

BLIJVEN FIETSEN



Brochure over een onderzoeksproject
naar de gevolgen van veroudering
op fietsgedrag • **2022-2024**

Inhoudsopgave

pagina

Voorwoord	3
1. Fietsgedrag blijft stabiel in drie jaar	6
2. Veel of weinig fietsen geen invloed	8
3. Ebike versus op eigen kracht	11
4. 'Mindere fietsers' fietsen net zo goed	13
5. Afvallers scoren wel minder	14
6. Vrouwen en mannen vertonen hetzelfde fietsgedrag	14
7. Maar wel verschillen tussen mannen en vrouwen bij het opstappen	16
8. Verschillen bij het afstappen	19
9. Vallen hoort bij fietsen, of niet?	21
10. Meer helmen en spiegels	21
11. Een nieuwe fiets	24
Tips en adviezen	25



Voorwoord

Wat gebeurt er eigenlijk met het fietsgedrag als je ouder wordt? Over die vraag is opvallend weinig bekend. Terwijl oudere fietsers wel een in het oog springende categorie zijn in de ongevallenstatistieken: ze vallen vaker en de gevolgen van ongevallen zijn ernstiger.

In dit onderzoeksproject is geprobeerd meer inzicht te krijgen in de gevolgen van veroudering op fietsgedrag. Blijven Fietsen was een driejarig onderzoeksproject (2022-2024) van de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) in samenwerking met Jetty de Vries en Karin Broer. Het project werd gefinancierd door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid van de provincie Fryslân (ROF).

In deze brochure zijn de belangrijkste conclusies samengevat. De meeste resultaten zijn gebaseerd op het werk van Bastiaan Sporrel, phd-onderzoeker verkeerspsychologie van de Rijksuniversiteit Groningen, die promoveert op onderzoek naar fietsgedrag. Daarnaast hebben studenten psychologie bijdragen geleverd. Onderzoeker Frank Westerhuis en hoogleraar verkeerspsychologie Dick de Waard waren eveneens betrokken.

De deelnemers

Zonder de deelnemers was Blijven Fietsen helemaal niks geworden. Wie zijn die deelnemers? In totaal hebben 113 fietsers meegedaan met het onderzoek. Ze zijn geworven uit een grotere groep fietsers die in de jaren 2020 en 2021 in het kader van het project Doortrappen Doortrapoutes heeft getest. Het zijn mensen die graag fietsen.

Over de drie jaar zijn er op 5 locaties (Ureterp, Mildam, Winsum (fr.), IJlst en Hurdegaryp) meetdagen geweest: één in het voorjaar en één in het najaar. In totaal zijn er 32 meetdagen geweest (het eerste voorjaar hebben we 6 meetdagen op 4 locaties georganiseerd).

Bij de eerste meetdag deed de grootste groep mee: 99 deelnemers. Op de daaropvolgende meetdagen liep het aantal deelnemers, zoals verwacht, een beetje terug, met een laagste deelnemersaantal op de vijfde meetdag met 72 deelnemers. De laatste meetdag waren er weer 80 deelnemers.

Omdat dit project gericht was op veranderingen in fietsgedrag gedurende de drie jaar, was het belangrijk dat dezelfde deelnemers bleven terugkomen. Dat is aardig gelukt: 37 deelnemers

zijn alle zes meetmomenten aanwezig geweest, 29 deelnemers zijn vijf keer gemeten, 19 deelnemers vier keer, de overige 28 drie keer of minder. De deelnemers zijn wel vaak gewisseld van locatie, slechts zes deelnemers zijn alle zes keer op dezelfde meetdag gemeten.



Demografische gegevens

Aan het onderzoek deden 62 vrouwen, en 51 mannen mee. De gemiddelde leeftijd van de deelnemers was 72 jaar. De genoemde leeftijden zijn de leeftijden tijdens de eerste meetdag. De leeftijd van de vrouwen (gemiddeld 72) was vergelijkbaar met die van de mannen (gemiddeld 73). De jongste deelnemer was 61 jaar, en de oudste deelnemer was 84 jaar. De figuur rechts-onder laat zien hoe de verdeling van leeftijden was over de groep.

Meer dan gemiddelde fietser

Vergeleken met doorsnee Nederlanders fietsen de deelnemers meer:

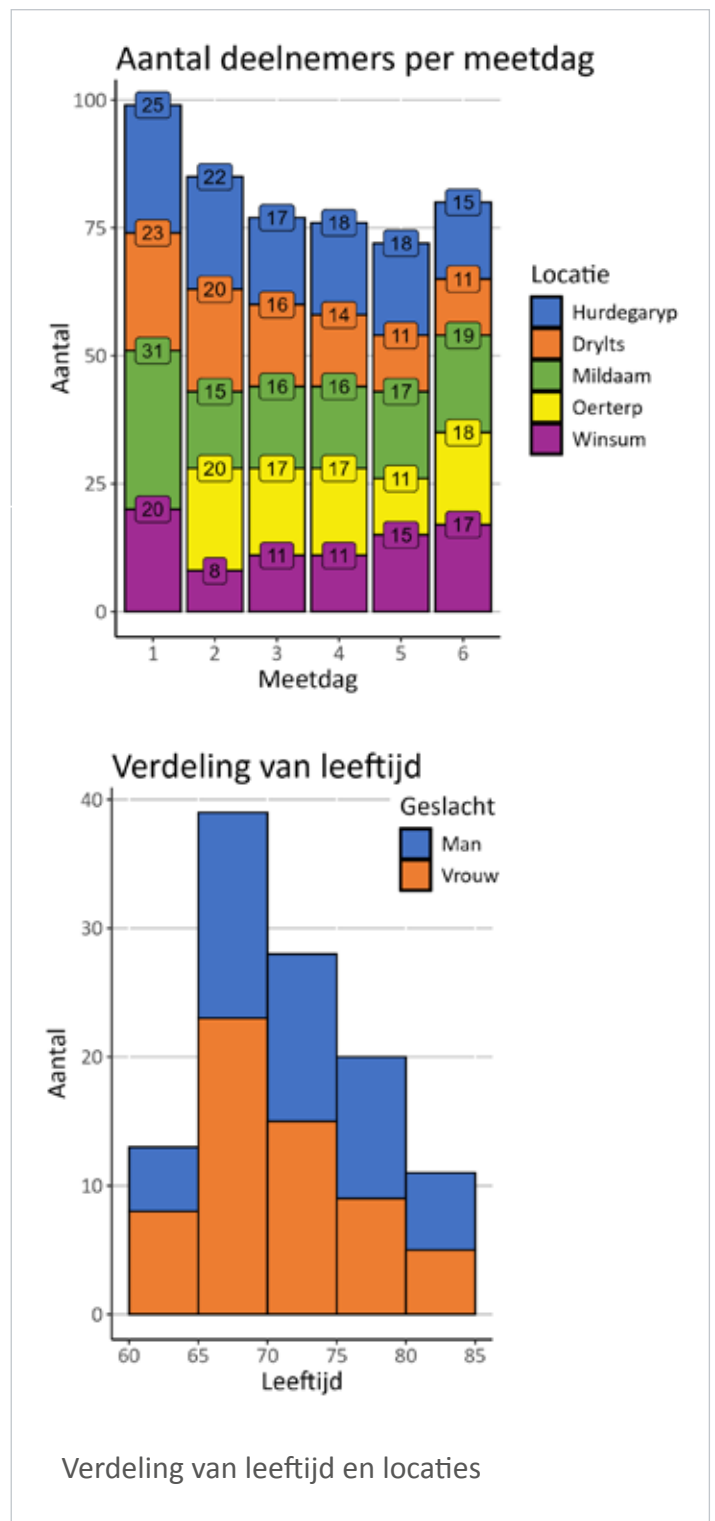
Uit cijfers van CBS uit 2023 ¹ blijkt dat 65-plussers gemiddeld ongeveer 20 km per week afleggen in Nederland. Van de deelnemers van Blijven Fietsen fietsen:

- 8 deelnemers minder dan 20 km per week.
- 17 deelnemers meer dan 20 km per week en minder dan 50 km per week.
- 35 deelnemers meer dan 50 km per week.

De overgrote meerderheid (87 procent) fietst dus veel meer dan de gemiddelde 65-plusser.

Zomer- en winterfietzers

In de zomer wordt er veel meer gefietst. De deelnemers fietsen gemiddeld ruim twee keer zoveel kilometers in de zomer dan in de winter. Maar er zijn ook forse verschillen tussen de deelnemers. Er zijn echte zomerfietzers en 'winterfietzers', die ook in de winter veel kilometers maken.

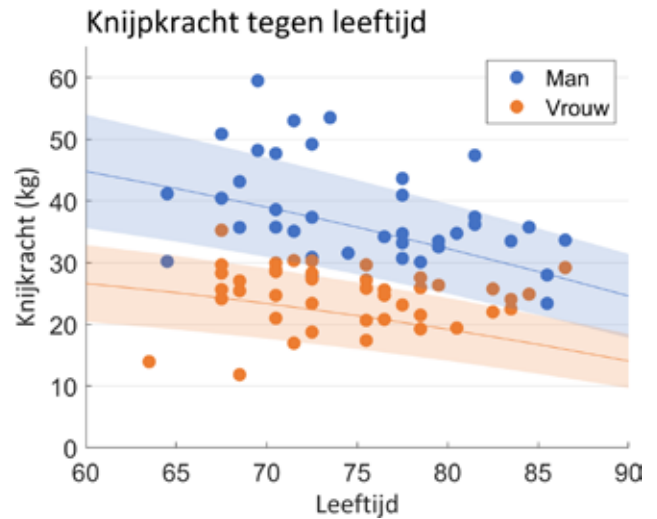


¹ <https://longreads.cbs.nl/nederland-in-cijfers-2022/hoeveel-fietsen-we-gemiddeld-per-week/> (geraadpleegd 27- 3-25)

Sommige deelnemers zijn fitter

De **handkracht** is een indicator voor fitheid. Met name de 80+vrouwen onder de deelnemers scoren opvallend goed. Ook de mannen van rond de 70 jaar vallen op.

De figuur laat de knijpkrachtwaarden van de deelnemers zien (elk individueel puntje is een deelnemer) in vergelijking met de gemiddelde waarden per leeftijd. Alles wat binnen het gearceerde deel ligt zijn vrij normale waarden. Punten buiten het gearceerde, vallen buiten de normwaarden voor de leeftijd.



1. Fietsgedrag blijft stabiel in drie jaar

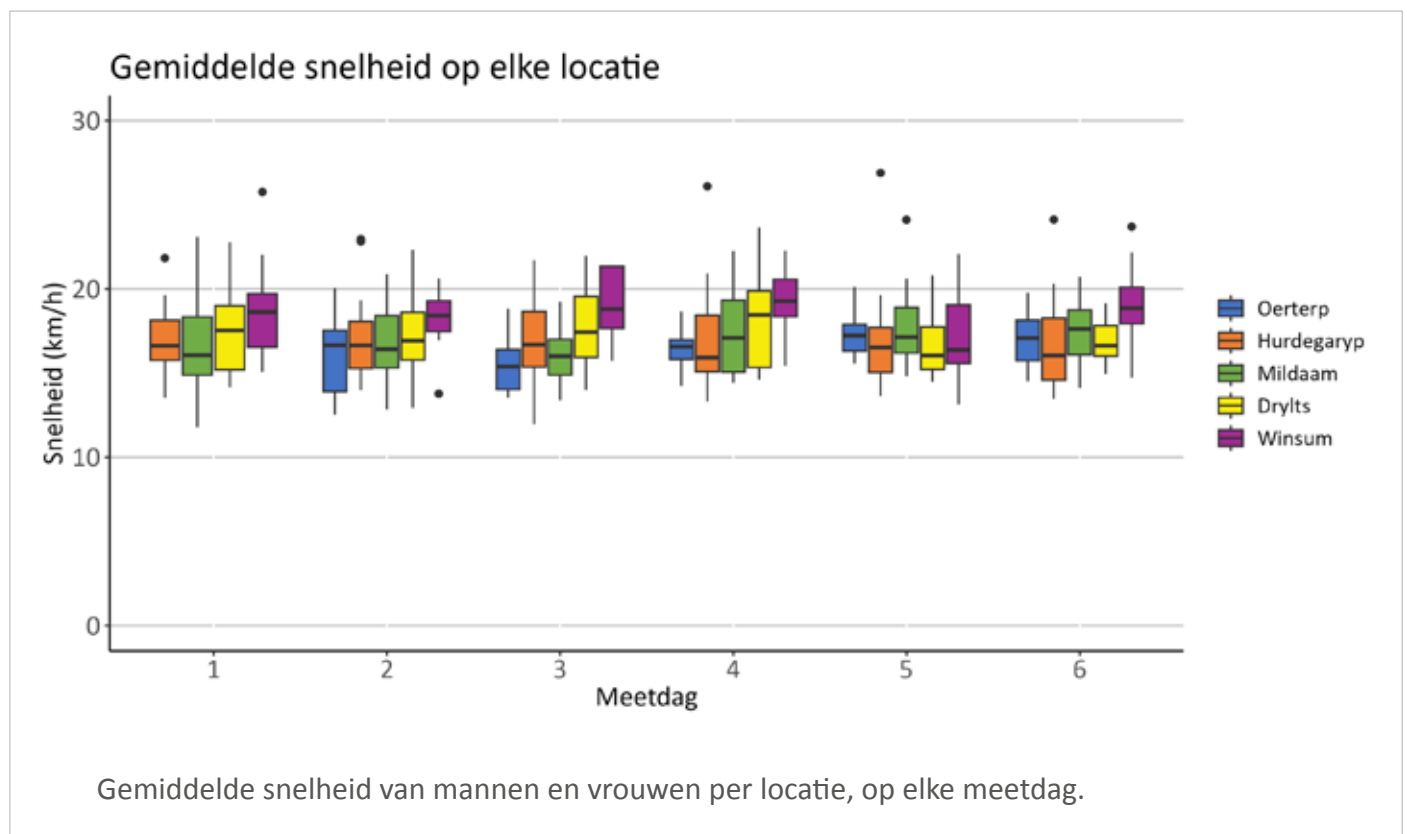
In drie jaar blijft veel hetzelfde: deelnemers gaan niet langzamer fietsen of meer slingeren. Tenminste niet op een lang recht stuk, zoals dat tijdens de videorit in beeld is gebracht. Dat is goed nieuws: veroudering gaat voor de meesten niet zo snel dat je dat in drie jaar kunt meten.

Een beetje verrassend is dit wel. De verwachting was dat er wel kleine veranderingen te zien zouden zijn. Snelheid zegt iets over kracht en het gemak een inspanning te leveren, dat wordt minder met de jaren. Slingergedrag is een indicatie voor de controle die iemand heeft over de fiets. Er zijn onderzoeken die aangeven dat oudere fietsers meer slingeren bij lage snelheden dan jongeren².

De verwachting was dat met het verstrijken van de jaren de snelheid naar beneden zou gaan, en het slingeren zou toenemen. Dat bleek niet het geval.

Videorit

Snelheid en het slingergedrag werden in beeld gebracht met een camera op de fiets. Deelnemers fietsten een straat heen en weer en legden een afstand af van ongeveer 600 meter.



² Schepers, J.P. e.a. Oudere fietsers, Ongevallen met oudere fietsers en factoren die daarbij een rol spelen. SWOV 2020.

Ook als we puur kijken naar de leeftijd van de deelnemers was er geen relatie met snelheid of het slingergedrag. Het is dus niet zo: hoe ouder iemand is hoe langzamer, en/of hoe meer iemand slingert. Leeftijd zegt niet alles, ook hier. Wat had dan wel invloed op snelheid en slingergedrag? De testlocatie was het meest bepalend. In Winsum werd het snelst gefietst, in Ureterp het langzaamst. Dat had te maken met de weginrichting – in Winsum werd gefietst op een weggetje buiten de bebouwde kom, in Ureterp over een weg met drempels.



Ook voor het slingergedrag was de locatie bepalend. In Winsum werd er het minst geslingerd. In Mildam het meest, mogelijk komt dat ook door de weginrichting. In deze weg zat een kleine verspringing.

Met een statistische methode is toen gecorrigeerd voor de locatie. Daaruit bleek dat deelnemers in de loop van de drie jaar niet langzamer zijn gaan fietsen of meer zijn gaan slingeren. Deelnemers lieten dus weinig verandering zien in drie jaar.



Slingergedrag

Voor het 'slingergedrag' wordt de maat 'SDLP' (Standaard Deviatie van Laterale Positie) gebruikt, dat is de variatie die een persoon laat zien in de laterale wegpositie (de positie ten opzichte van de berm). De eenheid is in centimeters.

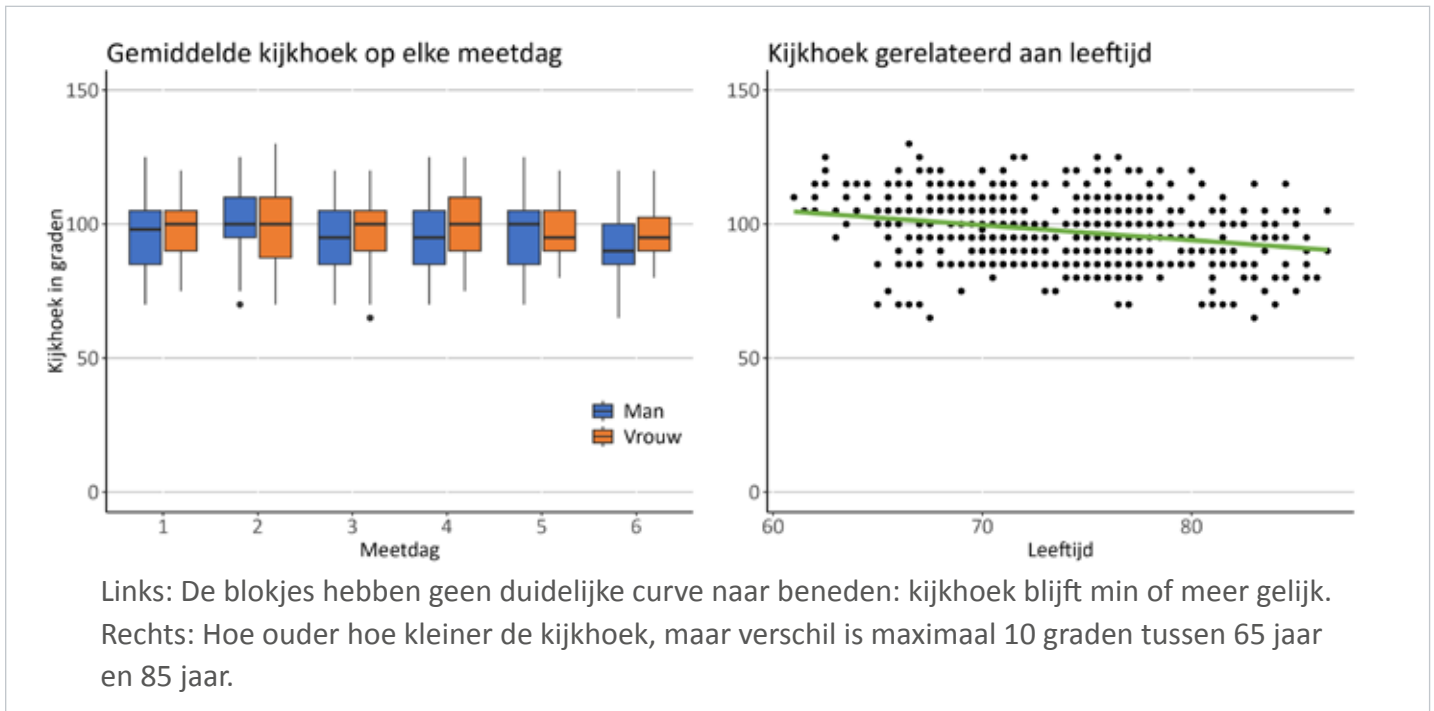
Andere metingen

Ook bij de omkijkttest, bleken de vaardigheden van de deelnemers stabiel. In drie jaar tijd bleef de kijkhoek ongeveer gelijk. De kijkhoek van oudere deelnemers is wel iets kleiner dan van jongeren, maar het scheelt niet veel: maximaal 10 graden.



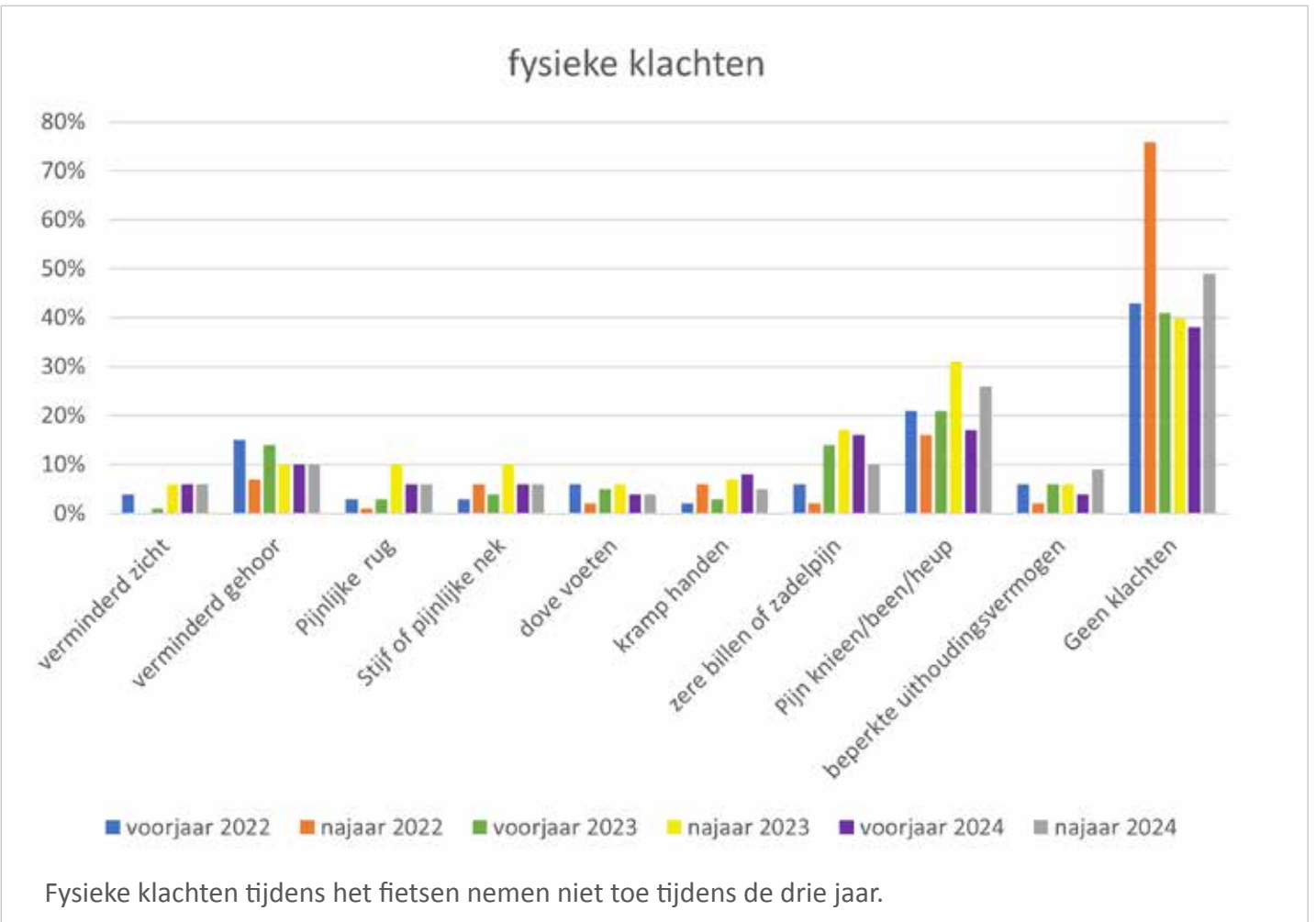
Omkijkttest

De omkijkttest zag er zo uit: De deelnemers zaten op een fiets, met rechte armen en rechte schouders, keken over hun linkerschouder, - terwijl een onderzoeker achter hen van rechts naar links over een getekende gradenboog liep. Als de onderzoeker in beeld kwam, riep de deelnemer 'ja'. Dan werd het cijfer op de gradenboog genoteerd.



In de vragenlijsten die bij elke testdag werden ingevuld door de deelnemers zagen we geen opvallende veranderingen. Zo bleek bij de terugkerende vragen over fietservaring (bijvoorbeeld vaker oncomfortabel in drukke situaties, of stress

op smalle fietspaden e.d.), over het nemen van maatregelen (het vermijden van druk verkeer, geen tassen aan het stuur etc.), of fysieke klachten. In de antwoorden was geen duidelijke ontwikkeling te zien.



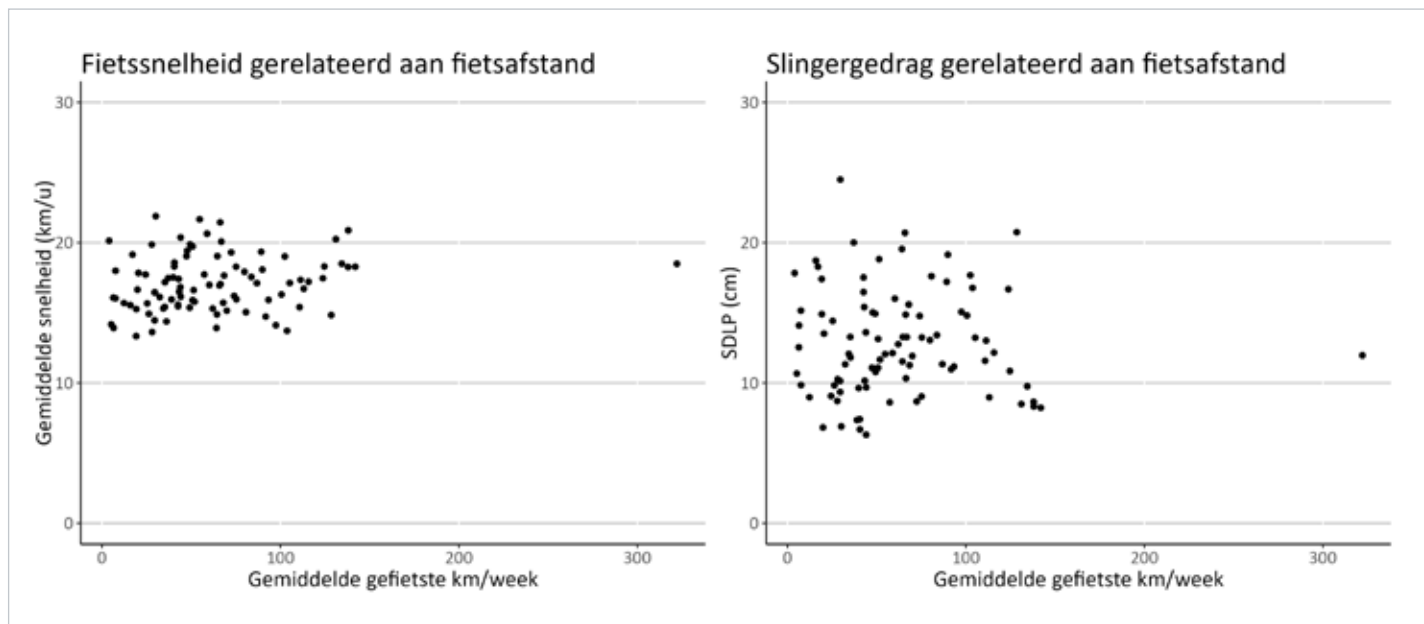
2. Veel of weinig fietsen geen invloed

Deelnemers die veel fietsen, fietsen niet sneller, dan deelnemers die minder fietskilometers maken. Ook het slingergedrag houdt geen verband met gemaakte fietskilometers.

Bijgehouden fietskilometers

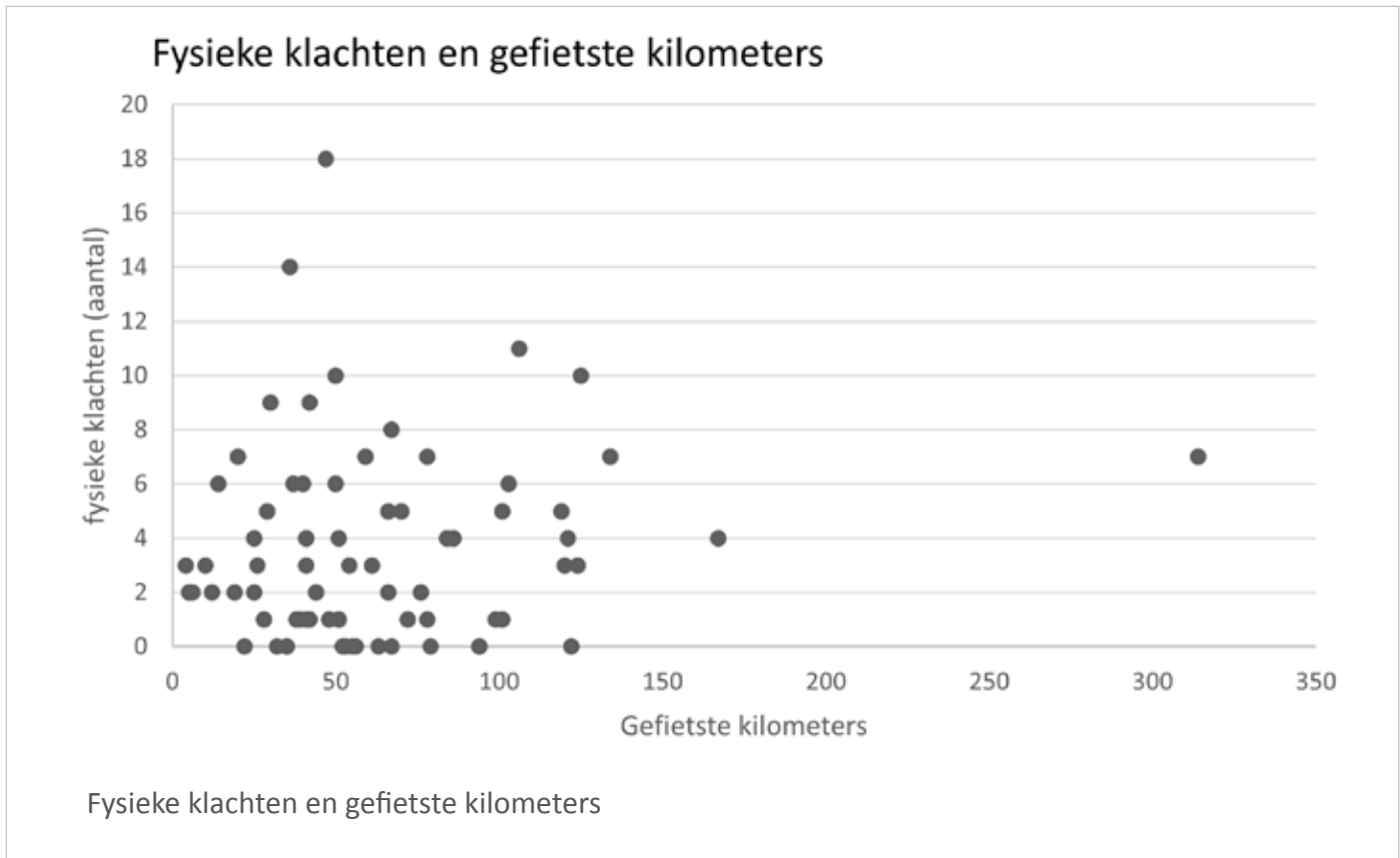
De deelnemers werden gevraagd de fietskilometers bij te houden tussen de testdagen.

De deelnemers zijn over de drie jaar niet minder gaan fietsen. Dat blijkt uit alle opgetelde fietskilometers die ongeveer tweederde van de deelnemers drie jaar lang hebben bijgehouden.



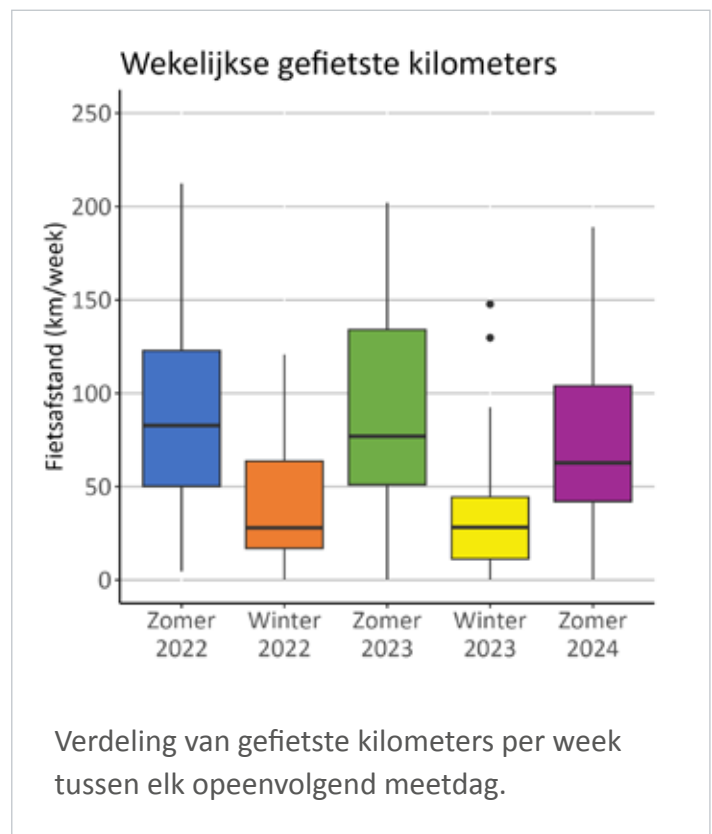
Veel of weinig fietsen is dus niet terug te zien in snelheid en slingergedrag. Is hier een verklaring voor? Niet direct, misschien ligt het aan de elektrische fiets, denkt onderzoeker Bastiaan Sporreel. 'Door de elektrische fiets kunnen mensen allemaal in ieder geval een bepaalde snelheid fietsen. Fietssnelheid wordt dan meer een keuze dan dat de snelheid wordt beperkt door fysieke kracht.'

Rapporteren deelnemers die veel fietsen minder fysieke klachten?
 Nee, er is geen verband tussen fietskilometers en fysieke klachten.

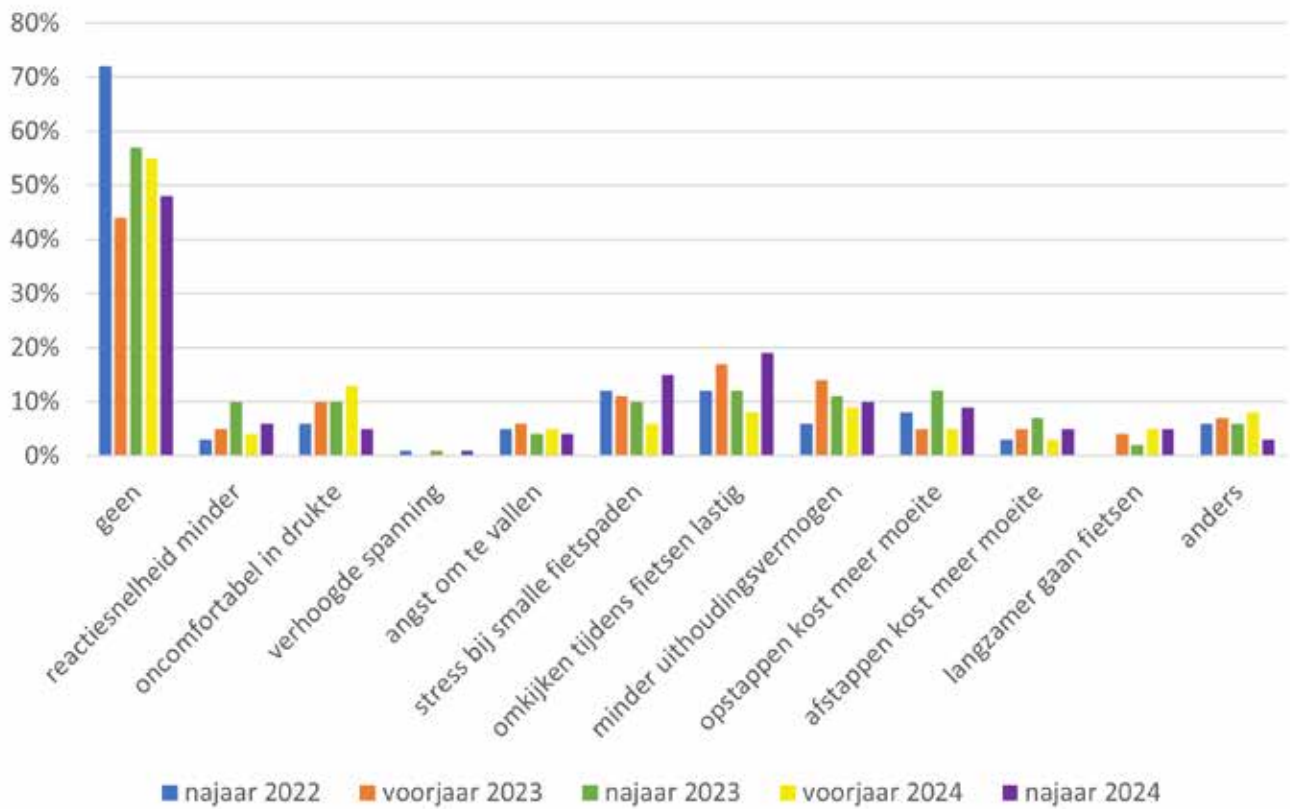


Ook de grote verschillen in fietskilometers tussen zomer en winter zijn niet terug te zien ‘gedragsmaten voor het fietsen’: snelheid en in het slingergedrag. Er is geen verschil te zien tussen het voor- en najaar, ook niet als er gecorrigeerd is voor locatie (die veel invloed heeft op snelheid).

Verder zien we in de antwoorden op de vragenlijsten, geen grote verschillen zijn tussen de testdagen in het voor- of najaar. Zie bijvoorbeeld de vraag naar fietservaring, waarbij deelnemers aangeven of ze meer angst hebben om te vallen, of meer stress ervaren op smalle fietspaden.



eigen fietservaring 2022-2024

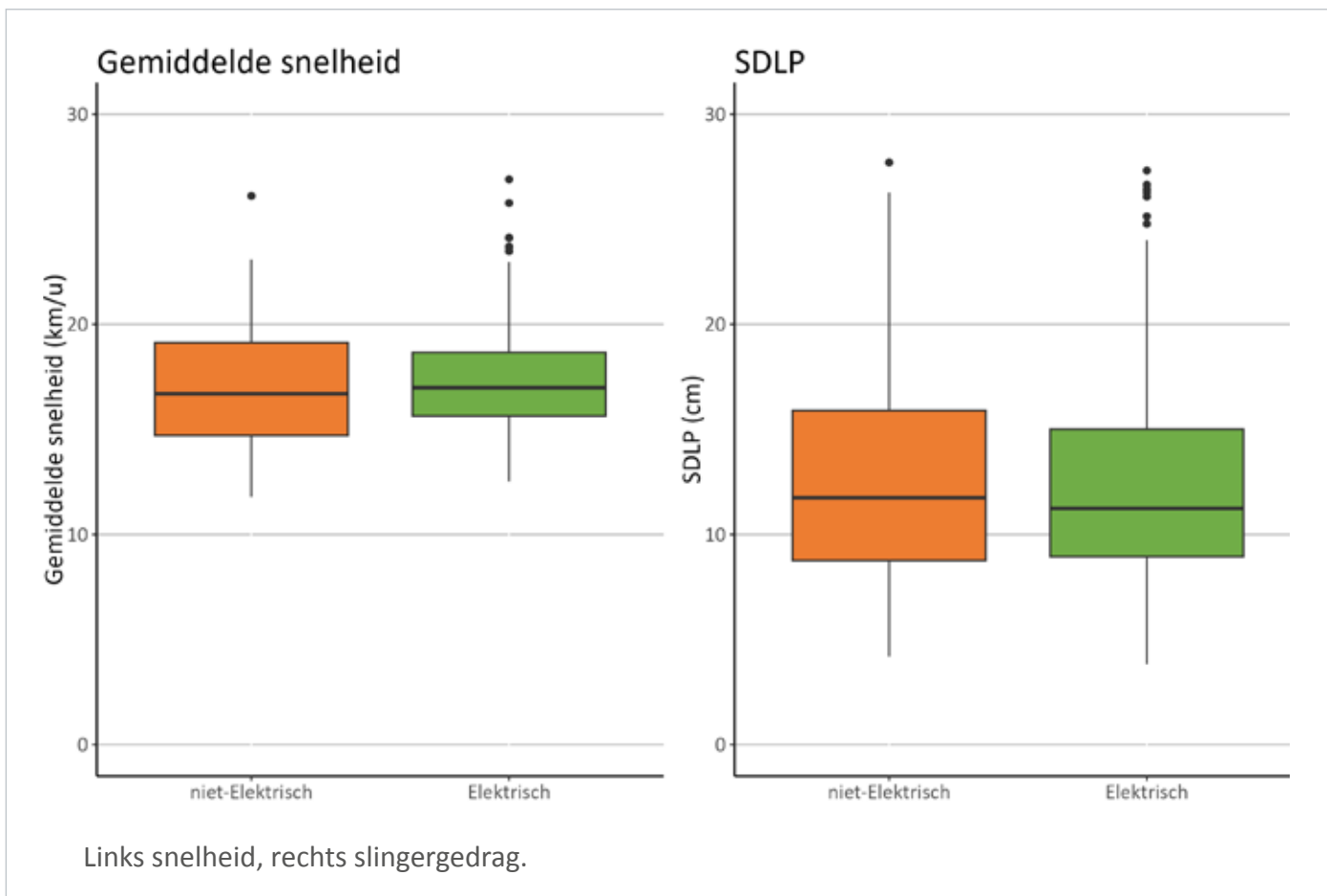


De streepjes van de najaarsdagen (groen en geel) zijn niet lager dan de anderen.

3. Ebike versus op eigen kracht

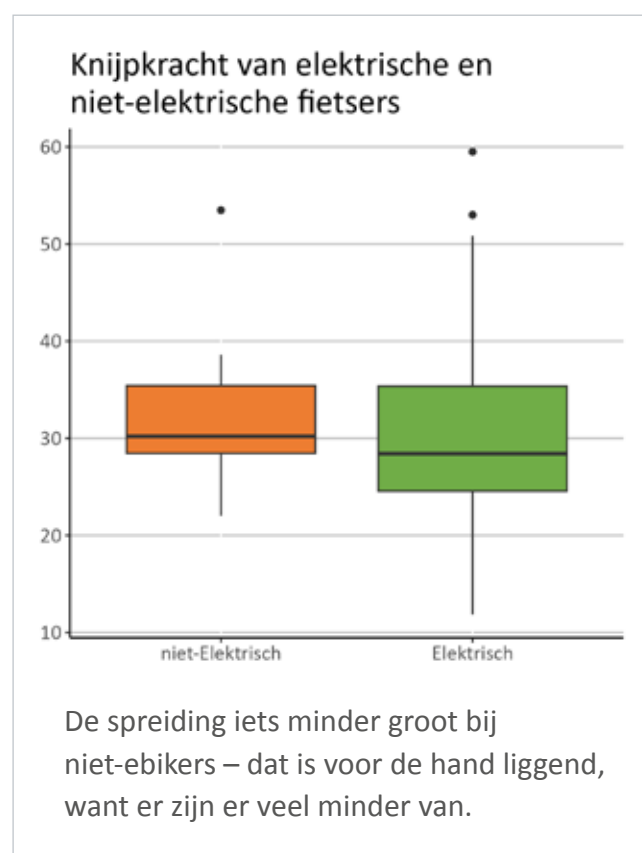
De meeste van deelnemers die drie jaar lang meededen aan Blijven Fietsen reden op een fiets met elektrische ondersteuning. Er waren er 15 op een fiets zonder ondersteuning. Zijn die twee groepen te onderscheiden in de metingen? Nee! Wat betreft fietssnelheid en slingergedrag zijn er nauwelijks verschillen. En dat is toch wel verrassend omdat veel mensen denken dat je mét ondersteuning gemakkelijk sneller fietst.





Beide categorieën (links steeds niet-ondersteund, rechts de ebikers) hebben een gemiddelde snelheid van 17,6 km/uur. Het slingergedrag is wat kleiner op de niet-ondersteunde fiets dan op de ebike, maar dit verschil is zo weinig dat de statistici spreken van geen verschil.

Zijn de fietsers zonder ondersteuning dan misschien fitter dan ebikers? Dan kijken we bijvoorbeeld naar de knijpkracht.



Handkracht

Op een aantal testdagen hebben de deelnemers zo hard mogelijk in een handknijpkrachtmeter geknepen. Deze handkrachtmeting wordt wel gezien als een indicatie voor iemands fitheid.

Nee. Als we kijken naar deze metingen, zien we geen verschil tussen fietsers met of zonder elektrische ondersteuning.

4. 'Mindere fietsers' fietsen net zo goed

Na drie jaar fietsen hebben we de deelnemers de vraag voorgelegd: fiets je net zo goed als drie jaar geleden? De overgrote meerderheid antwoordde 'net zo goed'. Een minderheid (16 procent, 13 deelnemers) antwoordde 'minder goed'. Zijn deze 13 deelnemers ook echt minder goed gaan fietsen, als we naar snelheid en slingergedrag kijken?

Nee. Van de 13 mensen die aangeven minder goed te zijn gaan fietsen zijn er van twee te weinig gegevens, maar bij de anderen zien we geen verschil met de rest van de groep. Zowel qua

snelheid als qua slingergedrag is er statistisch geen verschil. Het gevoel dat mensen minder goed zijn gaan fietsen, is dus niet terug te zien in de snelheid en slingeren. Dat komt overeen met wat andere onderzoekers³ eerder hebben gevonden. Mensen zijn misschien niet zo goed in het inschatten van hun eigen fietsvaardigheden. Maar het kan ook zijn dat de problemen voor deze categorie fietsers vooral aan het licht komen bij wat ingewikkelder manoeuvres in het echte verkeer.



³ Kovacsova, N., e.a. (2016). Riding performance on a conventional bicycle and a pedelec in low speed exercises: Objective and subjective evaluation of middle-aged and older persons

5. Afvallers scoren wel minder

Gedurende het driejarige project, viel er een aantal mensen af. Deze mensen blijken in de metingen anders te scoren.

Er zijn 22 deelnemers zijn gestopt voor het einde van het project. De redenen verschillen:

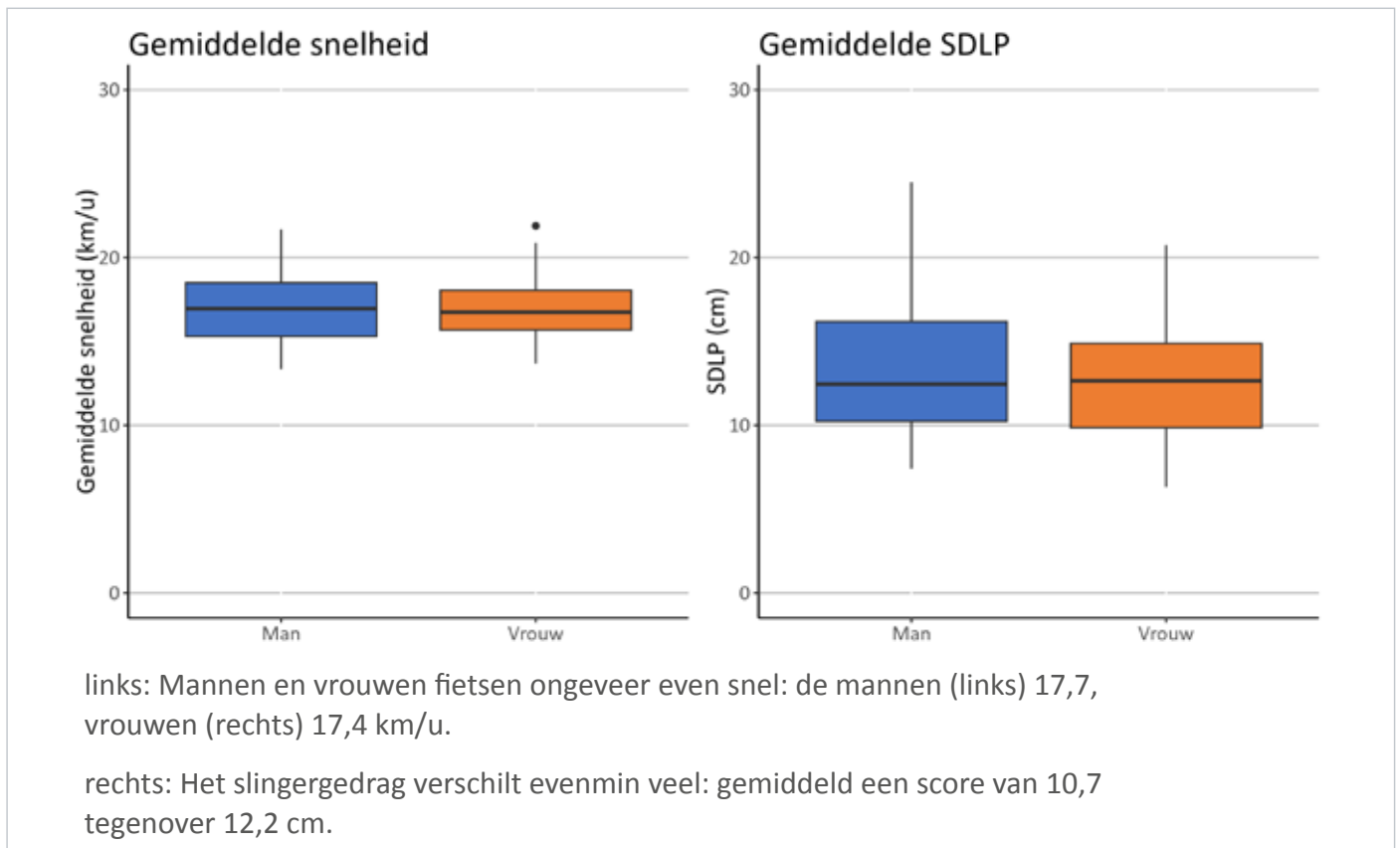
- 5 omdat ze andere prioriteiten hebben
- 4 wegens ziekte
- 4 de partners van deze vier deelnemers zijn ook gestopt
- 1 deelnemer is gestopt vanwege een valpartij
- 1 deelnemer is gestopt vanwege een gebroken knie
- de overige 7 hebben geen reden opgegeven

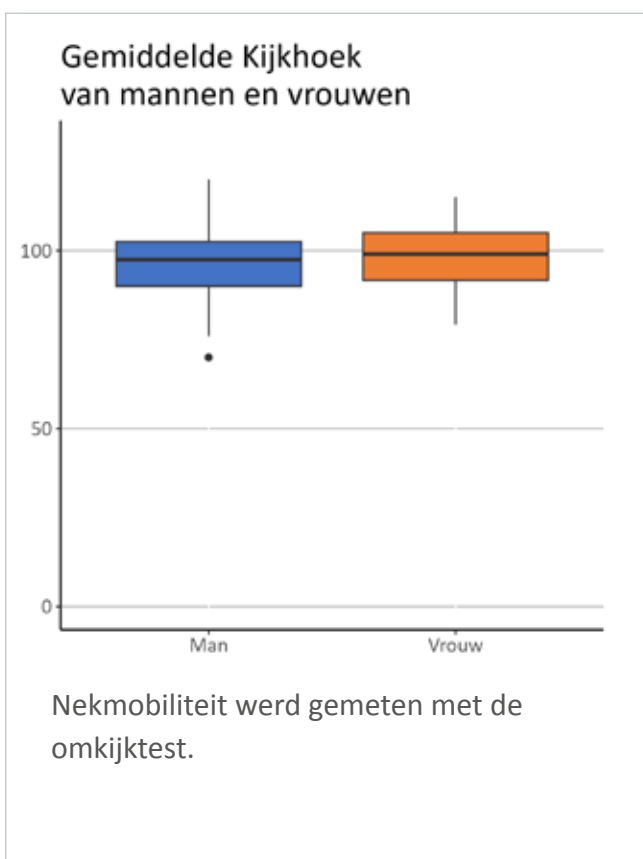
De deelnemers die gestopt zijn, fietsen langzamer en slingeren meer. Ze zijn gemiddeld net even ouder (75 jaar tegen 72 jaar) en het lijkt erop dat ze minder fietskilometers maken. Maar dit laatste cijfer is misschien wat vertekend doordat een flink aantal gestopten geen kilometers bijhielden.

Deze verschillen tussen gestopten en de andere deelnemers zijn wel opmerkelijk: Hoewel de redenen om met het project op te houden verschillend zijn, lijkt er op dat de gestopten minder stabiel fietsten.

6. Vrouwen en mannen vertonen hetzelfde fietsgedrag

Mannen en vrouwen fietsen ongeveer even snel, er zijn ook geen grote verschillen in het slingergedrag. Ook de nekmobiliteit, gemeten met de omkijktest, is vergelijkbaar. Dat bleek uit de analyses van student Joëlle Grimmus voor haar masterstudie.





Ook bij de omkijktest geen significante verschillen: Mannen (links) gemiddelde een kijkhoek van $93,8^\circ$, vrouwen (rechts) 95° .

7. Maar wel verschillen tussen mannen en vrouwen bij het opstappen

Bastiaan Sporrel van de Rijksuniversiteit Groningen onderscheidt drie opstapmanieren.

1. Gekruist – de buitenste voet op het dichtsbijzijnde pedaal zetten, met het andere been snelheid maken door te stappen en dan het binnenste been door het frame (of bij herenfietsen over het frame) op het andere pedaal zetten.



2. Zittend - Er wordt eerst plaats genomen op het zadel. Daarna zet de deelnemer de fiets in gang door op het pedaal in te trappen.

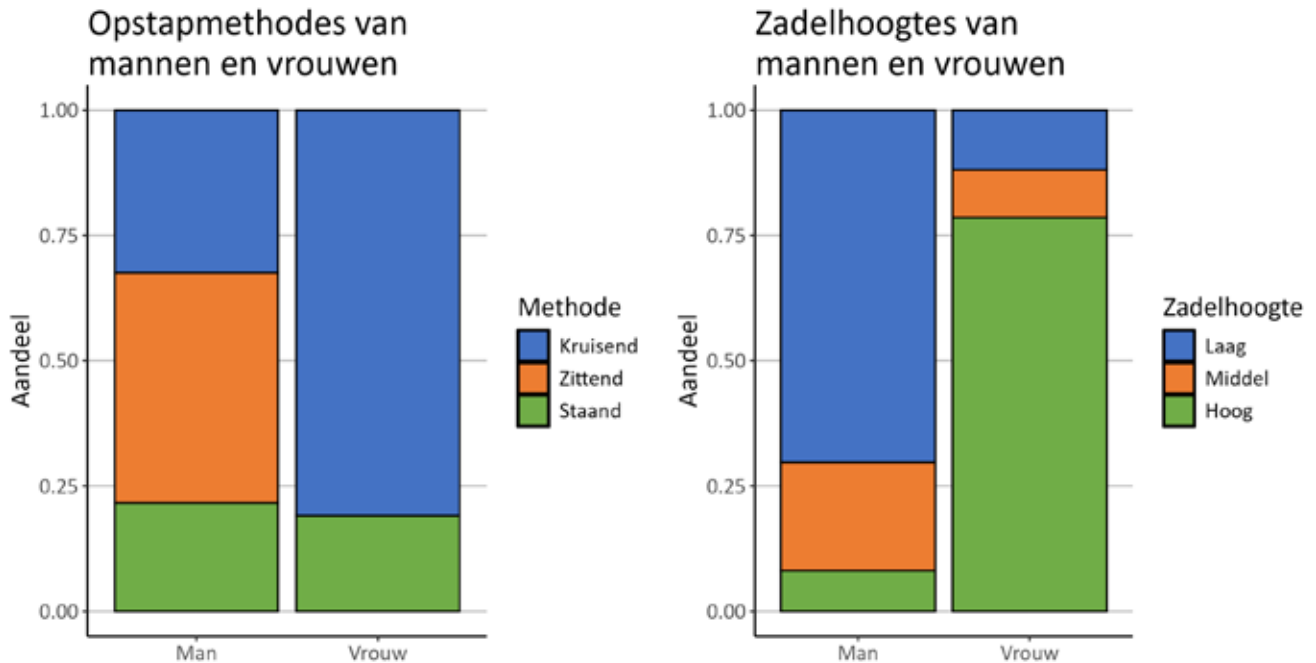


3. Staand - de voet dichtstbij de fiets op het pedaal aan de andere kant zetten, met een pedaalslag de fiets in gang zetten en tegelijkertijd gaan zitten en de andere voet op het andere pedaal zetten.



Op-en afstappen

Het op- en afstappen werd onderzocht tijdens een oefening op een fietsparcours, die de deelnemers elke testdag uitvoerden.



links opstapmethodes, rechts de zadelhoogte: hoog (groen) kan niet met de voeten bij de grond, middel (oranje) een voet of teen bij de grond, laag (blauw) twee voeten bij de grond.

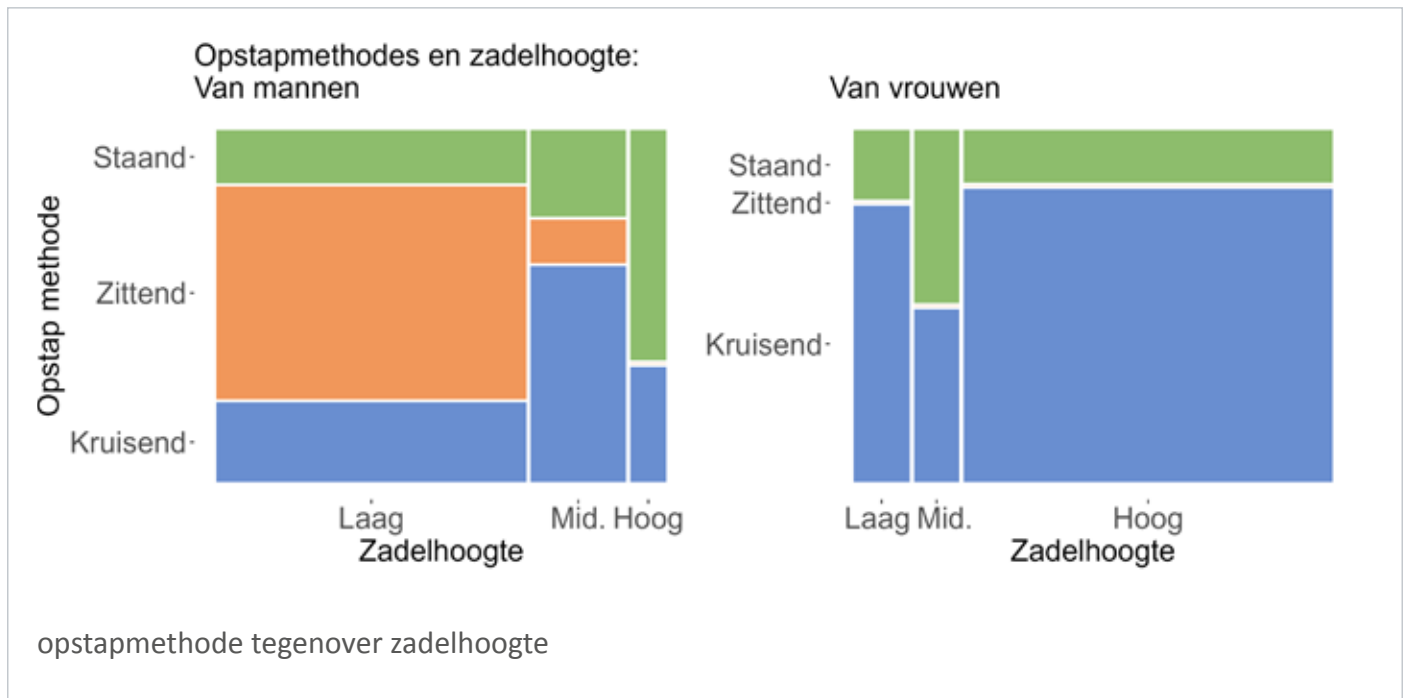
Mannen en vrouwen stappen anders op:
De mannen (links op de linkerfiguur) gebruiken alle drie de opstapmethodes, met 'zittend' als favoriet. De vrouwen (rechts) gebruiken 'gekruist' het vaakst: opstappen met een steppende beweging waardoor je snelheid maakt naast de fiets.

Dat zijn opmerkelijk grote verschillen. Hoe komt dat? Komt dat misschien omdat vrouwen niet met de voeten bij de grond kunnen en daardoor niet 'zittend' weg kunnen fietsen?

Tijdens het project is geïnventariseerd of de deelnemers met de voeten bij de grond kunnen als ze op het zadel zitten. Een grote meerderheid van de vrouwen (88 procent) blijkt niet met de voeten bij de grond te kunnen. Zij kunnen dus helemaal niet 'zittend' beginnen.

Maar,... dit is niet het hele verhaal. Er zijn ook vrouwen die wel met de voeten bij de grond kunnen, maar een voorkeur hebben voor 'gekruist'.

Onderstaande figuur laat dat zien: Voor mannen is het zadel overwegend lager dan bij de vrouwen (de eerste kolom is breder bij de mannen dan bij de vrouwen). Maar bij de vrouwen die wel het zadel laag hebben (en zittend zouden kunnen beginnen) stapt een meerderheid toch gekruist op.



Waarom is dit?

Dit verschil tussen mannen en vrouwen, is al eerder in onderzoek van Rosemary Dubbeldam naar voren gekomen ⁴. Dubbeldam suggereert dat het 'steppen' het voordeel heeft dat je eerder in het opstapproces op een snelheid van 5 km per uur komt. En 'eerder op snelheid' heeft voordelen in het fietsevenwicht. Ook heeft deze manier een voordeel voor het knie- en heupgewricht, je hoeft minder hoog het been te heffen, dan wanneer bij de start eerst je been naar de andere kant moet brengen.

Deze manier van opstappen is misschien wel onveiliger – hoewel dit nooit is aangetoond. Het lijkt wat meer risico met zich mee te brengen door de verplaatsing van het lichaamsgewicht tijdens het opstappen. Tegenwoordig wordt deze methode daarom bij activiteiten in het kader van landelijke voorlichtingscampagne Doortrappen wel afgeraden.

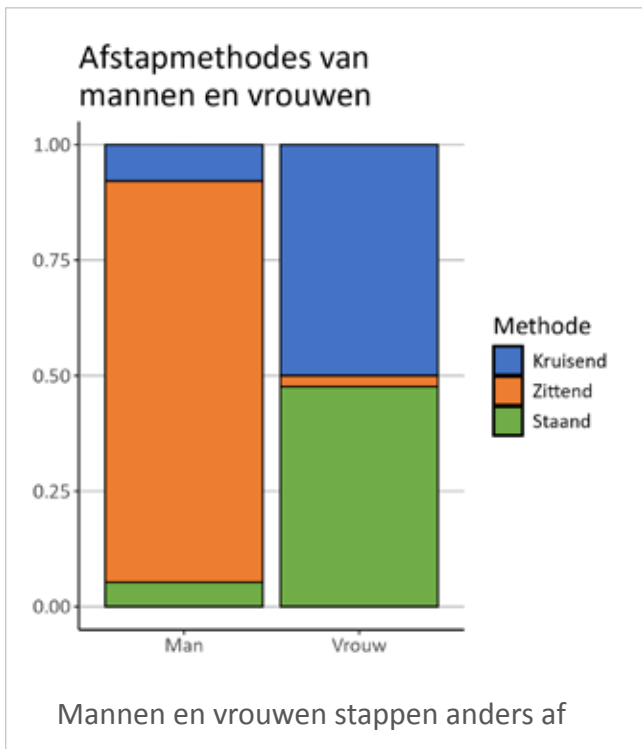


⁴ Dubbeldam, R., e.a. (2017). The different ways to get on and off a bicycle for young and old. Paul Straathof, 2014 Step by step analysis of bicycle mounting and dismounting; V. Bultink e.a. 2016 Cycling strategies of young and older cyclists; R Dubbeldam 2017, SOFIE, a bicycle that supports older cyclists?

8. Verschillen bij het afstappen

Er zijn ook drie manieren van afstappen volgens Sporrel:

- 1 = Remmen en uit het zadel bij stilstand.
- 2 = Blijven zitten, voeten aan de grond en dan pas van de fiets af.
- 3 = Terwijl de fiets nog in beweging is, eerst door het frame en dan pas tot stilstand komen.



Mannen (links in de figuur) hebben een duidelijke voorkeur voor om op het zadel blijven zitten (methode 2). De helft van de vrouwen kiest voor methode 3. Net als bij het opstappen zijn er dus duidelijke verschillen, waarbij methode 3 net als het 'gekruist' opstappen niet zo'n goede naam heeft. Student Joëlle Grimmus schrijft in haar eindschrift: 'Deze verschillen in op- en afstapgedrag zijn relevant, aangezien een groot deel van de valpartijen plaatsvindt tijdens het afstappen.'

Ons onderzoek brengt nog een keer aan het licht dat oudere vrouwen anders opstappen en anders afstappen, dan (veel, maar niet alle) mannen. Waarom doen ze dat? Framehoogte, hoogte van het zadel speelt daarin een rol. Het lijkt erop dat veel vrouwen een beter passende fiets zouden moeten hebben. Een fiets waar ze goed met de voeten bij de grond kunnen maar wel comfortabel kunnen blijven fietsen. Een fiets met kleiner frame, maar mogelijk ook met kleinere wielmaat.

De SOFIETS

In 2016 werd de SOFIETS ontwikkeld. Onderzoekers Rosemary Dubbeldam (Roessingh revalidatie) en Vera Bulsink (TU Twente) waren daarbij betrokken. Deze elektrische fiets was voorzien van een bijzonder zadelmecanisme: Het zadel zakt automatisch als de fietser snelheid mindert en stopt, en gaat automatisch weer omhoog als de fietser na de stop weer op gang komt. De fiets had nog een paar aanpassingen in de geometrie waardoor die gemakkelijk stuurde. Helaas, deze fiets is nooit op de markt gebracht.

9. Vallen hoort bij fietsen, of niet?

In totaal zijn er gedurende de drie jaar onderzoek 36 valpartijen geweest, 9 mensen zijn twee keer gevallen, en 1 persoon is drie keer ten val gekomen. In totaal zijn er dus 25 mensen ten val gekomen: 12 vrouwen en 13 mannen. Zo blijkt uit de vragen naar vallen die iedere testdag gesteld werden. Genoemde oorzaken zijn onder ander: afstappen (7 keer), in de berm geraken (6 keer), botsing met een fietser (4 keer), haken kleding (2 keer), in een bocht (2 keer).

Deze groep is door student Joëlle Grimmus vergeleken met de andere deelnemers. Het blijkt dat ze qua snelheid en slingergedrag niet afwijken van de niet-gevallen deelnemers. Ook scoorden ze niet significant anders op de omkijktest. Er waren wel verschillen bij het afstappen: 7 deelnemers zijn gevallen tijdens het afstappen. Mensen die vielen, gebruikten vaker methode 3 (eerst door het frame en dan pas tot stilstand komen) dan de niet-gevallen. Opvallend, maar het zijn kleine aantallen. Dus misschien is het toeval.

Waren er veel valpartijen gedurende de drie jaar van Blijven Fietsen? Plusminus 8 deelnemers per jaar vielen een keer in dit onderzoek: 7 à 8 procent van de deelnemers. Is dat nu veel? In dit onderzoek zijn alle valpartijen meegenomen. Ook de minder ernstige waarvoor geen doktersbezoek nodig was. Deze ongevallen worden bijna nooit geregistreerd waardoor een vergelijking met landelijke ongevals cijfers lastig is.

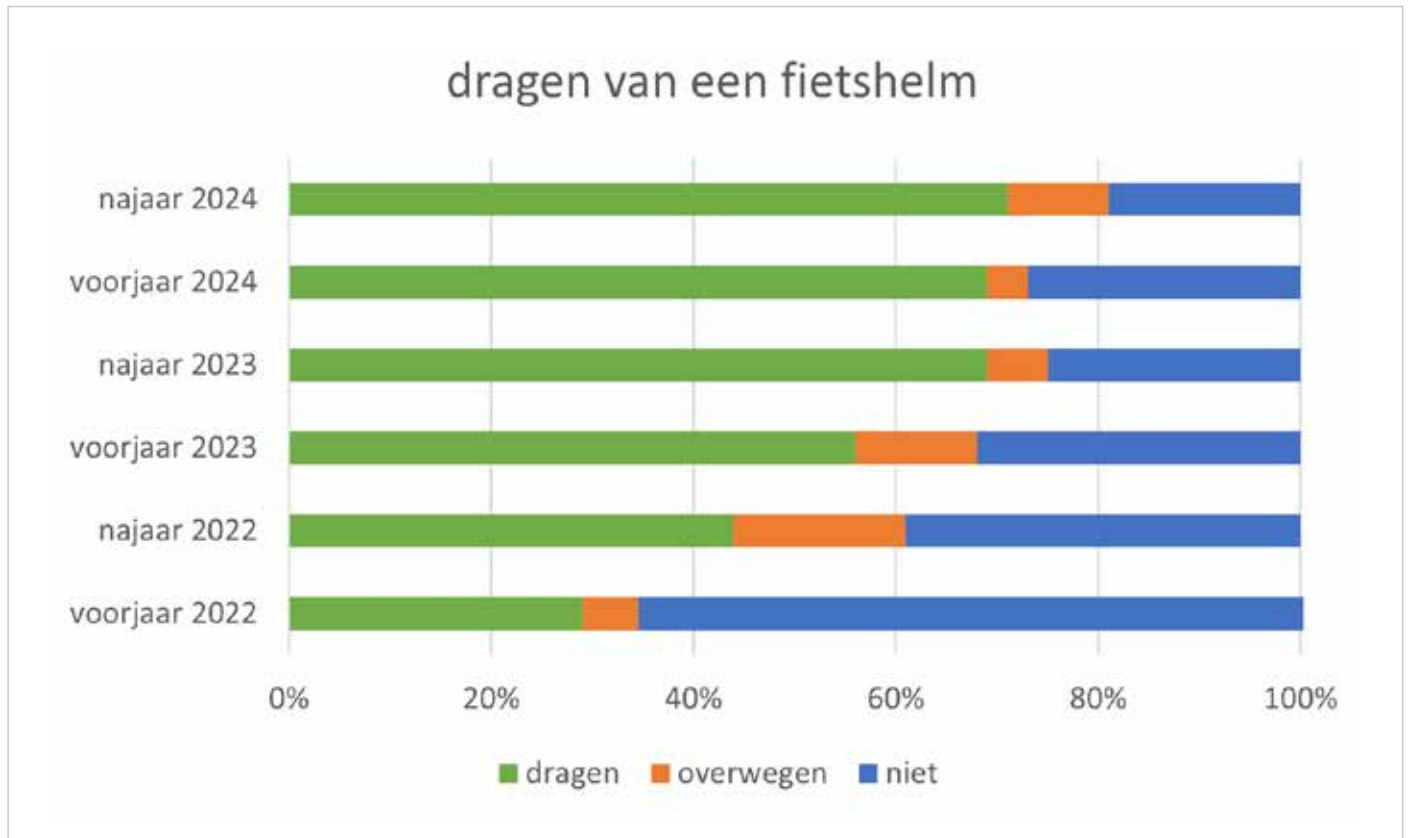
Als we de ongevallen van de deelnemers waar een bezoek aan de spoedeisende hulp (SEH) noodzakelijk was (dat waren er 4), vergelijken met bekende cijfers dan valt het volgende op: Het LIS-rapport over fietsongevallen van 2022 ⁵ meldt dat er per 10 miljoen gefietste kilometers ongeveer 50 SEH-bezoeken per jaar zijn voor

mensen tussen 55-69 jaar. Voor ouderen vanaf 70 jaar is dit nog meer: 55 SEH-bezoeken voor mannen en bijna 100 voor vrouwen. Het aantal SEH-bezoeken onder de deelnemers van Blijven Fietsen is vergelijkbaar met het LIS onderzoek voor mannen (tussen de 55 en 69 jaar), maar wat lager voor de vrouwen.

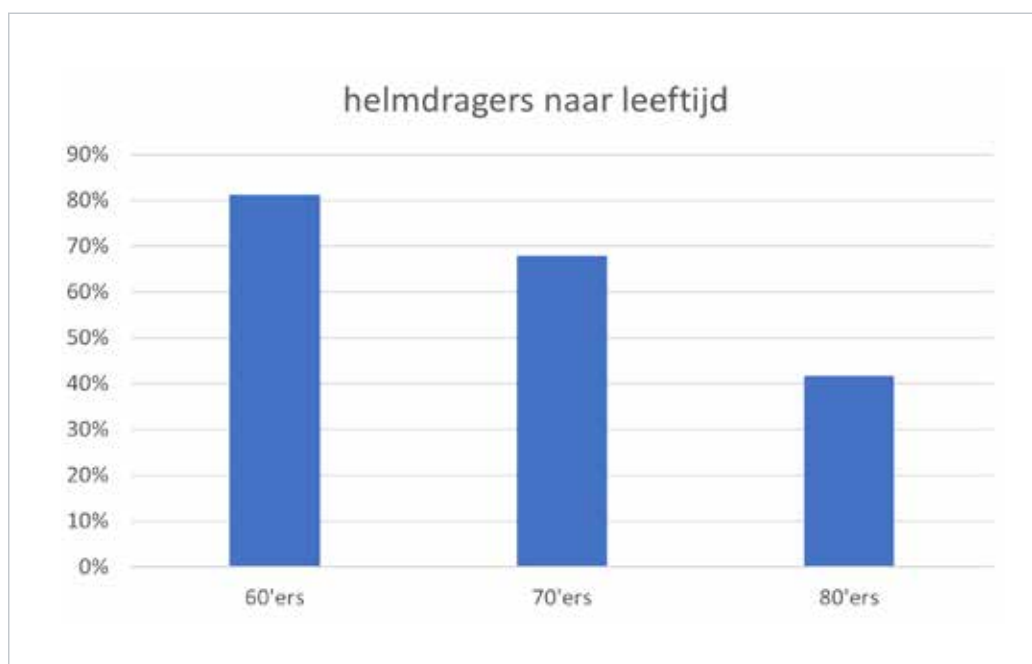
⁵ Veiligheid NL, Verkeersongevallen en eenzijdige voetgangersongevallen in 2022 SEH-bezoeken 2022

10. Meer helmen en spiegels

Het dragen van een fietshelm is in de afgelopen drie jaar meer vanzelfsprekend geworden. Dat blijkt duidelijk uit onderstaande grafiek:

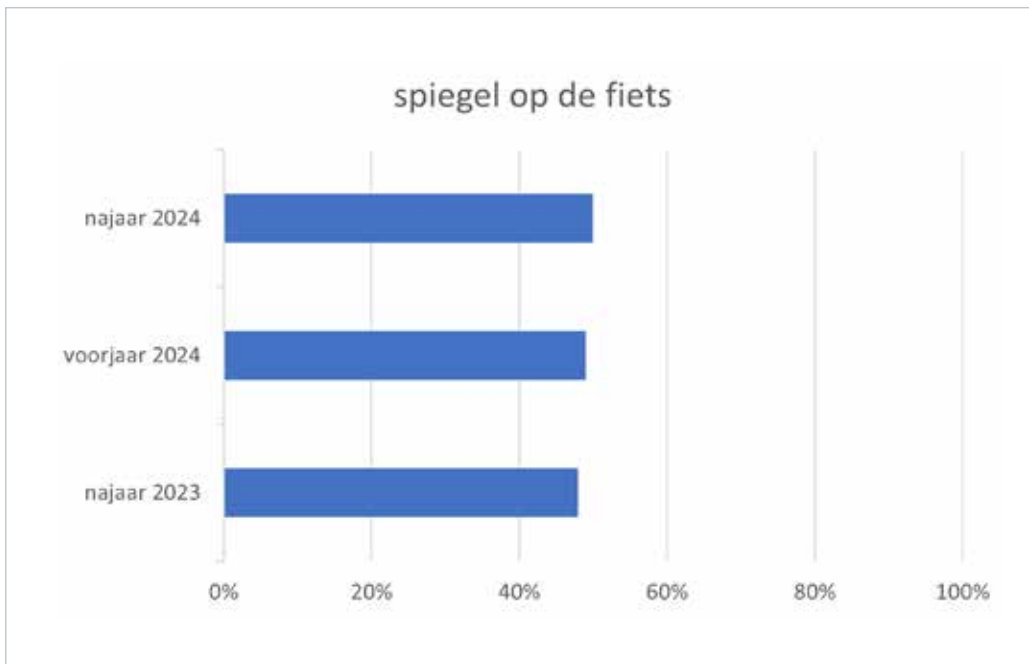


Opvallend is dat de ouderen onder de deelnemers daarbij een beetje achterblijven.

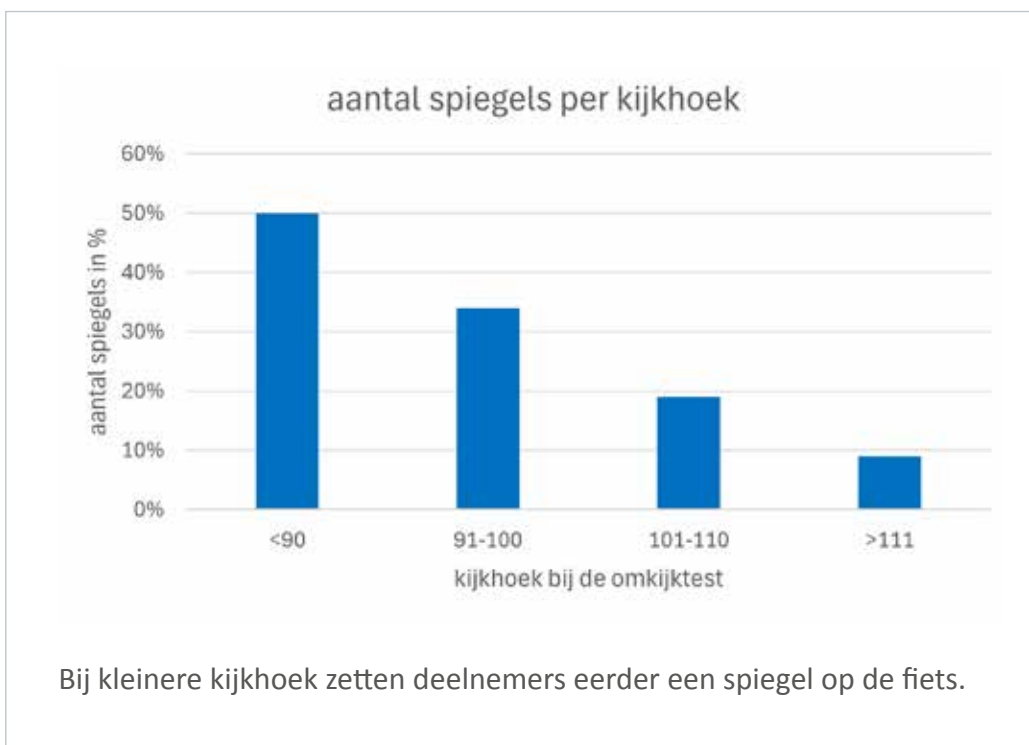


Spiegel

De spiegel op de fiets, ook een veiligheidsmaatregel die de laatste jaren vaker te zien, heeft bij de deelnemers niet zo'n opgang gemaakt als de helm. Vanaf 2023, toen de spiegels voor het eerst geteld hebben, is dit aantal stabiel gebleven. Ongeveer de helft van de deelnemers heeft een spiegel op de fiets.



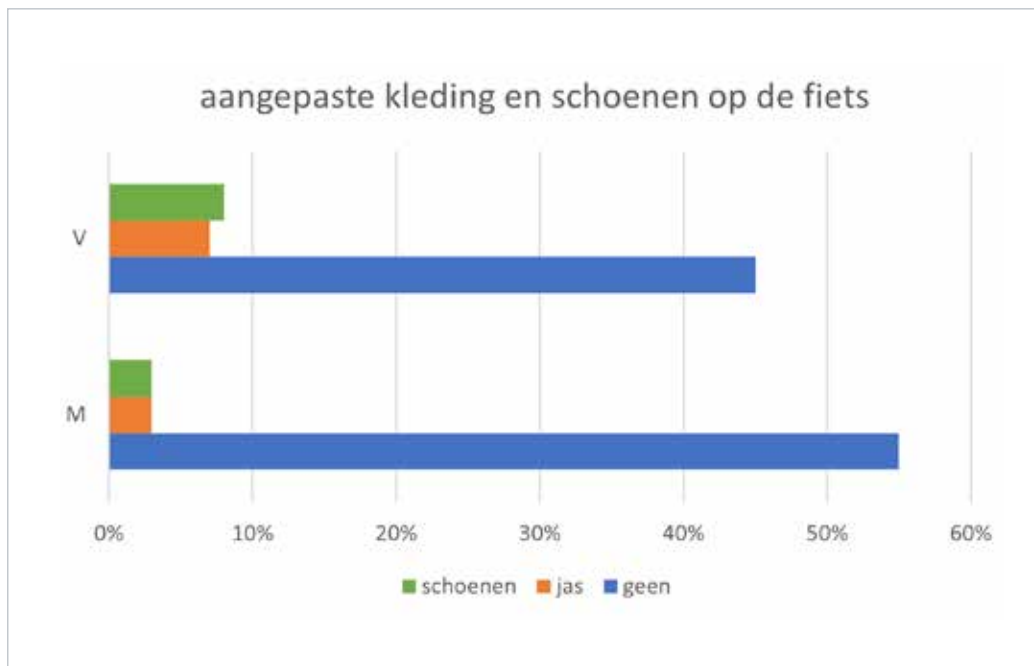
Wel is er verband met hoe goed mensen scoren op de omkijktest. Deelnemers die minder goed hun nek kunnen draaien, hebben vaker een spiegel op de fiets.



Bij kleinere kijkhoek zetten deelnemers eerder een spiegel op de fiets.

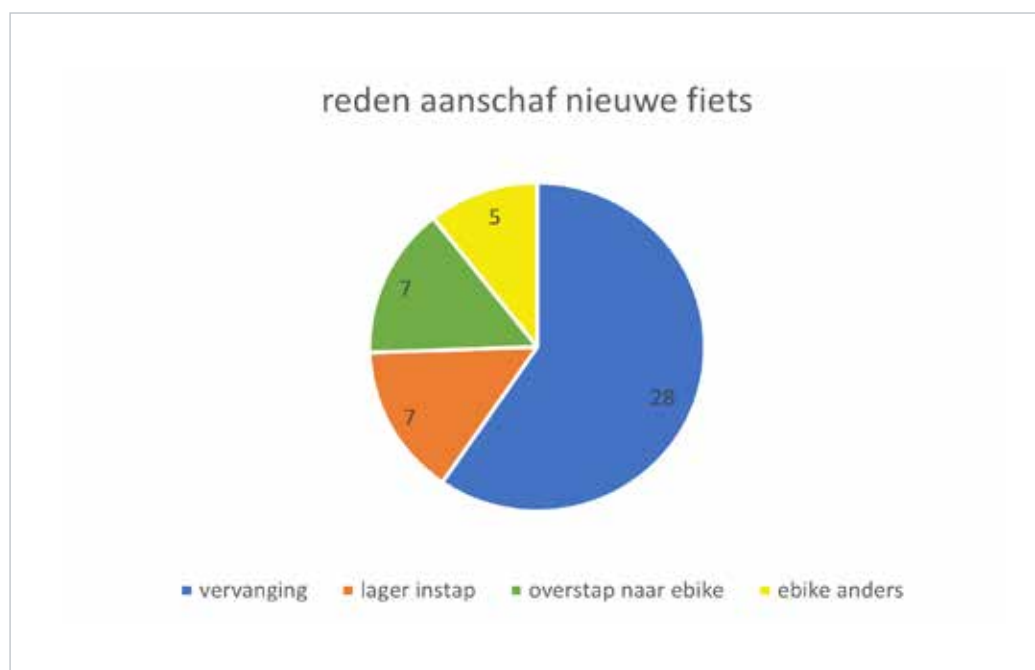
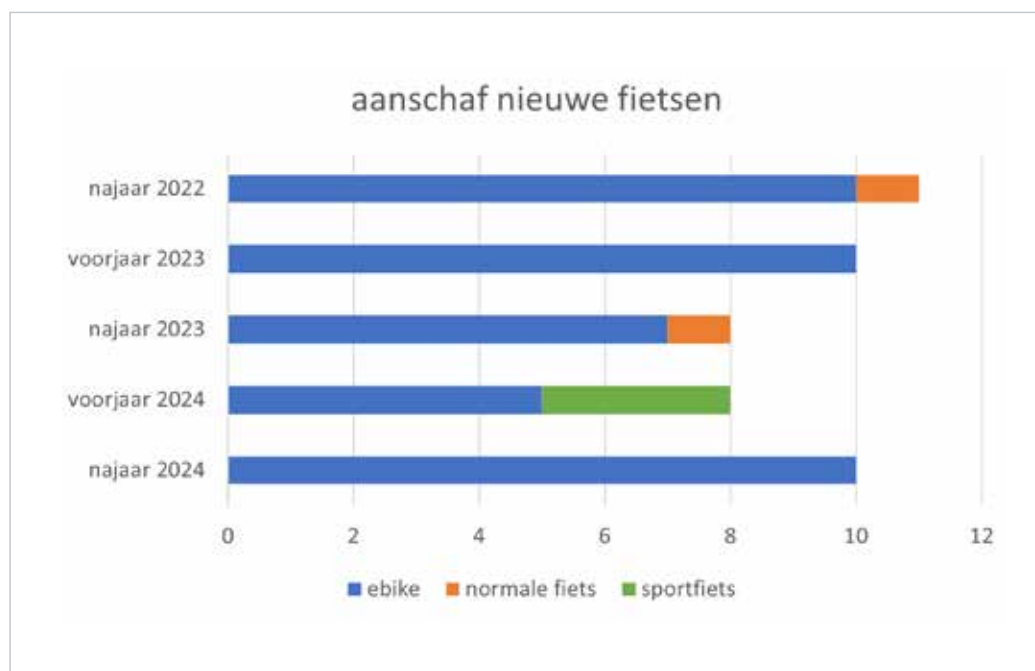
Aangepaste kleding en schoenen

Deelnemers nemen zelden andere aanpassingen, bijvoorbeeld het dragen van aangepaste kleding (felgekleurd of gemakkelijk zittend) of schoenen met stroeve zolen. Vrouwen passen iets vaker hun kleding of schoenen aan, dan de mannelijke deelnemers.



11. Een nieuwe fiets

Gedurende het driejarige project hebben 47 deelnemers een nieuwe fiets aangeschaft. Hiervan waren het 42 ebikes en 5 nieuwe fietsen zonder ondersteuning.



Tips en adviezen

Koop een goede maat fiets

Uit dit onderzoek blijkt dat veel vrouwen niet met de voeten bij de grond kunnen. Niet met de voeten bij de grond kunnen is een risico als je snel moet remmen en afstappen. Koop dus niet een te grote fiets. En zorg dat het zadel goed staat afgesteld.

En een advies voor de vakhandel: verkoop een goede maat fiets, en niet te grote!

Ouderen krimpen en dat is nog reden om bij de maat van de fiets goed op te letten. Oudere vrouwen krimpen sneller dan oudere mannen. Tussen de 30 en de 70 jaar is dit voor mannen 3 cm en voor vrouwen 5 cm en op 80-jarige leeftijd is dat voor mannen 5 cm geworden en voor vrouwen 8 cm.

Check de rem

Bij een nieuwe of andere fiets: check de rem. Nieuwe remmen kunnen zo scherp zijn afgesteld dat je sterker afremt dan verwacht. Bij onverwachte situaties kan dat tot valpartijen leiden (zo merkten enkele van de deelnemers).

Blijven fietsen

Aantal gefietste kilometers heeft geen invloed op snelheid of slingeren, maar blijven fietsen heeft wel andere voordelen. Volgens de beweegrichtlijnen is het verstandig om 2,5 uur per week matig intensief te bewegen. Daar valt fietsen ook onder. Als je die 2,5 uur alleen maar invult met fietsen moet je 42,5 km fietsen elke week. Veel deelnemers van Blijven Fietsen doen dat.

Overstap naar ebike

Wanneer overstappen op de ebike? Een vraag van veel deelnemers die geen antwoord kreeg in dit onderzoek. De ebike heeft het voordeel dat je gemakkelijker meer kilometers maakt. De 'gewone' fiets vraagt meer inspanning bij tegenwind en berg op. Wat is dan wijsheid? Als je steeds vaker denkt: het waait wel heel hard. Als je vaker op je kilometerteller de stand naar 14 of 12 km ziet afdalen. Als je niet zo'n zin meer hebt... Denk dan toch eens over een ebike. Koop wel een goede maat!

Colofon

De brochure werd gemaakt door Karin Broer, Jetty de Vries in samenwerking met Bastiaan Sporrel (RUG).

Contactpersoon: Bastiaan Sporrel
e-mail: b.sporrel@rug.nl
Ontwerp: Tjitske Haytema, Nim de Dei Vormgeving

Maart, 2025

Het project is mede mogelijk gemaakt door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân van de Provincie Fryslân.

