

VEILIG op de fiets

Tekst: Joke van der Leij | Foto's: Gerben Grotenhuis

Wanneer kun je als slechtziende fietser zelfstandig, veilig en verantwoord deelnemen aan het verkeer? De meningen hierover lopen uiteen, en wetenschappelijke richtlijnen zijn er niet. Onderzoeker Bart Melis-Dankers van Koninklijke Visio vertelt hoe het onderzoek 'Veilig op de fiets' hierin verandering moet brengen.

Nederland is een fietsland. Ons vlakke landschap en de korte afstanden maken de fiets een ideaal vervoermiddel. We gebruiken de fiets niet alleen als praktisch transportmiddel om zelfstandig van A naar B te komen, maar ook om ermee op vakantie te gaan. Allemaal vanzelfsprekend als je goed kunt zien. Maar hoe zit het eigenlijk als je slechtziend bent? Wanneer is het veilig en verantwoord om op de fiets te stappen? En waarom is daar een onderzoek voor nodig?

'Nederland kent geen wettelijke visuele eisen voor het fietsen', legt Bart Melis-Dankers uit. Hij is klinisch fysicus visueel systeem bij Koninklijke Visio en projectleider van het onderzoek 'Veilig op de fiets'. 'Op dit moment hanteren revalidatie-instellingen als absolute ondergrens voor veilig fietsen een gezichtsscherpte van minimaal 0,1, of een gezichtsveld dat niet kleiner mag zijn dan 60 graden. Als je bedenkt dat je in Nederland al kunt leren autorijden bij een gezichtsscherpte vanaf 0,16, dan is deze strenge fietsrichtlijn opmerkelijk.'

Norm te beperkend

'Scherp zien zegt iets over je vermogen om kleine details als letters te zien', legt Bart uit. 'Maar details zien in het verkeer is minder belangrijk dan mensen denken. De "details" die je moet kunnen waarnemen als je fietst zijn in feite allemaal redelijk groot. Auto's, vrachtwagens, andere fietsers, mensen die oversteken, rotondes, kruisingen, stoepranden: om dit waar te nemen heb je feitelijk geen heel scherp zicht nodig. Als je maar ziet dat er een auto aankomt, maakt het verder niet uit of je de nummerplaat kunt lezen of ziet wat voor merk het is. Daarnaast spelen veel meer factoren een rol bij veilig fietsen. Iemands persoonlijke mogelijkheden bijvoorbeeld. Of de locatie waar je wilt fietsen. Een rustige woonwijk of een drukke grote stad, maakt een groot verschil. Toch hanteren we tot op heden veelal die strenge gezichtsscherpterichtlijn van 0,1. Je kunt daarbij verwachten dat deze norm te beperkend is en je hierdoor slechtziende mensen onnodig uitsluit van het fietsverkeer. Slechtziende



Bart Melis-Dankers laat zien waar de GPS-camera op de fiets kan worden gemonteerd

mensen die voldoende leren compenseren voor hun slechtheid kunnen best veilig fietsen. Dit onderzoek moet meer inzicht geven hoe dat compenseren in zijn werk zou moeten gaan.'

Nieuwe ontwikkelingen

Er is nóg een reden voor het onderzoek 'Veilig op de fiets'. Bart: 'Er zijn nieuwe ontwikkelingen op het gebied van fietsen. Steeds meer mensen maken gebruik van een E-bike, een elektrische fiets, waarbij ander fietsgedrag hoort. Ook neemt het aantal eenzijdige fietsongevallen onder ouderen schrikbarend toe (bij een eenzijdig ongeval is maar één verkeersdeelnemer betrokken. red.). De huidige revalidatie is niet goed toegerust om adequaat op deze veranderingen in te spelen. Met dit onderzoek willen we betrouwbare richtlijnen voor fietsen ontwikkelen.

Deze kunnen binnen de revalidatie dienen als praktische handvatten bij fietsbegeleiding en -training. Naar verwachting kunnen we de eindresultaten van het onderzoek in de zomer van 2017 presenteren. Dit onderzoek voeren we overigens uit samen met de Rijksuniversiteit Groningen en Bartiméus.'

“Het gaat erom de juiste keuzes te leren maken”

Online enquêtes

Het onderzoek bestaat uit vier deelonderzoeken, zegt Bart. 'Het eerste deel is al bijna afgerond en bestaat uit een online enquête onder een panel

van 50 zorgvuldig gekozen experts met verschillende achtergronden. Denk aan professionals in de oogzorg, slechtziende ervaringsdeskundigen en mensen met een wetenschappelijke achtergrond. Zij hebben een vragenlijst ingevuld waarbij zij konden aangeven wat in hun ogen het meest bepalend is voor veilig en verantwoord fietsen. Dat kan fietservaring zijn, of de aard en ernst van je oogandoening. Ook hebben de geënquêteerden aangegeven welke factor zij daarbij het belangrijkste vonden. Zo noemden veel mensen de verblinding door laaghangende zon in de winter en herfst als een belemmerende factor. Dat probleem blijkt veel groter dan wij dachten. Andere belangrijke factor die genoemd werd, was de rol van de ouders en partners. Mogelijk moeten zij ook bij de revalidatie worden betrokken. Eind dit jaar hebben we de uitkomsten van dit deelonderzoek verwerkt.'

In januari 2016 is het tweede deel van het onderzoek gestart. Dit bestaat uit een online enquête onder twee groepen: slechtziende personen vanaf 12 jaar die zelfstandig als fietser deelnemen aan het verkeer, en mensen die juist zijn gestopt met fietsen vanwege hun slechtziendheid. Bart: 'De vragen gaan over de gevaren en problemen die slechtziende fietsers ervaren, welke hulp mensen graag zouden willen krijgen om te (leren) fietsen en waarom zij precies zijn gestopt met fietsen.'

Fietsen in de praktijk

'Vanaf april tot en met oktober 2016 start het derde deelonderzoek "Natuurlijk fietsen"', aldus Bart. 'Voor dit onderdeel stellen we fietsduo's samen die gedurende een week samen fietsen in hun eigen leefomgeving. De duo's bestaan uit een goedziende en slechtziende fietser die in dezelfde leefomgeving wonen. Op deze manier kunnen we zien hoe de deelnemers het in de praktijk op de fiets doen. Ook kunnen we een goede vergelijking

maken tussen ziende en slechtziende deelnemers in vergelijkbare omstandigheden.'

'De fietsritten leggen we vast met een speciale GPS-camera die wordt bevestigd op de eigen fiets van de deelnemers', vervolgt Bart. 'Hiermee krijgen we bijvoorbeeld in beeld welke verkeerssituaties of problemen de fietsers tegenkomen. We vragen de deelnemers ook om vóór, tijdens en na het onderzoek vragenlijsten in te vullen over hun ervaringen.'



Fietser met GPS-camera (foto: Visio)

Het vierde en laatste deel van het onderzoeksproject bestaat uit een e-bike-veldstudie, waarbij slechtziende en ziende deelnemers van 65 tot 75 jaar zelfstandig een vastgelegd traject van 6 kilometer fietsen; eenmaal op een elektrische fiets en eenmaal op een gewone, niet-elektrische fiets. Dit traject bevindt zich in Haren (nabij Groningen).

Checklist

'Op basis van een uitgebreide analyse van alle onderzoeksgegevens willen we wetenschappelijk

gefundeerde richtlijnen samenstellen voor fietsen als je slechtziend bent’, zegt Bart. ‘Ook bekijken we hoe je op de fiets je verminderde gezichtsvermogen optimaal kunt compenseren. Ik stel me voor dat we voor ergotherapeuten een checklist voor veilig fietsen opstellen. Deze kunnen zij gebruiken om met cliënten na te gaan voor welke zaken zij de fiets of e-bike willen gebruiken en wat er voor nodig is om dit veilig en verantwoord te doen. Misschien moet je extra oefeningen doen om op- en af te stappen. Of kiezen voor een 3-wielerfiets voor meer stabiliteit en zekerheid bij het naderen van rotondes. En bij kinderen kan het essentieel zijn om ook de ouders en vriendjes bij het fietsen te betrekken. Met zo’n checklist kun je mensen veel bewuster maken van wat in hun situatie de mogelijkheden en beperkingen zijn.’

Zelfstandige mobiliteit

‘Die checklist moet slechtzienden zelf ook meer vertrouwen geven’, vervolgt Bart. ‘Veilig deelnemen aan het verkeer wordt in grote mate bepaald door de manier waarop je met je slechtziendheid omgaat. Als het buiten nat en donker is, of heel erg druk op de weg kun je misschien beter kiezen voor het openbaar vervoer. Maar onder andere omstandigheden kan de fiets weer prima geschikt zijn. Als je in staat bent om dit soort keuzes bewust te maken, fiets je veiliger dan menig ziende fietser. Uiteindelijk doel is natuurlijk om de zelfstandige mobiliteit van mensen met een visuele beperking te vergroten en deze zo lang mogelijk te handhaven. Als dit onderzoek daaraan bijdraagt, ben ik een tevreden mens.’



“De huidige strenge fietsrichtlijnen sluiten slechtzienden onnodig uit”

Doe mee met het onderzoek

Voor de deelonderzoeken ‘Natuurlijk fietsen’ en het ‘E-bike onderzoek’ zijn de onderzoekers nog op zoek naar deelnemers. Zowel slechtziende middelbare scholieren van 11 tot 18 jaar oud als volwassenen in de leeftijd van 65–75 kunnen meedoen.

Meer informatie over hoe je je kunt aanmelden en de voorwaarden om mee te kunnen doen:
www.visio.org/VeiligOpDeFiets
www.tiny.cc/NatuurlijkFietsen

Heb je nog vragen over het onderzoek ‘Veilig op de fiets’? Neem dan contact op met projectonderzoeker Bart Jelijs, veiligopdefiets@rug.nl, 050 363 97 28.