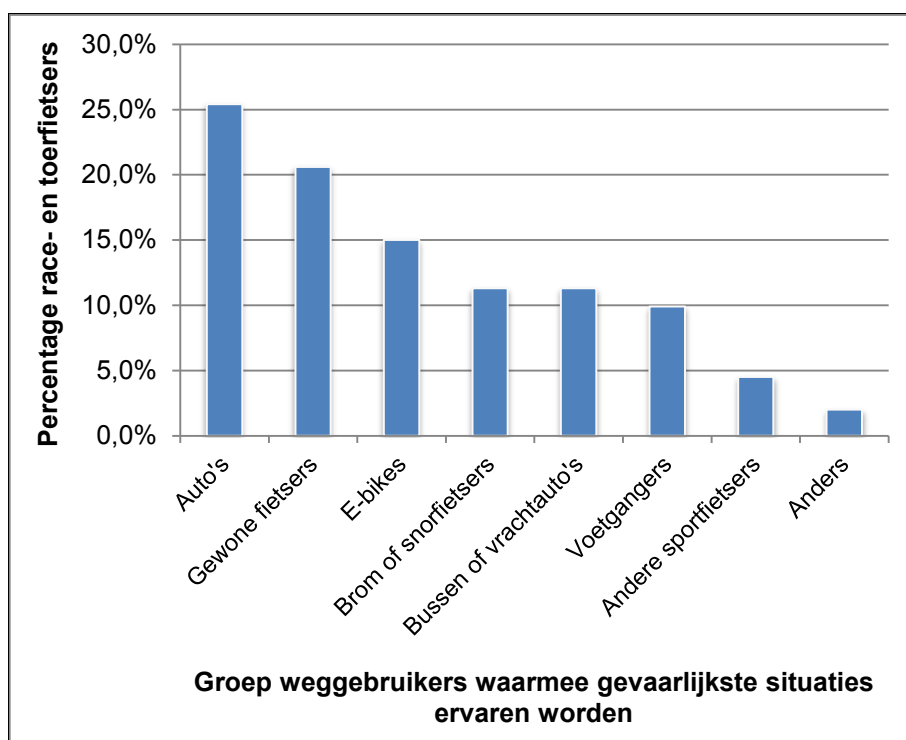
Er zijn geen verschillen gevonden voor het waarschuwen van andere fietsers naar leeftijd ( $\chi^2=13,67$ ,  $p=0,09$ ), gefietste afstand ( $\chi^2=10,95$ ,  $p=0,09$ ) en groepsgrootte ( $\chi^2=11,6$ ,  $p=0,07$ ).





Afbeelding 6.9. Stelling over het waarschuwen van de medefietsers voor obstakels en gevaren (N=744).

Wanneer gekeken wordt naar de groepen weggebruikers waarmee de race- en toerfietsers de gevaarlijkste situaties ervaren dan staan auto's bovenaan met 25,4% (Afbeelding 6.10). Auto's worden gevolgd door gewone fietsers (20,6%), E-bikes (15%) brom/snorfietsers (11,3%), bussen of vrachtauto's (11,3%), voetgangers (9,9%), en andere sportfietsers (4,5%). De overige 2% valt in de categorie 'anders', deze is opgebouwd uit voornamelijk landbouwvoertuigen en loslopende honden.



Afbeelding 6.10. Groep weggebruikers waar de gevaarlijkste situaties mee ervaren worden (N=744).

Naarmate de leeftijd toeneemt geeft men vaker aan gevaarlijke situaties met brom- en snorfietzers te ervaren (Chi<sup>2</sup>=34,87, p<0.01).

Naarmate de groepen groter worden, neemt ook het percentage race- en toerfietzers toe dat aangeeft gevaarlijke situaties met auto's te ervaren (Chi<sup>2</sup>=12,09, p=0,01).

### 6.3.1. *Conclusies*

- Meer dan de helft van de respondenten geeft aan dat wielersporters meer respect moeten hebben voor andere weggebruikers en hebben er begrip voor dat gewone fietsers het gevaarlijk vinden wanneer er wielersporters passeren.
- Naarmate leeftijd toeneemt wordt vaker aangegeven dat race- en toerfietzers meer respect voor andere weggebruikers moeten hebben.
- Ook geven oudere race- en toerfietzers vaker aan het te begrijpen dat andere fietsers het gevaarlijk vinden wanneer race- en toerfietzers passeren. Bij toenemende groepsgrootte is eenzelfde trend zichtbaar.
- Meer dan de helft van de respondenten geeft aan regelmatig irritatie van andere weggebruikers te merken. Respondenten die in relatief grote groepen fietsen geven dat vaker aan. Respondenten die grotere afstanden fietsen geven vaker aan irritatie van andere weggebruikers te merken.
- Oudere race- en toerfietzers geven vaker aan gevaarlijke situaties te ervaren met brom- en snorfietzers.
- Grotere groepen race- en toerfietzers geven vaker aan gevaarlijke situaties met auto's te ervaren.

## 7. Ongevallen bij race- en toerfietzers

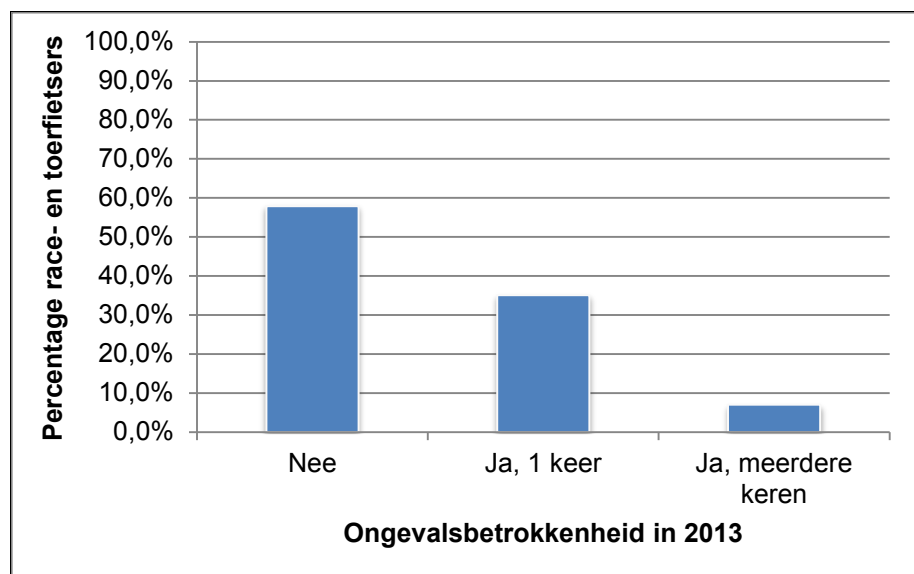
Binnen dit hoofdstuk wordt eerst gekeken naar welke race- en toerfietzers betrokken raken bij verkeersongevallen en onder welke omstandigheden dat gebeurde.

Belangrijk is om te vermelden dat er bij het benaderen van respondenten gericht gezocht is naar race- en toerfietzers die betrokken zijn geweest bij een ongeval. Dat is gedaan door ook personen te benaderen die een schadeclaim bij de verzekeraar hadden ingediend. Dit heeft tot gevolg dat er relatief veel personen in de onderzoeksgroep zijn die een ongeval rapporteren. Dat aantal kan niet worden geïnterpreteerd als representatief voor de populatie race- en toerfietzers.

Binnen de groep ondervraagde race- en toerfietzers waren er 330 respondenten die betrokkenheid bij ongevallen in 2013 rapporteerden (Zie Bijlage A). Bij deze personen bleek dat bij 17 respondenten de ongevallen niet plaatsvonden terwijl ze op hun race- of toerfiets zaten, maar op hun mountainbike. Deze 17 respondenten zijn uitgesloten van verdere analyse.

In dit hoofdstuk wordt daarom uitgegaan van 313 personen die één- of meerdere ongevallen hebben gerapporteerd die in 2013 tijdens het race- en toerfietsen plaatsvonden.

### 7.1. Kenmerken van race- en toerfietzers naar ongevalsbetrokkenheid



Afbeelding 7.1. Samenstelling van respondenten naar ongevalsbetrokkenheid race- en toerfietzers in 2013 (N=744).

De groep race- en toerfietzers die een ongeval rapporteerden bestaat uit 313 race- en toerfietzers. Het betreft een relatief groot aantal vanwege de deelnemers die waren geworven via de schadeverzekering. Daarvan rapporteerden er 261 dat ze éénmalig bij een ongeval betrokken geraakt zijn

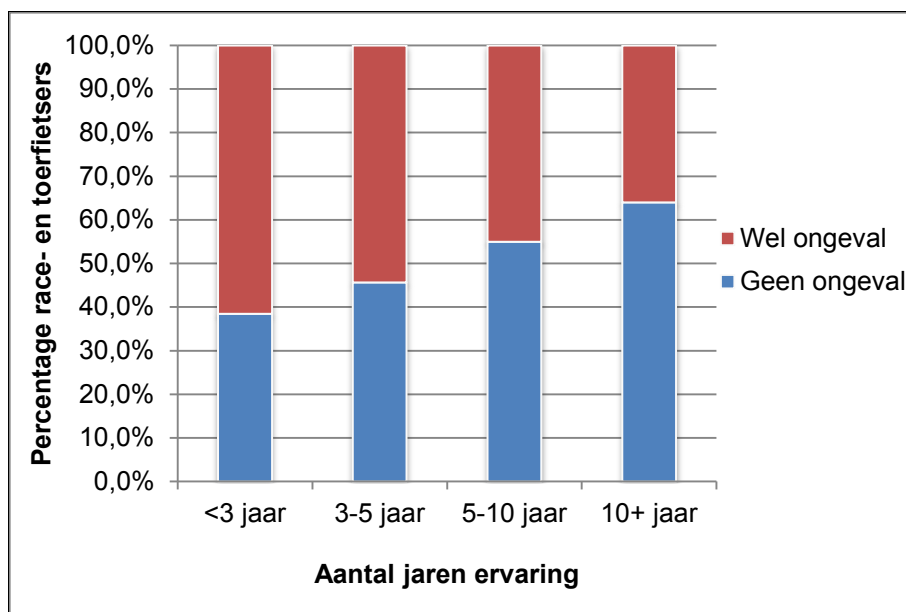
en 52 dat ze meermalen bij een ongeval betrokken zijn geweest (Afbeelding 7.1). Bij de verdere analyse zijn beide ongevalsgroepen bij elkaar gevoegd, om de groepen 'wel ongeval' en 'geen ongeval' te kunnen vergelijken.

Er zijn geen verschillen gevonden voor ongevalsbetrokkenheid naar mate van gefietste afstand ( $\text{Chi}^2=0,772$   $p=0,86$ ) of leeftijd ( $\text{Chi}^2=8,61$   $p=0,07$ ).

Wel verschilt de ongevalsbetrokkenheid naar de groepsgrootte ( $\text{Chi}^2=10,05$   $p=0,02$ ). Het verschil wordt met name bepaald door race- en toerfietsers die alleen fietsen (32,8% van de alleen fietsende race- en toerfietsers rapporteert een ongeval;  $N=67$ ) versus race- en toerfietsers die in groepen fietsen 45,6% rapporteert ongeval;  $N=246$ ).

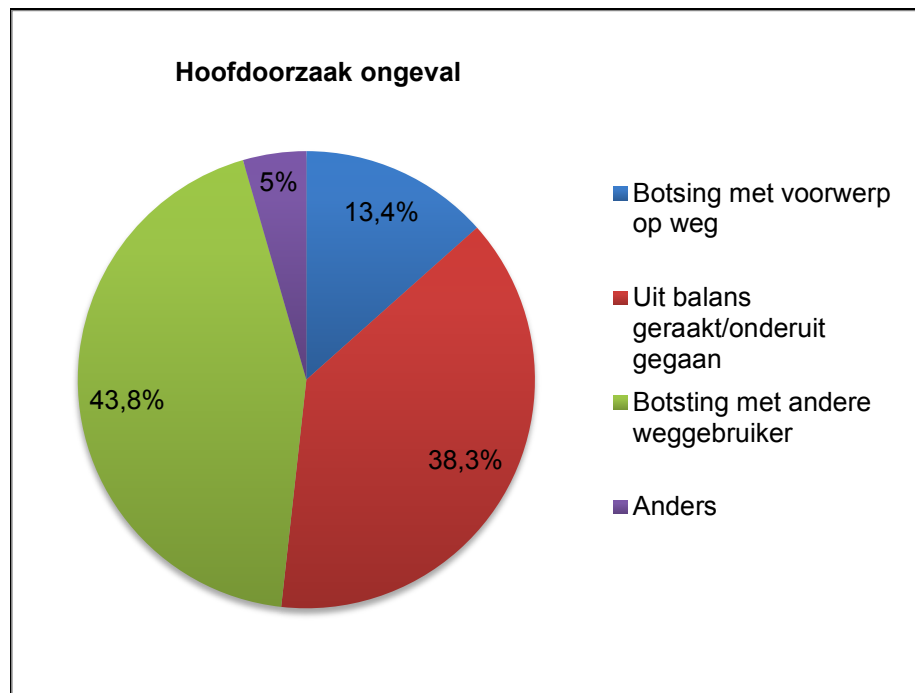
Er is vervolgens nagegaan of het aantal jaren wielerveding een verschil maakt voor ongevalsbetrokkenheid. Wielerveding is opgedeeld in 4 categorieën. Het aantal en percentage respondenten per categorie is: minder dan 2 jaar erveding ( $N=39$ ; 5,2%), 3-5 jaar erveding ( $N=129$ ; 17,3%), 5-10 jaar erveding ( $N=129$ ; 17,3%) en meer dan 10 jaar erveding ( $N=447$ ; 60,1%).

In afbeelding 7.2, is te zien dat de betrokkenheid bij ongevallen afneemt als het aantal jaren wielerveding toeneemt ( $\text{Chi}^2=21,10$ ;  $p<0,01$ ).



Afbeelding 7.2. Het aantal jaren dat de wielersporters aangaven al te race- en toerfietsers, verdeeld in wel/geen ongeval ( $N=744$ ).

### 7.1.1. Ongevalsoorzaken



Afbeelding 7.3. Hoofdoorzaak ongevallen (N=313).

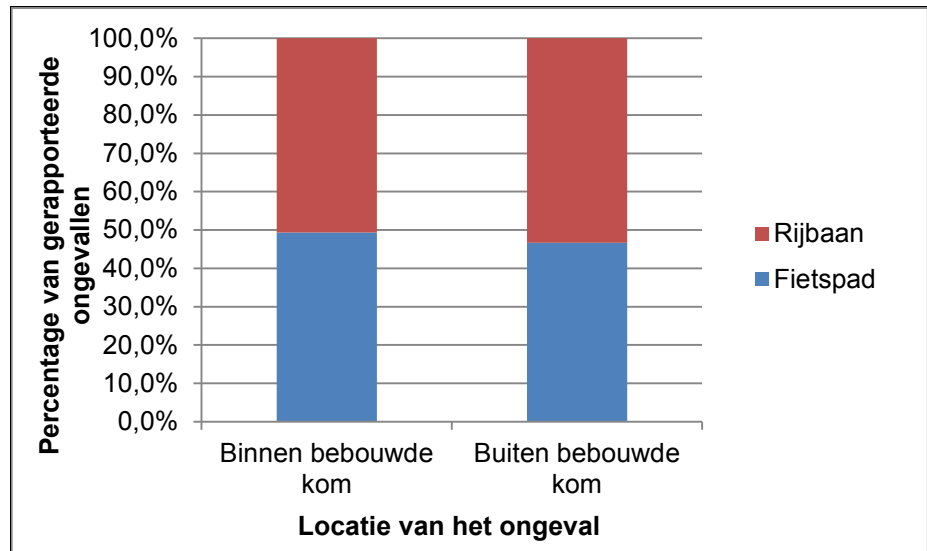
Van de groep race- en toerfietsers die een ongeval gerapporteerd hebben, is ruwweg de helft enkelvoudig; uit balans raken (N=120; 38%) of botsingen met voorwerpen (N=42; 13%). De andere ongevallen (N=137; 44%) zijn meervoudige ongevallen waarbij een andere weggebruiker betrokken is (Afbeelding 7.3). Er is een kleine groep 'Anders' (N=14; 5%) die, ook bij nadere bestudering, niet onder te brengen is in de genoemde groepen.

Hierbij moet de kanttekening geplaatst worden dat het uit balans raken niet te maken hoeft te hebben met een glad wegdek. Het kan ook komen door een manoeuvre van de bestuurder waardoor balansverlies optreedt.

De verdeling naar hoofdoorzaken is niet verschillend wanneer deze wordt opgesplitst naar leeftijd, gefietste afstand of groeps grootte.

### 7.1.2. De plaats van de ongevallen.

In totaal 90 respondenten (32,3%) gaven aan dat ze een ongeval binnen de bebouwde kom hebben gehad, en 189 (67,7%) buiten de bebouwde kom; totale N=279. Van 34 ongevallen was deze informatie niet door de respondent aangegeven.



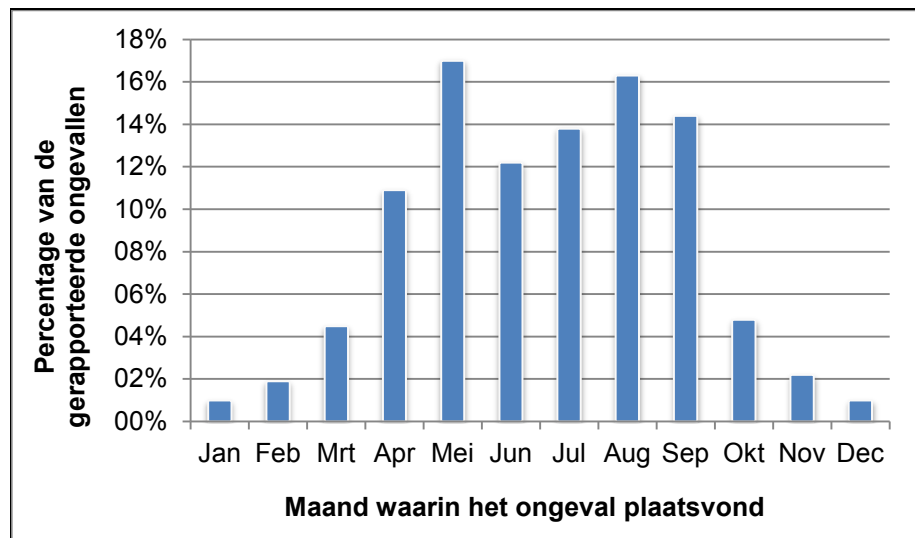
Afbeelding 7.4. Locatie van de ongevallen (Rijbaan/ Fietspad) onderverdeeld naar binnen en buiten de bebouwde kom (N=186).

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom vond circa de helft van de ongevallen op de rijbaan en de andere helft op het fietspad plaats (zie Afbeelding 7.4). Deze verhouding is beschrijvend en geen indicatie van de mate van gevaarlijkheid van de locaties omdat er geen informatie is over hoeveel er over beide typen fietsvoorziening er wordt gefietst. Voor 93 van de respondenten die de locatie binnen/buiten de bebouwde kom hadden aangegeven, was geen data over de voorziening waarop gefietst was beschikbaar.

### 7.1.3. Conclusies

- Er is een relatie tussen groepsgrootte en ongevalsbetrokkenheid. Degenen die regelmatig alleen fietsen zijn minder vaak betrokken bij ongevallen dan degene die in groepen rijden.
- De meeste ongevallen kwamen voort uit contact met een andere weggebruiker, gevolgd door het uit balans raken / onderuit gaan.
- Ongeveer eenderde van de ongevallen vond plaats binnen de bebouwde kom; tweederde daarbuiten. In beide gebieden even vaak op de rijbaan als op het fietspad.

## 7.2. Ongevalsekenmerken



Afbeelding 7.5. Verdeling van de ongevallen over het jaar (N=312).

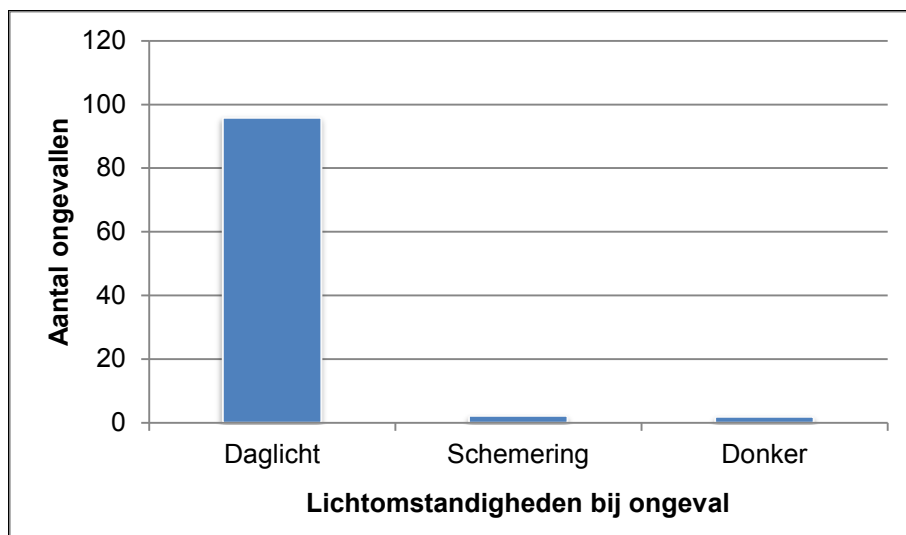
Verreweg het grootste deel van de ongevallen vond plaats tussen April en September (84,6%) (Afbeelding 7.5).

Er zijn geen verschillen gevonden tussen de maand waarin het ongeval plaatsvond en leeftijd ( $\chi^2=41,13$ ,  $p=0,60$ ), gefietste afstand ( $\chi^2=34,67$ ,  $p=0,39$ ) en groepsgrootte ( $\chi^2=30,47$ ,  $p=0,59$ ).

Vrijwel alle ongevallen (N=300, 95,8%) hebben plaatsgevonden bij daglicht. Slechts 7 ongevallen (2,2%) vonden plaats in de schemering, en 6 (1,9%) in het donker (Afbeelding 7.6).

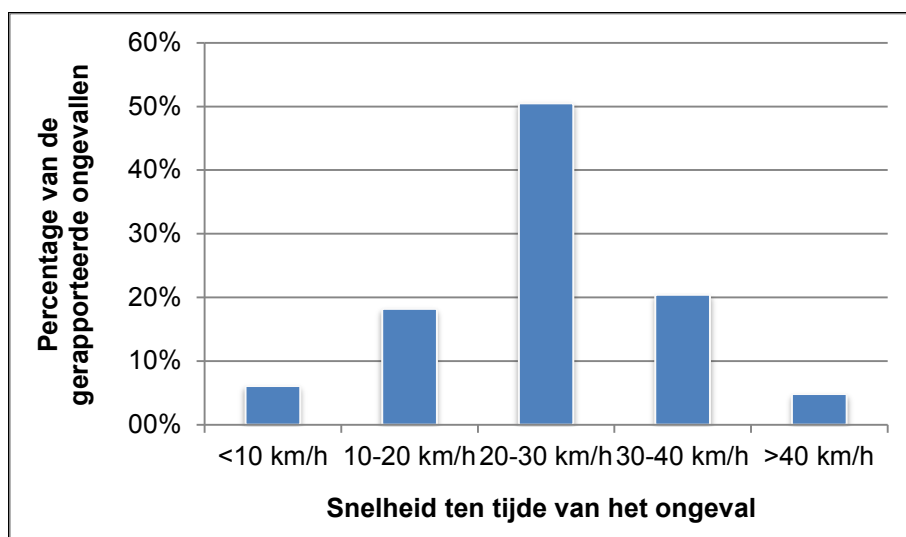
Vanwege de zeer scheve verdeling is een vergelijking met leeftijd, gefietste afstand en groepsgrootte niet van belang.

Eén respondent heeft deze vraag niet beantwoord.



Afbeelding 7.6. Lichtomstandigheden ten tijde van het ongeval (N=313).

Het grootste deel van de race- en toerfietsers (N=158, 50,5%) reed tussen de 20 en 30 kilometer per uur ten tijde van het ongeval (Afbeelding 7.7).

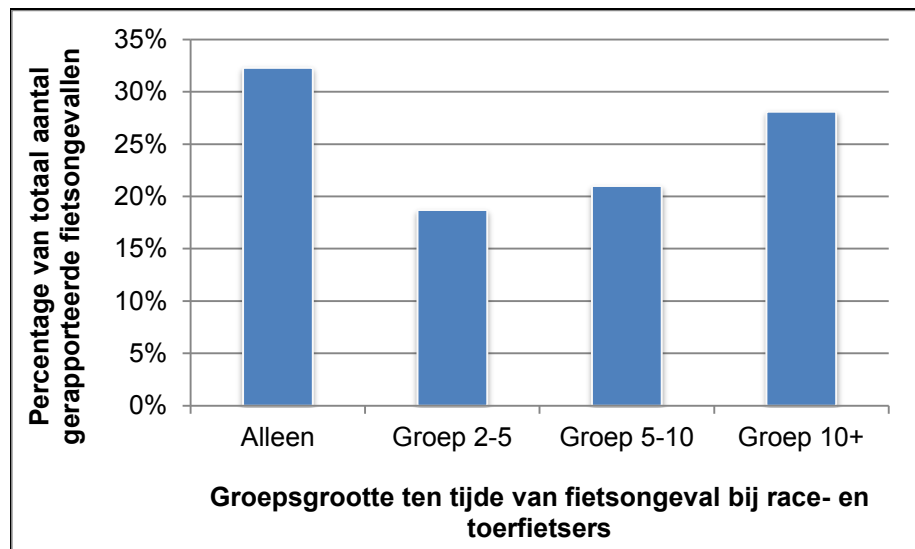


Afbeelding 7.7. Snelheid ten tijde van het ongeval (N=313).

De snelheid ten tijde van het ongeval is niet gerelateerd aan leeftijd ( $\text{Chi}^2=22,55$ ,  $p=0,13$ ), gefietste afstand ( $\text{Chi}^2=12,19$ ,  $p=0,43$ ), noch groepsgrootte ( $\text{Chi}^2=10,86$ ,  $p=0,54$ ).

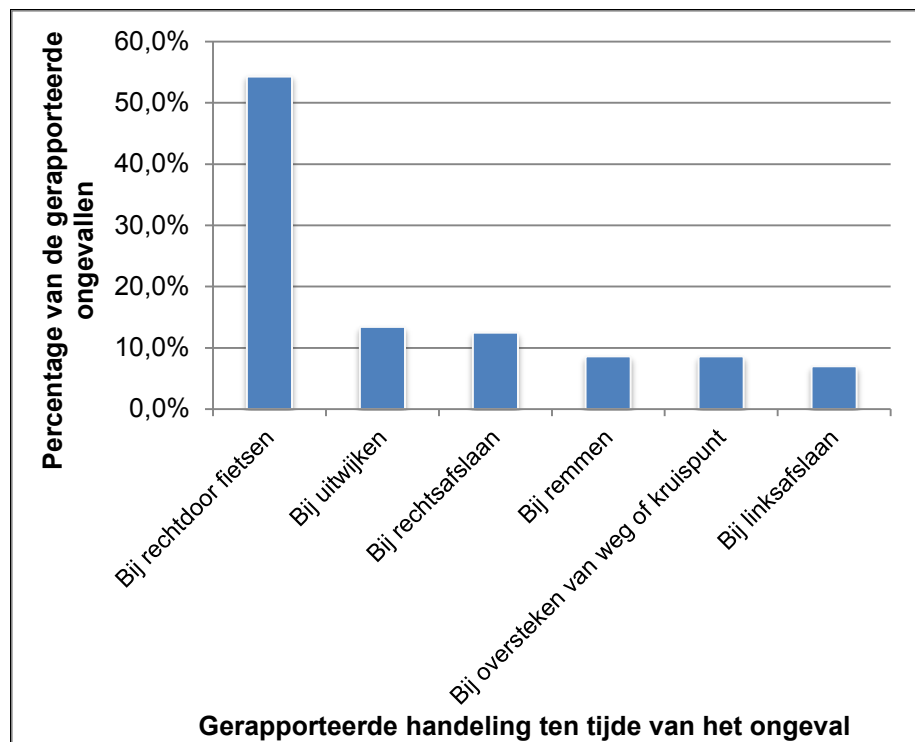


### 7.2.1. Groepsgrootte ten tijde van ongeval



Afbeelding 7.8. Groepsgrootte ten tijde van het ongeval (N=310).

Ongeveer een derde deel van de race- en toerfietsers fietste alleen ten tijde van het ongeval (N=100, 32,3%), zie afbeelding 7.8. De meeste race- en toerfietsers fietsten in groepen; 58 (18,7%) fietsten in een groep van 2-5 personen, 65 (21%) met 5-10 personen en 87 (28,1%) in een groep van meer dan 10 personen. Drie respondenten hebben deze vraag niet ingevuld. Deze constatering betekent dat de kenmerken van de ongevallen vrijwel uitsluitend betrekking hebben op ongevallen die tijdens het fietsen in groepen hebben plaatsgevonden.



Afbeelding 7.9. Hoe gebeurde het ongeval? (N=313).

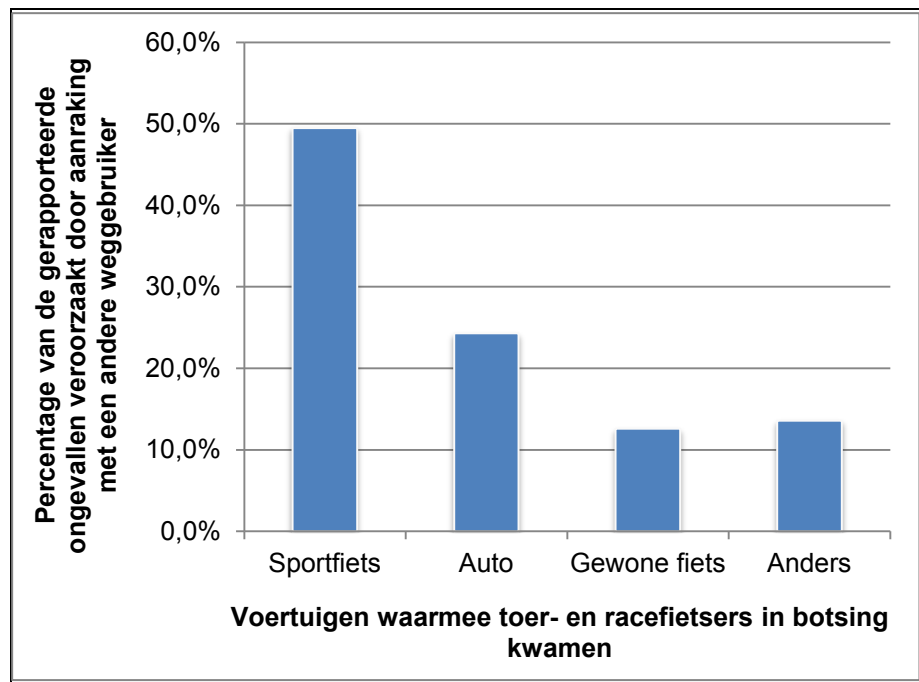
Wanneer gekeken wordt naar de manoeuvres die de race- en toerfietsers uitvoerden bij het ongeval, dan blijkt dat ruim de helft van de ongevallen plaatsvindt bij het rechtdoor fietsen (N=170, 54,3%). Hierboven in afbeelding 7.9 is de top 6 weergegeven van de genoemde situatie rond het ongeval.

De groep die grootste afstanden aflegt (meer dan 9000 km per jaar) blijkt oververtegenwoordigd bij ongevallen bij het oversteken van een kruispunt ( $\text{Chi}^2=9,7$ ;  $p=0,021$ ).

### 7.2.2. Conclusies

- De meeste ongevallen vonden verder plaats tussen April en September, wat globaal overeenkomt met het fietsseizoen. Ook vonden vrijwel alle ongevallen plaats bij daglicht, waarvan de helft met een snelheid van 20-30km/h, en de helft bij het rechtdoor fietsen.
- Ongeveer tweederde van alle gerapporteerde ongevallen vond plaats tijdens het fietsen in groepen.
- Race- en toerfietsers met een grote gefietste afstand waren vaker betrokken bij een ongeval tijdens het oversteken van een kruispunt.

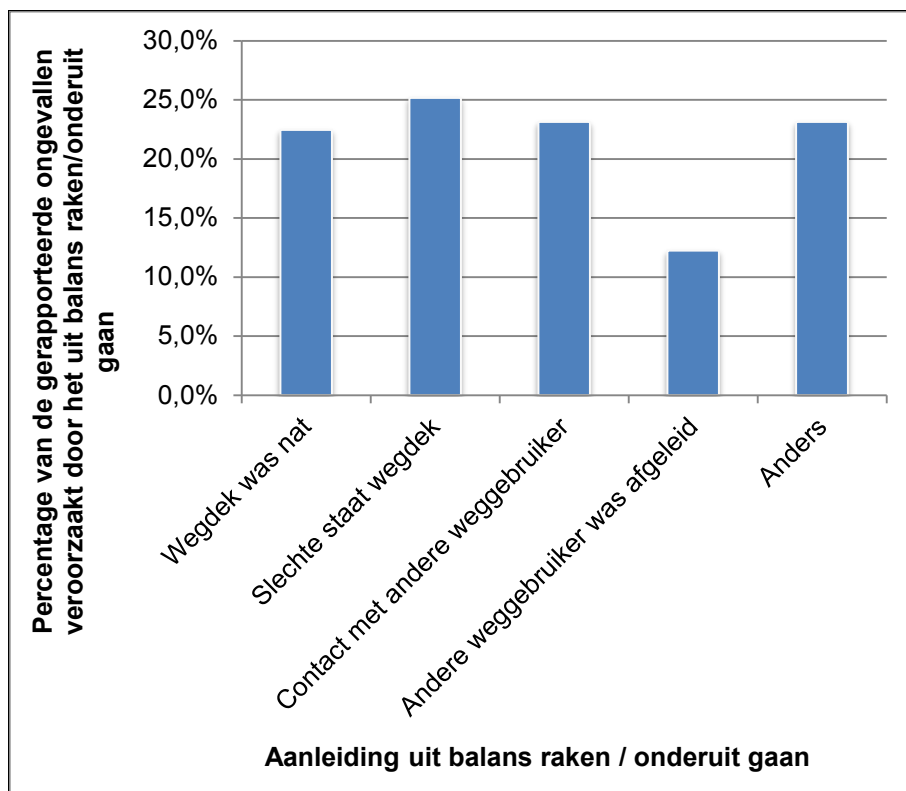
### 7.3. Aanleidingen voor het ongeval



Afbeelding 7.10. Voorwerp of voertuig waarmee race- en toerfietsers in aanraking/botsing kwamen (N=111).

Wanneer een ongeval veroorzaakt is door een aanraking of botsing met een voertuig of weggebruiker (in totaal N=137), dan wordt een andere sportfiets het meest genoemd; in 48% van de botsingen. Een auto (26%) staat op de tweede plaats, en een gewone fiets (13%) op de derde. Andere weggebruikers werden slechts enkele malen genoemd, en zijn in het bovenstaande overzicht onder 'Anders' geschaard (afbeelding 7.10). Bij 26 van de 137 gerapporteerde aanrijdingen met een andere weggebruiker is niet bekend met welk voertuig gebotst werd.

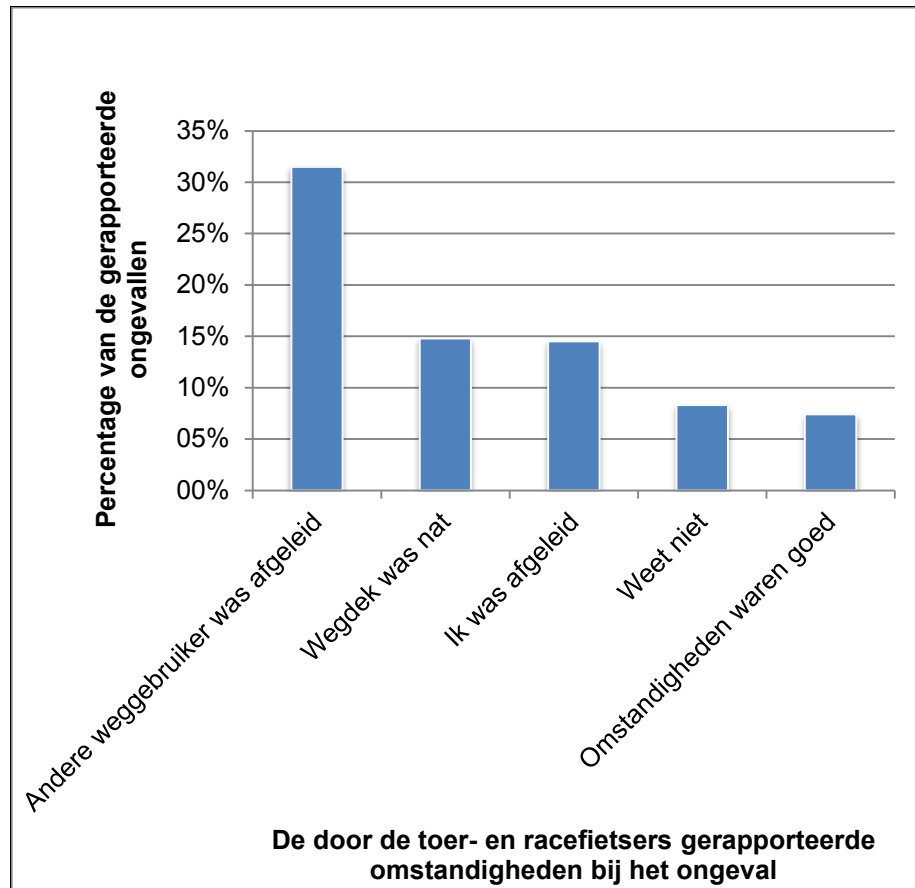
Er is geen verschil tussen het soort voorwerp waarmee gebotst is voor leeftijd ( $\text{Chi}^2=28,74$ ,  $p=0,8$ ), gefietste afstand ( $\text{Chi}^2=29,35$ ,  $p=0,34$ ) en groepsgrootte ( $\text{Chi}^2=33,39$ ,  $p=0,18$ ).



Afbeelding 7.11. Aanleiding voor het uit balans raken / onderuit gaan (N=147).

De meest genoemde aanleidingen voor het onderuit gaan bij de race- en toerfietsers was de slechte staat van het wegdek (N=37; %) en een nat wegdek (N=33; %), zie afbeelding 7.11. Ook wordt contact met een andere weggebruiker frequent genoemd (N=34; %) alsmede het feit dat de andere weggebruiker was afgeleid (N=18; %). Bij 15 (9,3%) van de 162 gerapporteerde ongevallen veroorzaakt door het onderuit gaan of uit balans raken is geen aanleiding gerapporteerd.

Daarnaast is ook gevraagd naar de omstandigheden bij het ongeval, die niet de directe aanleiding vormden tot dat ongeval (Afbeelding 7.12). De race- en toerfietsers rapporteren relatief vaak dat de andere weggebruiker was afgeleid, wat leidde tot het ongeval (N=102, 32,6%). Ook wordt een nat wegdek vaak genoemd (N=48, 12,9%), en ook afleiding van de race- en toerfietsers zelf wordt regelmatig genoemd (N=47, 12,7%).



Afbeelding 7.12. Omstandigheden ten tijde van het ongeval (N=313).

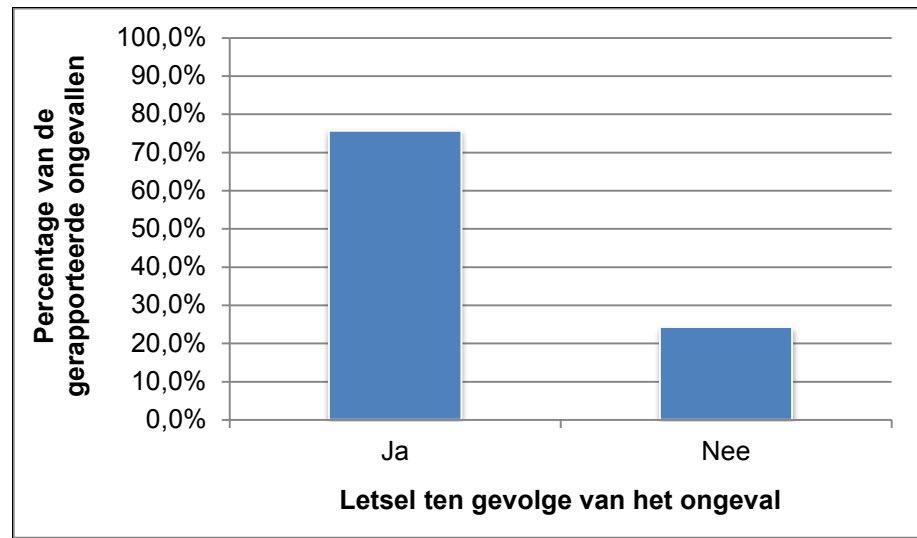
Er zijn geen verschillen gevonden voor genoemde omstandigheden rond het ongeval uitgesplitst naar leeftijd, gefietste afstand en groepsgrootte.

### 7.3.1. Conclusies

- Bij botsingen met andere weggebruikers wordt een andere sportfiets het meest frequent genoemd waartegen is gebotst.
- Als aanleiding om uit balans te raken wordt een nat wegdek en een slechte staat van het wegdek het meest frequent genoemd. Dit wordt gevolgd door contact met een andere weggebruiker.
- Als omstandigheden wordt het meest genoemd dat de andere weggebruiker afgeleid was.
- Er zijn geen verschillen gevonden uitgesplitst naar leeftijd, gefietste afstand en groepsgrootte.

#### 7.4. Letsel na het ongeval en de gevolgen

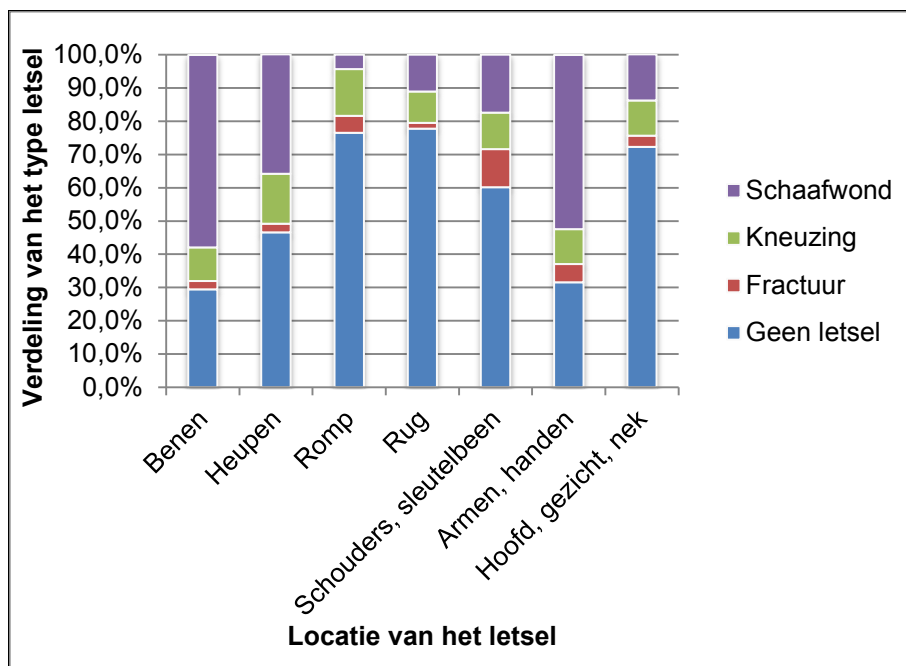
Van de race- en toerfietsers had 76,1% (N=251) letsel na het ongeval (afbeelding 7.13).



Afbeelding 7.13. Aanwezigheid van letsel na het ongeval (N=313).

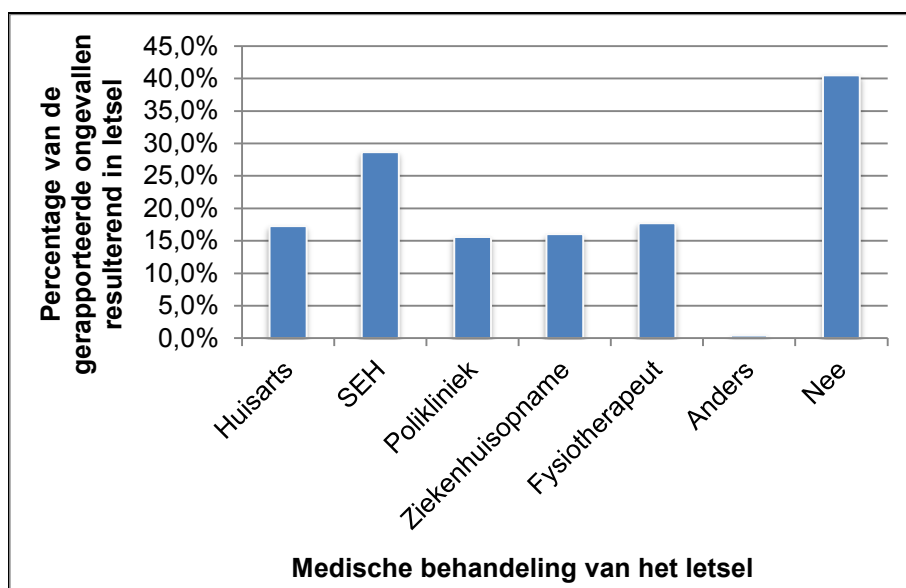
Er zijn geen verschillen gevonden in de proportie met letsel voor race- en toerfietsers met verschillende leeftijden, groeps groottes of gefietste afstand.

Onder de groep race- en toerfietsers met een letsel door een ongeval komen schaafwonden het meest voor (Afbeelding 7.14), en dan met name aan de extremiteiten als benen (N=137; 58,1%) en de armen of handen (N=124; 52,5%). Kneuzing komt het meest voor aan de heupen (N=35; 14,8%) en de romp (N=33; 14,0%). Tot slot komen fracturen het meeste voor aan schouder/sleutelbeen (N=27, 11,4%), en ook aan armen en handen (N=13, 5,5%). Bij 15 (6,4%) van de gerapporteerde letselgevallen is geen letselaard of locatie gerapporteerd.



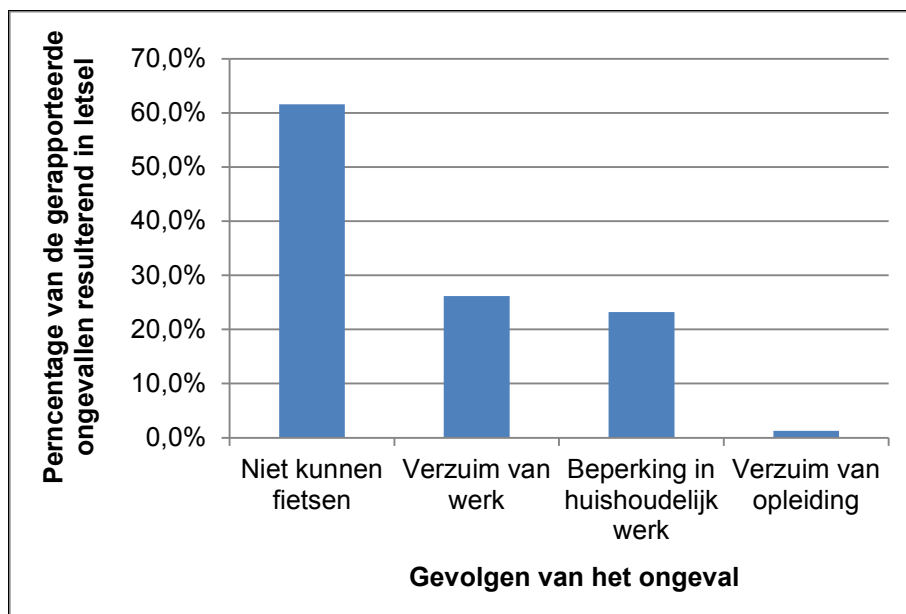
Afbeelding 7.14. Locatie van het letsel, uitgesplitst op soort letsel (N=236).

Meer dan een derde van de letsels (N=96, 40,5%) is niet medisch behandeld (Afbeelding 7.15), SEH-behandeling is de meest frequent genoemde medische behandeling (N=68, 28,7%).



Afbeelding 7.15. Soort behandeling die volgde op het letsel (N=237).

Als het gaat om het gevolg van het ongeval voor het functioneren (afbeelding 7.16, dan is het niet kunnen fietsen de meest genoemde gevolg van een ongeval (61,6%, N=146). Verzuim van werk komt op de tweede plaats (26,2%, N=62), gevolgd door beperking in huishoudelijk werk (23,2%, N=55).



Afbeelding 7.16. *Gevolgen voor functioneren van het ongeval. (N=237).*

#### 7.4.1. Conclusies

- Ongeveer driekwart van de ongevallen resulteerde in letsel.
- Belangrijkste letsels zijn: schaafwonden aan de extremiteiten (benen, armen, handen), kneuzingen aan het torso (heupen, romp) en verder fracturen aan schouders en/of sleutelbeen
- Meest frequente medisch behandelingen zijn: SEH behandeling, fysiotherapeut en een bezoek aan de huisarts. Daarbij moet vermeld worden dat het grootste deel van de letsels niet medisch behandeld wordt.
- Meest frequente gevolgen zijn het niet kunnen fietsen, het verzuim van werk of een beperking in huishoudelijk werk.



## 8. Conclusies vragenlijstonderzoek

In de hoofdstukken 3 tot en met 7 is een overzicht gegeven van resultaten uit het vragenlijstonderzoek.

Bij de resultaten is een aantal kanttekeningen van belang:

1. De race- en toerfietsers waarover dit rapport gaat kunnen niet als representatief worden beschouwd voor de race- en toerfietsers in Nederland. Vooral het feit dat ongevalsbetrokkenen via de schadeverzekering zijn benaderd vertekent mogelijk de samenstelling van de onderzoeksgroep. Niettemin komt de verhouding mannen vrouwen in de responsgroep goed overeen met die in het ledenbestand van de NTFU. Het ledenbestand van de NTFU bestaat voor een belangrijk deel uit mannen (88,5%) en de gemiddelde leeftijd is 50 jaar. De respondenten in dit onderzoek waren ook overwegend mannen 93% en de gemiddelde leeftijd was voor de race- en toerfietsers vergelijkbaar (bijna 53 Jaar). De respondenten kunnen op basis van deze kenmerken worden beschouwd als representatief voor NTFU leden.
2. De groep race- en toerfietsers is geen volledig georganiseerde en op voorhand goed gedefinieerde groep, waardoor ze slecht vindbaar zijn in de populatie fietsers. De respondenten die zijn benaderd zijn echter allen lid van de NTFU waardoor ze wel als race- en toerfietser vindbaar waren.
3. De onderzochte groep betreft uitsluitend mannelijke race- en toerfietsers. Het geringe aantal vrouwen (N=50) laat het niet toe om nadere analyses uit te voeren en betekenisvolle conclusies daaruit te trekken.
4. De analyse van de vragenlijstgegevens is bedoeld om een beeld te schetsen van een aantal aspecten, in het bijzonder veiligheidsaspecten van race- en toerfietsers met het oog op het doel van het project; het aangeven van mogelijke oplossingsrichtingen voor de problematiek van race en toerfietsers op de openbare weg. De resultaten hebben betrekking op een aantal vraagstellingen. Dit hoofdstuk is ingedeeld aan de hand van die vraagstellingen die in paragraaf 8.1 zijn weergegeven.

### 8.1. Vraagstellingen

De vraagstellingen binnen het onderzoek waren:

1. Wat zijn de kenmerken van de groep race- en toerfietsers? Hiermee wordt bedoeld hoe de groep is opgebouwd en wat de algemene gedragingen zijn.
2. Hoe ervaart de race- en toerfietser zelf het gebruik van de openbare weg?
3. Wat is de relatie tussen de race- en toerfietser en de andere weggebruikers, gezien vanuit het oogpunt van de wielersporter?
4. Wat kenmerkt de ongevallen waarbij race- en toerfietsers betrokken raken?

In de onderstaande paragrafen worden de vraagstellingen beantwoord op basis van de resultaten van het vragenlijstonderzoek.

### 8.1.1. *Kenmerken groep race- en toerfietsers*

De onderzochte groep race- en toerfietsers betreft mannen die gemiddeld 52,8 jaar oud zijn. Vrouwen zijn niet meegenomen in de analyse vanwege hun geringe aantal (N=50).

Er zijn grote verschillen in het gerapporteerde aantal kilometers dat wordt gefietst (per jaar), de schatting varieert van ca. 3000 tot ca. 9000 kilometer per jaar.

Ongeveer een kwart van de race- en toerfietsers fietst gewoonlijk alleen. De anderen in groepen in de omvang van 2 tot meer dan 10 fietsers. In welke mate de onderzochte groep representatief dit is voor de populatie race- en toerfietsers in Nederland is niet vast te stellen; de populatie is slechts gedeeltelijk georganiseerd en niet duidelijk gedefinieerd.

Fietsen voor gezondheid en voor plezier/ontspanning zijn de twee meest genoemde redenen om te fietsen, ongeacht leeftijd, groepsgrootte of gefietste afstand. Plezier en ontspanning is relatief vaak een belangrijke beweegreden voor hen die veelal alleen fietsen.

Jongere race- en toerfietsers fietsen vaker alleen of in kleine groepen (2-5 fietsers) en vinden vaker het leveren van prestatie belangrijk.

Sociaal contact als fietsreden wordt vaker genoemd door ouderen en door fietsers die gewoonlijk in grotere groepen fietsen.

Apparatuurgebruik (het luisteren van muziek en/of het gebruik van een prestatie app) is laag binnen de groep race- en toerfietsers, de meesten luisteren geen muziek en gebruiken geen app. Wel is het zo dat jongere race- en toerfietsers zowel vaker muziek op de fiets luisteren als wel eens een prestatie app gebruiken.

Vrijwel iedereen (96%) geeft aan altijd zijn helm te dragen.

### 8.1.2. *Wielervaring op de openbare weg*

Van de ondervraagde race- en toerfietsers vindt 85% dat de huidige fietspaden goed geschikt zijn om de wielersport op te beoefenen of ze hebben daarover geen uitgesproken mening. Race- en toerfietsers die vaak in grotere groepen rijden vinden de fietspaden echter minder vaak geschikt.

De helft van de respondenten is het er niet mee eens dat er aparte fietspaden moeten komen voor de wielersport. Bijna de helft van de race- en toerfietsers geeft aan liever op de rijbaan te fietsen dan op het fietspad; fietsers die veelal die in grote groepen fietsen zijn het daar nog vaker mee eens. Tegelijk vindt bijna 80% dat grote pelotons van 20 race- en toerfietsers of meer op de rijbaan moeten rijden.

De meningen zijn verdeeld over of veel bochten in fietspaden te scherp zijn (30% vindt ze te scherp); oudere race- en toerfietsers en zij die relatief veel fietsen zijn het vaker eens met deze stelling.

### 8.1.3. *Relatie tussen race- en toerfietsers en andere weggebruikers*

#### *Ruimte*

Ongeveer 30% van de respondenten geeft aan graag achter iemand te fietsen om uit de wind te blijven. Fietsers die gewoonlijk in grotere groepen rijden geven dat vaker aan.

Tevens geeft ruim 30% aan dat ze weinig tussenruimte nodig hebben bij het passeren van andere fietsers. Ook hier geven fietsers in grotere groepen dat vaker aan; mogelijk als gevolg van hun ervaring om in een groep dicht op elkaar te fietsen.

#### *Irritatie*

De meerderheid (56%) van de ondervraagde race- en toerfietsers geeft aan regelmatig de irritatie van andere weggebruikers te merken tijdens het beoefenen van de sport.

Vanuit de race en toerfietsers is begrip voor deze situatie. Zo vinden de meeste (63%) van de ondervraagde race- en toerfietsers dat ze meer respect voor de andere weggebruikers moeten tonen. Ook geeft de meerderheid (67%) aan het te begrijpen dat andere fietsers het gevaarlijk vinden wanneer race- en toerfietsers passeren. Ouderen en fietsers in grote groepen zijn daar vaker mee eens. Waarschuwend roepen naar andere verkeersdeelnemers wordt echter door ongeveer de helft prima gevonden.

#### *Gevaar*

De gevaarlijkste situaties op de openbare weg worden doorgaans ervaren met auto's, gewone fietsers en e-bikes. Grotere groepen gaven vaker aan gevaarlijke situaties met auto's te ervaren. Dit kan te maken hebben met de toegenomen omvang van de groep, of het feit dat grotere groepen zich vaker op de rijbaan bewegen en dus eerder in contact met autoverkeer komen.

Bij het binnenkomen van de bebouwde kom gaf iets meer dan de helft van de race- en toerfietsers aan rustiger te gaan rijden.

Een kleine 20% van de race- en toerfietsers rapporteert wel eens door rood licht te rijden. Jongere race- en toerfietsers en fietsers die rijden in groepen van 2-5 personen gaven dat vaker aan.

### 8.1.4. Ongevalsbetrokkenheid en –kenmerken

#### *Omstandigheden*

De grootste groep ongevallen komt voort uit een botsing met een andere weggebruiker (44%). Ook komt het uit balans raken of onderuit gaan veel voor (38%).

De snelheid ten tijde van het ongeval lag voor iets meer dan de helft tussen de 20 en 30 km/h. Verder fietsten de meeste race- en toerfietsers ten tijde van het ongeval ofwel alleen (32%), ofwel in een groep groter dan 10 (29%).

#### *Plaats en tijd*

Ongeveer 30% van de ongevallen vond binnen de bebouwde kom plaats en 70% daarbuiten. In beide gebieden vindt de helft op het fietspad plaats en de helft op de rijbaan.

De meeste ongevallen kwamen voor bij daglicht (96%) en in de maanden april tot september (85%), en gebeurden vooral bij rechtdoor fietsen.

#### *Type ongeval*

Opmerkelijk is dat de ondervraagde race- en toerfietsers eerder aangaven vooral gevaarlijke situaties te ervaren met auto's, gewone fietsers en e-bikes, terwijl bijna de helft van alle botsingen te wijten is aan een botsing met een andere sportfiets en nog eens 12% met een 'andere' fiets. Bij ongeveer een kwart van de botsingen was een auto betrokken.

Het onderuit gaan of uit balans raken komt veelal doordat het wegdek nat of in slechte staat was.

#### *Gevolgen*

Driekwart van de race- en toerfietsers met een ongeval hield er letsel aan over. De letsels varieerden van schaafwonden tot fracturen. Schaafwonden blijken vooral voor te komen aan de extremiteiten (armen, handen, benen), kneuzingen vooral aan de heupen en de romp, en fracturen het meeste aan de schouders en/of het sleutelbeen.

Het grootste deel van de letsels wordt niet opgevolgd met een behandeling. Een behandeling op de SEH komt op de tweede plaats.

De gevolgen van de letsels waren veelal het niet kunnen fietsen, gevolgd door verzuim van werk en/of een beperking in het huishoudelijk werk.

#### *Kans op betrokkenheid bij ongeval*

De kans op een ongeval neemt af naarmate het aantal jaren ervaring met race- en toerfietsen toeneemt. Het kan zijn dat race- en toerfietsers die de sport reeds lange tijd beoefenen de risico's beter kennen en/of andere en meer bekende routes rijden.

Verder is het rijden in groepen een factor die meespeelt bij het wel of niet krijgen van een ongeval. Rijden in groepen is een factor die de kans op het krijgen van een ongeval vergroot. Bijna de helft van de botsingen met een andere weggebruiker betrof een andere sportfiets. Het is aannemelijk dat een groot deel hiervan een sportfiets uit dezelfde groep betrof.

## 9. Expertmeeting: Veilig race- en toerfietsen

### 9.1. Introductie

Bij de beoefening van race- en toerfietssport op de openbare weg zijn verschillende stakeholders betrokken. Het gaat daarbij om partijen die nauw verbonden zijn met de sportuitoefening (o.a. de race- en toerfietsers zelf, de verenigingen en de toerorganisaties), maar ook partijen die vanuit een bredere verantwoordelijkheid (o.a.: verkeersveiligheid, gezondheidsbevordering) te maken hebben met deze sport.

Ten einde de bij de verschillende partijen aanwezige kennis over de verschillende aspecten van de race- en toerfietssport inzichtelijk te maken, is een expertmeeting georganiseerd. Bij deze meeting waren partijen uit verschillende hoeken aanwezig, te weten een groep die direct met de sport te maken heeft (fietsers, toerorganisaties), een groep vanuit de infrastructuur en tevens een groep die zich vanuit verschillende hoeken bezig houdt met het gedrag van de groep race- en toerfietsers (onderzoekers, beleidsmakers).

### 9.2. Belangrijkste probleemgebieden

#### 9.2.1. *Drukke en diversiteit op fietspaden*

##### 9.2.1.1. Omschrijving probleem

Er ontstaat een groeiend probleem door toenemende drukte op het fietspad, gecombineerd met grote snelheidsverschillen en weinig rekening houden met elkaar.

##### 9.2.1.2. Potentiële oplossingen

Binnen de aangedragen oplossingen onderscheiden zich bij dit probleem een drietal oplossingsgebieden. Dit zijn het scheiden van groepen, verbreden van fietspaden en gedragsaanpassingen. Deze gebieden worden hieronder kort belicht.

#### **Scheiden van groepen**

- Weggebruikers scheiden op snelheid met bijvoorbeeld aparte fietspaden. Hierbij moet gezegd worden dat tijd en ruimte hiervoor in een aantal gevallen zullen ontbreken.
- Mogelijk maken dat grotere groepen (15-50) op de (niet-provinciale) wegen mogen, dan wel moeten rijden.
- Bepaalde routes in bepaalde tijdssloten exclusief voor één type weggebruiker beschikbaar stellen: bijvoorbeeld openstellen van verenigingsparcours. Met behulp van GPS, of 'route-experts' binnen toerverenigingen, kunnen geschikte routes gepromoot en gebruikt worden.

- Scheiding van groepen weggebruikers bewerkstelligen door voorlichting over alternatieve routes, misschien is niet iedereen op de hoogte van de verschillende routes.
- Tegengaan of niet bevorderen van tweerichtingsfietspaden.

### **Verbreiden van fietspaden**

- Verbreiden van bestaande fietspaden om de druk te verlichten.
- Bermen van fietspaden vergevingsgezinder maken, zodat in de berm raken niet direct leidt tot (ernstig) letsel.
- De openbare ruimte in binnenstedelijk gebied anders inrichten. Bijvoorbeeld door een groot 30km/uur-gebied, fietsstraten of een nieuw type gebied. In elk geval zo dat de dominantie van de auto of het OV vermindert en plaats maakt voor de rol die de fiets in de binnenstad speelt.

### **Gedragaanpassing**

- Met communicatie en voorlichting meer wederzijds begrip kweken. Dit kan in de vorm van een positief geladen campagne, regels en discipline werken niet en kosten veel geld. In elk geval naar een oplossing waarin handhaving geen onderdeel van de oplossing is.

## 9.2.2. *Irritatie tussen race- en toerfietsers en andere weggebruikers*

### 9.2.2.1. Omschrijving probleem

Door een onbegrip tussen sportfietsers en de andere gebruikers van de fietspaden bestaat wrijving en irritatie tussen de groepen. Zo ervaren veel weggebruikers het bijvoorbeeld als hinderlijk dat race- en toerfietsers hen toeroepen, terwijl dit binnen de wielersport geaccepteerd gebruik is.

### 9.2.2.2. Potentiële oplossingen

Binnen de aangedragen oplossingen onderscheiden zich bij dit probleem een tweetal oplossingsgebieden. Dit zijn het creëren van een gedragsverandering, en een verandering in signalering/attending. Deze gebieden worden hieronder kort belicht.

### **Gedragaanpassing**

- Breder communicatie en voorlichting over gedragsregels. Voorlichting is binnen de georganiseerde wielersport mogelijk via de verenigingen. Voor de ongeorganiseerde wielersport kan dit via sociale media en/of applicaties als Strava.
- De fietshandelaar kan voor de ongeorganiseerde wielersport een rol spelen: door bij verkochte fietsen voorlichting over een gedragscode mee te geven.
- Het brede publiek informeren over de race- en toerfietsers om een deel van het onbegrip weg te nemen.
- Gedragsregel opstellen waarbij de eerste van een groep die inhaalt aangeeft hoeveel er nog volgen. Op deze manier wordt de langzamere fietser niet verrast wanneer nog meer inhalen.

### **Verandering in signalering en attentering**

- Veel race- en toerfietsers ervaren dat de fietsbel niet of te laat gehoord wordt, of hebben er geen. Een alternatief voor de fietsbel voor race- en toerfietsers is wenselijk (hoorbaarheid/herkenbaarheid, sociaal acceptabel signaal)
- Aan andere weggebruikers (zoals bijvoorbeeld wandelaars) aangeven wat de aanduidingen voor bepaalde routes zijn. Zodat bij mountainbike-routes bekend is dat dit officieel een mountainbike-route is.
- Stimuleren van monteren en gebruik van (verplichte) fietsbel op sportfietsen.

### 9.2.3. *Scheiden van race- en toerfietsers van recreatieve fietsers*

#### 9.2.3.1. Omschrijving probleem

Om recreatieve fietsers en sportfietsers van elkaar te scheiden is het uitstippelen van verschillende routes voor deze groepen een mogelijkheid. Het probleem zit hem echter in het kunnen bedienen van de verschillende doelgroepen, vanwege de grote verschillen in gedrag (zoals: snelheid, wel/geen competitie element) tussen de groepen gebruikers.

#### 9.2.3.2. Potentiële oplossingen

Binnen de aangedragen oplossingen onderscheiden zich bij dit probleem een tweetal oplossingsgebieden. Dit zijn het scheiden van groepen, alsmede een gezamenlijke beleidsvorming. Deze gebieden worden hieronder kort belicht.

#### **Scheiden van groepen**

- De aanleg van meer wielersparcoursen voor gerichte clubtrainingen behoort tot de mogelijkheden.
- Een knooppuntensysteem voor wielersporters introduceren. In verband met hoge kosten kan dit ook een digitaal systeem zijn (apps).
- Speciale clubroutes voor race- en toerfietsers uitstippelen.
- Bord 'verplicht fietspad' veranderen in 'onverplicht fietspad', zodat grotere groepen race- en toerfietsers op de rijbaan mogen fietsen.
- Bespreekbaar maken dat drukke momenten op fietspaden (zoals zondagmiddag, veel recreatieve fietsers) gemeden worden door sportfietsers.
- Verkeersbord 'verboden voor sportfietsers' op bepaalde routes invoeren.

#### **Gezamenlijke beleidsvorming**

- Race- en toerfietsers actief betrekken bij het fietspadenbeleid van de gemeenten.
- Lokale wegbeheerders wijzen op toenemend recreatief/sportief gebruik van de infrastructuur, en deze daarop laten aanpassen.

- Niet alleen nieuwe infrastructuur aanleggen, maar ook het aanpassen of herinrichten van bestaande infrastructuur stimuleren.
- Samenwerking bevorderen tussen clubs, verenigingen, fietsersbond, ANWB, ROV's, gemeenten, Rijkswaterstaat en branche-organisaties.

#### 9.2.4. *Herhaaldelijke overtreding van de verkeersregels*

##### 9.2.4.1. Omschrijving probleem

Het gedrag van groepen race- en toerfietsers is in sommige gevallen een probleem. De groepen zijn doorgaans groot voor de fietspaden en houden zich onvoldoende aan de verkeersregels (bijvoorbeeld; door rood licht rijden).

##### 9.2.4.2. Potentiële oplossingen

Binnen de aangedragen oplossingen onderscheidt zich bij dit probleem een tweetal oplossingsgebieden. Dit zijn een gedragsaanpassing, alsook een cultuur- en attitudeverandering. Deze gebieden worden hieronder kort belicht.

#### **Gedragsverandering**

Binnen de gedragsverandering onderscheiden zich de gedragsveranderingen op groepsniveau en op individueel niveau.

##### **Groep**

- Zelfregulering stimuleren. Dit kan door middel van werken met wegkapiteins.
- Sturen op groepsgrootte (bijv. niet meer dan 15 fietsers). De infrastructuur is simpelweg niet gebouwd om grote groepen fietsers tegelijk te faciliteren.

##### **Individueel**

- Discussies in verenigingen opstarten. Fietsers moeten zelf aangeven wat ze wel of niet gevaarlijk vinden. Hierdoor is de kans op gedragsverandering groter dan via campagnes.
- Gedragsregels over hoe om te gaan met groepen race- en toerfietsers (ook andere groepen weggebruikers) meenemen in de rijopleiding.

#### **Cultuur- / Attitudeverandering**

- Minder nadruk leggen op gemiddelde snelheid als maat voor prestatie: belang van andere prestatie maat bevorderen.
- Campagne 'verplaats je in een ander' met als doel meer bewustzijn en begrip te koesteren.
- Het instellen van een 'fair play' reglement voor sportfietsers.
- Kennis vergaren over race- en toerfietscultuur, ten einde nieuwe oplossingsrichtingen te exploreren.



- Tolerantie, verantwoordelijkheid en respect voor elkaar promoten.

## 9.2.5. *Kwaliteit van het wegdek*

### 9.2.5.1. Omschrijving probleem

Op plaatsen is de kwaliteit van het wegdek dusdanig dat dit een gevaar oplevert voor alle gebruikers, en vooral voor race- en toerfietsers (dunne banden, hoge snelheid).

### 9.2.5.2. Potentiële oplossingen

Binnen de aangedragen oplossingen onderscheiden zich bij dit probleem een drietal oplossingsgebieden. Dit zijn zaken betreffende het melden, gezamenlijke beleidskennis, en inspectie/onderhoud. Deze gebieden worden hieronder kort belicht.

#### **Zaken rondom het melden**

- Meldpunten om slecht wegdek te melden bestaan reeds. Meerdere aanwezigen gaven aan dat het wenselijk is om te gaan richting één centraal meldpunt.
- Meldingen kunnen via een mobiele app op de telefoon direct inclusief foto en gps-locatie naar de juiste partij gestuurd worden.

#### **Gezamenlijke beleidskennis**

- Kennis bij wegbeheerders, gemeenten en sportbonden kweken over welke maatregelen wel of niet veilig zijn voor race- en toerfietsers. Bijvoorbeeld schuine banden, markering.

#### **Inspectie en onderhoud**

- Regelmatige inspectie van de bekende routes met wegbeheerders en wielclub stimuleren. Zeker voorafgaand aan een toertocht of wedstrijd.
- De schop erin: paaltjes opruimen, stoepranden opruimen, bermen verstevigen en hoogteverschil met bermverharding wegwerken.

Vanuit de brede inventarisatie waarvan in dit hoofdstuk de resultaten zijn weergegeven is een selectie voorgelegd aan de deelnemers wat betreft de belangrijkste oplossingsrichtingen. Deze zijn in hoofdstuk 10 op een rij gezet.

## 10. Oplossingsrichtingen

### 10.1. Algemeen

In de vorige hoofdstukken hebben we de onderzoeksmethoden van dit project besproken: een vragenlijst en een expertmeeting. In dit laatste hoofdstuk bundelen we de belangrijkste uitkomsten tot drie concrete aanbevelingen. Daarbij hebben we telkens een aantal oplossingsrichtingen en aanknopingspunten geformuleerd.

De genoemde oplossingsrichtingen zijn een eerste stap in de richting van bevordering van de verkeersveiligheid. Ze komen voort uit een brede raadpleging van stakeholders en zijn gebaseerd op bereikte consensus. Een wetenschappelijke toetsing van de mogelijk te behalen verkeersveiligheidswinst en een feitelijke evaluatie daarvan na implementatie van maatregelen zal nog moeten plaatsvinden; deze vielen buiten het bestek van dit project.

De aanbevelingen zijn allereerst gericht aan stakeholders van het regionaal en landelijk verkeersveiligheidsbeleid. Zij kunnen de rol op zich nemen om samenwerking te faciliteren tussen partijen die een rol hebben bij het verder brengen van de genoemde mogelijkheden, waaronder:

- wegbeheerders;
- vertegenwoordigers van race- en toerfietsers (zoals NTFU, KNWU) en andere weggebruikers (bijvoorbeeld ANWB, Fietsersbond);
- fietsfabrikanten;
- wetenschap (verkeersveiligheidsonderzoek).

### 10.2. Bewaak de kwaliteit van de infrastructuur

Het is primair de taak van de wegbeheerder om wegen veilig vorm te geven en goed te onderhouden ten behoeve van alle reguliere gebruikers. Gezamenlijke actie en beleidsvorming kunnen aanvullend bijdragen aan de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Zo kunnen race- en toerfietsers actief worden betrokken bij het fietspadenbeleid van gemeenten. Ook kunnen wegbeheerders en race- en toerfietsorganisaties samen kijken naar effectieve veiligheidsmaatregelen, gezamenlijk routes inspecteren en waar nodig 'de schop erin' zetten (gevaarlijke stoepanden opruimen, paaltjes verwijderen, bermen egaliseren).

### **Bewaak de kwaliteit van de infrastructuur**

Aanknopingspunten:

- In 2013 is een brede coalitie gevormd met vertegenwoordigers uit de publieke en private sector rond het thema 'buitensport', waar ook aandacht is voor veiligheid bij race- en toerfietsen (Bronkhorst, 2014). *Advies: ga de samenwerking met deze coalitie aan om de krachten te bundelen.*
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is in 2012 gestart met de meerjarige Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (IenM, 2012), met aandacht voor verbetering van de fietsinfrastructuur. *Advies: besteed, samen met de wielersport, bij verbetering van fietsinfrastructuur ook aandacht aan het gebruik door race- en toerfietsers.*
- *Advies: stimuleer het gebruik van bestaande meldpunten voor problemen met de fietsinfrastructuur en ga na welke meldingen worden opgevolgd door aanpassingen.*

### 10.3. **Verken mogelijkheden om grote groepen race- en toerfietsers op de rijbaan te laten rijden**

Grote(re) groepen race- en toerfietsers op het fietspad leiden relatief vaak tot gevaarlijke situaties en irritatie bij andere weggebruikers ten opzichte van degene die alleen fietsen. Gebruik van ruimte en verschillen in snelheid met andere fietsers dragen daartoe bij. Een mogelijke oplossing is om groepen op de rijbaan te laten fietsen. Door te werken met 'wegkapiteins' (groepscoaches) kan de groep bovendien beter worden georganiseerd. Verder moet er aandacht zijn voor de preventie van ongevallen doordat fietsers uit een groep elkaar raken. Ook kunnen rijopleidingen aandacht besteden aan het omgaan met race- en toerfietsen op de rijbaan.

### **Verken mogelijkheden om grote groepen race- en toerfietsers op de rijbaan te laten rijden.**

Aanknopingspunten:

- De NTFU start in augustus 2014 met de cursus 'Wegkapitein' voor groepen race- en toerfietsers. *Advies: onderzoek het effect op het gedrag van fietsgroepen die met opgeleide wegkapiteins op pad gaan.*
- In België mogen groepen van 15-50 fietsers al op de rijbaan, grotere groepen moeten verplicht twee volgauto's hebben (één voor en één achter), en er zijn ook andere maatregelen. *Advies: leer van de ervaringen uit België en organiseer in Nederland pilots met groepen op de rijbaan en evalueer de ervaringen.*
- *Advies: betrek vertegenwoordigers van rijopleidingen bij de discussie over groepen race- en toerfietsers op de rijbaan.*

### 10.4. **Stimuleer begrip tussen race- en toerfietsers en andere weggebruikers**

De irritatie van andere weggebruikers kan op verschillende manieren worden verminderd. Ten eerste door het gedrag van race- en toerfietsers aan te passen en onderling af te stemmen met gedrag van andere weggebruikers (minder hard en breeduit in grote groepen rijden, liever de fietsbel gebruiken dan roepen, onderling begrip vergroten). Ten tweede gaat het om cultuuraanpassing, bijvoorbeeld door andere manieren van waarschuwen met een vriendelijk en herkenbaar (bel)signaal. De derde

oplossingsrichting betreft de fietsinfrastructuur. Voor aparte fietspaden is geen brede steun gevonden onder race- en toerfietsers en experts (wegbeheerders). Daarom moet de oplossing worden gezocht in andere manieren om beide groepen zo veel mogelijk te scheiden, bijvoorbeeld met routes die bij uitstek voor race- en toerfietsroutes aantrekkelijk zijn en minder voor anderen.

**Stimuleer begrip tussen race- en toerfietsers en andere weggebruikers**

Aanknopingspunten:

- In Zeeland (Brinkmann, 2014) worden vier nieuwe en veilige wielerroutes voor race- en toerfietsers gerealiseerd. *Advies: evalueer het gebruik en de veiligheid van deze routes om te weten waar en waarom deze aanpak succesvol is.*
- In september start de NTFU, samen met de KNWU, een fietsbelcampagne voor race- en toerfietsers. *Advies: onderzoek welk besignaal andere weggebruikers duidelijk en vriendelijk kan waarschuwen en evalueer dat met andere weggebruikers.*
- De NTFU wil, onder meer samen met de Fietsersbond, via publicaties het race- en toerfietsgedrag aan de orde te stellen om respect tussen weggebruikers te bevorderen. De Fietsersbond bepleit een gedragscode voor race- en toerfietsers. *Advies: onderzoek welke gewenste veranderingen zich voordoen in gedrag en onderling respect.*

## Literatuur

Amoros, E., Chiron, M., Thélot, B., & Laumon, B. (2011). *The injury epidemiology of cyclists based on a road trauma registry*. In: BMC Public Health, vol. 11, nr. 1, P. 653. doi:10.1186/1471-2458-11-653

ANWB (2014). *De grote Fiets enquête*. In: Kampioen, 4 april 2014.

Boers, E. (2012). *Wie is de Nederlandse wielersporter? Marktonderzoek Nederlandse Toer Fiets Unie*. NTFU, Veenendaal.

Brinkmann, M. (2014). *Zeeland daagt je uit; Veilig en met plezier wielrennen in Zeeland*. Routebureau VVV Zeeland, Domburg.

Bronkhorst, L. (2014). *Ruimte voor buitensport; eindrapport*. BoerCroon, Amsterdam.

Consument en Veiligheid (2011). *Factsheet Fietsongevallen*. Consument en Veiligheid, Amsterdam.

Davidse, R., Duijvenvoorde, K. van, Boele, M., Duivenvoorden, K., Louwse, R. (2014). *Fietsongevallen met 50-plussers in Zeeland: hoe ontstaan ze en welke mogelijkheden zijn er om ze te voorkomen? Een dieptestudie naar enkelvoudige ongevallen en botsingen met overig langzaam verkeer waarbij een fietser van 50 jaar of ouder betrokken was*. R-2014-16, SWOV, Den Haag.

Geus, B. de, Hoof, E. van, Aerts, I. & Meeusen, R. (2008). *Cycling to work: influence on indexes of health in untrained men and women in Flanders. Coronary heart disease and quality of life*. In: Scand J Med Sci Sports, vol. 18, p. 498-510.

Geus, B. de, Joncheere, J. & Meeusen, R. (2009). *Commuter cycling: effect on physical performance in untrained men and women in Flanders: minimum dose to improve indexes of fitness*. In: Scand J Med Sci Sports, vol. 19, P. 179-187.

IenM (2012). *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid*. BSK-2012/191006. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag.

Johnson, M., Oxley, J., & Cameron, M. (2009). *Cyclist bunch riding: A review of the literature*. MUARC Report ; No. 285. Monash University, Accident Research Centre MUARC, Clayton, Victoria.

O'Connor, J. P., & Brown, T. D. (2010). *Riding with the sharks: serious leisure cyclist's perceptions of sharing the road with motorists*. In: Journal of Science and Medicine in Sport / Sports Medicine Australia, vol. 13, nr. 1, p. 53-58. doi:10.1016/j.jsams.2008.11.003

Tin Tin, S., Woodward, A., & Ameratunga, S. (2013a). *Completeness and accuracy of crash outcome data in a cohort of cyclists: a validation study*. In: BMC Public Health, vol. 13, nr. 420.

Tin Tin, S., Woodward, A., & Ameratunga, S. (2013b). *Incidence, risk, and protective factors of bicycle crashes: findings from a prospective cohort study in New Zealand*. In: Preventive Medicine, vol. 57, nr. 3, p. 152-161. doi:10.1016/j.ypmed.2013.05.001

Møller, N.C., Østergaard, L., Gade, J.R., Nielsen, J.L. & Andersen L.B. (2011). *The effect on cardiorespiratory fitness after an 8-week period of commuter cycling--a randomized controlled study in adults*. In: Prev Med., vol. 53, p. 172-177.

Reurings, M., Vlakveld, W., Twisk, D., Dijkstra, A. & Wijnen. W. (2012). *Van fietsongeval naar maatregelen: kennis en hiaten*. R-2012-8 SWOV, Leidschendam.

## Bijlage A

## Vragenlijst en ruwe data

### Sectie 1: 'Algemeen'

Vraag 2 – Hoe vaak heb je in 2013 gemiddeld gefietst?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Hoe vaak heb je in 2013 gemiddeld gefietst?	Dagelijks	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	5 tot 6 x per week	39	5.2%	0	0.0%	2	1.8%	0	0.0%
	3 tot 4 x per week	384	51.6%	20	47.6%	47	41.6%	0	0.0%
	1 tot 2 x per week	291	39.1%	19	45.2%	58	51.3%	8	100.0%
	Meerdere keren per maand	22	3.0%	3	7.1%	5	4.4%	0	0.0%
	1 x per maand	4	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	Minder dan 1 x per maand	3	0.4%	0	0.0%	1	0.9%	0	0.0%
Totaal		744	100.0%	42	100.0%	113	100.0%	8	100.0%

Vraag 3 – Hoeveel kilometer fiets je gemiddeld per keer?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Hoeveel kilometer fiets je gemiddeld per keer?	0 - 15 km	0	0.0%	0	0.0%	1	0.9%	0	0.0%
	15 - 30 km	3	0.4%	0	0.0%	11	9.7%	2	25.0%
	30 - 60 km	145	19.5%	17	40.5%	77	68.1%	4	50.0%
	60 - 90 km	432	58.1%	15	35.7%	21	18.6%	1	12.5%
	90 - 120 km	146	19.6%	9	21.4%	2	1.8%	1	12.5%
	> 120 km	18	2.4%	1	2.4%	1	0.9%	0	0.0%
Totaal		744	100.0%	42	100.0%	113	100.0%	8	100.0%

Vraag 4 – Met hoeveel personen fiets je meestal?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Met hoeveel mensen fiets je meestal?	Ik fiets bijna altijd alleen	204	27.4%	9	21.4%	26	23.0%	1	12.5%
	Ik fiets meestal met een paar anderen ( 2-5 personen).	179	24.1%	12	28.6%	55	48.7%	4	50.0%
	Ik fiets meestal in een groep van 5-10 personen	199	26.7%	12	28.6%	28	24.8%	1	12.5%
	Ik fiets meestal in groepen groter dan 10 personen	162	21.8%	9	21.4%	4	3.5%	2	25.0%
Totaal		744	100.0%	42	100.0%	113	100.0%	8	100.0%

Vraag 5 – Hoe lang beoefen je de wielersport al?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Hoe lang beoefen je de wielersport al?	Afgelopen jaar voor het eerst	7	0.9%	2	4.8%	1	0.9%	1	12.5%
	2 jaar	32	4.3%	6	14.3%	8	7.1%	1	12.5%
	3-5 jaar	129	17.3%	9	21.4%	21	18.6%	1	12.5%
	5-10 jaar	129	17.3%	10	23.8%	35	31.0%	3	37.5%
	Meer dan 10 jaar	447	60.1%	15	35.7%	48	42.5%	2	25.0%
	Totaal	744	100.0%	42	100.0%	113	100.0%	8	100.0%

Vraag 6 – Draag je een fietshelm wanneer je de wielersport beoefent?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Draag je een fietshelm wanneer je de wielersport beoefent?	Altijd	713	95.8%	41	97.6%	109	96.5%	8	100.0%
	Meestal	23	3.1%	1	2.4%	4	3.5%	0	0.0%
	Soms	6	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	(Vrijwel) nooit	2	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	Totaal	744	100.0%	42	100.0%	113	100.0%	8	100.0%

Vraag 7 – Fiets je wel eens met muziek op wanneer je de wielersport beoefent?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Fiets je wel eens met muziek op wanneer je de wielersport beoefent?	Altijd	3	0.4%	1	2.4%	1	0.9%	0	0.0%
	Meestal	14	1.9%	1	2.4%	5	4.4%	0	0.0%
	Soms	75	10.1%	7	16.7%	13	11.5%	0	0.0%
	(Vrijwel) nooit	652	87.6%	33	78.6%	94	83.2%	8	100.0%
	Totaal	744	100.0%	42	100.0%	113	100.0%	8	100.0%

Vraag 8 – Maak je wel eens gebruik van een (prestatie)app zoals strava, runkeeper, etc. tijdens het fietsen?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Maak je wel eens gebruik van een (prestatie) app zoals strava, runkeeper, etc tijdens het fietsen?	Altijd	109	14.7%	6	14.3%	19	16.8%	3	37.5%
	Meestal	55	7.4%	2	4.8%	12	10.6%	0	0.0%
	Soms	83	11.2%	5	11.9%	14	12.4%	1	12.5%
	Vrijwel nooit	497	66.8%	29	69.0%	68	60.2%	4	50.0%
	Totaal	744	100.0%	42	100.0%	113	100.0%	8	100.0%



Vraag 9 – Hoe beoordeel je over het algemeen genomen je eigen fietsvaardigheid?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Hoe beoordeel je over het algemeen genomen je eigen fietsvaardigheid?	Goed, ik beheers alle rijtechnieken (remmen, klimmen, afdalen, bochten, waaierrijden etc.)	473	63.6%	21	50.0%	83	73.5%	4	50.0%
	Redelijk, ik red mezelf prima en breng geen andere fietsers in gevaar.	266	35.8%	18	42.9%	29	25.7%	4	50.0%
	Matig, ik ben niet geheel overtuigd van mijn handelen op de fiets.	5	0.7%	3	7.1%	1	0.9%	0	0.0%
	Slecht, ik zou eigenlijk wel wat begeleiding/training kunnen gebruiken om veilig en zelfverzekerd op weg te gaan.	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Totaal		744	100.0%	42	100.0%	113	100.0%	8	100.0%

## Sectie 2: 'Gedrag en motivatie'

### Vraag 10 – Opinies

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Ik vind de fietspaden goed geschikt om de wielersport te beoefenen	Eens	369	49.7%	16	38.1%	59	54.1%	7	87.5%
	Neutraal	270	36.3%	23	54.8%	35	32.1%	0	0.0%
	Oneens	104	14.0%	3	7.1%	15	13.8%	1	12.5%
Voor mensen die de wielersport beoefenen moeten speciale routes/fietspaden komen	Eens	171	23.3%	9	21.4%	26	23.4%	4	50.0%
	Neutraal	198	27.0%	13	31.0%	33	29.7%	1	12.5%
	Oneens	364	49.7%	20	47.6%	52	46.8%	3	37.5%
Pelotons met meer dan 20 wielersporters moeten op de rijbaan gaan fietsen	Eens	572	77.2%	30	71.4%	66	60.6%	6	75.0%
	Neutraal	93	12.6%	5	11.9%	16	14.7%	0	0.0%
	Oneens	76	10.3%	7	16.7%	27	24.8%	2	25.0%
Veel bochten in fietspaden zijn te scherp	Eens	222	30.2%	17	40.5%	19	17.6%	2	33.3%
	Neutraal	266	36.2%	13	31.0%	35	32.4%	1	16.7%
	Oneens	246	33.5%	12	28.6%	54	50.0%	3	50.0%
Ik fiets liever op de rijbaan in plaats van op het fietspad	Eens	364	49.4%	17	41.5%	25	23.1%	3	42.9%
	Neutraal	206	28.0%	16	39.0%	31	28.7%	0	0.0%
	Oneens	167	22.7%	8	19.5%	52	48.1%	4	57.1%
Ik fiets graag vlak achter iemand om uit de wind te blijven	Eens	244	33.8%	18	42.9%	28	25.2%	1	14.3%
	Neutraal	252	34.9%	15	35.7%	49	44.1%	3	42.9%
	Oneens	226	31.3%	9	21.4%	34	30.6%	3	42.9%
Ik heb maar weinig tussenruimte nodig om andere fietsers te passeren	Eens	256	34.9%	8	19.0%	35	31.5%	2	28.6%
	Neutraal	297	40.5%	23	54.8%	52	46.8%	1	14.3%
	Oneens	180	24.6%	11	26.2%	24	21.6%	4	57.1%
Ik rijd wel eens door rood, bijvoorbeeld om tempo of aansluiting te houden	Eens	123	17.8%	2	5.1%	18	17.5%	2	25.0%
	Neutraal	132	19.1%	8	20.5%	14	13.6%	0	0.0%
	Oneens	436	63.1%	29	74.4%	71	68.9%	6	75.0%
Wielersporters moeten meer respect hebben voor andere weggebruikers	Eens	470	63.6%	16	38.1%	69	62.2%	5	62.5%
	Neutraal	203	27.5%	14	33.3%	30	27.0%	3	37.5%
	Oneens	66	8.9%	12	28.6%	12	10.8%	0	0.0%
Ik fiets meteen rustiger als ik binnen de bebouwde kom rijd	Eens	375	50.9%	31	73.8%	48	43.6%	4	57.1%
	Neutraal	237	32.2%	6	14.3%	35	31.8%	0	0.0%
	Oneens	125	17.0%	5	11.9%	27	24.5%	3	42.9%
Er gebeuren vrijwel maandelijks (bijna) ongelukken tijdens het fietsen bij mij of mijn fietsgroep	Eens	74	11.2%	0	0.0%	7	7.2%	0	0.0%
	Neutraal	81	12.3%	8	20.0%	19	19.6%	0	0.0%
	Oneens	505	76.5%	32	80.0%	71	73.2%	6	100.0%
Voor mij is fietsen een extreme of risicovolle sport wat betreft veiligheid	Eens	61	8.7%	2	5.0%	7	6.4%	1	16.7%
	Neutraal	150	21.5%	12	30.0%	25	22.7%	0	0.0%
	Oneens	488	69.8%	26	65.0%	78	70.9%	5	83.3%
Ik begrijp dat gewone fietsers het gevaarlijk vinden wanneer er wielersporters passeren	Eens	493	66.9%	27	64.3%	74	65.5%	6	75.0%
	Neutraal	187	25.4%	10	23.8%	27	23.9%	2	25.0%
	Oneens	57	7.7%	5	11.9%	12	10.6%	0	0.0%
Ik vind waarschuwend roepen naar andere verkeersdeelnemers prima	Eens	364	49.9%	29	69.0%	57	52.3%	3	42.9%
	Neutraal	204	28.0%	11	26.2%	21	19.3%	1	14.3%
	Oneens	161	22.1%	2	4.8%	31	28.4%	3	42.9%
Ik vind dat elke wielersporter een bel op zijn fiets moet hebben	Eens	569	77.1%	36	85.7%	74	66.7%	7	87.5%
	Neutraal	76	10.3%	1	2.4%	21	18.9%	1	12.5%
	Oneens	93	12.6%	5	11.9%	16	14.4%	0	0.0%
Ik merk tijdens het beoefenen van de wielersport regelmatig irritatie van andere weggebruikers	Eens	415	56.1%	21	50.0%	42	37.5%	2	28.6%
	Neutraal	226	30.5%	17	40.5%	36	32.1%	0	0.0%
	Oneens	99	13.4%	4	9.5%	34	30.4%	5	71.4%
Ik waarschuw mijn mede fietsers altijd voor obstakels of andere gevaren	Eens	713	96.6%	40	95.2%	100	89.3%	7	87.5%
	Neutraal	15	2.0%	1	2.4%	10	8.9%	0	0.0%
	Oneens	10	1.4%	1	2.4%	2	1.8%	1	12.5%

Vraag 11 – Wat zijn voor jou de belangrijkste redenen om te fietsen? (Maak een top 3)

Wat zijn voor jou de belangrijkste redenen om te fietsen? (Maak een top 3)		Wielervorm									
		Racefiets				Mountainbike					
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?					
		Man		Vrouw		Man		Vrouw			
Count		% van groep		Count		% van groep		Count		% van groep	
Voor mijn gezondheid en/of fitheid	Op nr. 1	491	71.5%	22	56.4%	73	68.9%	3	37.5%		
	Op nr. 2	159	23.1%	15	38.5%	26	24.5%	4	50.0%		
	Op nr. 3	37	5.4%	2	5.1%	7	6.6%	1	12.5%		
	Totaal	687	100.0%	39	100.0%	106	100.0%	8	100.0%		
Om mezelf te verbeteren (prestatie leveren)	Op nr. 1	42	18.5%	2	15.4%	2	4.9%	0	0.0%		
	Op nr. 2	76	33.5%	5	38.5%	21	51.2%	0	0.0%		
	Op nr. 3	109	48.0%	6	46.2%	18	43.9%	3	100.0%		
	Totaal	227	100.0%	13	100.0%	41	100.0%	3	100.0%		
Vanwege winst/competitie	Op nr. 1	4	16.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		
	Op nr. 2	9	36.0%	0	0.0%	1	25.0%	0	0.0%		
	Op nr. 3	12	48.0%	1	100.0%	3	75.0%	0	0.0%		
	Totaal	25	100.0%	1	100.0%	4	100.0%	0	0.0%		
Voor het sociale contact of vriendschap	Op nr. 1	25	7.0%	1	5.0%	3	5.9%	0	0.0%		
	Op nr. 2	139	38.7%	3	15.0%	11	21.6%	2	50.0%		
	Op nr. 3	195	54.3%	16	80.0%	37	72.5%	2	50.0%		
	Totaal	359	100.0%	20	100.0%	51	100.0%	4	100.0%		
Voor plezier en/of ontspanning	Op nr. 1	172	27.8%	17	47.2%	33	35.1%	4	80.0%		
	Op nr. 2	287	46.4%	16	44.4%	44	46.8%	1	20.0%		
	Op nr. 3	160	25.8%	3	8.3%	17	18.1%	0	0.0%		
	Totaal	619	100.0%	36	100.0%	94	100.0%	5	100.0%		
Voor mijn uiterlijk en/of afvallen	Op nr. 1	2	2.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		
	Op nr. 2	25	27.8%	0	0.0%	6	46.2%	1	50.0%		
	Op nr. 3	63	70.0%	5	100.0%	7	53.8%	1	50.0%		
	Totaal	90	100.0%	5	100.0%	13	100.0%	2	100.0%		
Omdat vrienden/kennissen/familieleden van mij ook fietsen	Op nr. 1	2	7.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		
	Op nr. 2	5	19.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		
	Op nr. 3	19	73.1%	3	100.0%	1	100.0%	0	0.0%		
	Totaal	26	100.0%	3	100.0%	1	100.0%	0	0.0%		
Vanwege positieve ervaringen met fietsen in het verleden	Op nr. 1	2	2.2%	0	0.0%	1	9.1%	0	0.0%		
	Op nr. 2	16	17.8%	1	50.0%	1	9.1%	0	0.0%		
	Op nr. 3	72	80.0%	1	50.0%	9	81.8%	1	100.0%		
	Totaal	90	100.0%	2	100.0%	11	100.0%	1	100.0%		
Ik word gemotiveerd door fietsevenementen zoals de Tour de France en de Giro d'Italia in de media	Op nr. 1	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		
	Op nr. 2	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%	0	0.0%		
	Op nr. 3	19	100.0%	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%		
	Totaal	19	100.0%	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%		
Ik word gemotiveerd van het kijken naar wielervedstrijden die bij ons in de buurt plaatsvinden	Op nr. 1	0	0.0%	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%		
	Op nr. 2	3	60.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		
	Op nr. 3	2	40.0%	1	100.0%	0	0.0%	0	0.0%		
	Totaal	5	100.0%	1	100.0%	1	100.0%	0	0.0%		
Vanwege de afwisseling met andere sporten	Op nr. 1	4	12.9%	0	0.0%	0	0.0%	1	100.0%		
	Op nr. 2	5	16.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%		
	Op nr. 3	22	71.0%	3	100.0%	4	100.0%	0	0.0%		
	Totaal	31	100.0%	3	100.0%	4	100.0%	1	100.0%		

Vraag 12 – Met welke groep weggebruikers ervaar jij de meest gevaarlijke situaties?

Met welke groep van onderstaande weggebruikers ervaar jij de meest gevaarlijke situaties? (Maximaal 3 antwoorden)	Wielervorm			
	Racefiets		Mountainbike	
	Ben je man of vrouw?		Ben je man of vrouw?	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw
	Count	Count	Count	Count
E-bikes	280	19	38	2
Gewone fietsers	376	18	32	1
Andere sportfietsers	84	4	19	2
Brom of snorfietsers	212	14	41	2
Auto's	476	24	61	3
Bussen of vrachtauto's	212	14	25	3
Voetgangers	179	7	42	2
Anderen, namelijk	64	5	13	0

Vraag 13 – Ben je in 2013 betrokken geweest bij een verkeersongeval tijdens het beoefenen van de wielersport?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Ben je in 2013 betrokken geweest bij een verkeersongeval tijdens het beoefenen van de wielersport?	Ja, 1 keer	261	35,1%	15	35,7%	35	31,0%	4	50,0%
	Ja, meerdere keren	52	7,0%	0	0,0%	9	8,0%	0	0,0%
	Nee	431	57,9%	27	64,3%	69	61,1%	4	50,0%
	Totaal	744	100,0%	42	100,0%	113	100,0%	8	100,0%

### Sectie 3: 'Ongeval'

Vraag 14 – Wat was de situatie van het verkeersongeval waar je bij betrokken was?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %
Wat was de situatie van het verkeersongeval waarbij je betrokken was?	Aanraking/botsing met andere weggebruiker	111	35,5%	8	53,3%	10	22,7%	0	0,0%
	Gebotst tegen bijvoorbeeld: paaltje, stoeprand, boom, of in sloot, etc.	38	12,1%	2	13,3%	8	18,2%	1	25,0%
	Uit balans geraakt/onderuit gegaan	104	33,2%	2	13,3%	19	43,2%	2	50,0%
	Anders namelijk	60	19,2%	3	20,0%	7	15,9%	1	25,0%
	<b>Totaal</b>	<b>313</b>	<b>100,0%</b>	<b>15</b>	<b>100,0%</b>	<b>44</b>	<b>100,0%</b>	<b>4</b>	<b>100,0%</b>

Vraag 15 – Wat was de plaats van het ongeval? (Meerdere antwoorden mogelijk)

Wat was de plaats van het ongeval? (meerdere antwoorden mogelijk)	Wielervorm			
	Racefiets		Mountainbike	
	Ben je man of vrouw?		Ben je man of vrouw?	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw
	Count	Count	Count	Count
Binnen de bebouwde kom	90	7	7	0
Buiten de bebouwde kom	189	7	22	1
Fietspad	105	3	9	0
Fietsstrook (door streep/ afwijkende kleur asfalt afgescheiden van rijbaan)	18	1	0	0
Rijweg	97	5	4	0
Op onverhard pad/ondergrond	2	0	24	3
In een bocht	67	1	11	1
Op een rechtdoor gaand weggedeelte	98	5	9	1
Afdaling	21	0	10	1
Klim	1	0	1	1
Kruispunt zonder verkeerslichten	20	0	2	0
Kruispunt met verkeerslichten	4	0	0	0
Rotonde	10	1	2	0
Weet niet	0	0	0	0
Anders, namelijk:	18	2	1	0

Vraag 16 – In welke maand gebeurde het ongeval?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
In welke maand gebeurde het ongeval?	Januari	3	1,0%	0	0,0%	1	2,3%	0	0,0%
	Februari	6	1,9%	0	0,0%	2	4,5%	0	0,0%
	Maart	14	4,5%	0	0,0%	1	2,3%	0	0,0%
	April	34	10,9%	0	0,0%	7	15,9%	0	0,0%
	Mei	53	17,0%	3	20,0%	8	18,2%	0	0,0%
	Juni	38	12,2%	2	13,3%	6	13,6%	1	25,0%
	Juli	43	13,8%	2	13,3%	0	0,0%	0	0,0%
	Augustus	51	16,3%	5	33,3%	4	9,1%	1	25,0%
	September	45	14,4%	3	20,0%	5	11,4%	0	0,0%
	Oktober	15	4,8%	0	0,0%	5	11,4%	0	0,0%
	November	7	2,2%	0	0,0%	2	4,5%	2	50,0%
	December	3	1,0%	0	0,0%	3	6,8%	0	0,0%
	Totaal		312	100,0%	15	100,0%	44	100,0%	4

Vraag 17 – Wanneer vond het ongeval plaats?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Wanneer vond het ongeval plaats?	Bij daglicht	300	95,8%	14	93,3%	39	88,6%	4	100,0%
	Tijdens schemering	7	2,2%	1	6,7%	3	6,8%	0	0,0%
	In het donker	6	1,9%	0	0,0%	2	4,5%	0	0,0%
	Totaal	313	100,0%	15	100,0%	44	100,0%	4	100,0%

Vraag 18 – Op welke fiets zat je tijdens het ongeval?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Op welke fiets zat je tijdens het ongeval ?	Racefiets	313	100,0%	15	100,0%	13	29,5%	1	25,0%
	Mountainbike	0	0,0%	0	0,0%	31	70,5%	3	75,0%
	Anders, namelijk	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
	Totaal	313	100,0%	15	100,0%	44	100,0%	4	100,0%

Vraag 19 – Wat was +/- de snelheid waarmee je reed?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Wat was +/- de snelheid waarmee je reed?	< 10 km/u	19	6,1%	0	0,0%	3	6,8%	1	25,0%
	10 - 20 km/u	57	18,2%	3	20,0%	10	22,7%	1	25,0%
	20 - 30 km/u	158	50,5%	12	80,0%	29	65,9%	1	25,0%
	30 - 40 km/u	64	20,4%	0	0,0%	0	0,0%	1	25,0%
	> 40 km/u	15	4,8%	0	0,0%	2	4,5%	0	0,0%
Totaal		313	100,0%	15	100,0%	44	100,0%	4	100,0%

Vraag 20 – Met hoeveel personen fietste je?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Met hoeveel personen fietste je?	Alleen	100	32,3%	1	6,7%	17	38,6%	1	25,0%
	Groep van 2-5 personen	58	18,7%	3	20,0%	11	25,0%	0	0,0%
	Groep van 5-10 personen	65	21,0%	7	46,7%	10	22,7%	2	50,0%
	Groep groter dan 10 personen	87	28,1%	4	26,7%	6	13,6%	1	25,0%
Totaal		310	100,0%	15	100,0%	44	100,0%	4	100,0%

Vraag 21 – Droeg je een fietshelm?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Droeg je een fietshelm?	Ja	310	99,0%	15	100,0%	42	95,5%	4	100,0%
	Nee	3	1,0%	0	0,0%	2	4,5%	0	0,0%
Totaal		313	100,0%	15	100,0%	44	100,0%	4	100,0%

Vraag 22 – Hoe gebeurde het ongeval? (meerdere antwoorden mogelijk)

	Wielervorm							
	Racefiets				Mountainbike			
	Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
	Man		Vrouw		Man		Vrouw	
	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Bij rechtdoor fietsen	162	100,0%	6	100,0%	18	100,0%	2	100,0%
Bij linksafslaan	21	100,0%	0	0,0%	3	100,0%	0	0,0%
Bij rechtsafslaan	36	100,0%	1	100,0%	7	100,0%	0	0,0%
Bij oversteken van weg of kruispunt	24	100,0%	0	0,0%	4	100,0%	0	0,0%
Bij inhalen	18	100,0%	0	0,0%	3	100,0%	0	0,0%
Bij uitwijken	41	100,0%	4	100,0%	5	100,0%	0	0,0%
Bij remmen	26	100,0%	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
Bij omkeren	1	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Tijdens afdalen	17	100,0%	0	0,0%	10	100,0%	1	100,0%
Tijdens klim	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	100,0%
Tijdens gebruik/checken van apparatuur	6	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Tijdens opzij/ omkijken	10	100,0%	0	0,0%	2	100,0%	0	0,0%
Tijdens (pakken van) drinken/eten	6	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Bij op/afstappen	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Anders, namelijk	54	100,0%	4	100,0%	5	100,0%	0	0,0%

Vraag 23 – Met wie of wat kwam je in aanraking/botsing?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Met wie of wat kwam je in aanraking/botsing?	Stilstaand voertuig	1	0,9%	0	0,0%	1	10,0%	0	0,0%
	Auto	26	23,4%	3	37,5%	4	40,0%	0	0,0%
	Bromfiets/ scooter, motor	3	2,7%	0	0,0%	1	10,0%	0	0,0%
	Snorfiets/ snorscooter	3	2,7%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
	Sportfiets	35	31,5%	2	25,0%	1	10,0%	0	0,0%
	E-bike	1	0,9%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
	Gewone fiets	14	12,6%	0	0,0%	1	10,0%	0	0,0%
	Voetganger	4	3,6%	0	0,0%	1	10,0%	0	0,0%
	Dier	1	0,9%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
	Weet niet	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
lets anders, namelijk:	23	20,7%	3	37,5%	1	10,0%	0	0,0%	
Totaal		111	100,0%	8	100,0%	10	100,0%	0	0,0%



Vraag 24 – Waar ben je tegenaan gebotst?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Waar ben je tegenaan gebotst?	Paaltje op fietspad	7	18,4%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
	Paaltje naast fietspad	3	7,9%	0	0,0%	1	12,5%	0	0,0%
	Boom	0	0,0%	0	0,0%	4	50,0%	0	0,0%
	Lantaarnpaal	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
	Stoeprand	6	15,8%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
	Andere opstaande rand	11	28,9%	2	100,0%	1	12,5%	0	0,0%
	Stilstaande auto	2	5,3%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
	Portier van auto	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
	Weet niet	1	2,6%	0	0,0%	1	12,5%	0	0,0%
	Ander object, namelijk	8	21,1%	0	0,0%	1	12,5%	1	100,0%
Totaal		38	100,0%	2	100,0%	8	100,0%	1	100,0%

Vraag 25 – Aanleiding uit balans raken/onderuit gaan. (meerdere antwoorden mogelijk)

	Wielervorm			
	Racefiets		Mountainbike	
	Ben je man of vrouw?		Ben je man of vrouw?	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw
	Count	Count	Count	Count
Het was druk op de weg	5	0	0	0
Voorrang was onduidelijk	2	0	0	0
Neerslag	3	0	0	0
Wegdek was nat	33	0	5	0
Ik was ziek	0	0	0	0
Ik was afgeleid	12	0	4	0
Andere weggebruiker was afgeleid	18	0	1	0
Weet niet	7	1	4	0
Anders, namelijk	14	0	7	1
Slechte staat wegdek	37	3	2	1
Contact met andere weggebruiker	34	2	2	0
Egen fout (stuurfout, trapper tegen grond, te hard door bocht, etc)	10	0	3	0
Materiaaldefect	8	0	0	0

Vraag 26 – Wat waren de omstandigheden bij het ongeval? (meerdere antwoorden mogelijk)

	Wielervorm			
	Racefiets		Mountainbike	
	Ben je man of vrouw?		Ben je man of vrouw?	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw
	Count	Count	Count	Count
Het was druk op de weg	17	1	4	0
Voorrang was onduidelijk	7	0	0	0
Neerslag	8	0	1	1
Wegdek was nat	44	0	6	0
Ik was ziek	0	0	0	0
Ik was afgeleid	42	1	4	0
Andere weggebruiker was afgeleid	96	5	7	0
Weet niet	24	1	4	0
Slecht zicht	12	0	0	0
Omstandigheden waren goed	23	1	10	2
Veel wind	4	0	0	0
Anders, namelijk	90	7	13	1

Vraag 27 – Had je letsel door het ongeval?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Had je letsel door het ongeval?	Ja	237	75,7%	11	73,3%	25	56,8%	3	75,0%
	Nee	76	24,3%	4	26,7%	19	43,2%	1	25,0%
	Totaal	313	100,0%	15	100,0%	44	100,0%	4	100,0%

Vraag 28 – Wat was het letsel?

Wat was het letsel?		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Letsel aan benen	schaafwond	137	82.0%	5	62.5%	10	83.3%	2	100.0%
	kneuzing	24	14.4%	3	37.5%	2	16.7%	0	0.0%
	Fractuur	6	3.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	Totaal	167	100.0%	8	100.0%	12	100.0%	2	100.0%
Letsel aan heup	schaafwond	84	68.3%	3	75.0%	5	83.3%	0	0.0%
	kneuzing	33	26.8%	1	25.0%	1	16.7%	0	0.0%
	Fractuur	6	4.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	Totaal	123	100.0%	4	100.0%	6	100.0%	0	0.0%
Letsel aan romp	schaafwond	10	18.5%	1	20.0%	1	25.0%	0	0.0%
	kneuzing	33	61.1%	3	60.0%	1	25.0%	0	0.0%
	Fractuur	11	20.4%	1	20.0%	2	50.0%	0	0.0%
	Totaal	54	100.0%	5	100.0%	4	100.0%	0	0.0%
Letsel aan Rug	schaafwond	26	51.0%	0	0.0%	3	100.0%	0	0.0%
	kneuzing	21	41.2%	1	100.0%	0	0.0%	0	0.0%
	Fractuur	4	7.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	Totaal	51	100.0%	1	100.0%	3	100.0%	0	0.0%
Letsel aan schouders, sleutelbeen	schaafwond	41	44.1%	2	40.0%	2	18.2%	1	100.0%
	kneuzing	25	26.9%	3	60.0%	1	9.1%	0	0.0%
	Fractuur	27	29.0%	0	0.0%	8	72.7%	0	0.0%
	Totaal	93	100.0%	5	100.0%	11	100.0%	1	100.0%
Letsel aan armen, handen	schaafwond	124	77.0%	5	62.5%	13	100.0%	0	0.0%
	kneuzing	25	15.5%	2	25.0%	0	0.0%	1	100.0%
	Fractuur	12	7.5%	1	12.5%	0	0.0%	0	0.0%
	Totaal	161	100.0%	8	100.0%	13	100.0%	1	100.0%
Letsel aan hoofd, gezicht, nek	schaafwond	33	50.0%	0	0.0%	3	75.0%	1	50.0%
	kneuzing	25	37.9%	2	66.7%	1	25.0%	1	50.0%
	Fractuur	8	12.1%	1	33.3%	0	0.0%	0	0.0%
	Totaal	66	100.0%	3	100.0%	4	100.0%	2	100.0%

Vraag 29 – Is het letsel medisch behandeld?

Is het letsel medisch behandeld?	Wielervorm			
	Racefiets		Mountainbike	
	Ben je man of vrouw?		Ben je man of vrouw?	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw
	Count	Count	Count	Count
Door de huisarts	41	5	2	2
Op de spoedeisende hulp	68	3	6	1
Door een specialist / op de polikliniek	37	1	7	0
Een ziekenhuisopname	38	4	5	0
Door de fysiotherapeut	42	1	3	0
Ja, anders	1	0	0	0
Nee	96	1	11	0

Vraag 30 – Wat waren de gevolgen van het ongeval?

Wat waren de gevolgen van het ongeval? (Meerdere antwoorden mogelijk)	Wielervorm			
	Racefiets		Mountainbike	
	Ben je man of vrouw?		Ben je man of vrouw?	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw
	Count	Count	Count	Count
Verzuim van opleiding	3	0	0	0
Verzuim van werk	62	4	8	1
Beperking in huishoudelijk werk	55	6	6	2
Niet kunnen fietsen	146	9	18	1
Geen last van gehad	61	0	5	0
Weet niet	1	0	0	0
Anders, namelijk	19	1	2	1

## Sectie 4: 'Vragen over uzelf'

Vraag 31 – Ben je man of vrouw?

		Wielervorm			
		Racefiets		Mountainbike	
		Count	% van groep	Count	% van groep
Ben je man of vrouw?	Man	744	94.7%	113	93.4%
	Vrouw	42	5.3%	8	6.6%
Totaal		786	100.0%	121	100.0%

Vraag 32 – Wat is je leeftijd?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?							
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Leeftijd categorisch	>35	60	8.1%	5	11.9%	6	5.4%	1	12.5%
	35-45	121	16.4%	16	38.1%	45	40.5%	4	50.0%
	45-55	228	30.9%	11	26.2%	45	40.5%	3	37.5%
	55-65	230	31.1%	8	19.0%	11	9.9%	0	0.0%
	65+	100	13.5%	2	4.8%	4	3.6%	0	0.0%
Totaal		739	100.0%	42	100.0%	111	100.0%	8	100.0%

Vraag 33 – Wat is je hoogst afgeronde opleiding?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?							
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Wat is je hoogst afgeronde opleiding?	Basisschool	5	0.7%	0	0.0%	1	0.9%	0	0.0%
	VMBO	65	8.7%	2	4.8%	8	7.1%	0	0.0%
	HAVO	32	4.3%	4	9.5%	1	0.9%	2	25.0%
	VWO/ Gymnasium	11	1.5%	1	2.4%	3	2.7%	0	0.0%
	MBO	234	31.5%	10	23.8%	38	33.6%	1	12.5%
	HBO	287	38.6%	18	42.9%	50	44.2%	3	37.5%
	Universiteit	108	14.5%	6	14.3%	12	10.6%	2	25.0%
	Anders	2	0.3%	1	2.4%	0	0.0%	0	0.0%
Totaal		744	100.0%	42	100.0%	113	100.0%	8	100.0%

Vraag 34 – Wat vind je over het algemeen genomen van je gezondheid?

		Wielervorm							
		Racefiets				Mountainbike			
		Ben je man of vrouw?				Ben je man of vrouw?			
		Man		Vrouw		Man		Vrouw	
		Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep	Count	% van groep
Wat vind je over het algemeen genomen van je gezondheid?	Uitstekend	178	23.9%	11	26.2%	26	23.0%	1	12.5%
	Zeer goed	282	37.9%	16	38.1%	48	42.5%	3	37.5%
	Goed	270	36.3%	15	35.7%	37	32.7%	3	37.5%
	Matig	14	1.9%	0	0.0%	2	1.8%	0	0.0%
	Slecht	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	12.5%
	Totaal	744	100.0%	42	100.0%	113	100.0%	8	100.0%

## Bijlage B

## Deelnemers aan Expert Meeting

<b>Naam</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Discipline</b>
Alex Oosterveen	ROV Gelderland	Gedrag en verkeersveiligheid
Casper Dirks	VeiligheidNL	Gedrag en verkeersveiligheid
Divera Twisk	SWOV	Gedrag en verkeersveiligheid
Gert Jan Wijnhuizen	SWOV	Gedrag en verkeersveiligheid
Huib Valkenberg	VeiligheidNL	Gedrag en verkeersveiligheid
Jeanette van 't Zelfde	ANWB	Gedrag en verkeersveiligheid
Lippe van der Laan	Provincie Friesland	Gedrag en verkeersveiligheid
Margreet Muller	ROV Zuid-Holland	Gedrag en verkeersveiligheid
Minke Pronker	Provincie Gelderland	Gedrag en verkeersveiligheid
Paul van Gent	SWOV	Gedrag en verkeersveiligheid
Saskia Kluit*	Fietsersbond	Gedrag en verkeersveiligheid
Wilma Slinger	Kennisplatform Verkeer en Vervoer	Gedrag en verkeersveiligheid
Lize Adriaensens*	VeiligheidNL	Gedrag en verkeersveiligheid
Vincent van der Meys*	ANWB	Gedrag en verkeersveiligheid
Mayk Thijssen*	Verkeersadviseur Politie Oost Nederland	Gedrag en verkeersveiligheid
Korry Logger	Provincie Gelderland	Infrastructuur
Rico Andriessen	Goudappel Coffeng	Infrastructuur
Alex Mulders	Goudappel Coffeng	Infrastructuur
Atze Dijkstra	SWOV	Infrastructuur
Ewoud Vink	Provincie Brabant	Infrastructuur
Fabio Tat	Vrijtijdshuis Brabant	Infrastructuur
Henk Bolding	Provincie Overijssel	Infrastructuur
Hillie Talens	CROW	Infrastructuur
Kees Verplancke*	Routepunt Zuid-Limburg	Infrastructuur
Marleen Hovens	CROW	Infrastructuur
Paul Schepers	Water, Verkeer en Leefomgeving	Infrastructuur
Reinder de Jong	Routebureau Zeeland	Infrastructuur
Robert Hulshof	CROW	Infrastructuur
Ruud Ditewig	Gemeente Utrecht	Infrastructuur
Ton Hendriks*	ANWB	Infrastructuur
Anneke de Joode	Instructrice Utrecht	Sport
Anneloes Bijl	KNWU	Sport
Ben de Weerd	NTFU	Sport
Hans Vergeer	Fietsgroep IJclub Otweg Boskoop	Sport
Herman Etten	Consulent Veiligheid Bussum	Sport
Mark Torsius	NTFU	Sport
Paul van Dam	Opleider/instructeur Zwolle	Sport
Peter Engelen	Instructeur Den Helder	Sport
Roelof de Jonge	NTFU	Sport
Marcel Bon*	Avanti (Alphen aan den Rijn)	Sport
Jetze van Melick	DTC de Mol (Dordrecht)	Sport
Gerard Hazebroek	GRTC Excelsior (Gouda)	Sport
Kees Verheijke	GRTC Excelsior (Gouda)	Sport

*Deelnemers aan de expertmeeting (\*Was niet aanwezig, maar gaf bijdrage via mail of telefoon; N=7).*