

Feedback kwis BIKE-wijsheden

1) Bij een aanrijding met 50 km/u loopt een voetganger ongeveer zes keer meer risico om te overlijden dan bij 30 km/u.

De klap bij de aanrijding is hoger. Bovendien heb je bij 30 km/u een breder gezichtsveld als automobilist en sta je ook sneller stil. Meer kans dus om de klap te vermijden. Stilaan wordt het daarom de gewoonte om in alle straten waar gewoond wordt zone 30 in te voeren. Een snelheidslimiet van 50 km/u geldt dan enkel in straten met een belangrijke verkeersfunctie, waar de zachte weggebruiker beschermd wordt door goede voet- en fietspaden.

BRON: <https://www.veiligverkeer.be/inhoud/zone-30-belachelijk-traag/>

2) Nederland is fietsland en Amsterdam een waardige fietshoofdstad. Toch verloopt niet alles op rolletjes. 56% procent van de Amsterdammers voelt zich soms onveilig in het verkeer, 17% zelfs vaak.

De geïnterviewde mensen noemen rijgedrag van de andere weggebruikers en verkeersdruk als de 2 voornaamste redenen van onveiligheidsgevoel. Dat toont aan dat een gevoel van onveiligheid kan heersen, ook op autoluwe plekken. Snelheid en drukte zijn op zich een probleem, zelfs als het over snelheid van fietsen gaat.

BRON: <https://www.at5.nl/artikelen/204880/at5-enquete-driekwart-voelt-zich-onveilig-in-het-verkeer-totale-anarchie>

3) Fileleed ... Een extra rijstrook of ringweg lost het probleem niet op. Het aantal gereden autokilometers op de nieuwe weg of rijstrook stijgt vrijwel onmiddellijk met 20%. Na 5 jaar is de nieuwe rijstrook of nieuwe weg bijna volledig gevuld met bijkomend verkeer.

Extra wegcapaciteit zorgt voor een 'aanzuigefect'. Als je een weg aanlegt, zullen mensen de auto nemen. Op termijn verkleinen de files dus niet door bijkomende wegen, terwijl de luchtvervuiling alleen maar toeneemt. Overigens bestaat dat effect ook voor fietsinfrastructuur. Bouw een goede fietsweg en de fietsers zullen komen!

BRON: Hansen, 1995: "Do New Highways Generate Traffic?"
<https://www.accessmagazine.org/wp-content/uploads/sites/7/2016/07/access07-03-do-new-highways-generate-traffic.pdf>

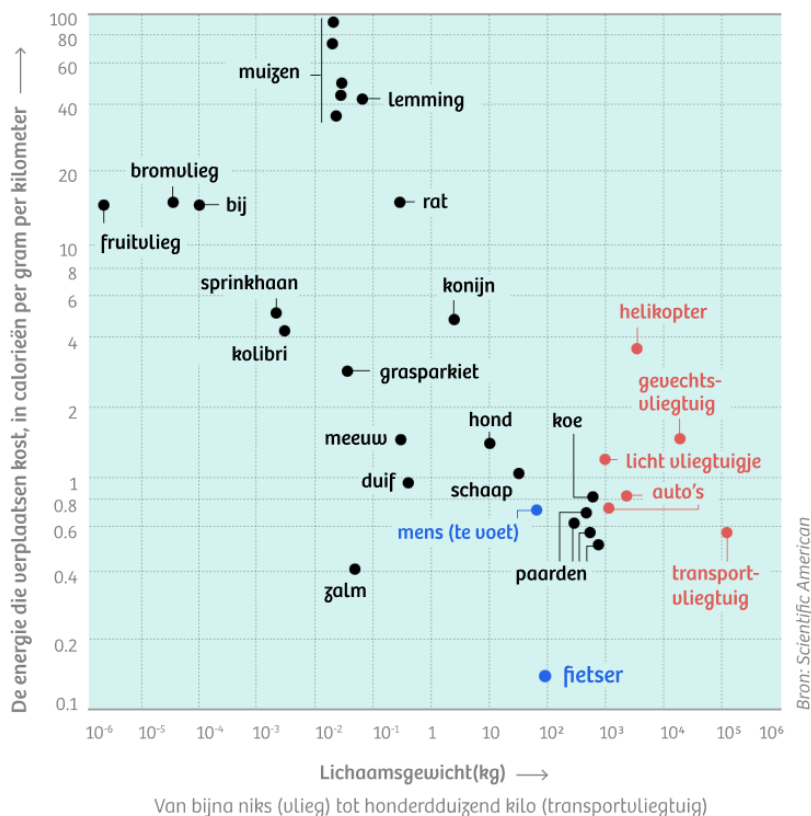
4) De Vlaamse overheid controleert de fietspaden langs de Vlaamse gewestwegen om te kijken of ze voldoen aan de eisen die de overheid er zelf aan stelt: is het fietspad breed genoeg, is er een tussenstrook, hoe zit het met de snelheidslimiet van de auto's? Spijtig genoeg scoort 54,2% van de Vlaamse fietspaden matig, slecht of heel slecht.

De categorie 'scoort heel slecht' is zelfs de grootste van de drie ... (23,3%). Gelukkig verbetert de situatie stilletjesaan. In 2011 was maar 37,2% van de fietspaden in orde, in 2019 was dat al 45,8%.

BRON: <https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/2020-08%20Rapport%20meetjaar%202019.pdf>

5) Op een tweewieler verplaats je je uiterst energie-efficiënt! Een fietser gebruikt ca. 15 cal. per gram lichaamsgewicht per kilometer.

Een fietser gaat drie à vier keer sneller dan een voetganger, maar gebruikt per afgelegde km over een vlakke weg vijf keer minder energie. Een mens op een fiets is bovendien niet alleen energiezuiniger dan welke motorische machine ook, maar ook efficiënter dan alle andere wezens in het dierenrijk.



Fun fact: in een liter benzine zitten 8260 kcal. Omgerekend geraakt een fietser van zo'n 70 kg daarmee bijna 800 km ver!

BRON: [De Correspondent](#)

6) Een mobiliteitsshift richting de fiets redt levens! Als ca. 1/3 van de verplaatsingen per fiets gebeurt, zou Parijs op jaarbasis 37 doden vermijden volgens een becijfering.

Voor andere steden ligt dat geschatte aantal hoger of lager, naargelang de huidige mobiliteitssituatie. Voor Warschau was het geschatte aantal vermeden overlijdens het hoogst, namelijk 113.

Het onderzoek houdt rekening met verkeersongevallen, luchtvervuiling en een verbeterde gezondheid dankzij beweging.

BRON: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/26930213/>