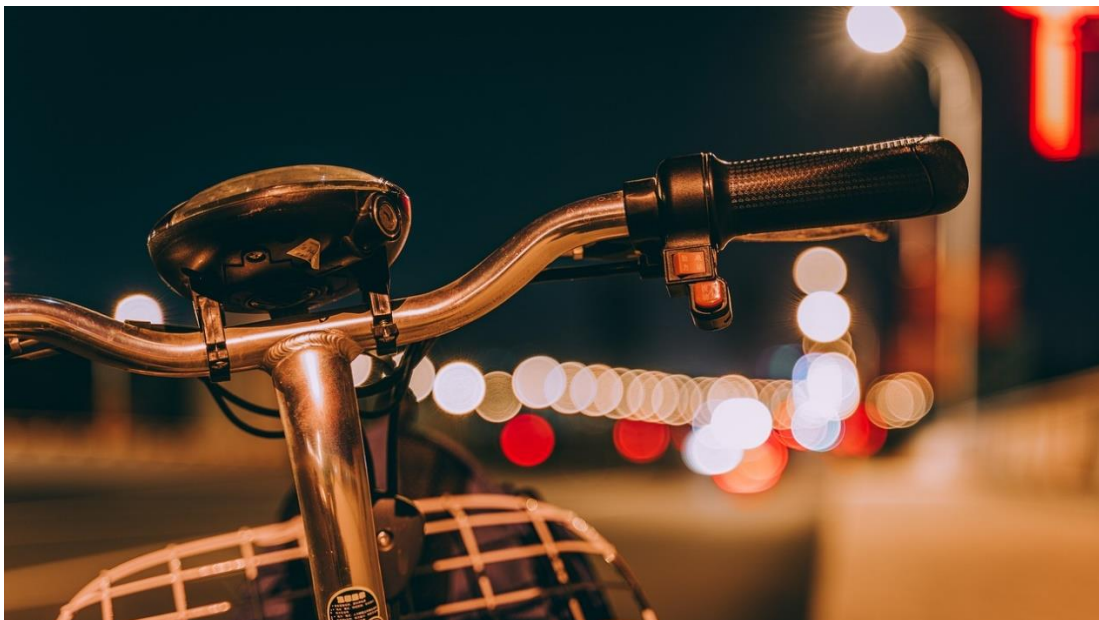


Ben jij goed zichtbaar op de fiets? Steeds meer fietsers hebben goede verlichting: 'Iemand zonder licht valt nu op'

Het aantal fietsers zonder verlichting daalt. Zelfs in de grote steden lijken werkende lampjes standaard. Wat is er gebeurd? „De drempel om goede fietsverlichting te hebben is heel laag.”



„Als er nu iemand fietst zónder licht, valt dat op. Dat was vroeger andersom”, weet verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen. „Dat komt door het gemak van de losse lampjes. Vroeger waren die verboden. Wij hebben thuis een doos vol met die lampjes. Is er een kapot of leeg dan pak je een andere. Een positieve ontwikkeling van de wegwerpcultuur.”

Voor minder dan 5 euro is al een setje met voor- en achterlichtje te koop. Een setje dat met een usb-kabeltje is op te laden voor een tientje meer. Ze zijn bovendien zonder gereedschap te bevestigen.

Wat ook meewerkt aan de verlichte fietser is de onstuitbare opmars van de e-bike. Er rijden er al meer dan 6 miljoen rond. De verlichting is steeds

vaker onverwoestbaar geïntegreerd in het frame en de kans dat die batterij leeg is, is nihil.

En als het zo makkelijk wordt om werkende verlichting te hebben, is het rijden zonder licht meer dan ooit een bewuste keuze. Tertoolen: „Mensen zijn trendgevoelige kuddedieren. Als het in jouw subcultuur steeds vanzelfsprekender wordt om fietsverlichting te voeren, dan ga jij dat ook doen. Het is niet meer: truttige oude mensen hebben fietsverlichting en als je jonger bent, dan heb je geen licht.”

Op het platteland is het kamikaze als je zonder verlichting fietst

-Gerard Tertoolen, Verkeerspsycholoog

Kwetsbaarder als fietser

Tertoolen wijst erop dat het verkeer bovendien steeds drukker wordt. Al jarenlang komen er in Nederland bijvoorbeeld meer dan tienduizend auto's per maand bij. „Dus je voelt je als fietser ook wel wat kwetsbaarder omdat er steeds meer auto's, steeds meer andere mensen op de weg zitten. Dan denk je: ik moet wel zichtbaar zijn, dus vanuit veiligheidsoogpunt kies je voor fietsverlichting. Ik woon op het platteland, dan het is het kamikaze als je zonder verlichting fietst.”

Fietslampfabrikant Spanninga uit Joure, een van de grootste in Europa, merkt de kentering. Het gaat goed met het bedrijf. „We mogen niet klagen”, zegt productmanager Arend de Vries. Het bedrijf maakt losse fietslampen, maar daarnaast vooral maatwerk voor fietsfabrikanten; vaak verlichting die wordt geïntegreerd in het frame of bagagedrager.

De geïntegreerde fietslampen in e-bikes worden bovendien steeds meer voorzien van nieuwe snufjes als een remlichtfunctie of richtingaanwijzers, zodat je je hand niet hoeft uit te steken als je met hoge snelheid links of rechts afslaat.

Een van de noviteiten bij fietsverlichting is de Ziemi, een lampje dat je benen beschijnt zodat je met je trappende benen voor automobilisten herkenbaar bent als mens van vlees en bloed. Dat is veiliger, liet Ziemi onderzoeken. © Ziemi

Micro-elektronica zoals led's en sensoren maken de moderne fietsverlichting slim, klein, betrouwbaar en betaalbaar. „Het remlicht begint standaard te worden. We zijn daar een paar jaar geleden mee begonnen en we merken dat fabrikanten er steeds vaker naar vragen”, zegt De Vries. In het achterlicht zit dan een vertragingssensor die merkt wanneer de snelheid daalt. Spanninga noemt dat officieel stoplicht. De echte remlichten voor de fiets gaan branden als de remhendels ingeknepen worden. Die bestaan ook, voor bijvoorbeeld speed pedelecs, e-bikes die harder mogen dan 25 km/uur.

Nog een noviteit om de verkeersveiligheid te verbeteren: de Ziemi, een fietslampje dat je aan je frame klikt en dat de trappende benen verlicht. Daarmee is een fietser niet langer een rood of wit stipje in de nacht maar een mens van vlees en bloed en daar houden automobilisten meer rekening mee, liet Ziemi onderzoeken door TNO. Het bedrijf kwam vorige maand met een race-editie, een achterlicht voor de racefiets die ook de benen verlicht.

Het valt ook De Fietzersbond op dat werkende verlichting de norm is geworden. „De drempel om goede fietsverlichting te hebben is heel laag. Zelfs op een oud barrel kun je eenvoudig lampjes met batterijen bevestigen”, zegt Kees Bakker van de Fietzersbond. „Of het nu veel veiliger is geworden, weten we niet. Daar is geen onderzoek naar.” Bakker denkt eveneens dat richtingaanwijzers en remlichten op e-bikes standaard worden.

Verblindende fietsverlichting

Die steeds betere fietsverlichting heeft ook een keerzijde. De koplampen zijn zó goed geworden dat verblinden van de tegenligger een probleem is. Bakker: „Vroeger had je met een goed koplamp misschien 10 lux lichtopbrengst. Dat was een beetje gelig licht. Als je die lamp niet goed afstelde was dat geen probleem. Maar nu heb je koplampen op een e-bike die 50 lux geven. Als je die niet goed afstelt dan verblind je echt andere mensen.”

De Fietzersbond waarschuwt ook voor goedkope lampen van Chinese webwinkels. Die zijn vaak slecht vormgegeven waardoor het licht niet op de weg valt maar als een ronde bundel recht vooruit schijnt. Alsof je een

krachtige zaklamp aan een frame bindt. Ze zijn vaak terug te vinden op - daar zijn ze weer - fatbikes. „En soms zijn de achterlichtjes veel te krachtig. Die zie je nog wel bij racefietsers, en dan knipperen ze ook nog irritant. De keerzijde van de goede verlichting is dat er ook veel agressieve verlichting is gekomen.”



De aloude dynamo is definitief naar het museum verbannen. Het geklungel met losse draadjes en een slippende dynamo is voorgoed voorbij. Maar de opvolger, de naafdynamo, is nog steeds voor gewone fietsen in gebruik. Bakker: „Als je een gewone fiets koopt, dan zou ik juist altijd voor een met een naafdynamo kiezen. Dat kan eigenlijk niet kapot en je hebt nooit last van lege batterijen.”

Dat fietsers meer belang hechten aan goede verlichting, blijkt niet uit het aantal boetes. Dat aantal schommelt al jarenlang tussen de veertig- en vijftigduizend. En dat is slechts een indicatie, want het aantal hangt sterk af van het aantal controles. In Utrecht bijvoorbeeld halveerde het aantal bekeuringen voor fietsen zonder licht in 2023, omdat de boa's veel minder tijd kregen om te controleren.