

De fietshelm en manieren om vrijwillig gebruik te stimuleren

Een inventarisatie van ervaringen in Nederland en elders

R-2023-7

SWOV



Auteur



Drs. I.N.L.G. van Schagen

Ongevallen **voorkomen**
Letsel **beperken**
Levens **redden**

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2023-7
Titel:	De fietshelm en manieren om vrijwillig gebruik te stimuleren
Ondertitel:	Een inventarisatie van ervaringen in Nederland en elders
Auteur(s):	Drs. I.N.L.G. van Schagen
Projectleider:	Dr. R.J. Davidse
Projectnummer SWOV:	ANNEX.22.01
Projectinhoud:	<p>In Nederland dragen relatief weinig fietsers een fietshelm en is dat ook niet wettelijk verplicht. In verschillende andere landen die ook geen helmplicht voor fietsers hebben – en die ook op andere vlakken vergelijkbaar zijn met Nederland – is het helmgebruik vele malen groter. In dit rapport bespreken we het helmgebruik in Nederland en andere landen, kijken we naar de argumenten van fietsers voor en tegen het gebruik van een (verplichte) fietshelm, en bespreken we de mogelijkheden om het helmgebruik op vrijwillige basis te stimuleren.</p>
Aantal pagina's:	30
Fotografen:	Paul Voorham (omslag) – Peter de Graaff (portret)
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2023
	<p>Dit onderzoek is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het zogeheten Annex-fonds, gevormd door RAI Vereniging en ANWB ten behoeve van onafhankelijk SWOV-onderzoek in het algemeen belang. Ook de in dit rapport besproken Deens-Nederlandse studie is mede door dit fonds mogelijk gemaakt. De informatie en conclusies in dit document geven niet noodzakelijkerwijs de officiële mening van de RAI Vereniging of de ANWB weer.</p>

**De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is toegestaan met bronvermelding.**

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag – Postbus 93113, 2509 AC Den Haag
070 – 317 33 33 – info@swov.nl – www.swov.nl

 [@swov_nl](https://twitter.com/swov_nl) / [@swov](https://twitter.com/swov)  [linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)

Samenvatting

Bij een fietsongeval kan een helm hoofd- en hersenletsel in belangrijke mate voorkomen. Fietsers met helm hebben bij een botsing of val ongeveer 60% minder kans op ernstig en ongeveer 70% minder kans op dodelijk hoofd-/hersenletsel dan fietsers zonder helm. Toch kent Nederland geen helmplicht voor fietsers. Onderzoek laat zien dat hier in Nederland vooralsnog geen draagvlak voor is. Wel blijkt er draagvlak voor het actief stimuleren van het helmgebruik, voor iedereen of vooral voor kinderen, ouderen en elektrische fietsers.

Er zijn verschillende andere landen waar ook geen wettelijke verplichting is voor het dragen van een fietshelm of waar die verplichting alleen voor kinderen geldt. Toch is in al die landen het helmgebruik vele malen groter dan in Nederland. Als we ons bijvoorbeeld vergelijken met Denemarken, een land dat qua cultuur en qua soort fietsgebruik relatief dicht bij Nederland ligt en ook geen helmplicht heeft, dan zien we een groot verschil: 57% van de Deense fietsers zegt altijd of bijna altijd een helm te gebruiken, in Nederland is dat 12%. Het moet dus mogelijk zijn ook zonder wettelijke verplichting het gebruik van de fietshelm te vergroten.

In dit rapport bespreken we het helmgebruik in Nederland en andere landen, kijken we naar de argumenten van fietsers voor en tegen het gebruik van een (verplichte) fietshelm, en bespreken we de mogelijkheden om het helmgebruik op vrijwillige basis te stimuleren.

Het lijkt erop dat het zaak is om een kantelpunt te bereiken, waarbij een groot deel van de fietsers een helm draagt en dus het níet dragen de uitzondering is in plaats van het wél dragen, zoals nu het geval is. Het is aannemelijk dat dit ook het mechanisme is geweest bij de sterke toename van de helmdracht onder sportfietsers en onder skiërs en snowboarders. Het zal niet eenvoudig zijn om dit kantelpunt te bereiken en het zal ook een lange adem vergen. De in dit rapport besproken ervaringen met eerdere stimuleringsactiviteiten in Nederland en andere landen, met name Denemarken, leiden echter tot een aantal concrete aanbevelingen over de aanpak:

- Begin bij basisscholieren, maar geef de ouders daarbij een essentiële taak als rolmodel en spreek hen aan op hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid en gezondheid van hun kind.
- Richt je ook op oudere fietsers en betrek hierbij de gezondheidszorg (huisartsen, praktijkondersteuners, fysiotherapeuten).
- Zorg dat er goede en leuke fietshelmen beschikbaar zijn tegen een lage prijs en zorg dat die op een groot aantal gemakkelijk toegankelijke locaties te verkrijgen zijn.
- Ondersteun het beschikbaar stellen van helmen met gerichte informatie over het nut van helmen en de werking van helmen:
 - Ontkracht bestaande mythen over de fietshelm, zoals dat deze alleen zou helpen bij hoge snelheden of als je in botsing komt met een auto, of dat deze niet nuttig zou zijn in de stad of als je in een bekende omgeving fietst.
 - Bespreek de verwachte nadelen en draag waar mogelijk concrete oplossingen aan, bijvoorbeeld hoe je ervoor kunt zorgen om de helm niet te vergeten mee te nemen en waar je de helm kunt laten als je de fiets ergens hebt neergezet.

- › Herhaal dergelijke informatiecampagnes zeer regelmatig:
 - › Bundel daarbij de krachten van scholen, gemeenten/provincies, sportclubs, en ook de gezondheidszorg.
 - › Probeer een positieve berichtgeving over deze acties in de media te bewerkstelligen.
- › Laat één organisatie als aanjager fungeren en de regie voeren om al dit soort acties en campagnes te coördineren, onderling op elkaar af te stemmen, en te zorgen voor blijvend enthousiasme.

Verder zou in meer algemene zin nagedacht kunnen worden over de inzet van enkele, voor de beoogde doelgroep(en) bekende en bewonderde Nederlanders als ambassadeur voor de fietshelm, bijvoorbeeld door ze steeds fietsend met helm af te beelden. Ook in bredere zin zou er meer van rolmodellen gebruikgemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld door in Nederlandse films en televisieseries fietsers altijd met een helm op te laten rijden.

Summary

Bicycle helmets and ways to encourage voluntary use; An inventory of experiences in the Netherlands and elsewhere

In the event of a cyclist crash, a helmet can significantly prevent head and brain injuries. In case of a fall or crash, cyclists with helmets are about 60% less likely to sustain serious and about 70% less likely to sustain fatal head/brain injuries than cyclists without helmets. Yet helmets are not mandatory for cyclists in the Netherlands. Research shows that, as yet, there is no support for bicycle helmets in the Netherlands. However, there is support for actively encouraging helmet use, for everyone or especially for children, older cyclists and pedelec users.

There are several other countries where bicycle helmets are not mandatory either or only mandatory for children. Yet in all those countries, helmets are used much more often than in the Netherlands. For example, compared to Denmark, a country that is relatively similar to the Netherlands in terms of culture and the way in which bicycles are used, and a country where bicycle helmets are not mandatory either, we see a marked difference in helmet use: 57% of Danish cyclists say they always or almost always use a helmet, compared to 12% in the Netherlands. It should therefore be possible to increase bicycle helmet use even without a legal obligation.

In this report we discuss helmet use in the Netherlands and other countries, look at cyclists' arguments for and against the use of (mandatory) bicycle helmets, and discuss the possibilities of stimulating helmet use on a voluntary basis.

It seems to be important to reach a tipping point, where a large proportion of cyclists wear helmets and thus not wearing a helmet is the exception rather than wearing one, as is currently the case. It is plausible that this has also been the mechanism in the sharp increase in helmet use among sports cyclists and among skiers and snowboarders. Reaching this tipping point will not be easy and will also take a long time. However, as discussed in the present report, the experience gained in previous promotion activities in the Netherlands and other countries, especially Denmark, results in a number of concrete recommendations on the approach:

- Start with primary school pupils, but in doing so, make parents essential as role models and hold them accountable for their child's health and safety.
- Also target older cyclists and involve health care professionals (general practitioners, primary care assistants, physical therapists).
- Make sure suitable and attractive bicycle helmets are available at a low price, and make sure they are available at a large number of easily accessible locations.
- Support the provision of helmets with targeted information on the benefits of helmets and the way they work:
 - Dispel existing myths about bicycle helmets, such as that they would only help at high speeds or if cyclists collide with cars, or that they would not be useful in cities or when cycling in familiar surroundings.

- Discuss the expected disadvantages and, where possible, suggest concrete solutions, such as how to make sure not to forget to take your helmet with you and where to leave it when you have parked your bicycle.
- Repeat such information campaigns very often:
 - Join forces with schools, municipalities/provinces, sports clubs, and also health care.
 - Try to achieve positive media coverage on all that is done.
- Let one organisation be the driving force and take charge of coordinating and aligning all actions and campaigns, and ensuring continued enthusiasm.

Furthermore, in a more general sense, consideration could be given to using a few Dutch celebrities who are admired by the intended target group(s) as bicycle helmet ambassadors, for example by always depicting them wearing a helmet while cycling. In a broader sense, more use could be made of role models, for instance by having cyclists always wear helmets in Dutch films and television series.

Inhoud

1	Inleiding	9
2	Helmgebruik in Nederland en elders	11
2.1	Nederland in Europees perspectief	11
2.2	Nederland versus Denemarken	13
3	Redenen om wel of niet een fietshelm te dragen	15
3.1	Volwassenen	15
3.2	Kinderen	16
4	Mogelijkheden om fietshelmgebruik te stimuleren	18
4.1	Ervaringen in Nederland	19
4.2	Ervaringen in andere landen	20
4.2.1	Een overzicht	20
4.2.2	De succesvolle Deense aanpak	20
4.3	Wat kunnen we van andere gebieden leren?	22
4.3.1	Toer- en sportfietzers	22
4.3.2	De ski- en snowboardhelm	23
5	Conclusies en aanbevelingen	24
	Literatuur	26
Bijlage A	De ‘anders’-redenen voor het niet (altijd) gebruiken van een fietshelm	28
Bijlage B	Meningen van kinderen en ouders over helmgebruik kind	29
Bijlage C	Motieven van kinderen om de fietshelm wel te dragen	30

1 Inleiding

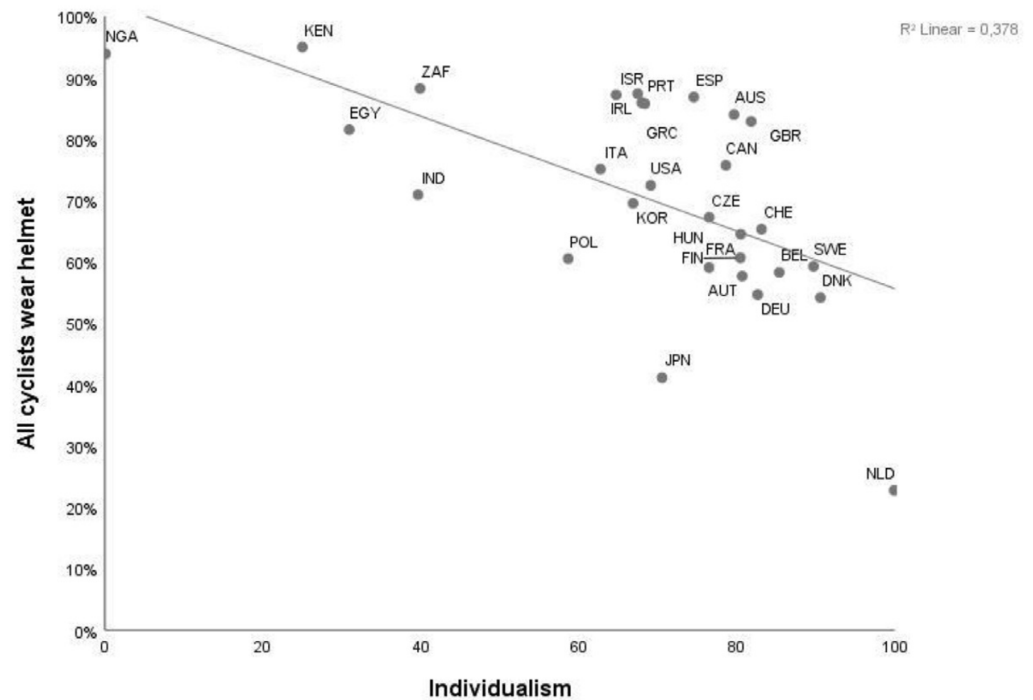
Bij een fietsongeval kan een helm hoofd- en hersenletsel in belangrijke mate voorkomen. Fietsers met helm hebben bij een botsing of val ongeveer 60% minder kans op ernstig en ongeveer 70% minder kans op dodelijk hoofd-/hersenletsel dan fietsers zonder helm. (SWOV, 2019). In diverse landen is om die reden voor fietsers een helm verplicht, vaak alleen voor kinderen (in Europa gaat het dan bijvoorbeeld om Oostenrijk, Slowakije, Tsjechië en Zweden), soms voor iedereen (in Europa zijn dat Finland en Slowakije en in Spanje en Hongarije op wegen buiten de bebouwde kom). De SWOV-factsheet Fietshelmen (SWOV, 2019) en het ETSC PIN Flash rapport *How safe is walking and cycling in Europe* (Adminaité-Fodor & Jost, 2020) bieden een uitgebreider overzicht van de internationale dan wel Europese fietshelmwetgeving.

In Nederland is er geen verplichting om als fietser een helm te dragen, ook niet met een elektrische fiets of fatbike. Voor bestuurders en passagiers van motoren en bromfietsen is die verplichting er wel en ook al heel lang, respectievelijk vanaf 1972 en 1975. Ook speed-pedelecrijders moeten, sinds dit voertuig in 2017 is geïnclassificeerd als een bijzondere bromfiets, een helm dragen. Sinds 1 januari 2023 geldt er in Nederland ook een helmplicht voor snorfietzers.

Maar voor fietsers dus niet en vooralsnog lijkt daar ook geen groot draagvlak voor te zijn. Van ruim 1.600 bevroegde fietsers in een Nederlands onderzoek zei meer dan de helft (57%) (sterk) tegen een fietshelmverplichting te zijn, een kwart (26%) was neutraal, en 14% was (sterk) voorstander (Folkerts & Lenderink, 2021). Wanneer we Nederland op dit punt vergelijken met Europa, zien we in een Europees onderzoek dat gemiddeld ruim twee derde (67,5%) van de ondervraagde verkeersdeelnemers in Europa voor een helmplicht is, terwijl dat in Nederland minder dan een kwart is (22,7%; Achermann Stürmer, Berbatovci & Buttler, 2020). Culturele aspecten spelen hier een rol. Nederland is een land met een hoge mate van individualisme, dat wil zeggen dat de banden tussen individuele leden van een groep niet erg sterk zijn, als tegenovergestelde van collectivisme waarbij de banden tussen de leden van een groep juist wel sterk zijn. Landen met een individualistische cultuur zijn over het algemeen minder geneigd maatregelen ‘van boven af’ te accepteren (Van den Berghe et al., 2020). *Afbeelding 1.1* laat de relatie zien tussen de mate van individualisme en het draagvlak voor een verplichte fietshelm in verschillende Europese en niet-Europese landen.

Nederland bevindt zich geheel rechtsonder in deze afbeelding. Dat betekent dat Nederland het laagst scoort op draagvlak voor een verplichte helm en het hoogst op de mate van individualisme. Nederland is bovendien een echte uitbijter waar het gaat om draagvlak: het draagvlak is veel lager dan in welk van de andere landen ook. Volgens Van den Berghe en collega's heeft dat te maken met het feit dat er in Nederland veel meer gefietst wordt. Als mensen minder worden geraakt door een maatregel – in dit geval omdat ze minder fietsen – lijken ze namelijk ook minder vaak tegen die maatregel te zijn. Een andere mogelijke verklaring is volgens hen dat er in een fietsland als Nederland meer fietsfaciliteiten zijn, waardoor het fietsen als veiliger wordt ervaren en een fietshelm dus als minder noodzakelijk wordt gezien.

Afbeelding 1.1. Draagvlak voor een verplichte fietshelm in verschillende landen, afgezet tegen de mate van individualisme in dat land.
Bron: Van den Berghe et al., 2020.



Het draagvlak voor een verplichte fietshelm is in Nederland op dit moment dus erg laag. Wel is er uiteraard de mogelijkheid om het vrijwillig gebruik van een fietshelm te stimuleren, in zijn algemeenheid of voor bepaalde groepen fietsers. Zowel in Nederland als andere landen zijn hier ervaringen mee opgedaan.

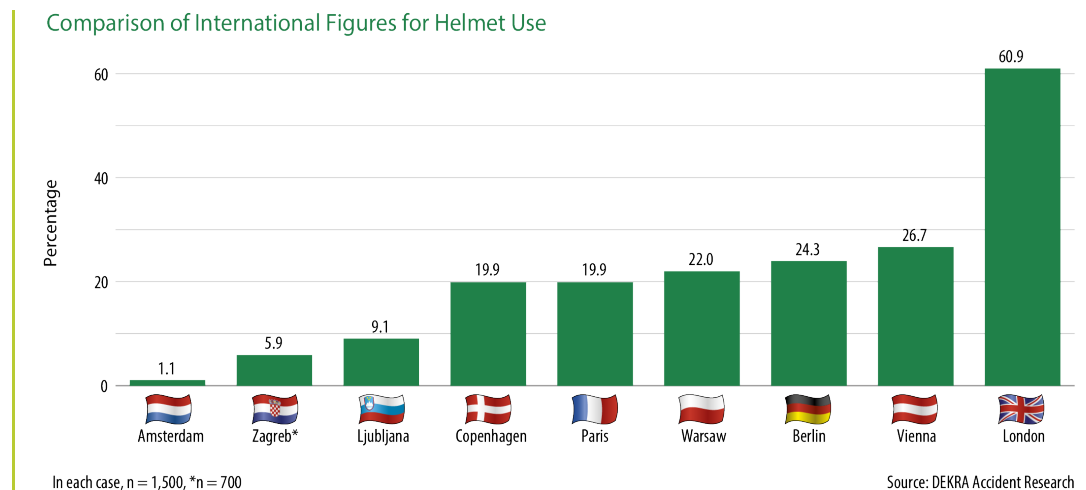
In dit rapport bespreken we het helmgebruik in Nederland en andere landen (*Hoofdstuk 2*) en kijken we naar de argumenten van fietsers voor en tegen het gebruik van een (verplichte) fietshelm (*Hoofdstuk 3*). Vervolgens bespreken we de mogelijkheden om het helmgebruik op vrijwillige basis te stimuleren (*Hoofdstuk 4*). We kijken daarbij opnieuw naar Nederland en naar andere landen. Per onderwerp hebben we gebruikgemaakt van zo recent mogelijke informatie, bij voorkeur van overzichtspublicaties en publicaties met kwantitatieve, empirische gegevens. Ook is gebruikgemaakt van eerdere relevante SWOV-publicaties. Aanvullende informatie is verkregen via zoekopdrachten in Google en Google Scholar. De vergelijking Denemarken-Nederland in *Hoofdstuk 2* en *3* maakt gebruik van de resultaten van een vragenlijststudie naar ervaren fietsveiligheid die collega's van de Deense Technische Universiteit met medewerking van SWOV in 2022 heeft uitgevoerd. In het laatste hoofdstuk (*Hoofdstuk 5*) zetten we de belangrijkste conclusies en aanbevelingen op een rij. Via dit rapport hopen wij een impuls te geven aan het op gerichte en effectieve manier stimuleren van het vrijwillige gebruik van de fietshelm.

2 Helmgebruik in Nederland en elders

2.1 Nederland in Europees perspectief

In vergelijking met andere Europese landen is het helmgebruik in Nederland erg laag, ook als je het vergelijkt met andere landen zonder helmplicht, zoals Denemarken, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Observaties van fietsers, elektrische fietsers en berijders van (e-)scooters in negen “fietsvriendelijke” hoofdsteden in Europa in 2019 (DEKRA, 2020) laten grote verschillen zien (Afbeelding 2.1). In Londen draagt ruim 60% van de berijders van deze tweewielers een helm, in Berlijn is dat 25% en in Parijs en Kopenhagen 20%. In Amsterdam geldt dat voor slechts 1% van de tweewielerrijders.

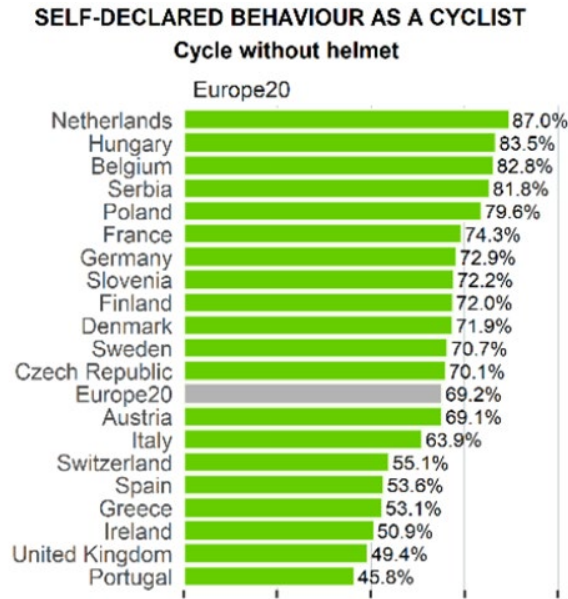
Afbeelding 2.1. Aandeel fietsers, elektrische fietsers en snorfietsers met een helm in negen Europese hoofdsteden in 2019. Bron: DEKRA (2020).



Ook buiten de hoofdstad is het helmgebruik in Nederland erg laag in vergelijking met andere landen. Er zijn geen objectieve tellingen van het fietshelmgebruik in Nederland, maar uit vragenlijst-onderzoek (Achermann Stürmer, Berbatovci & Buttler, 2020) blijkt dat 87% van de volwassen Nederlandse fietsers de afgelopen 30 dagen wel eens zonder helm heeft gefietst, het hoogste percentage van de 20 deelnemende Europese landen (Afbeelding 2.2). Dat is beduidend meer dan in landen als Portugal (46%), het Verenigd Koninkrijk (49%) en Zwitserland (55%) en ook meer dan het gemiddelde van Europa (69%).

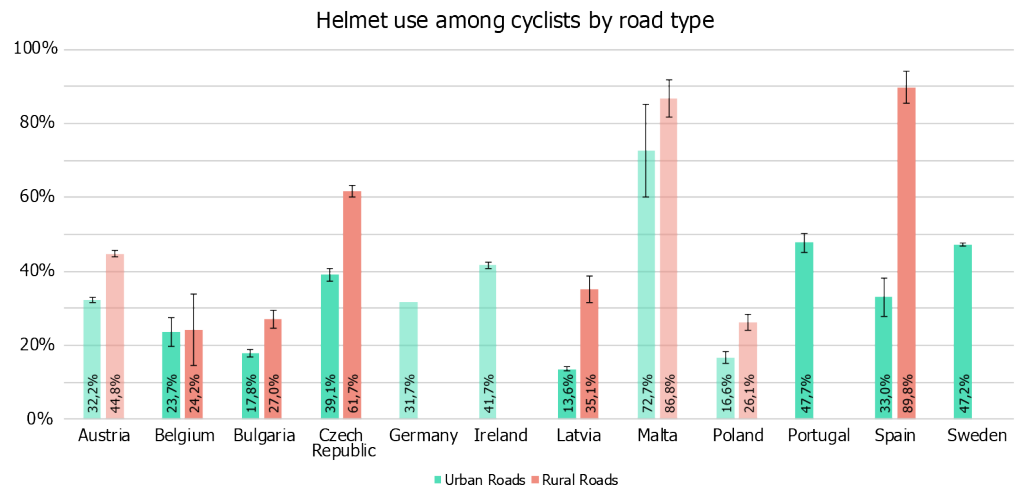
De 13% Nederlandse fietsers die aangeeft de afgelopen maand wel eens met een fietshelm gefietst te hebben is veel hoger dan de 1% van de in Amsterdam geobserveerde fietsers. Dit zal vooral te maken hebben met het feit dat het overgrote deel van sportfietsers/wielrenners inmiddels een helm draagt (zie ook Paragraaf 4.3.1), een groep die in een stad als Amsterdam sterk ondervertegenwoordigd zal zijn.

Afbeelding 2.2. Aandeel fietsers dat aangaf ten minste een keer in de afgelopen 30 dagen zonder fietshelm te hebben gefietst.
Bron: Achermann Stürmer, Berbatovci & Buttler (2020).



Hierboven, in Afbeelding 2.2 gaat het om zelfgerapporteerd helmgebruik. Afbeelding 2.3 geeft percentages van geobserveerd helmgebruik in verschillende Europese landen, voor zowel binnen als buiten de bebouwde kom (Yannis & Folla, 2022). Nederland zit hier niet bij, maar de resultaten laten wel zien dat ook zonder een wettelijke verplichting aanzienlijke draagpercentages kunnen worden bereikt. Met uitzondering van Spanje voor wegen buiten de bebouwde kom, geldt namelijk in geen van deze landen een algemene helmplicht voor fietsers. Wel geldt in een aantal van deze landen een helmplicht voor kinderen: Malta (tot 10 jaar), Oostenrijk en Letland (tot 12 jaar), Zweden (tot 15 jaar), Spanje (tot 16 jaar) en Tsjechië (tot 18 jaar) (Yannis & Folla, 2022).

Afbeelding 2.3. Aandeel geobserveerde fietsers met een helm, binnen de bebouwde kom (groen) en buiten de bebouwde kom (rood).
Bron: Yannis & Folla (2022).



* Let op: Resultaten zijn onderling niet helemaal vergelijkbaar omdat sommige (lichter gekleurde) landen een iets afwijkende bepalingmethode hebben toegepast.

2.2 Nederland versus Denemarken

Het land dat qua fietsgebruik en ook qua individualistische cultuur (zie *Afbeelding 1.1*) dicht bij Nederland in de buurt komt en ook geen helmplicht heeft is Denemarken. Desondanks is het helmgebruik van fietsers daar veel hoger dan in Nederland. In een recente, nog niet gepubliceerde vragenlijststudie zijn Nederland en Denemarken op dit punt expliciet vergeleken (Hyldekær Janstrup et al., in voorbereiding). Voor deze studie hebben 1.000 Deense en 1.000 Nederlandse volwassenen (18 tot 75 jaar, evenveel vrouwen als mannen) die minstens eenmaal per maand fietsten een aantal vragen over hun fietsgedrag en fietservaringen beantwoord, waaronder enkele vragen over helmgebruik. De antwoorden bevestigen het grote verschil in helmgebruik: meer dan de helft van de Deense fietsers (57%) gaf aan altijd of bijna altijd een helm te gebruiken en iets meer dan een kwart (27%) gaf aan nooit een helm te gebruiken; bij de Nederlandse fietsers was dat respectievelijk 12% en 74% (*Tabel 2.1*).

*Tabel 2.1. Aandeel Deense en Nederlandse volwassen fietsers dat zegt (wel eens) een helm te dragen.
Bron: Hyldekær Janstrup et al. (in voorbereiding).*

Gebruik je een fietshelm?	Denemarken (N=1.000)	Nederland (N=1.000)
Ja, altijd	43%	6%
Ja, bijna altijd	14%	6%
Ja, soms	9 %	9%
Ja, maar zelden	8%	5%
Nee, nooit	27%	74%

Deze verschillen lijken niet of nauwelijks te maken te hebben met verschillen in het soort fietsgebruik. Deze was in beide landen in grote lijnen vergelijkbaar. Wel gebruikten Nederlandse fietsers veel vaker dan Deense fietsers vooral een elektrische fiets (36% versus 19%) en gaven Nederlandse fietsers naar verhouding vaker aan vooral in rurale gebieden, buiten de bebouwde kom te fietsen (31%) dan Deense fietsers (17%). Verder gebruikten Nederlandse fietsers, in vergelijking met de Deense fietsers, hun fiets iets minder vaak voor vervoer naar en van school/studie/werk (26% van de Nederlandse fietsers en 38% van de Deense fietsers gaven aan hun fiets voornamelijk daarvoor te gebruiken) en iets vaker voor lichaamsbeweging, fitness of andere sportactiviteit (18% van de Nederlandse fietsers en 10% van de Deense fietsers gaven aan hun fiets voornamelijk daarvoor te gebruiken).

Tabel 2.2 laat zien in welke situaties Deense en Nederlandse fietsers die wel eens, maar niet altijd een helm dragen, dit dan vooral doen. Voor Deense fietsers zijn de twee belangrijkste situaties het fietsen van lange afstanden en in spitsuren; voor Nederlandse fietsers zijn dat het fietsen op een racefiets of mountainbike en ook het fietsen van lange afstanden. Als we kijken naar de verschillen tussen Deense en Nederlandse fietsers, lijken de Denen het dragen van een helm meer te laten afhangen van de omstandigheden dan de Nederlandse fietsers: vaker bij lange ritten (46% versus 33%), als er geen fietspad is (33% versus 18%), tijdens spitsuren (35% versus 20%), in het donker (33% versus 23%). Nederlandse fietsers lijken het gebruik van de helm meer dan de Deense fietsers te laten afhangen van het type fiets dat gebruikt wordt: vaker bij het fietsen op racefiets of mountainbike (38% versus 25%) en bij het rijden op een elektrische fiets (20% versus 12%).

Tabel 2.2. Situaties waarin Deense en Nederlandse volwassen zeggen wel eens, maar niet altijd, een helm te dragen (meerdere antwoorden mogelijk).

Bron: Hyldekær Janstrup et al. (in voorbereiding).

In welke situaties gebruik je gewoonlijk een fietshelm? Wanneer ik ...	Denemarken (N=305)	Nederland (N=261)
... met mijn kinderen fiets	20%	13%
... lange afstanden fiets	46%	33%
... naar en van werk/studie/school fiets	23%	14%
... tijdens mijn werk fiets	20%	11%
... fiets op een racefiets of mountainbike	25%	38%
... fiets op een elektrische fiets	12%	20%
... fiets op plaatsen waar geen fietspad is	33%	18%
... naar sociale evenementen fiets (bv. bioscoop, diner, feestje)	21%	10%
... tijdens spitsuren fiets	35%	20%
... in het donker fiets	33%	23%
Anders	20%	13%

3 Redenen om wel of niet een fietshelm te dragen

De conclusie van de vergelijking met andere landen is dat het helmgebruik ook zonder een wettelijke verplichting wel degelijk substantieel omhoog zou moeten kunnen. Gezien het positieve effect van helmen op de letselerst bij fietsongevallen zou dit de verkeersveiligheid zeker ten goede komen. Een belangrijke eerste stap bij het promoten van de fietshelm is om na te gaan wat fietsers precies motiveert of juist tegenhoudt om een helm te dragen.

3.1 Volwassenen

Er is nauwelijks onderzoek gedaan naar de redenen van volwassen Nederlandse fietsers om wel of geen helm te dragen (SWOV, 2019). In de hiervoor al genoemde Deens-Nederlandse vragenlijst-studie was een vraag opgenomen over redenen om (af en toe) geen fietshelm te dragen. *Tabel 3.1* laat de resultaten zien.

*Tabel 3.1. Redenen van Deense en Nederlandse volwassen fietsers om (soms) geen helm te dragen (meerdere antwoorden mogelijk).
Bron: Hyldekær Janstrup et al. (in voorbereiding).*

Wat is de reden dat je niet (altijd) een fietshelm gebruikt?	Denemarken (N=575)	Nederland (N=944)
Ik denk niet dat het nodig is	15%	35%
Ik vergeet het	34%	9%
Ik vind het vervelend om te dragen	25%	39%
Ik vind het onhandig om bij me te hebben als ik mijn fiets ergens heb neergezet	34%	33%
Ik vind het lelijk	16%	20%
Ik vind het gênant om te dragen	6%	16%
Ik denk dat het mijn kapsel verpest	18%	14%
Anders	15%	35%

Opvallend, in vergelijking met de Deense fietsers, is het grote aandeel Nederlandse fietsers dat denkt dat een helm niet nodig is: 35% versus 15%. Ook vinden Nederlandse fietsers het vaker vervelend (39%) en gênant (16%) om een helm te dragen dan Deense fietsers (25% en 6%). Een praktisch nadeel dat door een derde van zowel de Deense als de Nederlandse respondenten wordt genoemd is dat een helm onhandig is om bij je te hebben als je je fiets ergens hebt neergezet.

Verder blijkt ruim een derde van de Nederlandse respondenten ook nog een andere reden dan de gegeven opties te hebben genoemd. De vaakst genoemde andere reden was dat ze geen helm tot hun beschikking hadden (22x), deels gevolgd door de opmerking er wel een te willen aanschaffen (5x). Een groot aantal antwoorden waren ook een uitwerking van de optie dat een helm niet nodig is. Argumenten die vaker naar voren kwamen, waren het fietsen met lage

snelheid, het gebruik binnen de stad, het hebben van een goede fietsbeheersing, het rijden van een bekende route of een kleine afstand. Daarnaast werden wat praktische bezwaren genoemd als dat een helm niet mogelijk is met een hoorapparaat, dat een helm niet op zijn hoofd past, dat je er hoofdpijn van krijgt, dat je geen pet meer kunt dragen, dat een helm te warm is, dat een helm gevaarlijk is omdat je niks meer hoort, etc. Ook noemden veel respondenten dat ze niet gewend waren aan een helm of dat ze er eigenlijk nog nooit over hadden nagedacht. Een enkeling gaf aan pas een helm te gaan dragen als het verplicht zou worden, maar verplichting was volgens sommigen een vorm van betutteling. In *Bijlage A* zijn alle 'anders'-reacties van de Nederlandse respondenten te vinden.

De argumenten om geen helm te gebruiken komen in grote lijnen overeen met die van volwassenen (29-60 jaar) in een Noorse studie (Lajunen, 2016). Ook in Noorwegen is er geen wettelijke verplichting voor een fietshelm. Het aantal respondenten was relatief klein (N=106). De argumenten die het sterkst samenhangen met het niet gebruiken van de helm waren (in de hier gepresenteerde volgorde):

- Ik vind een helm er belachelijk uitzien.
- Ik fiets maar een klein stukje.
- Ik heb geen helm nodig omdat daar waar ik fiets geen motorvoertuigen zijn.
- Ik heb geen helm nodig omdat ik dicht bij huis fiets.

Aan de andere kant werd in deze studie een sterk verband gevonden tussen het wel dragen van een helm en de volgende redenen:

- Het beschermt me in het verkeer.
- Ik voel me veiliger met een helm op.
- Het is een gewoonte.

Een Canadese studie (Karl et al., 2018) heeft via vragenlijstonderzoek gekeken naar de kenmerken van fietsers die aangaven wel of geen fietshelm te gebruiken. Ondanks een wettelijke verplichting daar, blijken veel fietsers namelijk toch geen helm te dragen. Deze onderzoekers vonden dat, samen met de algemene geneigdheid om zich aan wetten te houden, het inschatten van de eigen vaardigheden een van de belangrijkste voorspellers was van helmgebruik. Fietsers die vonden dat zij goede fietsvaardigheden hadden, droegen minder vaak een helm. Het ingeschatte letselrisico bleek geen invloed te hebben, evenmin als de ingeschatte kans om gepakt te worden voor het niet dragen van de helm.

3.2 Kinderen

Informatie over redenen voor Nederlandse kinderen om al dan niet een fietshelm te dragen is afkomstig van onderzoek in het kader van de fietshelmcampagne *Coole kop, helm op!* waarbij basisschoolleerlingen onder andere gratis een fietshelm kregen (Goldenbeld, Boele & Commandeur, 2016; zie *Paragraaf 4.1* voor verdere details van deze campagne).

In het kader van de evaluatie van deze campagne werden zowel de kinderen (groep 1 t/m 5) als hun ouders gevraagd naar hun mening over de fietshelm en de motivaties om deze al dan niet te gebruiken. In *Bijlage B* zijn alle stellingen en antwoorden van de kinderen en hun ouders bij elk van de drie meetjaren te vinden. Onder andere bleek dat de kinderen zelf minder positief over de helm werden, naarmate ze ouder werden. Oudere kinderen (groep 5) gaven bijvoorbeeld minder vaak aan zich veiliger te voelen met een helm dan jongere kinderen (groep 1-4). Aan de andere kant waren kinderen uit groep 4 en 5 het veel vaker eens met de uitspraak dat een helm niet lekker zit (23-35%) dan kinderen uit groep 1 (4-6%). Ook waren kinderen uit groep 3 tot 5 het vaker eens met de uitspraak dat een fietshelm niet nodig is (16-37%) dan kinderen uit groep 1 en 2 (0-9%). De meningen van de ouders over het gebruik van een fietshelm door hun kind weerspiegelen deze verschuiving met de leeftijd.

De kinderen werd ook gevraagd naar motieven om de fietshelm wel te dragen (zie *Bijlage C* voor alle stellingen en antwoorden per meetjaar). Het motief dat kinderen het meest onderschreven, was dat het dragen van een fietshelm veilig is. Dit gold voor alle groepen, maar oudere kinderen (groep 5) waren het hier minder vaak mee eens dan jongere kinderen (groep 1 t/m 4): respectievelijk 17-24% en 36-62%. Op de tweede plaats stond bij alle groepen het motief dat hun ouders willen dat zij een fietshelm dragen, maar het aandeel leerlingen dat aangeeft dat dit motief voor hen geldt neemt duidelijk af met de leeftijd: van 43-58% in groep 1 tot 17-24% in groep 5. Dat een fietshelm mooi is, en leuk, is eigenlijk alleen belangrijk in groep 1 en 2.

De al eerder genoemde Noorse studie (Lajunen, 2016) laat zien dat de argumenten die samengaan met het *niet dragen* van een helm vrijwel in dezelfde mate gelden voor kinderen (10-16 jaar; n=235) als voor volwassenen, ofwel de ouders van die kinderen. De vier belangrijkste voor de kinderen (in de hier gegeven volgorde):

- > Ik heb geen helm nodig.
- > Ik heb liever een hoed of een pet op.
- > Ik heb geen helm nodig omdat daar waar ik fiets geen motorvoertuigen zijn.
- > Ik vind een helm er belachelijk uitzien.

Argumenten van kinderen die sterk samengaan met het *wel dragen* van een helm zijn:

- > Het is een gewoonte.
- > Ik voel me veiliger met een helm op.
- > Mijn vrienden dragen ook een helm.
- > Het beschermt me in het verkeer.

4 Mogelijkheden om fietshelmgebruik te stimuleren

Er bestaat in Nederland al lange tijd veel discussie over de fietshelm. Verschillende organisaties en belangenverenigingen zijn tegen een *helmplicht*, met als belangrijkste argument dat een helmplicht het fietsen minder aantrekkelijk maakt. Dit zou dan leiden tot minder fietsen terwijl fietsen juist goed is voor de eigen gezondheid en voor de leefbaarheid van steden. Maar een snelle, niet-uitputtende inventarisatie via het internet (maart 2023) leert dat geen enkele organisatie of belangenvereniging tegen het *stimuleren van vrijwillig helmgebruik* is (zie kader). Sommigen bepleiten het vrijwillig gebruik van de helm door iedereen, anderen richten zich op specifieke doelgroepen en dan met name kinderen, ouderen en mensen op een elektrische fiets.

Nederlandse organisaties over de fietshelm op hun website (maart 2023)

ANWB (<https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/standpunten/standpunt-fietshelm>)

“De ANWB is vóór het dragen van een fietshelm, maar op basis van vrijwilligheid.” en “Een fietshelm kan de gevolgen van een ongeval wel verminderen. Hoofdlletsel zal minder ernstig zijn als je valt en daarom adviseert de ANWB het dragen van een fietshelm, met name voor kinderen en andere kwetsbare groepen.”

Artsen voor veilig fietsen (<https://www.hersenstrijd.org/artsenvoorveiligfietsen/>)

“Promotie van de fietshelm is van belang voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en om het aantal doden en gewonden onder fietsers te verminderen.”

Fietsersbond (<https://www.fietsersbond.nl/de-fiets/accessoires/fietshelmen/>)

“Een fietshelm kan bijdragen aan het voorkomen van hoofdlletsel als je valt” en “Nu is er niets tegen mensen die er zelf voor kiezen een fietshelm op te zetten omdat ze zich dan veiliger voelen. Als je je zeker voelt, dan fiets je veiliger. Voor sommige groepen kan het zelfs verstandig zijn om een helm op te zetten, bijvoorbeeld voor senioren op een e-bike.”

Hersenstichting (<https://www.hersenstichting.nl/nieuws/helmplicht-voor-elektrische-fietsers-en-jonge-fietsers/>)

“Om te voorkomen dat meer mensen in Nederland onnodig hersenlletsel oplopen na een fietsongeval, moedigt de Hersenstichting Nederlanders aan een helm te dragen bij het fietsen.” En “De Hersenstichting is voor het dragen van een helm, bij voorkeur op basis van vrijwilligheid. Het is daarbij belangrijk dat mensen – en zeker jonge kinderen – gestimuleerd worden om een helm te dragen.”

Veilig Verkeer Nederland (<https://vvn.nl/fietshelm>)

“Veilig Verkeer Nederland moedigt vrijwillig helmgebruik aan. Als iedereen een fietshelm zou dragen zijn er naar schatting 85 verkeersdoden en 2500-2600 ernstige verkeersgewonden minder per jaar. Daarom informeren wij fietsers van alle leeftijden via o.a. onze website en sociale media.”

4.1 Ervaringen in Nederland

In Nederland zijn er in het verleden verschillende initiatieven geweest om het gebruik van een fietshelm te promoten, soms voor specifieke doelgroepen zoals kinderen, soms in meer algemene zin. En ook nu nog zijn er regelmatig activiteiten. Het gaat vaak om het geven van informatie over het nut van een fietshelm en over de aanschaf van een goede fietshelm, bijvoorbeeld als onderdeel van algemene educatieve activiteiten op het gebied van fietsen en fietsveiligheid, zoals bij het programma Doortrappen.¹ Voor kinderen zijn er soms acties waarbij gratis helmen worden uitgedeeld. Dit gebeurde onder andere bij de campagne *Coole Kop, Helm op!* voor basisscholen in de provincie Zeeland tussen 2010 en 2015. Hierbij zijn in totaal 32.000 gratis helmen verstrekt (Goldenbeld, Boele & Commandeur, 2016). Ook meer recent nog, in 2019 en 2020, hebben meer dan 20.000 duizend basisscholieren in andere provincies een gratis helm gekregen, als onderdeel van het project *Veilig fietsen naar school*, dat was opgezet door de Edwin van der Sar Foundation² samen met de ANWB³. Voor 55-plussers zijn er op dit moment acties in de provincie Fryslân en Flevoland, waarbij €25 korting wordt gegeven op de aanschaf van een fietshelm.⁴

Promotie van de fietshelm kwam in eerste instantie vooral vanuit de wereld van de verkeersveiligheid, maar steeds meer ook uit de medische wereld. Een relatief nieuwe speler vanuit de medische hoek is de Denktank *Artsen voor veilig fietsen*. Deze groep is begin oktober 2021 van start gegaan en heeft op 20 april 2022 de eerste Dag van de Fietshelm georganiseerd, en op 19 april 2023 de tweede. De kerngroep bestaat uit de neurologen Marcel Aries, Myrthe Boss en Marieke Visser en kindertraumachirurg William Kramer en ze worden ondersteund door 17 verschillende Nederlandse verenigingen van medische specialisten.⁵ Een groot aantal andere organisaties, zoals ANWB, BOVAG, RAI Vereniging, Veilig Verkeer Nederland, Interpolis, soms ondersteund door provincies en gemeenten, sluiten zich bij dit initiatief aan of organiseren op en rondom die dag gerichte activiteiten.

In welke mate dit soort activiteiten effect hebben op het helmgebruik is niet goed bekend. De enige campagne die uitgebreid is geëvalueerd, ook op gedragsniveau, is de al genoemde Zeeuwse campagne *Coole kop, helm op!*. Deze campagne is in het schooljaar 2010-2011 van start gegaan met het uitdelen van fietshelmen aan leerlingen in groep 1 tot en met 4 (leeftijd ongeveer 4 t/m 8 jaar) op alle Zeeuwse basisscholen. In de opvolgende jaren zijn de helmen telkens aan groep 1 uitgedeeld, zodat in het laatste campagnejaar (2014-2015) alle Zeeuwse basisschoolleerlingen een fietshelm in hun bezit konden hebben. In totaal zijn op deze wijze 32.000 gratis helmen uitgereikt. Uit de evaluatie (Goldenbeld, Boele & Commandeur, 2016) bleek dat het gratis uitdelen van fietshelmen aan jonge kinderen het gebruik van de fietshelm kan bevorderen, maar dat blijvende aandacht en aanvullende activiteiten belangrijk zijn om het effect te behouden. Zo ging in het eerste campagnejaar het helmgebruik bij de 4- t/m 8-jarigen omhoog van gemiddeld 3,3% naar gemiddeld 15,7%, terwijl het helmgebruik in een controlegebied (regio Nijmegen/Boxmeer) gelijk bleef. In dat eerste campagnejaar ging het uitdelen van de helm gepaard met allerlei aanvullende activiteiten via gerichte lespakketten en ouderinformatie. In volgende jaren waren er vrijwel geen aanvullende activiteiten meer en daalde het helmgebruik naar uiteindelijk net onder de 5%.



1. <https://www.doortrappen.nl>
2. <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Veilig-fietsen-naar-school>. Inmiddels werkt de Edwin van der Sar Foundation samen met de hersenstichting; zie <https://www.hersenstichting.nl/onderzoeken-en-projecten/projecten-edwin-van-der-sar-foundation-archief>
3. <https://www.anwb.nl/lidmaatschap/maatschappelijk/gratis-fietshelmen>
4. <https://www.stichtingsbv.nl/ons-aanbod/particulieren-burgers/fietshelm/>
5. <https://www.hersenstrijd.org/artsenvoorveiligfietsen>

4.2 Ervaringen in andere landen

4.2.1 Een overzicht

In de loop der jaren zijn er ook in andere landen verschillende initiatieven geweest om de fietshelm te promoten zonder deze verplicht te stellen. In een al wat ouder onderzoek (Towner et al., 2002) zijn 19 studies gevonden die het effect van interventies om helmgebruik te stimuleren hebben onderzocht. Het ging om studies in de periode 1988-2001. Al deze interventies waren educatieve campagnes gericht op kinderen; er werden geen studies gevonden gericht op het promoten van fietshelmen bij volwassenen. Verreweg de meeste van de studies hadden plaatsgevonden in de Verenigde Staten en Canada, daarnaast ook in Australië, en Nieuw-Zeeland. Towner en collega's vonden slechts drie Europese studies; twee uit het Verenigd Koninkrijk en een uit Zweden. De onderzoekers concluderen dat educatieve campagnes het helmgebruik bij kinderen kan vergroten en dat de grootste effecten te vinden zijn bij jongere kinderen en meisjes. Met name kortingen op de aanschaf van een helm en het gratis uitdelen van helmen zouden het gebruik kunnen stimuleren.

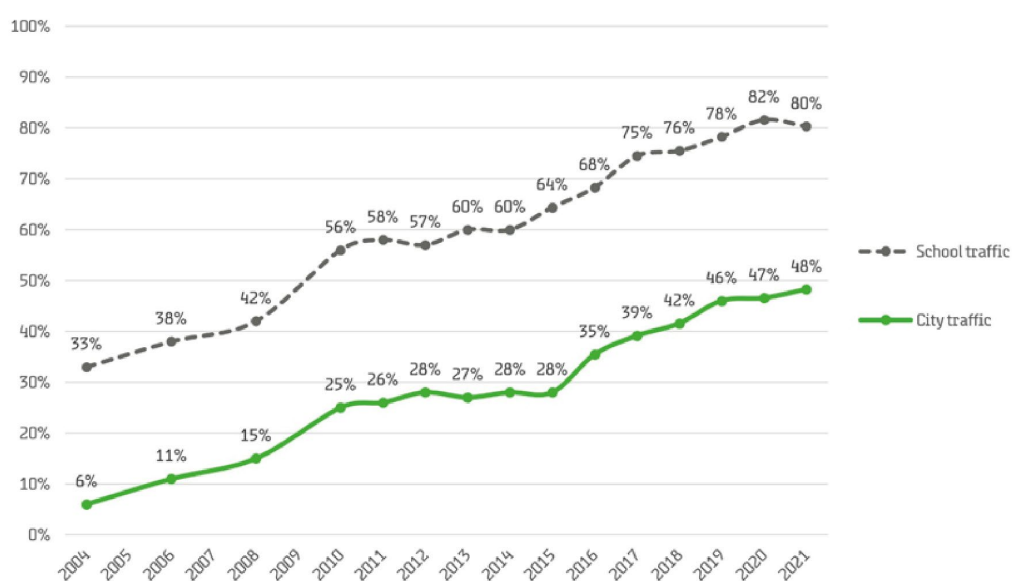
Recenter concluderen ook Owen et al. (2011) op basis van 29 studies dat activiteiten om de fietshelm te promoten tot meer helmgebruik leidt. Het ging hier steeds om activiteiten gericht op kinderen en jongeren tot 18 jaar. Activiteiten op gemeenschapsniveau waren voor deze groep iets effectiever dan activiteiten op schoolniveau. Verder waren educatieve activiteiten gericht op kennisoverdracht minder effectief dan het gratis verstrekken van helmen. Opnieuw bleken activiteiten gericht op jongere kinderen effectiever dan die gericht op alle kinderen en jongeren. Owen et al. concluderen verder dat ook activiteiten vanuit de gezondheidszorg effectief kunnen zijn, maar dat nog niet duidelijk is hoe de effecten daarvan zich verhouden tot de effecten van school- en gemeenteactiviteiten.

Lajunen (2016), gebaseerd op vragenlijstonderzoek in Noorwegen, concludeert dat campagnes zich beter op de argumenten tegen fietshelmgebruik kunnen richten dan op de voordelen van een fietshelm.

4.2.2 De succesvolle Deense aanpak

Veel van de hiervoor besproken elementen komen terug bij de succesvolle Deense fietshelm-campagne. Tussen 2004 en 2021 is het algemene fietshelmgebruik in Deense steden gestegen van 6% naar 48% en het helmgebruik door kinderen op weg naar school van 33% naar 80% (Afbeelding 4.1; Sølund Ehlers, 2022). En dat zonder een wettelijke verplichting.

Afbeelding 4.1. Geobserveerd aandeel fietsers met een fietshelm in stedelijk verkeer en onder schoolkinderen in Denemarken, 2004-2021. Bron: Sølund Ehlers (2022).



De Deense campagnes begonnen in de jaren negentig, uitgevoerd door de Deense Raad voor Verkeersveiligheid, met hulp van gemeenten en regio's. De campagnes waren er in eerste instantie op gericht om de ouders van jonge kinderen te overtuigen om hun kinderen een helm te laten dragen, met als motivatie dat zij geacht worden hun kinderen te beschermen. Scholen vormden een belangrijke doelgroep als het erom ging het dragen van een fietshelm tot norm te maken voor schoolkinderen. Campagneactiviteiten vonden zowel nationaal als lokaal plaats. In de loop der jaren hebben de promotieactiviteiten zich op steeds meer groepen fietsers gericht: de ouders zelf als rolmodel voor hun kinderen, oudere fietsers, studenten en volwassen fietsers in zijn algemeenheid.

De Deense aanpak bestaat uit drie elementen, de AAA aanpak (Sølund Ehlers, 2022):

1. *Awareness* (bewustzijn): mensen informeren over het positieve effect van helmen op hersenletsel.
2. *Availability* (beschikbaarheid): zorgen dat fietshelmen eenvoudig te verkrijgen zijn en niet duur zijn in de aanschaf.
3. *Attractiveness* (aantrekkelijkheid): het verbeteren van het ontwerp van de helm, maar ook zorgen dat het dragen van een helm als iets normaal en verstandigs wordt gezien, onder andere omdat je daarmee als rolmodel – voor met name kinderen en kleinkinderen – fungeert.

Sølund Ehlers (2022) beschrijft verschillende voorbeelden van heel gerichte acties, waarbij de jaarlijkse observaties van het helmgebruik een duidelijk aanknopingspunt waren voor het bepalen van de doelgroep:

Beschikbaar en goedkoop

In 2009 hebben vier Deense ontwerpers helmen ontworpen voor zowel kinderen als volwassenen die via een supermarktketen tegen een relatief lage prijs (€ 25) werden verkocht. Dit was mogelijk door financiële steun van een groot Deens privaat fonds ('Trygfonden') en een verzekeringsmaatschappij. De helmen (met keurmerk EN1078) waren zo snel uitverkocht dat de campagne werd herhaald. Een vergelijkbare actie is het project *Helmet to go* waarbij fietshelmen door een fietshelmproducent tegen een extra lage prijs worden aangeboden aan studenten in pop-up-winkels op universiteitsterreinen. Dit project startte in 2015 en loopt nog steeds. Het tegen een lage prijs aanbieden verdient volgens Sølund Ehlers⁶ de voorkeur boven het gratis aanbieden. Door ervoor te betalen, heb je een bewuste keuze gemaakt de helm aan te schaffen, waardoor de kans dat je die ook daadwerkelijk gebruikt, zal toenemen. Dit verhoogt naar verwachting de intrinsieke motivatie: je doet iets omdat je het zelf wilt en niet omdat je van buitenaf wordt aangespoord (extrinsieke motivatie; Ryan & Deci, 2000).

Brede publieke belangstelling en media-aandacht

In 2009 was er ook een ontwerpwedstrijd. Iedereen kon digitaal zijn eigen fietshelm ontwerpen en insturen. Er bleek zeer veel belangstelling voor te zijn en het project kreeg ook erg veel positieve media-aandacht.

'Irritante ouders'

In de periode 2014-2020 was er veel aandacht voor ouders van kinderen tussen de 10 en 12 jaar: het *Irritante ouders*-project. De jaarlijkse observaties hadden namelijk laten zien dat het helmgebruik bij deze leeftijdsgroep aan het dalen was. Verschillende grappige muziekvideo's en een Facebook-pagina richtten zich op de ouders met de boodschap hun kinderen te verplichten een helm te dragen zonder in discussie te gaan, maar "omdat ik het zeg". Ook was de boodschap hierover met



6. Persoonlijke communicatie, april 2023.

andere ouders in de buurt afspraken te maken en te zorgen dat alle ouders ook zelf het goede voorbeeld gaven.⁷

De Viking-campagne

In 2021 is de zogenoemde Viking-campagne begonnen, waarbij de volwassen mannen de belangrijkste doelgroep waren, omdat observaties uitwezen dat het helmgebruik bij mannen lager was dan bij vrouwen. In de campagne worden de excuses die mannen vaak gebruiken om geen helm te dragen belachelijk gemaakt. De bijbehorende videospot is erg populair, ook in het buitenland.⁸

Sølund Ehlers (2022) geeft aan dat de campagnes op zichzelf vermoedelijk niet de enige verklaring zijn voor het zo sterk toegenomen gebruik van de fietshelm. Zij vermoedt, te bewijzen valt zoiets niet, dat er op een gegeven moment zoveel fietsers een helm dragen dat het niet langer als raar of afwijkend wordt gezien. Daarmee wordt het een zichzelf-versterkend effect. Voor jonge kinderen komt daar mogelijk bij dat als het merendeel van hen een helm draagt, het voor ouders als sociaal onacceptabel wordt gezien als jouw kind geen helm draagt. Zij concludeert in elk geval dat al deze acties ertoe hebben bijgedragen dat *“the Danes’ attitude towards helmets has completely changed from ‘hate to love’.”*

4.3 Wat kunnen we van andere gebieden leren?

4.3.1 Toer- en sportfietsers

Terwijl in Nederland het fietshelmgebruik in zijn algemeenheid nog te verwaarlozen is, zie je bij toer- en sportfietsers (wielrenners, mountainbikers) zo goed als niemand meer zonder helm. Een vragenlijststudie van onder Nederlandse toer- en sportfietsers van inmiddels alweer 10 jaar geleden, liet zien dat toen al 96% van hen zei altijd een helm te dragen tijdens het fietsen (Wijlhuizen & Van Gent, 2014). De Nederlandse wielersportbond NTFU stimuleert het dragen van een helm en adviseert zijn leden bij toertochten het dragen van een helm verplicht te stellen (SWOV, 2019). Overigens bleek uit een dieptestudie naar fietsongevallen onder 50-plussers uit datzelfde jaar (Davidse et al., 2014) dat sommige sportfietsers alleen een helm dragen als ze in een groep fietsen.

Hoewel een causaal verband niet is aan te tonen, heeft het hoge helmgebruik bij sportfietsers vermoedelijk mede te maken met de helmverplichting voor professionele wielrenners. Deze verplichting heeft de internationale wielervedstrijd UCI in 2003 ingesteld. Dit was een reactie op het dodelijke ongeval van Andrej Kivilev tijdens een etappe in de wielervedstrijd Parijs-Nice in maart van dat jaar. De wielrenner kwam bij een val met zijn hoofd op het asfalt en overleed aan de gevolgen van een schedelbasisfractuur.

De beroepswielrenners, die sinds die tijd altijd een helm op hebben, fungeren mogelijk als rolmodel: het dragen van een helm wordt geassocieerd met topsport, iets waarmee ook wielervliefhebbers zich willen associëren. Vervolgens, zo is de veronderstelling, neemt het helmgebruik zodanig toe dat je als wielrenner zonder helm tot de minderheid gaat behoren. Dit is wat in de Deense aanpak (*Paragraaf 4.2.2*) het ‘zichzelf-versterkende effect’ wordt genoemd. Mensen hebben namelijk een sterke behoefte om ergens bij te horen en hebben daarom de neiging gedrag van anderen te kopiëren (Dijksterhuis, 2003).



7. Voor verdere toelichting en links naar de muziekvideo's zie (in het Deens) <https://www.sikkertrafik.dk/til-toppen/kampagner/tidligere-kampagner/nederen-foraeldre-2014-2020/>

8. De video bij de Viking-campagne *Helmet has always been a bright idea* is te zien op YouTube (in het Deens met Engelse ondertiteling): <https://www.youtube.com/watch?v=pD-f45TbvEw>

4.3.2 De ski- en snowboardhelm

Een ander gebied waar we in dit verband van kunnen leren is de wintersport, waar het gebruik van ski- en snowboardhelmen in relatief korte tijd substantieel is toegenomen. In enkele Europese wintersportlanden (Italië, Polen, Slovenië en delen van Oostenrijk) is een helm inmiddels verplicht voor kinderen maar in geen enkel van deze landen is de helm verplicht voor volwassenen.⁹ Soms wordt de helm verplicht gesteld bij ski-scholen. Toch dragen vrijwel alle skiërs een helm en word je raar aangekeken als je zonder helm de piste op gaat. In de Verenigde Staten steeg het skihelmgebruik van ongeveer een kwart aan het begin van deze eeuw tot rond de 90% in 2022.¹⁰ Vergelijkbare kwantitatieve gegevens voor Europa of Europese landen hebben we niet kunnen vinden.

Vergelijkbaar met de fietshelm, is het gebruik van de ski- en snowboardhelm verplicht bij officiële wedstrijden, zoals de slalom, de reuzenslalom, de super G en de afdaling. Eveneens vergelijkbaar met de fietshelm, wordt het gebruik van een ski- en snowboardhelm door amateurs door allerlei organisaties aangeraden en gepromoot via campagnes.

En, opnieuw vergelijkbaar met de fietshelm, wordt de toename van gebruik vaak gekoppeld aan ernstige ongevallen van bekende mensen. In de Verenigde Staten waren dat Michael Kennedy, zoon van Robert F. Kennedy, en Sonny Bono, muziekproducent, zanger, en later burgemeester van Palm Springs, California.¹¹ Beiden kwamen in respectievelijk 1997 en 1998 ten gevolge van een ski-ongeval om het leven. In Europa wordt de toename van het helmgebruik mede toegeschreven aan het ernstige ski-ongeval van Michael Schumacher, een Duits Formule 1-autocoureur. Schumacher kwam in december 2013 ten val en kwam daarbij met zijn hoofd tegen een rots. Dit leidde tot ernstig hersenletsel. Weliswaar heeft hij het ongeval overleefd, maar het is onbekend welke langetermijengevolgen het ongeval voor hem hebben gehad. Ondanks het feit dat Schumacher bij het ongeval wel een helm droeg, wordt vaak verondersteld dat dit ongeval veel skiërs en snowboarders die tot dan toe geen helm droegen aan het denken heeft gezet over de mogelijkheid van vallen en het mogelijke nut van een helm daarbij.



9. <https://www.op-wintersport.nl/skihelm-verplicht>

10. National Ski Areas Association (NSAA): <https://www.nsaa.org/NSAA/Safety/Helmet%20Safety/NSAA/Safety/helmets>

11. Zie bijvoorbeeld <https://kenver.com/blogs/news/compulsory-ski-helmets>

5 Conclusies en aanbevelingen

In verschillende landen is de fietshelm verplicht, voor iedereen, voor kinderen of in bepaalde situaties. Zoals te verwachten is, leidt dit tot hogere draagpercentages in de desbetreffende groep fietsers of situaties. In Nederland is er geen helmplicht en dat geldt voor veel meer landen. Het aandeel fietsers dat op vrijwillige basis een helm draagt is echter in Nederland veel lager dan in andere landen zonder helmplicht. Aangezien een fietshelm de kans op ernstig hoofd- en hersenletsel substantieel vermindert, zou het de verkeersveiligheid helpen als meer fietsers vaker een helm droegen. Van alle fietsers in Nederland die ernstig gewond raken door een fietsongeval heeft namelijk bijna een derde hoofd- of hersenletsel (SWOV, 2019).

De vraag is dan vervolgens hoe zonder een wettelijke verplichting het gebruik van de fietshelm toch kan worden vergroot. Dat zal niet gemakkelijk zijn en ook een lange adem vergen. Het lijkt erop dat het zaak is een kantelpunt te bereiken, waarbij een groot deel van de fietsers een helm draagt en dus het niet dragen de uitzondering is in plaats van het wél dragen, zoals nu het geval is. Het is aannemelijk dat dit ook het mechanisme is geweest bij de sterke toename van de helmdracht onder sportfietsers en onder skiërs en snowboarders.

Hoe is dit kantelpunt te bereiken voor de gewone fietser? Op grond van de besproken ervaringen met eerdere stimuleringsactiviteiten in Nederland en andere landen, komen we tot de volgende concrete aanbevelingen:

- Begin bij basisscholieren, maar geef de ouders daarbij een essentiële taak als rolmodel en spreek hen aan op hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid en gezondheid van hun kind.
- Richt je ook op oudere fietsers en betrek hierbij de gezondheidszorg (huisartsen, praktijkondersteuners, fysiotherapeuten).
- Zorg dat er goede en leuke fietshelmen beschikbaar zijn tegen een lage prijs en zorg dat die op een groot aantal gemakkelijk toegankelijke locaties te verkrijgen zijn.
- Ondersteun het beschikbaar stellen van helmen met gerichte informatie over het nut van helmen en de werking van helmen:
 - Ontkracht bestaande mythen over de fietshelm, zoals dat deze alleen zou helpen bij hoge snelheden of als je in botsing komt met een auto, of dat deze niet nuttig zou zijn in de stad of als je in een bekende omgeving fietst.
 - Bespreek de verwachte nadelen en draag waar mogelijk concrete oplossingen aan, bijvoorbeeld hoe je ervoor kunt zorgen om de helm niet te vergeten mee te nemen en waar je de helm kunt laten als je de fiets ergens hebt neergezet.
- Herhaal dergelijke informatiecampagnes zeer regelmatig:
 - Bundel daarbij de krachten van scholen, gemeenten/provincies, sportclubs, en ook de gezondheidszorg.
 - Probeer een positieve berichtgeving over deze acties in de media te bewerkstelligen.
- Laat één organisatie als aanjager fungeren en de regie voeren om al dit soort acties en campagnes te coördineren, onderling op elkaar af te stemmen, en te zorgen voor blijvend enthousiasme.

Tot slot wijst de ontwikkeling van het helmgebruik onder sportfietsers en onder skiërs en snowboarders erop dat een ernstig ongeval van een algemeen bekend persoon binnen hun sport de aandacht vestigt op de potentiële consequenties van een ongeval en op de mogelijkheden om deze te verminderen. Dit zou het draagvlak voor deze veiligheidsmaatregelen doen stijgen. Uiteraard is dit niet een actief te realiseren aanpak. Wel zou in lijn hiermee overwogen kunnen worden om enkele, voor de beoogde doelgroep(en) bekende en bewonderde Nederlanders als ambassadeur voor de fietshelm op te laten treden, bijvoorbeeld door ze steeds fietsend met helm af te beelden. Ook in bredere zin zou er meer van rolmodellen gebruikgemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld door in Nederlandse films en televisieseries fietsers altijd met een helm op te laten rijden.

Literatuur

Achermann Stürmer, Y., Berbatovci, H. & Buttler, I. (2020). *Cyclists*. ESRA2 Thematic report Nr. 11. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Swiss Council for Accident Prevention, Bern, Switzerland. <https://www.esranet.eu/en/publications/>

Adminaité-Fodor, D. & Jost, G. (2020). *How safe is walking and cycling in Europe?* Pin Flash Report 38. European Transport Safety Council ETSC, Brussels.

Davidse, R., Duijvenvoorde, K. van, Boele, M., Doumen, M., et al. (2014). *Letselongevallen van fietsende 50-plussers: Hoe ontstaan ze en wat kunnen we eraan doen?* R-2014-3. SWOV, Den Haag.

DEKRA (2020). *Road safety report 2020 - mobility on two wheels*. DEKRA, Stuttgart.

Dijksterhuis, A. (2003). *Automaticiteit en controle*. In: Vonk, R. (red.), *Cognitieve sociale psychologie: psychologie van het dagelijks denken en doen*. Lemma, Utrecht.

Folkerts, J. & Lenderink, T. (2021) *Onderzoek helmplicht. Attitudes en verwachte gedragseffecten bij fietsers*. 2021/78. I&O Research, Amsterdam.

Goldenbeld, Ch., Boele, M.J. & Commandeur, J.J.F. (2016). *Evaluatie fietshelmcampagne 'Coole kop, helm op!' in Zeeland. Effecten op helmgebruik en factoren van invloed*. R-2016-8. SWOV, Den Haag.

Hyldekær Janstrup, K., Rich, J., Jensen, A.F., Møller, M., et al. (in voorbereiding). *Cykeladfærd og initiativer til cykelpromovering - sammenligning mellem Danmark og Holland*. Technical University of Denmark, Copenhagen.

Karl, F.M., Smith, J., Piedt, S., Turcotte, K. & Pike, I. (2018). *Applying the health action process approach to bicycle helmet use and evaluating a social marketing campaign*. In: *Injury Prevention*, vol. 24, p. 288-295. <https://doi.org/10.1136/injuryprev-2017-042399>

Lajunen, T. (2016). *Barriers and facilitators of bicycle helmet use among children and their parents*. In: *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 41, p. 294-301. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.03.005>

Owen, R., Kendrick, D., Mulvaney, C., Coleman, T. & Royal, S. (2011). *Non-legislative interventions for the promotion of cycle helmet wearing by children*. In: *Cochrane database of systematic reviews* (Online). 11. CD003985. 10.1002/14651858.CD003985.pub3.

Ryan, R.M. & Deci, E.L. (2000). *Intrinsic and extrinsic motivations: classic definitions and new directions*. In: *Contemporary Educational Psychology*, vol. 25, p. 54-67. <https://doi.org/10.1006/ceps.1999.1020>.

Sølund Ehlers, P. (2022). *How the Danish cyclists were convinced to use a bicycle helmet – without a law*. Gepresenteerd tijdens de FERSI Conference on Implementing evidence-based road safety measures - Removing barriers and enhancing public support, 6 en 7 oktober 2022, Den Haag.

SWOV (2019). *Fietshelmen*. SWOV-factsheet, juni 2019. SWOV, Den Haag.

Towner, E., Dowswell, T., Burkes, M., Dickinson, H., et al. (2002). *Bicycle helmets - a review of their effectiveness: a critical review of the literature*. Department for Transport, London.

Van den Berghe, W., Schachner, M., Sgarra, V. & Christie, N. (2020). *The association between national culture, road safety performance and support for policy measures*. In: IATSS Research, vol. 44, p. 197-211. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.09.002>

Wijlhuizen, G.J. & Gent, P. van (2014). *Race- en toerfietsen: mogelijkheden voor meer veiligheid Vragenlijststudie en expertbeoordeling*. R-2014-20A. SWOV, Den Haag.

Yannis, G. & Folla, K. (2022). *Baseline report on the KPI Helmet use among Cyclists and Powered two-wheelers (PTWs)*. Baseline project, Vias institute, Brussels.

Bijlage A De ‘anders’-redenen voor het niet (altijd) gebruiken van een fietshelm

Meermaals genoemd:

- Ik heb geen fietshelm (22x) of Ik heb nog geen fietshelm (5x)
- Ik ben het niet gewend (6x)
- Nooit over nagedacht (6x)

Eenmalig genoemd:

- Ik fiets op lage snelheid
- Geen idee eigenlijk
- Je kan in de zomer geen pet dragen
- Naar school toe is de route zo bekend, weinig oversteken geen tot weinig in of uitritten. Niet uitgeput. Weet de route op m'n duim.
- Met lage snelheid niet nodig
- In de sportschool heb je geen helm nodig
- Nooit geleerd om te dragen
- Het is niet wettelijk verplicht
- Niet nodig voor de korte ritjes op mijn normale fiets
- lagere snelheid stadsfiets.
- nog niet het idee gehad dat ik het nodig heb
- Fiets geen afstanden
- Begin er wel over na te denken. Heb mijn vrouw er wel 1 laten dragen.
- Het is betuttelend voor een gewone fiets, wel goed voor een elektrische fiets (die zijn trouwens over het algemeen echt gevaarlijk)
- Afstand afhankelijk en waar naar toe
- Ik heb nog nooit een helm gedragen dus geen ervaring
- Nog geen aangeschaft, maar ben het wel van plan.
- Ik haal geen topsnelheden op een simpele, stadsfiets zonder versnellingen en zonder accu
- Zolang het niet wettelijk verplicht is doe ik het niet
- Pas mijn snelheid aan aan de omgeving
- Gaat niet met een gehoorapparaat
- Ik doe het alleen op een MTB of racefiets
- Alleen op de racefiets
- Gevaarlijk je hoort niets meer
- Als dit verplicht zou worden, zou ik vaker de auto pakken
- Ik denk niet dat het nodig is omdat ik grotendeels door het veld fiets en niet in het verkeer
- Zo vaak fiets ik niet
- Pas als het verplicht wordt
- Nog maar kort een e bike en nog niet aan toegekomen
- Fiets zeer weinig.
- Rij geen elektrische fiets
- Nooit 1 aangeschaft, sta er niet echt bij stil om er 1 te kopen.
- Niemand draagt het, het is niet verplicht
- Nooit nodig geweest
- Krijg hoofdpijn ervan
- Geen helm nodig
- Te duur
- Onzin, met lopen kun je ook vallen, ongelukken gebeuren vaak door zelf niet goed op te letten
- Heb een afwijking aan mijn hoofd, past niet goed
- Bij warm weer te warm
- Niet nodig
- Niet op de stadsfiets
- Als het verplicht zou worden zou ik het doen, maar nu nog niet
- Niet aan gewend, ga het wel gebruiken
- Wil niets op mijn hoofd hebben, zelfs geen pet, hooguit een ruim zittende capuchon.
- Nooit gekocht
- Fiets niet vaak
- Ik denk er niet aan
- Het is (nog) niet verplicht
- Dat komt wel als ik echt oud ben en van mijn fiets ga vallen. Als ze het gaan verplichten vind ik dat betuttelend

Bijlage B Meningen van kinderen en ouders over helmgebruik kind

Meningen van kinderen uit groep 1 t/m 5 van de basisschool en van hun ouders, gemeten als onderdeel van de evaluatie van de fietshelmcampagne 'Coole kop, helm op!' bij basisscholen in Zeeland in 2010-2015. Bron: Goldenbeld et al., 2016.

Attitude t.o.v. fietshelm		Jaar	Groep kind					N totaal
			1	2	3	4	5	
Helemaal eens met de stelling: "Alleen kinderen moeten een fietshelm op"	Kind	2012	30% (50)	29% (42)	16% (55)	9% (44)	13% (38)	229
		2013	29% (21)	47% (38)	30% (27)	18% (39)	2% (42)	228
		2014	35% (20)	25% (24)	22% (31)	17% (29)	3% (35)	254
	Ouder	2012	38% (50)	38% (42)	29% (55)	23% (44)	16% (38)	229
		2013	33% (21)	39% (38)	26% (27)	15% (39)	14% (42)	228
		2014	20% (20)	25% (24)	28% (36)	10% (29)	23% (35)	254
Helemaal eens met de stelling: "Iedereen moet een fietshelm op"	Kind	2012	12% (50)	14% (42)	14% (55)	16% (44)	13% (38)	229
		2013	5% (21)	13% (38)	15% (27)	10% (39)	19% (42)	228
		2014	15% (20)	12% (24)	6% (36)	17% (29)	11% (35)	254
	Ouder	2012	2% (50)	7% (42)	5% (55)	14% (44)	16% (38)	229
		2013	5% (21)	5% (38)	7% (27)	3% (39)	14% (42)	228
		2014	0% (20)	4% (24)	0% (36)	10% (29)	0% (35)	254
Helemaal eens met de stelling: "Het voelt veilig om een fietshelm op te hebben" ("Het is veilig om een fietshelm op te hebben")	Kind	2012	44% (50)	48% (42)	44% (55)	29% (44)	29% (38)	229
		2013	38% (21)	66% (38)	41% (27)	28% (39)	10% (42)	228
		2014	35% (20)	21% (24)	31% (36)	41% (29)	17% (35)	254
	Ouder	2012	64% (50)	64% (42)	60% (55)	70% (44)	55% (38)	229
		2013	71% (21)	74% (38)	63% (27)	51% (39)	62% (42)	228
		2014	50% (20)	58% (24)	56% (36)	65% (29)	40% (35)	254
Helemaal eens met de stelling: "Ik vind het niet nodig om een fietshelm op te hebben" ("Ik vind het niet nodig dat mijn kind een fietshelm op heeft")	Kind	2012	0% (50)	7% (42)	16% (55)	18% (44)	26% (38)	229
		2013	9% (21)	3% (38)	18% (27)	26% (39)	29% (42)	228
		2014	5% (20)	4% (24)	8% (36)	21% (29)	37% (35)	254
	Ouder	2012	8% (50)	0% (42)	11% (55)	14% (44)	24% (38)	229
		2013	5% (21)	5% (38)	7% (27)	20% (39)	14% (42)	228
		2014	0% (20)	17% (24)	3% (36)	10% (29)	17% (35)	254
Helemaal eens met de stelling: "Een fietshelm zit niet lekker"	Kind	2012	6% (50)	19% (42)	25% (55)	23% (44)	29% (38)	229
		2013	5% (21)	3% (38)	11% (27)	26% (39)	35% (42)	228
		2014	5% (20)	17% (24)	8% (36)	24% (29)	34% (35)	254
	Ouder	2012	18% (50)	21% (42)	20% (55)	14% (44)	21% (38)	229
		2013	14% (21)	10% (38)	15% (27)	26% (39)	17% (42)	228
		2014	15% (20)	12% (24)	8% (36)	14% (29)	11% (35)	254

Bijlage C Motieven van kinderen om de fietshelm wel te dragen

Meningen van kinderen uit groep 1 t/m 5 van de basisschool en van hun ouders, gemeten als onderdeel van de evaluatie van de fietshelmcampagne 'Coole kop, helm op!' bij basisscholen in Zeeland in 2010-2015. Bron: Goldenbeld et al., 2016.

Kinderen Motieven om fietshelm wel te dragen	Groep 1			Groep 2			Groep 3			Groep 4			Groep 5		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
De fietshelm is mooi	53% (2)	40% (3)	52% (2)	37% (3)	31%	24%	14%	10%	-	9%	20% (3)	-	-	-	-
De fietshelm is leuk	42%	32%	57% (1)	26%	29%	10%	14%	17%	-	-	-	-	-	-	-
Mijn vriendjes/ vriendinnetjes dragen ook een fietshelm	47% (3)	24%	48% (3)	31%	36%	24%	11%	10%	12%	9%	10%	12%	-	-	-
Mijn ouders willen dat ik een fietshelm draag	47% (3)	40% (3)	52% (2)	55% (1)	62% (1)	38% (2)	39% (2)	43% (2)	33% (2)	36% (2)	33% (2)	33% (2)	14% (2)	21% (2)	14% (2)
De fietshelm hoort bij het fietsen	53% (2)	48% (2)	52% (2)	49% (2)	59% (2)	38% (2)	29% (3)	37% (3)	21% (3)	23% (3)	15%	21% (3)	-	-	-
Ik wil stoer zijn	12%	16%	-	8%	14%	10%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Het is een gewoonte om mijn fietshelm op te zetten	33%	52% (1)	29%	35%	48% (3)	28% (3)	21%	27%	18%	14%	15%	18%	-	-	-
Het is veilig om een fietshelm op te zetten	58% (1)	52% (1)	43%	55% (1)	62% (1)	48% (1)	41% (1)	53% (1)	36% (1)	39% (1)	36% (1)	36% (1)	19% (1)	24% (1)	17% (1)
Ik zet een fietshelm op om beter gezien te worden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ik ken iemand die bij het fietsen op zijn hoofd is gevallen	-	-	-	10%	12%	10%	5%	13%	11%	11%	5%	21% (3)	-	-	-

NB Om de leesbaarheid te verhogen zijn percentages kleiner dan 10% weggelaten. Via rangordnummers is duidelijk gemaakt wel motieven het vaakst worden genoemd

Ongevallen voorkomen Letsel beperken Levens redden

SWOV

Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113

2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62

070 – 317 33 33

info@swov.nl

www.swov.nl

 [@swov_nl](#) / @swov

 [linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)