

Vergaderjaar 2009–2010

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 221

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 april 2010

Verkeersveiligheid betekent dat mensen blijven thuiskomen. Dat is in het verkeer helaas nog steeds niet vanzelfsprekend. Daarom zet ik me samen met de andere overheden en tal van maatschappelijke organisaties in voor een blijvende verbetering van de verkeersveiligheid. Twee lijnen staan daarin centraal: bescherming van de kwetsbaren en aanpak van de veroorzakers.

Kinderen horen bij de kwetsbaren. De aandacht voor deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers richt zich naast bescherming vooral op voorlichting, educatie en ondersteuning.

Tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid op 23 september 2008 (Kamerstuk 29 398, nr. 123) heb ik u toegezegd de effecten van fietshelmgebruik bij kinderen te onderzoeken. Hiernaast informeer ik u over mijn toezegging die ik heb gedaan tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid op 16 december 2009 (Kamerstuk 29 398, nr. 203) om in overleg te treden met maatschappelijke organisaties over voorlichting met betrekking tot fietshelmgebruik onder kinderen.

De Stichting Consument en Veiligheid heeft voor mij de effectiviteit van de fietshelm in relatie tot ernstig hoofd- en hersenletsel bij kinderen en jongeren van 0 tot 19 jaar onderzocht¹. Enerzijds is een (inter-)nationale literatuurstudie over de effectiviteit van het fietshelmgebruik uitgevoerd. Anderzijds zijn data uit onder andere het Letstel Informatie Systeem (LIS) geanalyseerd. LIS is een database waar slachtoffers geregistreerd worden die na een ongeval op een Spoedeisende Hulp afdeling zijn behandeld. Omdat het hierbij om een representatieve steekproef van ziekenhuizen in Nederland gaat is een schatting van cijfers op nationaal niveau mogelijk. Over de resultaten van het onderzoek kan ik u het volgende berichten:

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Resultaten literatuuronderzoek

De fietshelm is bedoeld om de kans op hoofd- en hersenletsel te verkleinen. Een fietshelm voorkomt geen ongevallen, maar beoogt de ernst van letsel met name bij eenzijdige ongevallen te beperken. De fietshelm en haar effectiviteit in de preventie van letsel is een veel onderzochte en besproken maatregel. Zo bestaat er veel discussie rondom het bewijs voor de beschermende werking van de fietshelm, maar ook rondom de mogelijkheid dat een fietshelm leidt tot minder fietsgebruik. De fietshelm kent voor- en tegenstanders:

- Voorstanders geven aan dat uit casus-controlestudies blijkt dat het dragen van een fietshelm effectief is in de preventie van hoofdletsel. Volgens deze buitenlandse studies, waar letsels van fietsslachtoffers met en zonder helm worden vergeleken, daalt de kans op hoofd- en hersenletsel met ongeveer 45% bij gebruik van een fietshelm.
- Tegenstanders dragen de zogeheten populatiestudies aan. Bij deze studies wordt bijvoorbeeld gekeken naar het letselpatroon bij fietsslachtoffers voor en na de invoering van een wettelijke verplichting of vrijwillige promotie. Buitenlands onderzoek laat zien, dat na een verplichting het fietshelmgebruik stijgt, maar het aantal hoofdletsels bij fietsers minder sterk daalt dan verwacht mag worden. Hiernaast ontmoedigt volgens sommige studies een draagplicht mensen om de fiets te pakken.

Wat betreft vrijwillige promotie stijgt het helmgebruik vooral bij jonge kinderen en er mag een positief effect worden verwacht op de letselpreventie. Naast het gunstige effect van fietshelmen op letsel, rapporteren sommige buitenlandse studies dat fietsers met een helm mogelijk zelf meer risico's nemen of anders benaderd worden door automobilisten. Hierdoor bestaat de mogelijkheid van een (ongunstig) effect op de ongevalsbetrokkenheid door gedragsadaptatie.

De betekenis van deze uitkomsten voor de Nederlandse situatie is niet duidelijk. De effecten kunnen niet een op een over worden genomen, omdat het fietsgedrag in Nederland zeer afwijkend is ten opzichte van andere landen. In Nederland is het gebruik van de fiets niet alleen voor recreatie en sport zeer populair, maar ook voor woon-werkverkeer, winkelen en vervoer van kinderen.

Resultaten cijferanalyse

Uit de analyse van de cijfers kan voor de Nederlandse situatie worden vastgesteld dat meer dan de helft van alle fietsongevallen onder kinderen en jongeren in de leeftijd van 0 tot 19 jaar eenzijdige ongevallen zijn. De meeste letsels bij kinderen onder de 10 jaar ontstaan door vallen: 80% bij 0 tot 4 jaar, 76% bij 5 tot 9 jaar.

Jaarlijks worden circa 450 fietsers in de leeftijd van 0 tot 9 jaar op een Spoedeisende hulpafdeling van een ziekenhuis behandeld aan hoofdletsel als gevolg van een eenzijdig fietsongeval. Bij de ziekenhuisopnamen is sprake van 220 personen in de leeftijd van 0 tot 9 jaar door een eenzijdig fietsongeval.

Volgens Stichting Consument en Veiligheid weten ouders dat hun kind een risico loopt bij het fietsen. Wel wordt de kans op hoofd- en hersenletsel als gevolg van eenzijdige ongevallen duidelijk onderschat. Stichting Consument en Veiligheid beveelt aan om het vrijwillig gebruik van de fietshelm onder ouders van kinderen in de leeftijd van 4 tot 7 jaar te promoten. Op deze leeftijd leren kinderen fietsen en wordt het dragen van een helm vooral beïnvloed door de houding van de ouders.

Naar aanleiding van de onderzoeksresultaten en het advies van Stichting Consument en Veiligheid ben ik met betrekking tot voorlichting van vrijwillig fietshelmgebruik in contact getreden met diverse maatschappelijke organisaties, zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN), de Fietzersbond, de ANWB en de SWOV. Hierover kan ik u het volgende berichten:

- VVN is tegen een helmplicht, maar voorstander van het vrijwillig gebruik van een fietshelm met name door jonge kinderen die nog in de leerfase zijn. Wel wijst VVN erop, dat veel nadruk leggen op het gevaar van fietsen averechts kan werken omdat daardoor ouders hun kinderen minder zullen laten fietsen. VVN wil juist graag dat kinderen veel fietservaring opdoen, omdat er een moment komt dat ze zelfstandig op de fiets grote afstanden moeten gaan afleggen. Kinderen die in het verleden weinig hebben geoefend, bijvoorbeeld omdat ouders fietsen te gevaarlijk vinden, lopen dan ineens veel meer gevaar in het verkeer.
- De Fietzersbond zet vraagtekens bij een campagne om het fietshelmgebruik onder kinderen te promoten. Zij benadrukken dat een fietshelm bij een aanrijding met een motorvoertuig nagenoeg geen bescherming biedt en het gevaar bestaat dat ouders en kinderen zich van deze schijnveiligheid niet bewust zijn. Dit leidt tot risicocompensatie bij kinderen en ouders, maar ook bij andere weggebruikers ten opzichte van de helmdrager. Daarnaast vreest de Fietzersbond dat campagnes leiden tot minder fietsgebruik en dat het dragen van een helm het fietsen onterecht een gevaarlijk imago geeft.
- De ANWB is voorstander van het dragen van een fietshelm, maar wel op basis van vrijwilligheid. Volgens de ANWB is het effectief om ouders de voordelen van een fietshelm te laten inzien. Daarom ziet de ANWB bij de vrijwillige promotie van de fietshelm onder kinderen een belangrijke rol weggelegd voor ouders. In het nieuw gelanceerd Junior Lidmaatschap promoot de ANWB het dragen van een fietshelm onder kinderen. Zij hebben in dit kader diverse producten ontwikkeld, zoals bijvoorbeeld een website met fietshelmtips en een film «Zo kiest u de juist fietshelm».
- De SWOV is voorstander van helmgebruik onder fietsers in het algemeen. Na het bestuderen van de (inter-)nationale literatuur komt de SWOV tot de conclusie dat een fietshelm al met al een effectief hulpmiddel is om je als fietser te beschermen tegen hoofd- en hersenletsel. De SWOV benadrukt vooral het hoge aantal hoofd- en hersenletselgevallen onder jonge kinderen door eenzijdige ongevallen. Door fietshelmgebruik kan volgens de SWOV aanzienlijk letsel worden voorkomen.

De hierboven geschetste standpunten van enkele maatschappelijke organisaties laten zien, dat er ook in Nederland voorstanders en tegenstanders van de fietshelm en van vrijwillige promotie zijn.

Ik vind het belangrijk dat het aantal hoofd- en hersenletselgevallen onder kinderen door eenzijdige fietsongevallen wordt gereduceerd. Daarom sta ik in beginsel positief tegenover het vrijwillig stimuleren van fietshelmgebruik onder kinderen en ben ik geïnteresseerd in de effecten voor de Nederlandse situatie.

De provincie Zeeland heeft een brede integrale aanpak voor het vrijwillig stimuleren van fietshelmgebruik onder kinderen uitgewerkt. Uitgangspunt is het creëren van draagvlak voor de fietshelm door middel van informatie en educatie. Bij het project zijn scholieren, ouders en leerkrachten betrokken. Zo ontvangen de scholieren van groep drie en vier in de projectlocaties niet alleen een fietshelm, maar is er ruimte gemaakt in het

lespakket om aandacht te besteden aan het belang van het dragen van een fietshelm, zijn er voor de kinderen werkbladen en tekenpakketten ontwikkeld en worden ouders onder andere door een folder geïnformeerd. Zo krijgen ook ouders inzicht in de mogelijkheden om hoofd- en hersenletsel bij hun kinderen als gevolg van eenzijdige fietsongevallen te voorkomen. Om naast de korte termijn ook de lange termijn effecten van het fietshelmgebruik in kaart te kunnen brengen kent het project een looptijd van vijf jaar.

Mijn inziens is het project in Zeeland een uitgelezen kans om de effecten van het vrijwillig stimuleren van fietshelmgebruik in de Nederlandse situatie te onderzoeken. Daarom ben ik voornemens het project gedurende de hele looptijd te gaan monitoren.

Kortom: de voor- en tegenstanders overwegende ben ik tegen een draagplicht van de fietshelm voor kinderen. Bij een verplichting bestaat een aanzienlijk risico dat minder kinderen zullen gaan fietsen, kinderen zelfs niet op vroege leeftijd leren fietsen en we zo uiteindelijk het fietsgedrag in Nederland verstoren.

Wel ben ik geïnteresseerd in de korte en lange termijn effecten van het vrijwillig stimuleren van het fietshelmgebruik in de Nederlandse situatie. Daarom ga ik de fietshelmproof van de provincie Zeeland, zoals gezegd, gedurende de hele looptijd monitoren.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings