



Aldert Schipper (84) uit Lettele (Ov.) heeft sinds een jaar een Gazelle van 3300 euro. Hij reed 2200 kilometer met gemiddeld 19,4 kilometer per uur.
Ineens kwam hij thuis met een e-bike. “Mijn vrouw vond het vreselijk. Onsportief, tuttig. Maar het leek mij modern, ik hou van gadgets. Ik maak grotere ritjes, altijd voor boodschappen. Alleen bij regen pak ik de auto daarvoor.” Schippers wens voor veiligheid: in de stad minder ruimte voor auto’s, maar meer voor fietsers. Buiten de stad wielrenners van het fietspad af. Zijn helm draagt hij vooral voor de foto. “Die zit niet lekker. Ik beloof dat ik hem van de winter als het glad is wel zal dragen.” Schipper heeft bewust voor een lage instap gekozen. “Want ik ben door de stang op mijn herenfiets weleens gevallen.”

tekst **Sybilla Claus**
foto's **Loek Buter**

De anti-e-bikepre-diker is nog wel te horen, maar zijn stem verzwakt. Sommigen zien de elektrische fiets als aanslag op het nationale imago van in weer en wind op de trappers beuken. “Niet e-biken”, waarschuwde hoogleraar verouderingsonderzoek Rudi Westendorp eerder in *Trouw*. “Wie rechtop zit te fluiten bij tegenwind is niet in beweging. Het oude lijf moet zweeten.”

Maar wie wil er nog bikkelen en beuken? Zeker als je krachten afnemen, of een gewricht hapert, komt elektrische ondersteuning van pas: geen last van tegenwind, wegdromen en toch buiten bewegen op je geluksmachine. De cijfers spreken voor zich, de populariteit van de e-bike rijst de pan uit. Sinds 2018 worden er meer verkocht dan gewone fietsen. Inmiddels rijdt het recordaantal van drie miljoen e-bikes in Nederland rond, tegen 22 miljoen andere fietsen.

Het gebruik van e-bikes stijgt nu vooral bij forenzen onder de 65 jaar, maar blijft het

populairst onder 65-plussers. 75-plussers zijn de toppers, zij e-biken het meest en leggen gemiddeld de langste afstand af per verplaatsing, omdat zij relatief veel toeren. In 2019 was het aandeel e-fiets al een kwart van het totale fietsgebruik. Vooral vrouwen houden ervan, aldus het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Terwijl zoveel ouderen het plezier van een e-bike ontdekken, krijgen ze tegenwind uit andere hoek. ‘Al die ongelukken! Levensgevaarlijk die ouderen op snelle fietsen!’, is regelmatig te horen. VeiligheidNL constateert dat 80.000 fietsers jaarlijks een ongeval krijgen, van wie 50.000 met ernstige gevolgen. Moeten ouderen wel e-biken?

Jazeker, zegt de rijksoverheid, die ‘Doortrappen! Veiliger fietsen tot je 100ste’ met tips en cursussen promoot. Ja, zegt ook Marjolein Boele van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) op kantoor in Den Haag: “Het is goed voor mobiliteit, gezondheid en welzijn. Uit onderzoek in Nederland en Duitsland blijkt dat e-bikers helemaal niet zo veel harder rijden dan gewone fietsen, tot 4 kilometer per uur.” Over de jaren is wel sprake van een duidelijke verschuiving naar meer verwondingen en sterfgevallen van ouderen op de e-fiets. Driekwart van de verkeersdoden is 60-plus. Maar dat zoveel senioren een fietsongeluk krijgen, komt – behalve door snellere weggebruikers en slechte infra-

structuur – voor een groot deel doordat er steeds meer en vitalere senioren zijn, die met zijn allen veel meer zijn gaan fietsen. E-bikers raken volgens het Universitair Medisch Centrum Groningen relatief ernstiger gewond. Dat vond ook VeiligheidNL, Kenniscentrum Letselpreventie, in een steekproef bij veertien ziekenhuizen. Verrassende uitkomst: na correctie voor de fors gegroeide hoeveelheid 55-plussers op elek-

trische fietsen en de lange afstanden die ze afleggen, valt dat verschil grotendeels weg. E-biken op zich leidt dus niet tot meer hersenletsel. De meeste ernstige ongelukken doen zich voor tussen auto’s en fietser. Zo komt ernstig hersenletsel bij fietsers het vaakst (65 tot 80 procent) voor na een aanrijding met een automobilist, aldus SWOV. Tachtig procent van de fietsdoden stierf na een aanrijding met een motorvoertuig.

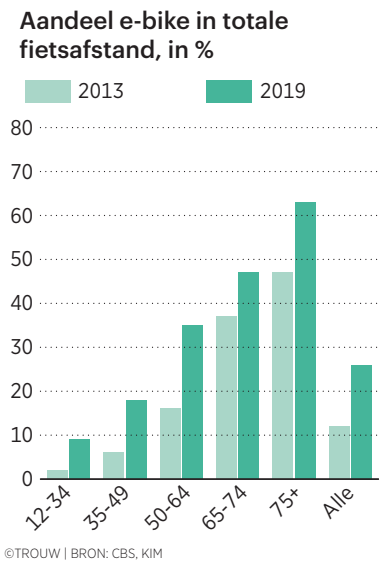
De toegenomen drukte op het fietspad helpt daarbij niet en verklaart het toegenomen aantal fietsslachtoffers. Er is een explosie gaande van elektrische voertuigen. Het wemelt van de eetkoeriers, flitskoeriers, steps, zware bakfietsen en cargobikes, waarvan sommige makkelijk 30 kilometer aantikken. Koeriers zijn vaak betrokken bij ongelukken, doordat ze zo racen. Speedpedelecs en nieuwkomers als de elektrische fatbike (dikke banden) of e-chopper halen zelfs 45 kilometer. Een rijbewijs is niet nodig.

Allemaal het fietspad op
Ondanks die toegenomen drukte wil de onlangs teruggetreden minister Cora van Nieuwenhuizen (VVD) binnenkort toch nieuw toegelaten ‘lichte elektrische voertuigen’ het fietspad opsturen. Officieel met een maximumsnelheid van 25 kilometer, maar het is onduidelijk wie gaat toezien op die snelheid. Bovendien zijn de kwetsbare 70-plus fietsers vaker de pineut bij conflic-

De **schrik** van het fietspad

Veilig verkeer

De e-bike is een stuk populairder dan de rollator. Senioren zweren erbij, maar scoren hoog bij fietsongevallen. Hoe komt dat en hoe kan dat veiliger?





Pytsje (77) en Geart (80) Andringa uit Oosterbierum (Fr.) rijden elk een Batavus van 1200 euro, met gemiddeld 17 kilometer per uur. Geart fietst 5000 kilometer per jaar, Pytsje 4000. “Ik schrijf dagelijks op hoeveel ik fiets. Geart gaat vaak naar onze zoon die de aardappelboerderij heeft overgenomen. Ik ben blij dat fietsen nog kan. Het leuke is dat het minder inspanning kost, nu ik minder kracht heb. Er is hier bij de Zeedijk vaak tegenwind, maar nu ga ik zelfs met harde wind een blokje om.” Man Geart is doof geworden. “Hij ziet het liefst dat ik voorop rijd. Ik steek mijn hand op als iets achterop komt. Wij fietsen bewust op rustige wegen. “Maar in de bossen kan het druk zijn. Er zijn bochten en paaltjes, en ik regeer trager.” Haar veiligheidswens: bredere fietspaden.



Adrie Burger (86) uit Ransdorp (N-H.) kreeg een Italwin van haar kinderen toen ze 79 werd. Ze schat dat ze gemiddeld 16 à 17 kilometer per uur rijdt.

“De fietsinstap werd te hoog, toen adviseerde mijn dochter een e-bike. Ideaal als je niet achter de geraniums wilt. Ik heb nogal wat lichamelijke klachten, de e-bike maakt mijn wereld groter. Elke ochtend fiets ik één of anderhalf uur. Ik kijk wat er groeit en bloeit, de wolken zijn altijd prachtig.” Burger is een van de vele senioren die de binnenstad vermijden: “Amsterdam is vlakbij, maar ik durf er niet meer te fietsen. Alleen soms naar het ziekenhuis, want de bus rijdt niet meer. Iedereen heeft haast haast haast, het is te gek.” Haar veiligheidswens: “Een maximum snelheid van 15 kilometer op het fietspad is het beste”.

Leeftijd komt met risico's

Het risico op een fietsongeval loopt boven de 50 gestaag op. Een oorzaak is dat ouderen fysiek kwetsbaarder worden. **Een 80-jarige heeft vijftig keer meer kans om bij een ongeval te overlijden dan iemand onder de 60**, aldus SWOV. Op de fiets of te voet heeft die kwetsbaarheid de grootste consequenties. Als een automobilist een oudere aanrijdt, kan dat al snel fataal aflopen, zelfs bij 30 kilometer.

Een andere oorzaak is **fysieke achteruitgang, die fietsgedrag beïnvloedt**. Zo nemen bij ouderen zicht, gehoor en reactievermogen af, net als spierkracht, fijne coördinatie en het vermogen zich aan te passen aan plotselinge veranderingen in de houding. Ook beginnende dementie komt voor. Volle fietspaden zijn zodoende voor senioren extra gevaarlijk. “Vaak gaat het mis bij op- en afstappen. Vrouwen starten soms steppend, dat vormt met een zwaardere e-fiets sneller een balansprobleem”, zegt Marjolein Boele van SWOV. Bij herenfietsen is de stang lastig, een lage instap verdient de voorkeur.

Soms fietsen ouderen te langzaam. “Tussen de 10 en 15 kilometer per uur is een fiets stabiel, daaronder wordt het zwab-

beren.” Een fietser heeft een natuurlijke ‘vetergang’: het voorwiel slingert een beetje. Bij beginners en ouderen is die uitslag groter, tot wel 80 centimeter.

De universiteiten in Twente en Delft werken aan **fietsinnovaties**. Twente ontwikkelde een achteruitkijkassistent, waarbij trillingen in het stuur waarschuwen als iemand achterop komt. Delft bedacht stuurassistentie die omvallen voorkomt.

Ook omkijken wordt lastiger met de leeftijd. Links afslaan is een valkuil, omdat het complex is: omkijken, vooruitkijken, snelheid minderen én koers houden. **Een achteruitkijkspiegel is een aanrader.**

Moet een e-biker een helm op? Boele: “Dat scheelt zeker doden en ernstig gewonden, maar relatief veel 70-plussers beschadigen bij een val hun heup.” Nummer twee is het bovenlichaam. Zo’n 10 procent valt bij een ongeval op het hoofd, aldus VeiligheidNL. Beangstigend zijn de foto's van een gebarsten voorruit na het scheppen van een fietser. Een auto zit vol **airbags**, maar wie heeft er één die de voorruit afdekt? Boele: “Die kan veel hersenschade voorkomen”.

ten met motorvoertuigen.

Scheidend SWOV-directeur Peter van der Knaap roept de minister op ‘zuinig te zijn op het fietspad’. Hij waarschuwt: “Toestaan van één meter brede elektrische cargobikes is vragen om problemen. Fietspaden zijn primair bedoeld voor veiligheid van fietsers, inclusief ouderen en kinderen. Die veiligheid moet bepalend zijn voor inrichting van fietspaden én voor voertuigen die erop worden toegestaan.” Van der Knaap denkt dat Rijk en gemeentes scherpere keuzes moeten durven maken: “Niet alles kan”.

Seniorproof weginrichting

Als ouderen graag fietsen omdat het zo gezond is en blij maakt, hoe kunnen we dan het aantal ongevallen omlaag krijgen? “Er is veel bekend over seniorproof weginrichting. Als het voor ouderen veilig is, is het vanzelf ook voor kinderen en anderen veilig”, zegt Boele. Denk aan een middenberm, die het oversteken opbreekt in twee delen. Wat helpt nog meer? “Duidelijke witte lijnen als zijmarkering, net als weghalen van paaltjes die auto's moeten tegenhouden. Een vergevingsgezinde stoeprand of berm is belangrijk, zodat je niet gelijk onderuit gaat tegen een hoge rand, maar bij een afgevlakte stoeprand makkelijk terugstuurt. In natuurgebieden is het terrein ernaast vaak lager dan het fietspad. Zo gelijk mogelijk is beter.”

Dit soort adviezen over seniorproof weg-

ontwerp worden al tien jaar gegeven. Veel gemeenteambtenaren gebruiken die adviezen niet, ontdekte SWOV in 2014. “Het merendeel van de wegen is nog niet seniorproof ingericht”, constateert Boele.

De Fietzersbond heeft ook ideeën over veilige fietspaden. In haar *Toekomstvisie 2040* geeft zij verschillende categorieën van de fietsfamilie een eigen veilige plek in drie netwerken: één voor snelle rijders zoals forenzen, een voor ‘allemaal’, en één langzame baan voor de meest kwetsbare fietsers zoals kinderen en ouderen. “Senioren hebben meer ruimte nodig en we willen allemaal dat ze blijven fietsen. Een gemeente moet het aantal auto's durven verminderen, hun snelheid remmen en de kwetsbare groep meer ruimte toebedelen”, aldus Wim Bot van de Fietzersbond.

Steden gaan richting 30 kilometer voor auto's. Brussel en Parijs zijn al zover. Dat biedt kans snelle tweewielers op de rijbaan te laten en de vrijliggende fietspaden te reserveren voor senioren en kinderen. Veilig Verkeer Nederland ziet een veilig maximum van 20 kilometer voor zo'n fietspad wel zitten, want feit is dat snelheidsverschillen risico's opleveren. Woordvoerder Rob Stomphorst: “Dan moet je wel ruimte voor auto's opofferen door dorps- en stadskernen auto-luw te maken.”

Zie ook trouw.nl/fietsongevallen.