



Op de fiets, of toch maar niet?

Ron Hendriks

Wanneer is het - de risico's tegen de voordelen afwegende - nog verantwoord dat oudere mensen blijven fietsen (op een elektrische fiets)? Kun je dat op een of andere manier vaststellen?



Gerda van Leeuwen (ANBO): Het is niet vanzelfsprekend dat alle rijwielhandelaars een eerlijk advies geven bij aanschaf van de fiets.

Voorlopig is het antwoord: nee. Er is nauwelijks onderzoek op dit terrein bekend. Gerda van Leeuwen, beleidsmedewerker bij de ouderenbond ANBO en Projectleider Blijf Veilig Mobiel: 'Er bestaan op dit moment niet zoiets als richtlijnen. Wij adviseren mensen altijd om, als het lang geleden is dat men heeft gefietst, eerst een fietsles te nemen of mee te doen aan een fietscursus. Dat kan via de Fietsersbond, maar ook via de fysio- of ergotherapeut. Probleem is ook dat een e-fiets vaak wordt aangeschaft als er problemen komen. Dat moment sluit niet goed aan bij de eerdere fietservaring. Er zit te veel tijd tussen. Mensen verwachten namelijk 'dat ze nog wel

weer gaan fietsen'. Uiteindelijk gebeurt dat dus niet of veel later. Vaak is er dan eerst een klein of groot ongeval en daarna gaan mensen pas op zoek naar hulp en advies.'

Volgens de ANBO is het overigens niet vanzelfsprekend dat alle rijwielhandelaars een eerlijk advies geven bij aanschaf van de fiets of goed verwijzen naar mogelijkheden om te oefenen. 'Aan het begin, bij de aanschaf, ligt een belangrijk moment om met mensen dit gesprek te voeren. We hebben daarom een onderzoek in voorbereiding met Veiligheid.nl waarin we de rol van de rijwielhandelaar toetsen bij de kopers van een e-fiets. Ook onderzoeken we

of de rijwielhandelaar zichzelf de aangewezen persoon vindt om een eerlijk advies te geven.'

Slechtzienden

Ook voor dr. Bart Melis-Dankers, klinisch fysicus bij Koninklijke Visio, het expertisecentrum voor slechtziende en blinde mensen, ligt er geen simpele scheidingslijn als het gaat om geschikt/ongeschikt voor de fiets. Hij houdt zich onder meer bezig met onderzoek naar mogelijkheden en onmogelijkheden voor blinden en slechtzienden om zich te verplaatsen. Maar door de aard van de handicap gaat het daarbij vaak om ouderen. Zijn onderzoek richtte zich tot voor kort vooral op de auto en andere

Wie is oud?

De ouderen van de toekomst hebben meer geld, meer tijd en zijn gezonder. En dat willen ze ook blijven door een actief leven. Ze zijn ook hoger opgeleid, blijven vaker langer werken, vaker zelfstandig wonen en zullen dat ook langer blijven doen. De definitie van oud is daarmee aan het schuiven.

In veel demografische statistieken wordt nog 65 jaar als grens aangehouden tussen niet-oud en oud, niet geheel toevallig ook de AOW-leeftijd. Die schuift de komende jaren al twee jaar op. Maar vooral omdat ouderen steeds langer vitaal blijven, wordt steeds vaker 75 jaar aangehouden. De verkeersveiligheidsstatistieken beginnen rond die leeftijd duidelijk negatief om te buigen. Een 75-jarige fietser loopt 12 keer meer kans op overlijden in het verkeer dan een gemiddelde fietser. Maar eigenlijk beginnen de risico's al op te lopen vanaf het 55ste levensjaar.

Los van de leeftijd, de ene oudere is de andere niet. Een recente EU-studie (GOAL-Growing older, staying mobile) naar de oudere verkeersdeelnemer maakt daarom niet alleen onderscheid naar leeftijd, maar ook naar het profiel van de oudere. Anders dan in het project 'Zolang ik fiets' (zie elders in dit nummer van Fietsverkeer) hangt men de indeling vooral op aan fysieke vermogens van ouderen terwijl 'Zolang ik fiets' benadrukt hoe ouderen met de fiets omgaan. Hoe dan ook, zo'n indeling biedt mogelijkheden om gerichte maatregelen voor deze doelgroep uit te werken.

De GOAL-studie onderscheidt vijf categorieën:

- **Fit as a Fiddle** zijn de 50- tot 60-jarigen in goede conditie, aan het werk. Meestal met de auto op weg, maar waar de voorzieningen goed zijn fietst men graag.
- **Happily Connected** zijn de 60- tot 75-jarigen, gepensioneerd maar kwiek. Nog altijd geregeld op de fiets, soms op de e-fiets.
- **Hole in the Heart** is een aanduiding voor de 50- tot 75-jarigen die het minder goed gaat. Met lichamelijke of geestelijke beperkingen, een beperkt activiteitenpatroon maar wel een voorkeur voor eigen vervoer. De groep kan mogelijk verleid worden tot fietsgebruik door goede voorzieningen en aangepaste fietsen.
- De **Oldie but a Goodie** groep omvat de 80- tot 90-jarigen. Nog in goede gezondheid, vaak weduwe of weduwnaar, met een voorkeur voor wandelen en ov. De fiets wordt vaker vermeden, vanwege lichamelijke beperkingen of te gecompliceerde verkeerssituaties.
- Ten slotte is er de groep the **Care-Full**, de fragiele 85-plussers die zijn aangewezen op speciaal vervoer.

De meeste fietsers zijn te vinden in de groepen Fit as a Fiddle en Happily Connected. Vooral de tweede groep wint aan belang, omdat de e-fiets hier geaccepteerd is.





Bart Melis-Dankers (Visio): Problemen in het verkeer ontstaan op het operationele niveau. Je kunt ze soms compenseren op tactisch en strategisch niveau.

gemotoriseerde vervoermiddelen, zoals de scootmobiel. De lessen daaruit vormen de basis voor het onlangs gestarte onderzoek naar de mogelijkheden en beperkingen van de fiets voor slechtzienden.

Bart Melis-Dankers: 'Bij slechtziendheid onderscheiden we problemen met de gezichtsscherpte en met het gezichtsveld. De scherpte heb je nodig om de krant te lezen, om de letters te zien. In het verkeer is dat niet echt van belang. Problemen met het gezichtsveld spelen daar vooral een rol.'

Compenseren

De geschiktheid om zich in het verkeer te begeven hangt volgens Melis-Dankers vooral samen met de vraag in hoeverre iemand dergelijke tekortkomingen weet te compenseren. 'Problemen in het verkeer ontstaan op het operationele niveau. Je kunt ze soms compenseren op tactisch en strategisch niveau. Je moet bijvoorbeeld à la minuut uitwijken voor een overstekende kat. Daarvoor moet je de handelingsvaardigheid hebben, de balans en het reactievermogen. Als dat onvoldoende is, zal men langzamer gaan rijden. In de auto mag dat niet. Als je op snelheid

moet compenseren word je afgekeurd voor je rijbewijs. Op de fiets kan dat wel. Je kunt snel rijden op een rechte polderweg, maar je snelheid reduceren op een kruispunt. Een vorm van compenseren. Zo zijn er vele keuzes te maken op tactisch en strategisch niveau.' Dat geldt voor slechtzienden, maar impliciet eigenlijk ook voor ouderen, zo betoogt Melis-Dankers. 'Als je op tijd vertrekt, heb je minder haast. Als je meer afstand houdt tot de wegrand, loop je minder risico dat je daar tegenaan rijdt, enzovoort. Dat geldt ook voor het kiezen van het vervoermiddel. Als je met de auto in de problemen komt op een kruising, kun je beter een driewieler kopen. Dan kun je rustig stoppen bij een kruispunt. Als het regent en het is donker, is de trein wellicht een beter alternatief. En als je alleen naar de supermarkt gaat om een praatje te maken, kun je misschien beter gaan lopen in plaats van fietsen.' Hoewel er voor het autorijden richtlijnen zijn met betrekking tot het gezichtsvermogen, kun je slechtzienden en ouderen niet op basis van een simpele richtlijn geschikt of ongeschikt verklaren voor de fiets, stelt de klinisch fysicus van Visio. 'De richtlijn

voor automobilisten is min of meer met de natte vinger vastgesteld. En voor de fiets is nog nauwelijks wat onderzocht. Wij starten daarom een onderzoek waarin we willen uitzoeken wat je moet kunnen zien voor een veilige verkeersdeelname én hoe je tekortkomingen veilig kunt compenseren. Aan wetenschappers hebben we gevraagd wat bepalende factoren zijn om veilig te fietsen. Verder vragen we slechtzienden waarom ze wel of waarom ze niet meer fietsen. Hebben ze een ongeluk gehad, op- en afstapproblemen? Dat geeft inzicht in de knelpunten. Volgend jaar gaan we dan met 90 mensen fietsen met geïnstrumenteerde fietsen om te kijken hoe mensen compenseren. We hebben zo'n onderzoek al afgerond met scootmobielen. Dan blijkt dat vrijwel alle slechtziende mensen konden leren rijden op een scootmobiel!'





De inrichting van de omgeving is een voorwaarde om het beweeggedrag van mensen te veranderen. Maar er is meer nodig, zoals een restrictief parkeerbeleid en het subsidiëren van gewenst gedrag door bijvoorbeeld fietsenstallingen gratis te maken, stelt de Gezondheidsraad.

Bewegen en de omgeving

Het is nog niet zo slecht gesteld met de bewegelijkheid van ouderen. Volgens het RIVM voldoet van de 65-plussers ruim tweederde aan de bewegingsnorm, hoewel sommige deskundigen dit eigenlijk geen goede maatstaf vinden (zie interview met David van Bodegom elders in dit nummer).

Wat is er nodig om die andere éénderde aan het bewegen te krijgen? De Gezondheidsraad concludeerde in het rapport 'Beweegredenen' dat er nog weinig harde bewijzen zijn "maar wel goede kansen" dat de gebouwde omgeving van invloed is.

Vraag je het fietsdeskundigen, dan zullen de meesten dat gevoelsmatig beamen. Maar, zo stelt de Gezondheidsraad ook, door alleen de gelegenheid te bieden - een geschikte inrichting van de omgeving bijvoorbeeld - kan men gedrag nog niet voldoende veranderen. De inrichting van de omgeving moet veeleer gezien worden als een noodzakelijke maar beslist niet voldoende voorwaarde om het beweeggedrag van mensen te veranderen. Veranderingen in de gebouwde omgeving zullen gepaard moeten gaan met andere maatregelen om effect te sorteren. Daarbij kan men denken aan combinaties van voorlichting en politieke en economische maatregelen, bijvoorbeeld een restrictief parkeerbeleid en subsidiëren van gewenst gedrag (fietsenstallingen gratis maken).

Een bevestiging dat infrastructuur van belang is, vinden we in het rapport 'Ongevallen met oudere fietsers' van de Fietsersbond. Daarin worden onder meer de resultaten van de Fiets-

balans geanalyseerd. In de Fietsbalans wordt de fietsvriendelijkheid van steden op een aantal factoren beoordeeld. Het blijkt dat in steden die daarin goed scoren daadwerkelijk meer wordt gefietst. Dat geldt ook voor ouderen. En ook dat in steden waar veel wordt gefietst, de veiligheid hoger is, het zogenaamde safety by numbers effect. De fietsers worden letterlijk en figuurlijk beter 'gezien' en dat leidt tot minder ongevallen.

Veilige infrastructuur én een elektrische fiets

In een recent Deens onderzoek onder 50-plussers zeggen veel fietsers dat ze zich vooral onzeker voelen door de aanwezigheid van hard rijdende vrachtauto's, bussen en auto's.

De Deense Fietsersbond en de Deense ouderenorganisatie vroeg aan ruim 4600 ouderen wat de beweegreden waren om wel/niet te fietsen. Behalve snel rijdend verkeer vormen ook winter, vorst en duisternis voor veel ouderen een drempel, evenals de afwezigheid van fietspaden en met verkeerslichten geregelde kruispunten.

De meeste ouderen die nog fietsen kiezen voor fietspaden en stroken met een goed oppervlak. En goede verlichting. Maar ook hebben ze een voorkeur voor stille en groene routes.

Gevraagd naar de belangrijkste redenen dat men gestopt is met fietsen noemt men problemen met de gezondheid en het feit dat men zich onzeker begon te voelen.

Men zou wellicht weer gaan fietsen als dit niet zo was. Als de gezondheid beter was, inclusief de lichamelijke vermogens, en als de omgeving veiliger zou zijn. En, wanneer men kon beschikken over een elektrische fiets (dat laatste zegt 38 procent).

Vrouwen zijn overigens onzekerder dan mannen (of zijn meer geneigd dat toe te geven). Ze hechten meer aan goede verlichting, het vermijden van tunnels en de aanwezigheid van andere mensen op de route. Mannen koppelen onzekerheid vaker aan het ontbreken van fietspaden.