




# Fietsen tot je er (niet) bij neervalt

 BERT PLATZER

 BERT OTTEN

ONDERZOEK

 [WWW.RUG.NL/STAFF/F.WESTERHUIS](http://WWW.RUG.NL/STAFF/F.WESTERHUIS)

Fietsende ouderen blijven langer gezond en onafhankelijk. Helaas is deze groep ook kwetsbaarder dan andere verkeersdeelnemers. Verkeerspsycholoog **Frank Westerhuis** onderzoekt hoe de oudere fietser mobiel kan worden gehouden.





In weinig landen wordt de meest revolutionaire uitvinding sinds de uitvinding van het wiel zo massaal omarmd als in Nederland. Volgens cijfers van de RAI zijn er in Nederland niet minder dan 22,8 miljoen fietsen: apparaten die middels een duizelingwekkend eenvoudig mechaniek spierkracht omzetten in hoge snelheden. Wie de balanceeract op twee wielen beheerst, kan zich verheugen op fitheid, mobiliteit en onafhankelijkheid.

Maar waar automobilisten zich beschermd weten door airbags en kreukelzones, zijn fietsers hun eigen kreukelzone. Oudere fietsers lopen extra risico: CROW Fietsberaad becijferde dat zij 3,2 keer meer kans hebben op een ongeval met letsel dan jongere fietsers. Enter Frank Westerhuis. Deze verkeerspsycholoog heeft zijn promotieonderzoek gewijd aan het mobiel houden van oudere fietsers, waarvoor over het algemeen de leeftijdsgrens van 65 wordt gehanteerd.

### Onvoorspelbaar gedrag

‘Nederland vergrijst en mensen worden ook steeds ouder’, zegt Westerhuis. ‘Daardoor is er de behoefte op hogere leeftijd mobiel te blijven. Fietsen draagt bij aan de kwaliteit van leven, want fietsende ouderen blijven fitter en kunnen gaan en staan waar ze willen. Maar als het met oudere fietsers een keer fout gaat, kan het ook goed fout gaan. Als ik met de fiets val, heb ik een week last van mijn schouder, bij ouderen is de kans veel groter dat ze bijvoorbeeld een heup breken. Wij willen dus zorgen dat mensen langer kunnen blijven fietsen zonder dat er ongelukken gebeuren.’

Als verkeerspsycholoog kijkt Westerhuis hoe mensen zich gedragen in het verkeer en hoe dat gedrag kan worden beïnvloed. Wat kenmerkend is voor het verkeersgedrag van oudere fietsers? ‘Veel ouderen worden voorzichtiger en hun reactiesnelheid en overzicht worden minder’, zegt Westerhuis. ‘Dat compenseren ze vaak door snelheid te minderen, beter om zich heen te kijken en meer tijd te nemen om dingen te doen, maar dan is het wel prettig te weten wat andere mensen gaan doen, zodat ze daarmee rekening kunnen houden.’

Neem de tegelijk-groenkruisingen in Groningen, waarbij fietsers uit alle richtingen tegelijkertijd groen licht krijgen. ‘Dat is heel onvoorspelbaar, want er komt verkeer van alle kanten en het is niet duidelijk wat iedereen van plan is. Veel ouderen vinden dat oncomfortabel. Soms gaan ze in plaats van diagonaal over de kruising dan maar eerst rechtdoor en dan links. Sommigen stappen ook af en lopen naar de overkant.’

### Richtingaanwijzer

Hoe moeilijk fietsersgedrag is in te schatten bleek uit een experiment waarbij ouderen en jongeren aan de hand van gefilmde verkeerssituaties moesten voorspellen wat een fietser van plan was. ‘De proefpersonen bekeken 24 filmpjes. Daarin wordt steeds een fietser gevolgd, totdat het filmpje wordt stilgezet: gaat hij of zij links, rechts of rechtdoor? Dat bleek heel lastig te voorspellen, ook door jongeren. In ongeveer 33 procent van de gevallen hadden ze het goed. Dus als je blind gokt, is de kans op het juiste antwoord net zo groot.’

Om de voorspelbaarheid te vergroten experimenteerde Westerhuis

met elektronische hulpmiddelen. In het project CRUISer werkte hij samen met wetenschappelijk onderzoeksinstituut Roessingh Research and Development en productontwikkelaar Indes. ‘Een van de problemen bij ouderen is balans. Met beide handen aan het stuur is de balans veel beter dan wanneer je je hand moet uitsteken om richting aan te geven. Daarom en om het eenvoudiger te maken elkaars intenties in te schatten en het verkeer voorspelbaarder te maken, hebben we een elektronisch systeem ontwikkeld voor aan de fiets met onder andere een knipperlicht. Met zo’n richtingaanwijzer kunnen oudere mensen zich langer zeker voelen in het verkeer en hun bedoelingen beter overbrengen.’ In het project werd tevens ervaring opgedaan met de twee andere functionaliteiten van het systeem:

een koplamp die bij een hogere snelheid feller brandt en een remlicht. Westerhuis geeft aan dat het lastig te meten is of deze maatregelen tot meer veiligheid leiden. ‘Het is vooral subjectief. De meerderheid van de oudere fietsers leek het nuttig om deze zaken te kunnen gebruiken.’

### Vergevingsgezinde fietspad

In de infrastructuur is meer te halen, bleek uit het project. Zoals het ‘vergevingsgezinde fietspad’, dat Westerhuis in samenwerking met Royal Haskoning en de Fietsersbond ontwikkelde. ‘Het wordt steeds drukker op de fietspaden en de huidige fietspaden zijn daar niet op berekend. Het idee achter het vergevingsgezinde fietspad is dat mensen meer ruimte krijgen om fouten te maken, bijvoorbeeld als iemand een zwieper maakt of voor iemand moet uitwijken.’

Het verbreden van fietspaden is het meest vergevingsgezind, maar meestal te duur, of niet mogelijk wegens ruimtegebrek. Daarom werden op testlocaties bermstroken van een halve meter breed aangelegd: overgangszones tussen het asfalt en de berm, waar mensen in geval van nood naar kunnen uitwijken. Door het gekozen oppervlak met ribbels of kunstgras fietst de bermstrook niet comfortabel, maar kunnen fietsers probleemloos weer op het asfalt komen, zonder valgevaar.

Om te onderzoeken of deze maatregelen inderdaad werkten werd teruggevallen op een eerder, zogeheten ‘natuurlijk fietsen’-onderzoek, waarbij fietsers een week werden uitgerust met een cameraatje om hun alledaagse fietsgedrag te filmen. ‘We hebben opnieuw een groep fietsers gevraagd om op hun eigen fiets met een cameraatje te fietsen. We zagen toen dat mensen op een vergevingsgezind fietspad dichter tegen de rechterrاند gingen rijden. Wellicht geven die stroken ouderen meer vertrouwen, zodat ze het fietspad efficiënter gebruiken.’

Hoewel Westerhuis zelf nog lang niet tot de oudere fietsers kan worden gerekend, is hij zich door zijn onderzoek bewuster geworden van zijn gedrag in het verkeer. ‘Ik probeer verduidelijkend te zijn, bijvoorbeeld door mijn hand uit te steken als ik afsla.’ Als fietsliefhebber hoopt hij zelf ook tot op hoge leeftijd van het fietsen te kunnen genieten. ‘Ik fiets veel; om te ontspannen én als forens. Van jongs af aan doe ik al zoveel mogelijk op de fiets. Behalve dat het een hele mooie en praktische vorm van transport is, is het ook gezond en leuk om te doen.’



**Frank Westerhuis** (Groningen, 1988) studeerde psychologie aan de RUG, waar zijn interesse in verkeerspsychologie al gauw werd gewekt. In 2013 studeerde hij af in de Klinische Neuropsychologie en begon hij als onderzoeker op de afdeling Klinische en ontwikkelingsneuropsychologie van de RUG. Zijn hoofdonderwerp werd ‘de oudere fietser’. Hij werkte aan het project ‘het vergevingsgezinde fietspad’, waarbij de ervaringen van oudere fietsers in de Nederlandse fietsinfrastructuur centraal stonden. Sinds 2015 doet hij promotieonderzoek naar interacties van oudere fietsers met andere weggebruikers, onder meer in het CRUISer-project.