



UNIE KBO



Fietsen zolang het kan



Auteurs: Ingrid van Loon (Fietsersbond), Karin Broer
Groepsgesprekken: Mario Kramer
Begeleiding: Jan Brinkers (Unie KBO), Hugo van der Steenhoven (Fietsersbond)

Inleiding	2
1 Onderzoek	3
2 Kenmerken van de respondenten	6
3 Vervoermiddelen	8
4 Vervoermiddelgebruik	9
5 Gedachten over fietsen: voor- en nadelen	13
6 Verbetermogelijkheden	15
7 Beleving	17
8 Conclusies	18
9 Geraadpleegde literatuur	20
10 Aanbevelingen	21
Bijlage 1 - Fietsonderzoek onder ouderen in Utrecht en Den Bosch	22
Bijlage 2 - De enquête	25

Inleiding

Fietsen kent vele voordelen: fietsers vervuilen niets, fietsen is goed voor de gezondheid, gebruikers waarderen de snelheid waarmee men op de bestemming komt, de fiets brengt je van deur tot deur. Op de korte afstand is fietsen dus het ideale vervoermiddel. Maar is die fiets ook ideaal voor ouderen?

Fietsen bevordert de gezondheid. Wie vijf dagen per week een half uurtje fietst is beter in conditie. En wie beter in conditie blijft, blijft langer gezond en leeft langer. Maar het verkeer draagt ook risico's in zich en die zijn voor de oudere weggebruiker vaak groter. Om een eerlijk beeld te scheppen van de voor- en nadelen van fietsen door ouderen zouden beide zijden van de medaille mee genomen moeten worden.

In een onlangs gepubliceerde studie van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (Van Boggelen, 2005) wordt opgemerkt dat promoten van fietsgebruik onder ouderen vanwege de verkeersveiligheid geen goede zaak is, maar dat 'de overheid moet zorgen, dat oudere fietsers die willen, dat ook redelijk kunnen.'

De Unie KBO en de Fietsersbond willen ouderen stimuleren de fiets te gebruiken zolang het verantwoord is en willen graag bijdragen aan een situatie waarin ouderen langer door kunnen fietsen. Daarom heeft de Unie KBO samen met de Fietsersbond dit onderzoek gedaan naar de beleving van fietsen. Daarbij zijn we op zoek gegaan naar de factoren die het fietsen aangenamer kunnen maken en de factoren die nu of in de toekomst het fietsen dwarsbomen. Wat vinden ouderen zelf? Vinden zij de fiets ook het ideale vervoermiddel of gaan – met het ouder worden – de nadelen overheersen? En welke redenen geven ouderen zelf op om minder te fietsen of er zelfs mee op te houden?

1 Onderzoek

Probleemstelling en onderzoeksopzet

We willen de volgende vragen beantwoord zien:

- Wat zijn de factoren die het fietsen voor ouderen aangenamer kunnen maken?
 - Wat zijn de factoren die het fietsen nu of in de toekomst minder prettig maken?
 - Welke praktische aanbevelingen kunnen we op basis daarvan geven?
- Ouderen zijn in dit onderzoek personen van 50 jaar en ouder (de minimumleeftijd voor lidmaatschap van de Unie KBO). Het onderzoek bestaat uit een schriftelijke enquête (zie bijlage) en twee groepsgesprekken.

5000 exemplaren van de vragenlijsten zijn ingestoken in het ledenblad Nestor van de Unie KBO. En in de Vogelvrije Fietser, het ledenblad van de Fietzersbond is een oproepje geplaatst de enquête op de website van de Fietzersbond in te vullen.

In totaal zijn 1083 bruikbare enquêtes ingevuld, waarvan 643 op papier.

De twee groepsgesprekken zijn gehouden in Utrecht en 's-Hertogenbosch. In totaal 26 leden van de Unie KBO en de Fietzersbond waren aanwezig.

Verkeersveiligheid

In 2005 verscheen Van Boggelen, Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid, Adviesdienst verkeer en vervoer:

Van Boggelen poogt een zo eerlijk mogelijke vergelijking tussen veiligheid van automobilisten en fietsers te maken, onder andere door te kijken naar de risico's per verplaatsing en niet per afgelegde kilometers. Anders dan in veel andere verkeersveiligheidsonderzoeken komt de fiets eruit als een veilige vervoerswijze.

Als automobilisten jonger dan veertig jaar overstappen op de fiets leidt dit per saldo tot een afname van het aantal verkeersslachtoffers. Voor vijftigplussers ligt het echter anders. Dan gaat een overstap van auto naar fiets gepaard met een stijging van het aantal verkeersslachtoffers. Ze hebben niet vaker een ongeluk, maar de gevolgen zijn - vanwege brozere botten bijvoorbeeld - doorgaans ernstiger. 'Het totaalrisico is voor ouderen iets hoger per fietsverplaatsing dan per autoverplaatsing', meldt Van Boggelen. Hij geeft aan dat voor een echt eerlijke vergelijking ook de gezondheidseffecten van het fietsen door berekend zouden moeten worden. Dat heeft hij niet gedaan.

In 2003 verscheen er een rapport over kwetsbare verkeersdeelnemers (AVV Methorst 2003 Kwetsbare verkeersdeelnemers.) Enkele bevindingen daaruit:

- Oudere verkeersdeelnemers (ook oudere automobilisten) behoren tot de groep kwetsbare verkeersdeelnemers. "Leeftijd op zich is geen risicofactor. Vermindering van fysieke conditie, incasseringsvermogen en anticipatievermogen door aandoeningen of slijtage zijn dat wel", aldus het rapport.
- Personen van 75 jaar en ouder lopen verreweg de grootste risico's per kilometer, per verplaatsing en per uur in het verkeer. Hun kans op een dodelijk ongeluk is meer dan 4 keer zo hoog als dat van de doorsnee verkeersdeelnemer.
- Kijken we naar de ernstquote (berekening van de ernst van de afloop van een ongeluk) dan blijkt dat 65 plussers na de groep 18-24 jarigen de ernstigste ongelukken meemaken. Wat betreft ouderen speelt het verminderd incasseringsvermogen daarin ook een rol. Botten worden brozer, breuken en wonden helen langzamer. Ook aandoeningen als botziekten, spierziekten en bloedziekten kunnen zorgen voor een verminderd incasseringsvermogen. Waar personen onder de vijftig er af komen lichte verwondingen, worden de gevolgen van een ongeluk voor 65-plussers al snel ernstig. Na 65 jaar schiet de zogenaamde ernstfactor omhoog.
- Ouderen en mensen met een handicap houden wel rekening met de veiligheid: ze verplaatsen zich minder vaak, minder ver en onder de voor hen meest gunstige omstandigheden.

- Methorst doet tal van aanbevelingen om verkeer voor kwetsbare verkeersdeelnemers veiliger te maken. Wat betreft de combinatie fietsen en ouderen wordt vooral gedacht aan 'bruikbare en aantrekkelijke' spiegels en aantrekkelijk vormgegeven lage instap.

Gezondheid

Er zijn geen wetenschappers die de gezondheidseffecten van fietsen op ouderen diepgaand hebben onderzocht. Wel zijn er tal van aanwijzingen waaruit blijkt dat fietsen voor de gezondheid van ouderen zeer waardevol is.

De Nederlandse Norm Gezond Bewegen is in 2001 vastgesteld. Deze norm houdt voor 55-plussers in dat zij minstens vijf dagen per week (maar liefst elke dag) een half uur matig intensief bewegen. Matig intensief bewegen betekent bijvoorbeeld fietsen met een snelheid van 10 à 12 kilometer per uur. Wie deze norm haalt, gaat er in de meeste gevallen in gezondheid op vooruit. Vooral hart- en vaatproblemen worden voorkomen. Als men fitter is, neemt de kwaliteit van leven toe. Fietsen helpt dus om op conditie te blijven, voor ouderen zeer van belang.

Een Deense studie uit 2000 onder 30 000 personen wees uit dat degenen die niet naar het werk fietsten een 40% hogere sterftkans hadden dan zij die dat wel deden (Andersen, L.B., All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work).

Een Noorse studie uit 2002 laat zien dat de kosten van investeringen in fietsgebruik worden terugverdiend in de vorm van besparingen in de gezondheidszorg. (Saelensminde, K., Walking and cycling track networks in Norwegian Cities – Cost-benefit analyses including health effects and external costs of road traffic).

In 1996 promoveerde Ingrid Hendriksen aan de VU op een onderzoek naar de gezondheidseffecten van woon-werk-fietsen. Ze ontdekte dat zelfs een kleine woon-werkafstand van 3 kilometer al een flink effect heeft.

Na een half jaar hadden de fietsers gemiddeld 13 procent meer trapvermogen en konden ze bij inspanning 11 procent meer zuurstof opnemen dan de mensen in de controlegroep. Personen met de slechtste beginwaarden behaalden relatief de grootste vooruitgang. Met slechts drie kilometer per dag wonnen de slechte beginners in een halfjaar al tien procent vermogen.

Op de laatste Velocity-conferentie (2005) riep Francesca Racioppi van de World Health Organisation op meer aandacht te schenken aan de gezondheidseffecten van fietsen. Ouderen kunnen het meeste profiteren van meer lichaamsbeweging, bijvoorbeeld in de vorm van 30 minuten fietsen per dag. Zelfs een kleine toename in activiteit verbetert de gezondheid van die groep. Onder hen bevinden zich veel autogebruikers. Lichaamsbeweging in de vorm van bijvoorbeeld fietsen vermindert de kans op hartkwalen, diabetes, hoge bloeddruk, sommige kankersoorten en problemen verbonden aan overgewicht. Gericht onderzoek zou boven tafel moeten krijgen op welke doelgroep promotie van fietsgebruik zich in het bijzonder zou moeten richten, zo beveelt de WHO aan.

Fietsen is een goed medicijn tegen lage rugpijn. Vaak krijgen mensen met rugklachten rust voorgeschreven, maar fietsen bevalt vaak beter. Leo van Deursen promoveerde in oktober 2003 aan de Erasmus Universiteit op een onderzoek naar dagelijkse activiteiten en rugklachten. Hij ontdekte dat de roterende beweging van de tussenwervelschijf die bij fietsen wordt gemaakt, heel goed is voor mensen met lage rugklachten.

Samenvattend: Oudere weggebruikers in het algemeen komen niet positief uit de verkeersveiligheidsstatistieken. Ook oudere fietsers (boven de 65) zijn kwetsbaar. Leeftijd is niet zozeer een risicofactor is, als wel de verminderde fysieke conditie, incasseringsvermogen en anticipatievermogen door aandoeningen of slijtage. Door een verminderd incasseringsvermogen zijn ongelukken waarbij fietsers boven de 65 jaar zijn betrokken ernstiger.

Onderzoeken naar de gezondheidseffecten van fietsen op ouderen ontbreken. Op basis van de norm van Gezond Bewegen kan men stellen dat regelmatig een half uurtje fietsen in een rustig tempo gezondheidswinst oplevert.

En een betere fysieke conditie heeft ook een goede invloed op die factoren die rol spelen bij de risico's voor oudere fietsers in het verkeer.

Dus aan de ene kant is de kans op een ongeluk groter voor ouderen (vanaf 65), maar aan de andere kant neemt de gezondheid toe, een verminderde kans op hart- en vaatziekten, een toename van de kwaliteit van leven. En een betere conditie leidt weer tot minder grote veiligheidsrisico's.

Dat alles steunt de stelling dat een overheid, maar ook andere betrokkenen, moeten zorgen dat ouderen die willen fietsen, dat ook kunnen. Ook is het zinvol 'jonge' ouderen rond de vijftig te stimuleren te blijven fietsen.

2 Kenmerken van de respondenten

De personen die hebben meegedaan aan dit onderzoek zijn niet representatief voor het segment ouderen van de Nederlandse bevolking. Onderzoekgegevens zijn verzameld via 5000 vragenlijsten die ingestoken waren in het ledenblad Nestor van de Unie KBO en via de website van de Fietsersbond. In totaal zijn er 1083 bruikbare enquêtes ingevuld.

Waarin verschillen onze respondenten met de gemiddelde Nederlander van die leeftijd? Mensen in alle provincies hebben de enquête ingevuld, maar de nadruk ligt op de zuidelijke provincies. Niet zo gek want een groot deel van de achterban van de Unie KBO woont in het zuiden. Uit Limburg en Brabant kwam 42% van de reacties, uit Noord-Holland en Zuid-Holland 30%.

De leeftijd van de respondenten is te verdelen in drie categorieën.

	respons	Nederland
50 - 65 jaar	48%	57%
65 - 75 jaar	35%	24%
75 +	18%	19%

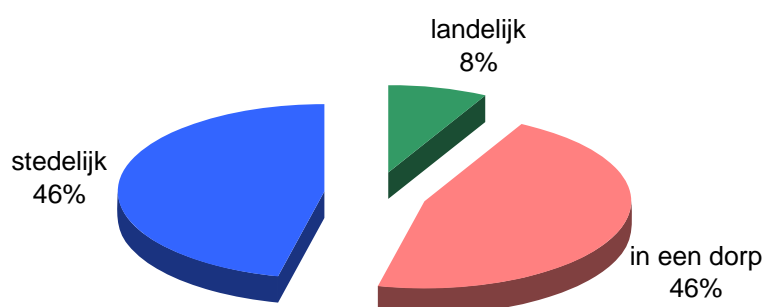
Bron: Fietsersbond, CBS 2006

Vergeleken met de CBS-cijfers over de leeftijdsopbouw van de inwoners van 50 jaar en ouder, valt op dat de categorie 65 – 75-jarigen oververtegenwoordigd is in dit onderzoek.

48% van de enquêtes is ingevuld door vrouwen, 52% door mannen.

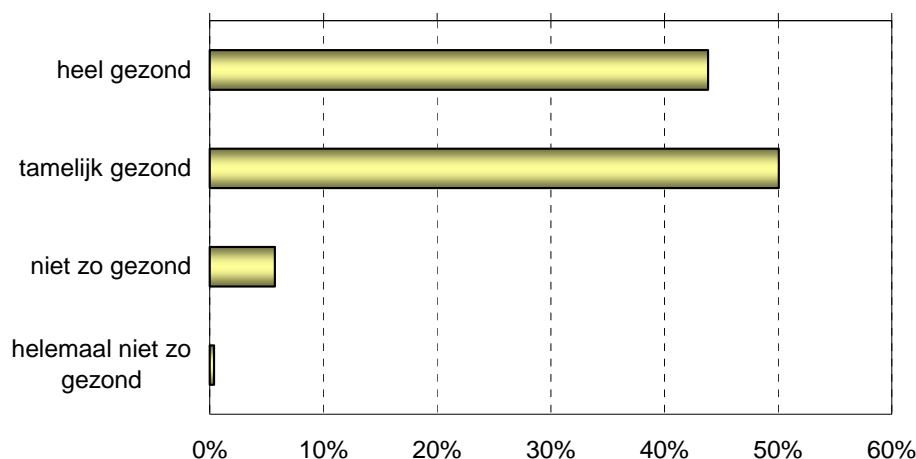
Mannen en vrouwen zijn redelijk gelijk vertegenwoordigd binnen de leeftijdscategorieën.

Het karakter van hun woonomgeving omschrijven de respondenten zelf als volgt:



Dorpen en steden zijn dus gelijkelijk vertegenwoordigd.

Men omschrijft de eigen gezondheid als volgt:



94% van de respondenten voelt zich gezond, tamelijk of heel gezond. Nog niet eens 1% voelt zich helemaal niet zo gezond.

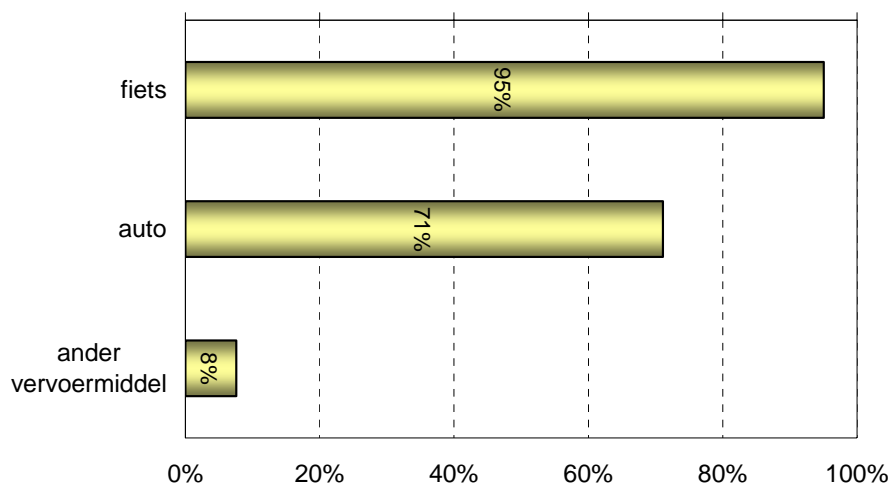
Er is weinig verschil in gezondheidsbeleving tussen respondenten afkomstig uit dorpen en die uit een stedelijke omgeving.

Vergelijken we deze cijfers met de cijfers van het Permanente Onderzoek Leefsituatie Gezondheid en Welzijn van het CBS, dan valt op dat onze respondenten veel positiever zijn over hun gezondheidstoestand.

In het CBS-onderzoek oordeelt 28,2 % van de respondenten tussen 45 en 64 jaar met 'gaat wel' tot 'zeer slecht'. In de leeftijdscategorie 65 jaar en ouder is dat zelfs 43 %. Van onze respondenten (allemaal 50 jaar en ouder) antwoordt slechts 6 % dat hij niet (tamelijk of heel) gezond is. Een doelgroep die zich dus goed voelt.

3 Vervoermiddelen

Bezit van vervoermiddelen



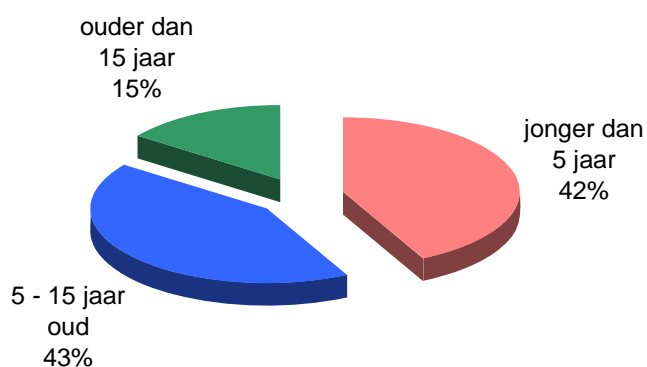
Van de respondenten blijkt 95% over een of meerdere fietsen te beschikken. 71% heeft een auto, 78% beschikt over een rijbewijs. 8% bezit een ander vervoermiddel dan auto en/of fiets.

Aangepaste fietsen

	in procenten
geen aanpassingen	86%
lage instap	8%
spiegels	3%
zijwielen	0%
vouwfiets	1%
anders	5%

14% van de fietsbezitters heeft de fiets aangepast. De lage instap is het belangrijkste. Op sommige fietsen zijn meerdere aanpassingen aangebracht. Men is er over het algemeen tevreden mee.

Leeftijd van de fiets



42% van de fietsen is jonger dan 5 jaar, 43% is tussen 5 – 15 jaar, 15% is zelfs ouder dan 15 jaar. 95% van de respondenten met een fiets is tevreden over zijn fiets.

Samenvattend: De respondenten zijn tevreden met hun fiets. Hun fietsen zijn van een behoorlijke leeftijd. De lage instap is niet erg populair. Een grote meerderheid rijdt op een fiets zonder aanpassingen.

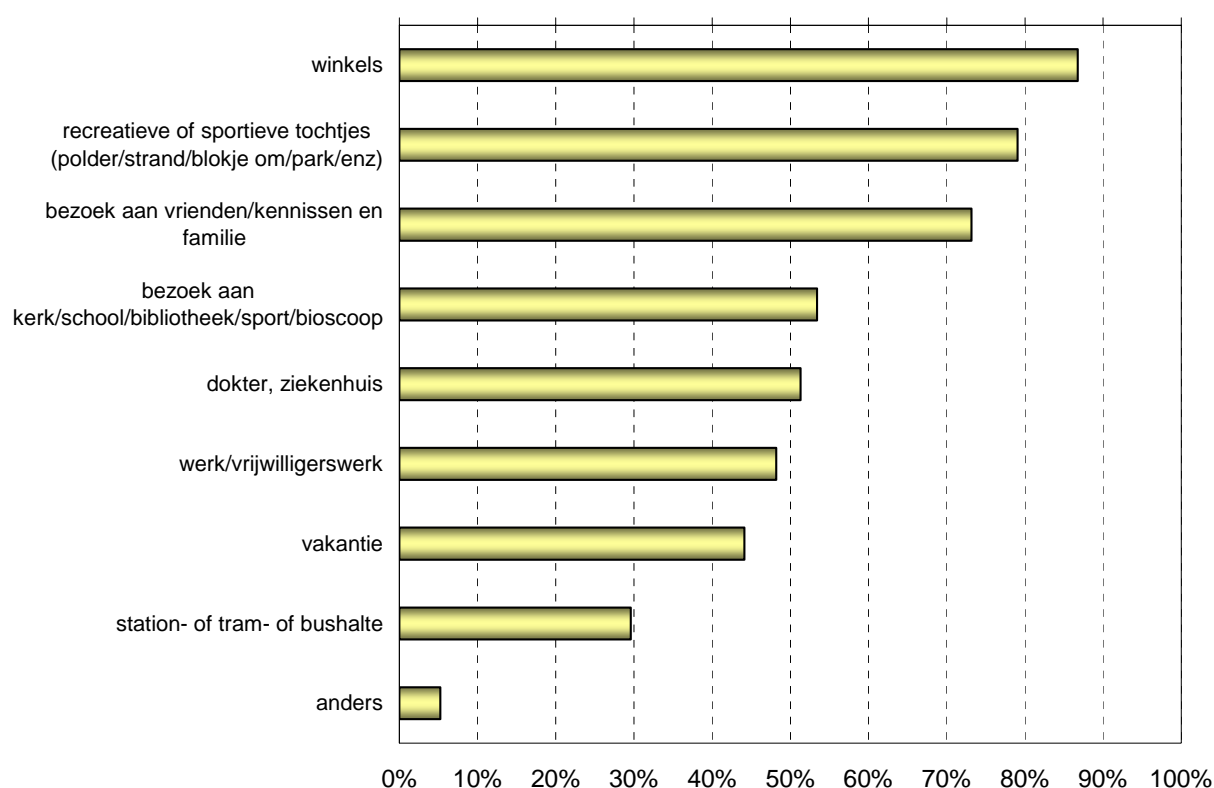
4 Vervoermiddelgebruik

Welke vervoermiddelen gebruikt men?

96% van de bezitters van een fiets gebruikt die fiets ook. Er staan dus maar weinig fietsen ongebruikt in schuurtjes. Ten opzichte van het gebruik van andere vervoermiddelen scoort de fiets het hoogst. De auto (inclusief motor en brommobiel) is het tweede vervoermiddel dat wordt gebruikt, het openbaar vervoer komt als laatste. Het aandeel van de brommer is te verwaarlozen. Het gebruik van een elektrische fiets wordt door 39 respondenten (nog geen 3 %) gemeld.

De meeste ondervraagden fietsen regelmatig: 94%. 6% is ermee gestopt. Regelmatig betekent dat men zowel zomers (99%) als 's winters (93%) elke dag of toch wel minstens 1 keer per week fietst.

Bestemmingen



Winkelbezoek voert de lijst bestemmingen aan. Op de tweede plaats staan de recreatieve of sportieve tochtjes naar park, polder, strand of het gewone blokje om. Als derde worden de bezoeken aan familie en vrienden genoemd. De vrijetijdsbesteding, bezoeken aan dokter en ziekenhuis en (vrijwilligers)werk staan respectievelijk 4, 5 en 6. Vakantie staat, toch wel opmerkelijk, op de 7^e plaats.

Vergelijken we deze motieven om op de fiets te stappen met bijvoorbeeld de CBS-gegevens over mobiliteit (cbs-statline) dan zijn er niet zoveel verrassingen. Ouderen pakken minder vaak de fiets om naar het werk te komen vergeleken met alle Nederlanders. Dat is natuurlijk niet vreemd. Het fietsgebruik in een dorp of stad ontloopt elkaar niet.

Welke invloed heeft de leeftijd op het fietsgebruik?

fietst regelmatig	
50 - 65 jaar	98%
65 - 75 jaar	92%
75 +	82%

Bron: Fietsersbond

94% van de respondenten fietst regelmatig (minimaal 1x per week)

Met het vorderen van de leeftijd zien we een afnemend fietsgebruik.

Zowel het auto- als o.v.- als fietsgebruik nemen met het ouder worden af. Men wordt dus minder mobiel. Wel blijft de fiets het belangrijkste vervoermiddel voor alle leeftijdscategorieën.

Bij deze cijfers over fietsgebruik kunnen we duidelijk merken dat onze respondenten flink verschillen van de gemiddelde Nederlandse oudere. Uit onderzoek van Koek en anderen uit 2003 (geciteerd in het RIVM-rapport Ouderen nu en in de toekomst) blijkt dat:

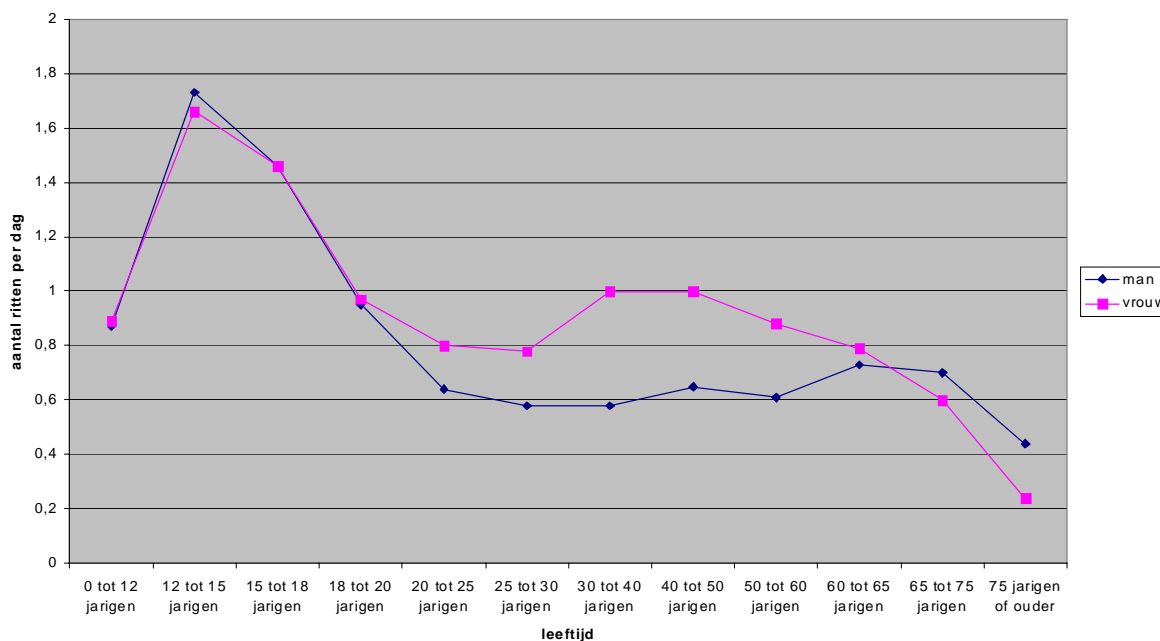
- De helft van de mensen tussen de 65 – 75 jaar nooit of minder dan een uur per week fietst of wandelt;
- Van de 75 plussers bijna 80 procent nooit fietst.

Uit het onderzoek Amsterdam op de Fiets! Dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam kwam naar voren dat 20 % van de Amsterdamse 80-plussers nog regelmatig fietst.

In ons onderzoek stappen de 75-plusser nog massaal op de fiets (82 %) en zelfs een flink deel van de 80-plussers stapt regelmatig op de fiets (72%). Het zijn dus vooral de nog fietsende ouderen die meegedaan hebben met ons onderzoek.

92% van de vrouwelijke respondenten fietst regelmatig tegen 96% van de mannelijke, zo blijkt uit onze enquête. Het gegeven dat oudere mannen meer fietsen dan vrouwen komt overeen met landelijke cijfers (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2003)

fietsritten naar leeftijd

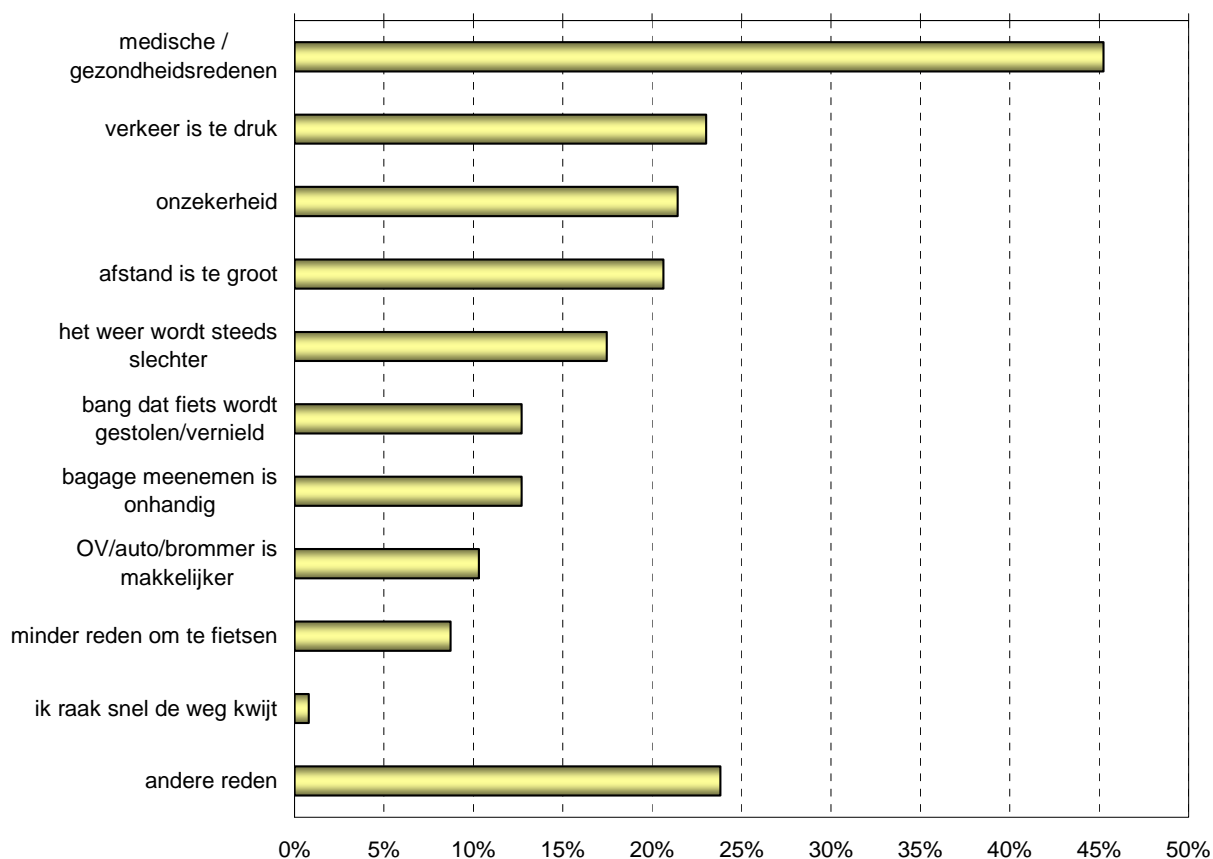


We zien bij de mannen een duidelijke afname van het aantal fietskilometers per dag in de leeftijdsgroep rond de 65 jaar; bij vrouwen gebeurt dat al eerder, dat zet al in rond hun 55^{ste}.

Gedurende hun leven pakken vrouwen vaker de fiets dan mannen. Als ze 65 jaar zijn maken mannen en vrouwen ongeveer hetzelfde aantal ritjes per dag. Na hun 65-ste neemt het aantal fietsritjes door vrouwen sneller af dan de ritjes door mannen.

Minder fietsen en stoppen

Ook voor onze fietsenthousiaste onderzoeksgroep komt de kwestie stoppen met fietsen een keer aan bod. Op de vraag of men minder is gaan fietsen het afgelopen jaar antwoordt 14% bevestigend. De respondenten die minder zijn gaan fietsen of zijn gestopt, voeren hiervoor de volgende redenen aan.



De medische redenen voeren de lijst aan bij het minder gaan fietsen. Gevolgd door 'andere reden' en het te drukke verkeer en onzekerheid.

De categorie 'andere reden' is relatief groot; bij nadere beschouwing blijkt dat respondenten dikwijls een voorkeur hebben om deze categorie aan te kruisen boven een andere omdat die de mogelijkheid biedt de antwoorden van een toelichting te voorzien. Bijvoorbeeld in plaats van de categorie 'medische/gezondheidsredenen' aan te kruisen kiest men voor 'andere reden' met als toelichting 'evenwichtstoornis'.

Voor 'Andere reden' met als toelichting: de jeugd doet gevaarlijk, had ook een andere categorie gekozen kunnen worden. Veel antwoorden in de categorie 'andere reden' zouden kunnen worden herverdeeld over de medische redenen, verkeer is te druk, onzekerheid.

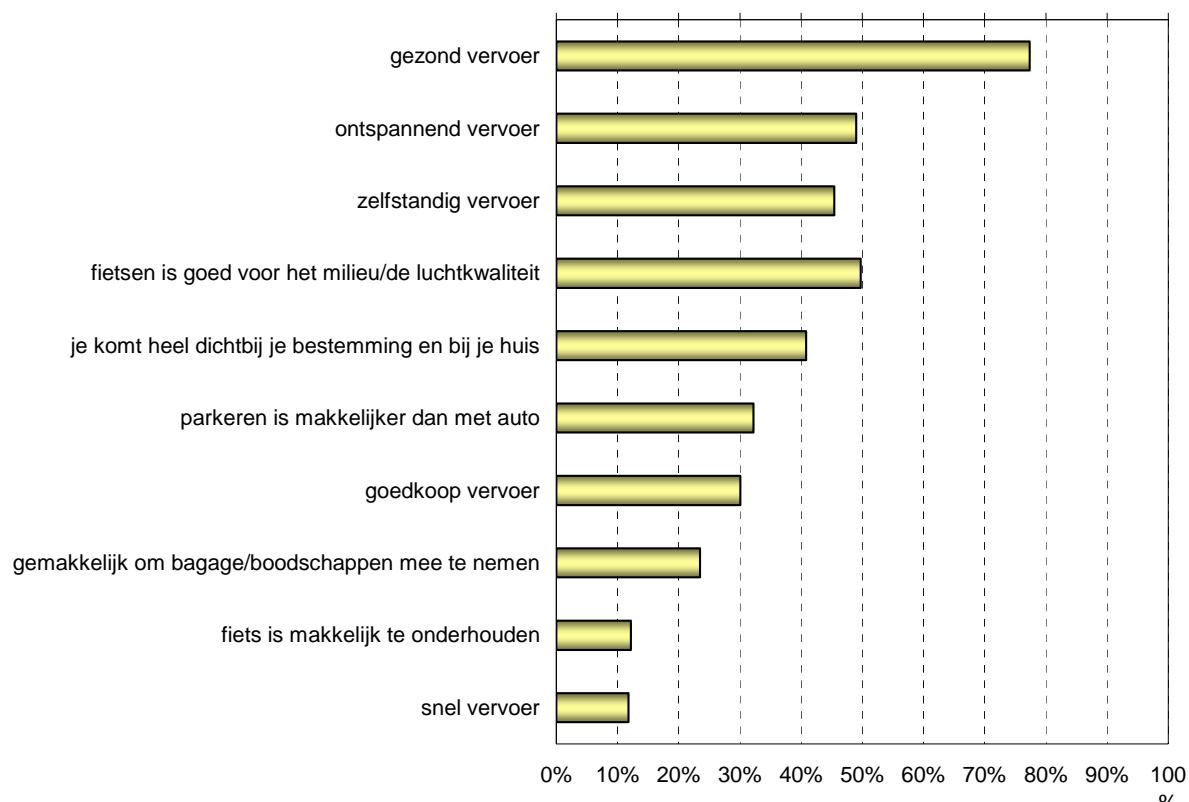
Welke bestemmingen zijn daarbij afgevallen?

Voor de recreatieve rondjes door park en polder en sportieve tochtjes afgevallen. De bezoeken aan kerk, scholen, bibliotheken, sport en bioscopen en winkels per fiets blijven het langst in stand. Opmerkelijk is dat winkelbezoek het hoogst staat op de lijst van bestemmingen én dat, als men minder gaat fietsen het bezoek aan winkels niet veel afneemt. Boodschappen doen/ winkelen blijft handig om per fiets te doen.

Samenvattend: Onze respondenten blijven vergeleken met de doorsnee-Nederlander lang door fietsen. Maar ook voor hen is er een moment om te gaan stoppen met fietsen. Medische redenen spelen daarbij het vaakst een rol, gevolgd door de drukte van het verkeer. Recreatieve fietstochtjes vallen het eerste af. Winkelen blijft men het langst per fiets doen.

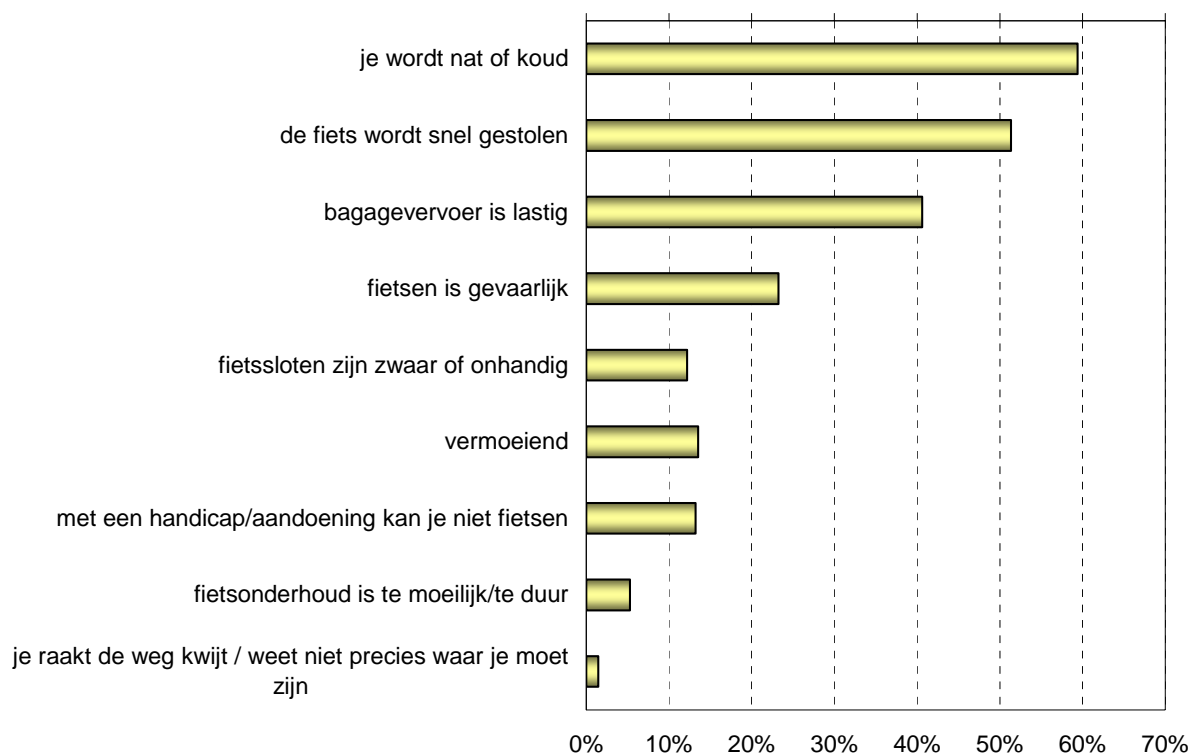
5 Gedachten over fietsen: voor- en nadelen

Voordelen



Gezondheid vinden onze respondenten het belangrijkste voordeel van fietsen. Op de tweede plaats komt het milieu en op de derde plaats 'ontspannen vervoer'. Vrouwen vinden zelfstandig vervoer nog net iets belangrijker dan het milieu of de luchtkwaliteit.

Nadelen



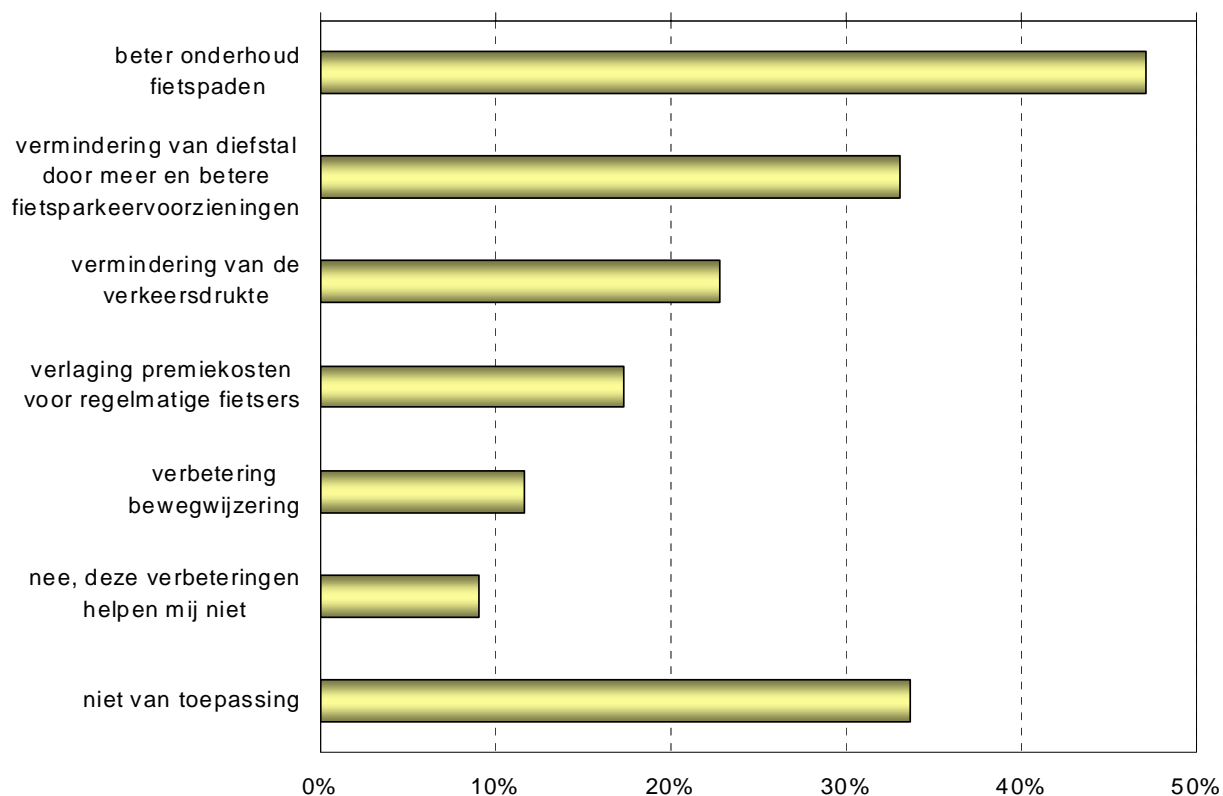
Als belangrijkste nadeel van fietsen wordt genoemd dat je er nat of koud van wordt. Op de tweede plaats staat de kans op fietsdiefstal en als derde wordt genoemd dat bagagevervoer lastig is. De onveiligheid van het verkeer staat op plaats vier.

Bij de oudsten (75+) zien we dat gevaar belangrijker is dan bagagevervoer.

Samenvattend: Fietsen is gezond, het is goed voor het milieu en het is ontspannen. Dat zijn de voordelen. Belangrijke nadelen die genoemd werden: het weer en het risico van fietsdiefstal.

6 Verbetermogelijkheden

Welke verbeteringen waar anderen grotendeels verantwoordelijk voor zijn, zouden u helpen meer of weer te gaan fietsen?

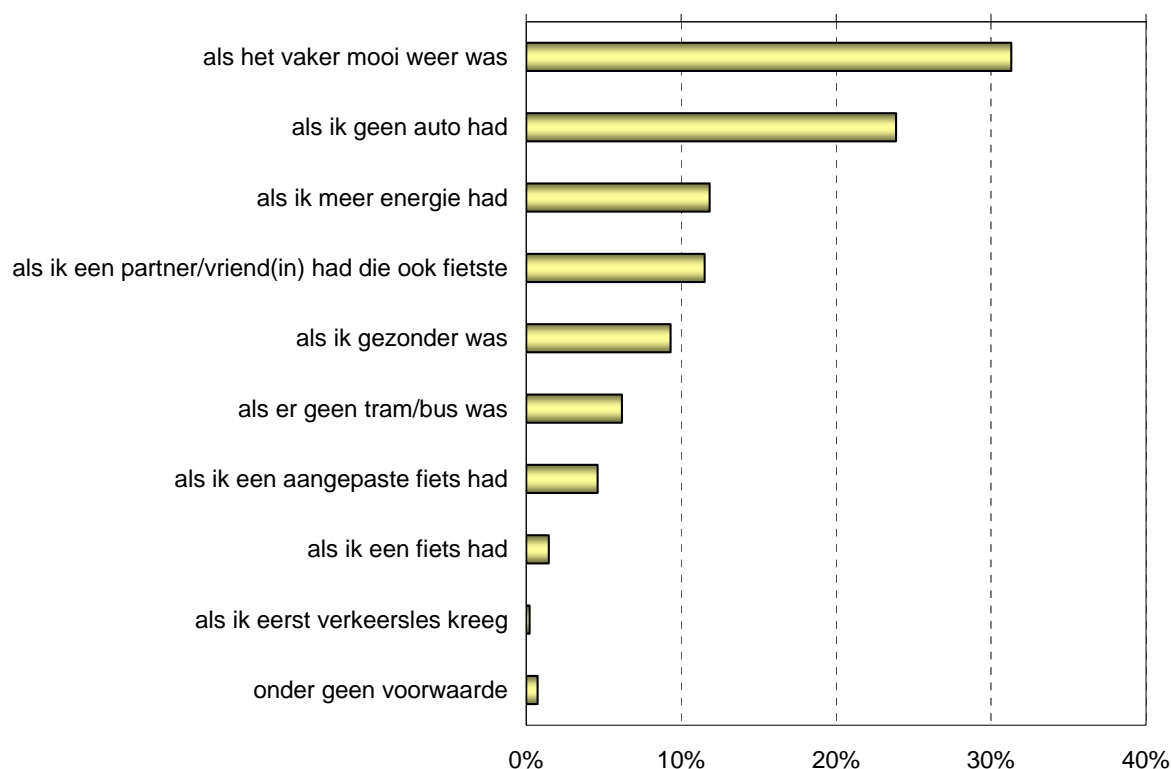


'Het beter onderhouden van de fietspaden' wordt door bijna de helft genoemd.

De vermindering van de kans op fietsdiefstal komt op de tweede plaats met 33%. En als derde wordt het verkeer zelf genoemd (te druk.)

Opvallend is de eerste plaats voor het onderhoud van fietspaden. Dat fietsdiefstal als tweede wordt genoemd onderstreept dat fietsdiefstal een fietsbelemmerende factor is.

Onder welke andere voorwaarden zou u meer/weer gaan fietsen?



De respondenten zouden in de allereerste plaats meer gaan fietsen als het vaker mooi weer was. Andere voorwaarden die ze noemen zijn: het ontbreken van een auto, meer energie, en de aanwezigheid van een fietspartner.

Er zijn geen verschillen aangetroffen naar leeftijd, sekse of gezondheidstoestand.

De auto komt in deze vraag nadrukkelijker naar voren als concurrent van de fiets, dan het openbaar vervoer (16 procent tegenover 4 procent)

Het belang dat aan de aanschaf van een (aangepaste) fiets en aan verkeerslessen wordt gehecht is klein.

Aan een groot deel van deze verlokkingen die respondenten meer doen gaan fietsen, valt niet zoveel te doen. Wellicht valt er iets te bedenken om mensen een fietsmaatje te bezorgen.

Aan verkeerslessen of een aangepaste fietsen blijken weinig respondenten behoefte te hebben. Dat kan enerzijds liggen aan deze onderzoeksgroep (merendeel enthousiaste fietsers), anderzijds willen ouderen wellicht niet toegeven dat dergelijke voorzieningen hen behulpzaam zouden kunnen zijn. Voor die degenen die aangeven meer te gaan fietsen als ze 'meer energie' zouden hebben, kan wellicht een elektrische fiets een oplossing zijn.

Samenvattend: Beter onderhoud van fietspaden, het verminderen van het fietsdiefstalrisico, rustiger fietsroutes (minder verkeersdruk) en een fietsmaatje, zouden ouderen vaker doen fietsen.

7 Beleving

Naast de enquête zijn er twee bijeenkomsten geweest, op 7 december in Utrecht en op 9 december in Den Bosch, waarop met een aantal leden van de Unie KBO verder is gepraat over de beleving van het fietsen. Een verslag hiervan staat in bijlage 1

De belangrijkste bevindingen van die avonden:

Beleving

- Fietsen is ontspannend, je bent lekker buiten, je ruikt de omgeving. Na afloop voel je je voldaan.
- Fietsen is vooral handig om boodschappen te doen.
- Recreatief fietsen (deze) ouderen ongeveer 50 kilometer per dag.

Verkeersveiligheid

- Een stadse omgeving wordt als gevaarlijk ervaren. Slecht onderhouden fietspaden: vroeger week je gemakkelijk uit om een kuil te ontwijken nu gaat dat minder.
- Ouderen hebben niet in de gaten dat ze meer risico lopen dan jongere fietsers.
- Ouderen vinden dat ze verkeerssituaties door hun ervaring beter kunnen inschatten. Ook hebben ze hun strategie aangepast aan hun minder snelle reactievermogen, bijvoorbeeld afstappen en met de fiets in de hand oversteken.
- Ook het tijdstip of locatie wordt aangepast, bijvoorbeeld de spits vermijden en niet in het weekend de bossen in; Omwegen maken om drukke en onveilige kruispunten te vermijden.
- Als lastig worden ervaren kruispunten waar de verkeerslichten zodanig zijn afgesteld dat je op wielrentempo naar de overkant moet; brommers, paarden en honden op fietspaden.
- Als anderen over de stoep fietsen wordt dat als vervelend ervaren.

Stoppen met fietsen

- Naar aanleiding van een case over een tachtigjarige die gevallen is en nu niet meer durft te fietsen, wordt opgemerkt dat goed moet worden gekeken naar de angst voor het vallen. Is de angst te groot, dan maar voorgoed afstappen. Is het verlangen om te fietsen groter dan proberen samen met iemand het fietsen te hervatten.
- De vraag werd gesteld of kinderen of familie de fiets mogen afpakken als ze het te gevaarlijk vinden. Daarover waren de meningen zeer verdeeld.
- Veel ouderen blijken nog niet nagedacht te hebben over de situatie dat fietsen hen teveel moeite gaat kosten, ook aan aanpassingen (lage instap, spiegeltje, elektrische fiets e.d) hebben weinigen een gedachte gewijd.

Aanpassingen

- Bij heren speelt de stang een vrij grote rol. Veel mannen stoppen nog liever met fietsen dan dat ze op een damesmodel moeten.
- Kou en regen worden vaak genoemd als redenen om niet te fietsen: waar zijn de ouderwetse moffen om de handvaten.
- Het besef ontbreekt dat een elektrische fiets mogelijk een oplossing is om met minder kracht door te gaan met fietsen.
- Zware fietssloten worden als onhandig ervaren, zijn er goede lichtgewicht?

Samenvattend: Concluderend kun je zeggen dat deze fietsenthousiaste ouderen wel merken dat ze zich minder soepel in het verkeer begeven en dat ze daar ook in routekeuze of tijdstipkeuze mee rekening houden, maar dat ze niet willen nadenken over aanpassingen aan de fiets. Sommige dingen (een damesfiets voor heren) liggen zelfs gevoelig.

8 Conclusies

Zoals we in hoofdstuk 1 zagen, behoren oudere fietsers tot de kwetsbare verkeersdeelnemers. Dat wil echter niet zeggen dat iedere oudere extra gevaar loopt in het verkeer. Een fitte tachtiger kan een zekerder verkeersdeelnemer zijn dan een gestreste dertiger met rugproblemen. Leeftijd is immers geen risicofactor, maar verminderde fysieke conditie, minder incasseringsvermogen en een beperkter anticipatievermogen zijn dat wel. Het zijn deze fysieke ongemakken die ouderen soms de das om doen. Door minder incasseringsvermogen zijn bijvoorbeeld ongelukken waarbij fietsers boven de 65 jaar zijn betrokken ernstiger. En dit geldt in versterkte mate voor fietsers boven de 75 jaar.

Fietsen kan voor de gezondheid van ouderen enorm waardevol zijn. Op basis van de norm van Gezond Bewegen kan men stellen dat regelmatig een half uurtje fietsen in een rustig tempo gezondheidswinst oplevert. Dat betekent minder hart- en vaatziekten, een toename van de kwaliteit van leven. Een betere fysieke conditie heeft ook een goede invloed op die factoren die een rol spelen bij de risico's voor oudere fietsers in het verkeer.

Dus, schreven we in hoofdstuk 1, aan de ene kant is de statistische kans op een ongeluk groter voor ouderen (vanaf 65), maar aan de andere kant neemt door het fietsen de gezondheid toe, is er een verminderde kans op hart- en vaatziekten en een toename van de kwaliteit van leven. Een betere conditie leidt bovendien weer tot minder grote veiligheidsrisico's.

Dat alles steunt de stelling dat een overheid, maar ook andere betrokkenen, moeten zorgen dat ouderen die willen fietsen, dat redelijk kunnen. En 'jonge' ouderen rond de vijftig moeten blijven fietsen om fit en gezonder te blijven en daardoor langer verantwoord te kunnen blijven fietsen.

De mensen die meegedaan hebben met dit onderzoek blijken echte fietsers te zijn. Ze zijn niet representatief voor de Nederlandse ouderen. In ons onderzoek fietsen de 75-plusser nog massaal (82 %) en zelfs een flink deel van de 80-plussers stapt regelmatig op de fiets (72%.) Terwijl uit onderzoek van Koek bekend is dat de helft van de Nederlanders tussen de 65 – 75 jaar nooit of minder dan een uur per week fietst, bijna 80 procent van de 75 plussers fietst nooit. Het zijn dus vooral de nog fietsende ouderen die meegedaan hebben met ons onderzoek. Dat maakt hun mening over factoren die het fietsen bepalen alleen maar interessanter.

Opvallend is in ieder geval de constatering dat onze respondenten zich veel gezonder voelen dan de gemiddeld Nederlander. Is dat dankzij het fietsen?

Factoren die het fietsen aangenaam maken

Fietsen is gezond, het is goed voor het milieu en het is een ontspannen bezigheid. Dat waren de belangrijkste voordelen die onze respondenten aanvoerden. Ze blijken de fiets vooral voor de boodschappen, voor bezoekjes aan vrienden, de kerk, familie te gebruiken. Daarnaast wordt er heel veel recreatief gefietst. Dat zijn tochtjes die het eerst afvallen, als er bijvoorbeeld om medische redenen minder gefietst kan worden. De fiets als boodschappenwagentje blijft het langst in dienst. De fiets is dus zeker ook een niet te verwaarlozen praktische voorziening in het leven van ouderen.

Factoren die het fietsen minder aangenaam maken

Het weer valt ouderen nogal zwaar: je wordt koud en nat. Wellicht is dit een factor die zwaarder weegt voor ouderen, hebben ze het inderdaad eerder koud. Het lijkt een factor waar niks aan te doen valt, maar in de gespreksronde werd geopperd moffen over de handvaten weer te introduceren. Wellicht liggen er mogelijkheden in product vernieuwing (fietskleding voor ouderen?).

Het slechte fietspadonderhoud kwam naar voren in de vraag naar verbetermogelijkheden (zie hoofdstuk 6) Dat is iets wat wegbeheerders zich kunnen aantrekken. Ouderen hebben door verminderd anticipatievermogen (niet meer even snel rond een kuil) meer last van slecht wegdek. Een overheid die ouderen door wil laten fietsen, doet hier iets aan.

Fietsdiefstalrisico is een factor die ook voor oudere fietsers speelt. Uit verscheidene onderzoeken is bekend dat angst voor fietsdiefstal een belangrijke reden is voor mensen om voor sommige bestemmingen de fiets te laten staan. Voor ouderen is dat wellicht nog vervelender omdat ze zo de routine van het fietsen kunnen verliezen.

Ook de drukte van het verkeer werd genoemd. Uit de gespreksronden kwam naar voren dat mensen bepaalde drukke kruispunten meden (waarmee het onderzoek van Methorst werd bevestigd, waaruit bleek dat ouderen zich beperkingen opleggen vanwege de ingeschatte veiligheid). Dat pleit ervoor dat gemeenten en provincies meer investeren in rustige fietsroutes door verblijfsgebieden in plaats van fietspaden langs drukke verkeersaders. Ook uit het oogpunt van verkeersveiligheid geen gek idee, zo laat het onderzoek van Van Boggelen zien.

Sommige deelnemers aan de enquête hebben een partner die niet (meer) fietst en dat zorgt ervoor dat ze zelf ook de fiets laten staan. Een fietsmaatjes-project voor ouderen kan hier van dienst zijn.

Gebrek aan energie werd genoemd, zou in sommige gevallen de elektrische fiets een oplossing kunnen zijn?

Belangrijkste reden om te stoppen of te minderen met fietsen bleek medisch.

Praktische oplossingen

Aanpassingen aan de fiets is voor deze groep fietsenthousiastelingen nog ver van hun bed. Ze hebben geen behoefte aan verkeerslessen of aanpassingen aan de fiets als spiegels of een lage instap. De overgrote meerderheid rijdt op een gewone fiets.

Waarschijnlijk speelt hier struisvogelgedrag een rol: ouderen willen wellicht niet toegeven dat dergelijke voorzieningen hen behulpzaam zouden kunnen zijn. Blijkbaar ben je echt oud als je aan een spiegel of een lage instap moet. Dat lezen we ook tussen regels door bij de opmerkingen die in de gespreksronden zijn gemaakt.

Ouderen merken wel dat ze zich minder soepel in het verkeer begeven en houden daar ook rekening mee in routekeuze of tijdstipkeuze, maar ze denken niet na over bijvoorbeeld een spiegel waardoor die oversteek naar links wordt vergemakkelijkt. Sommige dingen (een damesfiets voor heren) bleken echt gevoelig te liggen.

Zoals ook Methorst aangaf wordt het tijd voor nieuwe ontwerpen van spiegels op een fiets en de lage-instapfiets (dames en heren). Hier ligt ruimte voor productvernieuwing. Voor een deel is het ook een opdracht aan de marketingafdeling: spiegeltjes op ligfietsen of op de fietshelmen van ligfietsers hebben niks met ouderdom te maken. Scooters hebben allemaal een lage instap en er zijn geen aparte heren- en dames modellen.

We herhalen hier ook maar even de oproep om iets te doen aan kou en regen: Moffen aan het stuur, fietskleding. Het gebrek aan een fietspartner nekt sommigen. Een praktische oplossing is het opzetten van een fietsmaatjes-project, waardoor mensen weer iemand kunnen vinden om recreatief mee te fietsen.

9 Geraadpleegde literatuur

Methorst R. e.a., 2003. Kwetsbare Verkeersdeelnemers, Rapportage over de kennisbasis voor een effectief beleid voor een veilige mobiliteit van kwetsbare verkeersdeelnemers. Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Boggelen Van O., 2005. Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Nederlandse Norm Gezond Bewegen, www.minvws.nl

Andersen, L.B., 2000. All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work).

Saelensminde, K., 2002. Walking and cycling track networks in Norwegian Cities – Cost-benefit analyses including health effects and external costs of road traffic

Hendriksen, I., 1996. The effect of commuter cycling on physical performance and on coronary heart disease risk factors

Deursen L. van, 2003. Low Back Pain and Everyday Activities – The influence of axial rotation on low back pain

Gemeente Amsterdam, dienst Onderzoek en Statistiek, 2003. Amsterdam op de Fiets

RIVM-rapport Ouderen nu en in de toekomst, Koek, 2003

10 Aanbevelingen

Naar aanleiding van het onderzoek en de groepsgesprekken kunnen we de volgende aanbevelingen doen:

Overheid

- Verbeter de kwaliteit van het wegdek voor fietsers. Een kuil voor een oudere fietser is nog vervelender dan voor de doorsnee fietser
- Pak fietsdiefstal aan; zorg voor ouderenvriendelijke stallingmogelijkheden bij winkels en andere openbare gelegenheden
- Maak rustige, veilige fietsroutes door verblijfsgebieden
- Zorg voor voldoende rustplekken voor oudere recreatieve fietsers en duidt deze in de bewegwijzering aan
- Handhaving: brommers en paarden van het fietspad af.

Fietsbranche

- Maak de lage instap-fiets een fiets voor iedereen
- Ontwerp handigheden die het fietsen veiliger maken (leuke spiegels, handsfree bellen)
- Doe iets aan de marketing van aanpassingen voor de fiets
- Fietsloten. Is er een licht en toch kraakveilige slot denkbaar?

Landelijke Ouderenbonden

- Voorlichting aan ouderen: Publiceer over het belang en mogelijkheden van fietsen. Verwijzen naar informatiepunten zoals de website van de Fietsersbond over lichamelijke ongemakken op de fiets
- Bekend maken van het Meldpunt van de Fietsersbond voor onderhoudsklachten van fietspaden
- Bekend maken dat gevaarlijke situaties ook direct bij de gemeente gemeld kunnen worden
- Uitzoeken hoe het zit met gemeentelijke vergoeding (WVG) voor aangepaste fietsen
- Bij ziektekostenverzekeraar korting bepleiten voor fietsende ouderen
- Mogelijkheid creëren tot het vinden van een fietsmaatje. Vast of per tochtje
- Warme, leuke fietskleding laten ontwerpen

Fietsersbond landelijk

- Actie tegen stoepfietsen (poster maken en opnemen in standaard voorlichtingspakketten voor afdelingen)
- Vergelijkend onderzoek elektrische fietsen
- Tips voor ouderen in het voorlichtingsmateriaal opnemen (bijv. fietsen op stillere uren)
- Organiseer dagen waarop fietsaanpassingen, elektrische fietsen kunnen worden uitgetoetst door ouderen

Afdelingen van de ouderenbonden en Fietsersbond

- Actie gericht op fietsers om het fietsen op de stoep achterwege te laten
- Doorgaan met pleidooien voor beter onderhoud en strooien van fietspaden
- Gezamenlijk bij gemeenten pleiten voor toegankelijkheid met de fiets van winkelgebieden en tegen fietsparkeerverboden.

Bijlage 1 - Fietsonderzoek onder ouderen in Utrecht en Den Bosch

Verslag

Na een korte voorstellingronde, naam noemen en waar je vandaan komt en in den Bosch nog een Bosse bol erbij legt Ingrid uit hoe de je je reiskosten kan declareren. Ook vertelt ze over het onderzoek

Vragen

U geeft aan in de enquêtes dat u fietsen een **ontspannende** bezigheid vindt.

Wat maakt het fietsen voor u een prettige bezigheid?

Waar vindt u de fiets handig voor?

Fietsen ontspant de geest is goed voor de gezondheid. Je ruikt de omgeving. De wind streeft je gezicht.

Na afloop voel je voldaan. Met elkaar fietsen is gezellig. Maar niet in grote groepen. Dat is gevaarlijk. Fietsen is vooral handig om boodschappen te doen. Maar ook om naar de kerk te gaan of bij mensen op bezoek te gaan.

Ook recreatief is de fiets handig. Ouderen fietsen per dag ongeveer 50 km.

In dezelfde enquête geeft u aan dat fietsen **gevaarlijk** is.

Sommige ouderen vinden fietsen in een stadse omgeving gevaarlijk. Vooral als er geen aparte fietspaden zijn. Ook slecht onderhouden fietspaden worden als gevaarlijk ervaren. Een boomwortel en een kuil. Vroeger kon je er makkelijk om heen fietsen, maar dat gaat tegenwoordig zie zo makkelijk meer.

Hebben ouderen in de gaten dat ze op de fiets meer risico lopen dan jongere fietsers?

Over het algemeen niet

Ouderen schatten verkeerssituaties door hun ervaring beter in dan jonge mensen, vinden de ondervraagden.

Hun strategie is vaak aangepast aan het minder snel kunnen reageren.

Bijvoorbeeld

Linksaf slaan, omkijken (gaat vaak moeilijker door stijve nek) inschatten van snelheid van het achter op komend verkeer en tegemoet komend verkeer, hand uitsteken, mooie bocht naar links rijden.

Dan stapt sommige ouderen af en steken met de fiets aan de hand lopend over.

Ook wordt de spits vermeden, 's morgens en 's avonds. Of in het weekend als er file vorming is op de fietspaden. Dan maar op maandag. Dan fietst er een grijze golf door de bossen.

Ook worden omwegen genomen om drukke onveilige situaties te vermijden.

Ongelukken bij ouderen hebben ernstiger gevolgen. Daarover was iedereen het eens.

Ouderen reageren minder snel en kunnen minder goed verschillende taken tegelijkertijd doen.

Ook hierover was men het eens. Vooral de noodstop en dan goed landen met je voeten op de grond is soms lastig.

Maakt u wel eens een inschattingfout in een verkeerssituatie?

Zijn er momenten dat u niet precies weet of u voorrang heeft of niet?

Wat zijn voor u lastige situaties?

Inschattingsfouten worden door ervaring niet zo veel gemaakt. Inschatten van snelheid van achterop komende auto's wordt lastiger.

Meestal weet ouderen wel dat ze voorrang hebben, maar automobilisten weten dat niet altijd. En als de zichthoek slecht is, geeft dat wel eens problemen.

Lastige situaties. Oversteken van een kruispunt, waarbij je halverwege rood krijgt. Alleen Lance Armstrong haalt het. Dat zou moeten veranderen.

Ook brommers, honden, paarden op het fietspad zijn lastig. Als anderen over de stoep fietsen wordt dat als vervelend ervaren.

Case

Mijn schoonvader (80) brak 2 jaar geleden zijn heup. Hij is weer gerevalideerd. Loopt weer redelijk met stok. Met veel moeite is hij weer gaan fietsen. Fysiotherapeut en ik hebben hem gestimuleerd. Hij wilde ook weer heel graag fietsen, vooral om boodschappen te doen. Hij is sindsdien 2 keer gevallen met de fiets. Dat is behalve wat blauwe plekken goed afgelopen. Hij durft niet meer.

De ouderen vonden dat goed gekeken moet worden naar de angst voor het vallen van de fiets. Is de angst te groot, dan maar zo laten. Is het verlangen om te fietsen groter dan de angst, dan maar proberen samen met iemand.

Individueel doorvragen

Bij de heren speelt de stang toch nog een vrij grote rol. Een minderheid wil wel een fiets met lage instap als hij daardoor langer kan fietsen. De meerderheid is gehecht aan de stang en stopt met fietsen als ze op een damesfiets moeten.

De ondervraagde ouderen rijden vaak op fietsen die ouder zijn dan 10 jaar. Die worden meestal goed onderhouden. Of door manlief of als die er niet meer is door de fietsmaker. Ze zijn vaak bang dat hun fiets gestolen wordt. Ook wordt af en toe vergeten de fiets op slot te zetten.

Een oudere fietser fiets met zijn gehandicapte zoon, die op een driewieler rijdt. Hij vindt het erg prettig dat hij overal voorrang krijgt.

De helft van de ondervraagden fiets zomer en winter door. De andere helft fiets alleen zomers. Of leeftijd hier bij een rol speelt weet ik niet. Iemand uit Enschede 80 jaar, hartoperaties, fietst ook in de winter elke dag.

Ouderen hebben een hekel aan regen en kou. Als het regent gaan ze niet fietsen. Als het koud is, gaan ze wel.

Waarom is er geen ouderwetse mof bij je handvaten om je handen warm te houden. Een verwarmd zadel of handvaten zou op prijs worden gesteld.

Over het algemeen hebben ouderen een hekel aan lekke banden. Maar gek genoeg hebben ze er weinig last van. Beter bandenmateriaal en op tijd vervangen. Mannen plakken banden. Een enkele vrouw is de plaktechniek meester.

Iemand vond dat voor mensen die veel fietsen de ziektekostenverzekering omlaag kan.

Minder ouderen gaan fietsen om gezondheidsredenen.

Het is vermoeiender dan vroeger. Een elektrische fiets zou uitkomst kunnen bieden. Maar zit nog niet tussen de oren als een oplossing.

Een oudere fietser vindt die fietsslots onhandig. Vooral die extra slots. Bukken en draaien om hem vast te zetten is lastig.

De deelnemers uit Zuid Limburg vinden een versnelling op de fiets prettig. Mensen uit het noorden vinden een fiets zonder versnelling en terugtraprem prettiger en minder gevoelig voor storingen.

Een deelnemer had zijn rijbewijs ingeleverd. Fietsen is goedkoper en gezonder is zijn mening.

Vindt u dat uw kinderen of familie uw fiets niet mag afpakken ook al vinden ze het te gevaarlijk voor u in het verkeer? De meningen waren hierover verdeeld. Als iemand het gas vergeet uit te doen en andere dagelijkse verrichtingen niet meer zelfstandig kan uitvoeren mag dat.

Anderen vinden dat absoluut niet. Samen fietsen in een aangepaste fiets lijkt een oplossing op te kunnen blijven fietsen

Als het fietsen moeilijker gaat door lichamelijke omstandigheden gaat u dan stoppen of probeert u via een aangepaste fiets te blijven fietsen?

Veel oudere fietsers hebben daar niet over na gedacht. Sommige stoppen als het niet meer gaat en kijken niet aanpassingen. Andere denken er over na en willen best aanpassingen uitproberen b.v. een elektrische fiets.

Bijlage 2 - De enquête

1. Wat is uw geslacht?

- vrouw
- man

2. Wat is uw woonplaats?

.....

3. Wat is uw leeftijd?

.....

4. In wat voor omgeving woont u?

- landelijk
- in een dorp
- in een stedelijke omgeving

5. Hoe is uw gezondheid?

- heel gezond
- tamelijk gezond
- niet zo gezond
- helemaal niet gezond

6. Welke vervoermiddelen heeft u? (er zijn meerdere antwoorden mogelijk)

- auto
- fiets(en)
- anders

7. Heeft u een autorijbewijs?

- ja
- nee

8. Welke vervoermiddel(en) gebruikt u? (er zijn meerdere antwoorden mogelijk)

- auto/motor/brommobiel
- openbaar vervoer
- brommer

–fiets(en)

–aangepaste fiets/elektrische fiets

–scootmobiel

9. Hoe oud schat u uw (meest gebruikte) fiets?

–minder dan 5 jaar

–5 tot 15 jaar

–15 jaar of ouder

– niet van toepassing, ik heb geen fiets → ga door naar vraag 12.

10. Bent u tevreden over uw (meest gebruikte) fiets?

–ja

–nee

11. Heeft uw fiets aanpassingen? (er zijn meerdere antwoorden mogelijk)

–geen aanpassingen

–ja, lage instap

–ja, spiegels

–ja, zijwielen

–ja, vouwfiets

–ja, andere aanpassingen

12. Fietst u nog regelmatig?

–ja

–nee, gestopt met fietsen → (indien u nee heeft geantwoord ga door naar vraag 18)

13. Hoe vaak fietst u in de zomer (mei-okt)

–elke dag

–minimaal 1x per week

–minimaal 1x per maand

14. Hoe vaak fietst u in de winter (nov-april)

–elke dag

–minimaal 1x per week

–minimaal 1x per maand

15. Waar fietst u naar toe? (er zijn meerdere antwoorden mogelijk)

- winkels
- werk/vrijwilligerswerk
- bezoek aan vrienden/kennissen en familie
- bezoek aan kerk/school/ bibliotheek/sportvoorziening/bioscoop
- station, tram- of bushalte
- recreatieve of sportieve tochtjes (polder/strand/blokje om/park, enz)
- vakantie
- dokter, ziekenhuis
- anders

16. Fietst u nu minder dan een jaar geleden?

- ja
- nee →(indien u nee heeft geantwoord ga door naar vraag 19)

17. Welke bestemmingen zijn afgevallen? (er zijn meerdere antwoorden mogelijk)

- winkels
- werk/vrijwilligerswerk
- bezoek aan vrienden kennissen en familie
- bezoek aan kerk/school/ bibliotheek/sportvoorziening/bioscoop
- station, tram- of bushalte
- recreatieve of sportieve tochtjes (polder/strand/blokje om/park, enz)
- vakantie
- dokter, ziekenhuis
- anders

18. Waarom bent u minder gaan fietsen/gestopt met fietsen? Kruis maximaal 3 redenen aan.

- om medische/gezondheidsredenen
- onzekerheid
- verkeer is te druk
- afstanden zijn te groot
- openbaar vervoer/auto/brommer is makkelijker
- bang dat fiets wordt gestolen/vernield
- bagage meenemen is onhandig

- ik raak snel de weg kwijt
- het weer wordt steeds slechter

- minder bestemmingen / verhuisd
- anders

19. Hier volgt een rijtje voordelen van fietsen. at zijn naar uw mening de 3 belangrijkste?

- zelfstandig vervoer
- gezond vervoer
- snel vervoer
- parkeren is makkelijker dan met auto
- je komt heel dicht bij je bestemming en bij je huis
- fiets is makkelijk te onderhouden
- fietsen is goed voor het milieu/de luchtkwaliteit
- goedkoop vervoer
- ontspannend vervoer
- gemakkelijk om boodschappen mee te nemen

20. Hier volgt een rijtje nadelen van fietsen. Wat zijn naar uw mening de 3 belangrijkste?

- fietsen is gevaarlijk
- de fiets wordt snel gestolen
- fietsloten zijn zwaar of onhandig
- bagagevervoer is lastig
- je wordt nat of koud
- je raakt de weg kwijt/weet niet precies waar je moet zijn
- met een handicap/aandoening kun je niet fietsen
- vermoeiend
- fiets/onderhoud is te moeilijk/te duur

21. De overheid en anderen kunnen het de fietsers gemakkelijker maken. Zou u meer/weer gaan fietsen als? (er zijn meerdere antwoorden mogelijk)

- de verkeersdrukke vermindert
- de kans op diefstal kleiner wordt door meer en betere fiets-parkeervoorzieningen
- de fietspaden beter worden onderhouden
- de bewegwijzering verbetert
- de premie ziektekosten lager wordt voor regelmatige fietsers
- nee, deze verbeteringen helpen mij niet

– niet van toepassing

22. Onder welke andere voorwaarden zou u meer/weer gaan fietsen?

(er zijn meerdere antwoorden mogelijk)

- als ik eerst verkeersles kreeg
- als ik meer energie had
- als het vaker mooi weer was
- als er geen tram/bus was
- als ik geen auto had
- als ik een fiets had
- als ik een aangepaste fiets had
- als ik een partner/vriend(in) had die ook fietste
- als ik gezonder was
- onder geen voorwaarde
- niet van toepassing

23. Heeft u nog opmerkingen die u nergens kwijt kon?

.....

24. Bent u bereid om een mondeling interview te geven in Utrecht of Den Bosch? (uw reiskosten worden vergoed)

-ja, → graag uw gegevens invullen

naam.....

woonplaats.....

telefoon.....

-nee

(als u ja heeft ingevuld kan het zijn dat u toch niet benaderd wordt; er wordt een selectie gemaakt.)

25. Nadere informatie en meedingen naar een gratis lage instap fiets van Batavus.

- ik wil meedingen naar de lage instap fiets.
- ik wil een proefexemplaar ontvangen van het tijdschrift Vogelvrije Fietser, boordevol nieuws en gezelligheid
- ik wil een proefexemplaar ontvangen van het tijdschrift Nestor, ledenblad van de Unie KBO

Heeft u vraag 25 ingevuld, vul dan hieronder uw naam en adres in:

Naam

Adres

Postcode Woonplaats.....

Hartelijk dank voor uw medewerking.

