

113 Fietshelm voor kinderen:

“Fietshelm op, gewoon doen”

Dr. mr. William L.M. Kramer *

Inleiding

Het aantal verkeersslachtoffers blijft jaarlijks stijgen, ondanks alle interventies, in plaats van de door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verwachte en gewenste daling.¹⁾ Het aantal ernstige verkeersgewonden steeg van 2000-2018 met 36%.²⁾ Van 2013-2022 is de stijging bij fietsers met ernstig letsel 40%.³⁾ In 2022 waren dit 57.000 fietsers met ernstig letsel.⁴⁾ “Voorkomen is beter dan genezen”.⁵⁾ Zeker geldt dit spreekwoord voor de ernstige en vaak invaliderende hoofdhersenletsels, die door fietsongevallen te regelmatig ontstaan. Fietshelmen kunnen het optreden van schedelhersenletsel aanzienlijk beperken en de ernst reduceren.⁶⁾ Het Centraal Planbureau berekende in 2020 dat ieder jaar 45 verkeersdoden en 1.400 ernstige verkeersgewonden voorkomen kunnen worden door het verplichten van een fietshelm voor kinderen tot de leeftijd van 12 jaar en voor E-bikers.⁷⁾ Daarom zijn veel artsen een voorstander van het dragen van een fietshelm, zeker voor kinderen.⁸⁾ Hoewel – vooral voor kinderen tot 18 jaar – het dragen van een fietshelm in meerdere landen bij wet formeel verplicht gesteld is, blijft het standpunt van de verantwoordelijke ministers: geen wettelijke verplichting, maar “vrijwillig gebruik stimuleren”.⁹⁾

Probleemstelling

Het aantal fietsslachtoffers met ernstig letsel stijgt jaarlijks. Een fietshelmplicht voor kinderen van 0-12 jaar kan tot een vermindering van jaarlijks 5 doden en 200 ernstige hoofdhersenletsels leiden.¹⁰⁾ De overheid wil de fietshelmdracht alleen stimuleren.¹¹⁾ In deze lange periode van ‘alleen stimuleren’, vanaf 2010 tot nu, is het aantal fietsongevallen voortdurend sterk gestegen. Het op korte termijn nemen van intensieve maatregelen om juist een daling te verkrijgen is noodzakelijk. Voor kinderen, als kwetsbare risicogroep, zou een wettelijke verplichting van de fietshelm een veilige en doelmatige oplossing kunnen zijn.¹²⁾ Het verplichten vergt echter maatschappelijke overtuiging en vereist een wettelijke grondslag. In dit artikel is gekozen om de argumentatie voor de maatschappelijke overtuiging te onderbouwen op grond van feitelijke gegevens, van wetenschappelijke publicaties en van officiële documenten van de overheid.

Wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie

Nederland is met Denemarken het land met de grootste fietsdichtheid van Europa. Er zijn 23 miljoen fietsen in Nederland.¹³⁾ Fietsongevallen komen dagelijks voor, vooral bij kinderen en ouderen. In 2021 bleek het aantal enkelvoudige fietsongevallen bij 55-plussers gestegen met 42%. Het totaal aantal fietsers

dat in 2022 op de Spoed Eisende Hulp-afdeling van Nederlandse ziekenhuizen behandeld werd, bedroeg 88.800 personen, waarvan 57.000 met ernstig letsel en meer dan 15.000 met hersenletsel.¹⁴⁾ In Nederland zijn door een fietsongeval in de leeftijdsgroep van 0-15 jaar in 2014 dertien kinderen en in 2015 negen kinderen overleden.¹⁵⁾ Het aantal kinderen van 0-18 jaar met ernstig hoofdhersenletsel door een fietsongeval ten gevolge van een botsing met een motorvoertuig bedraagt jaarlijks 190 en door een eenzijdig fietsongeval, zonder ander voertuig, 480.¹⁶⁾ Het totaal aantal fietsers met ernstig hoofdhersenletsel in Nederland als gevolg van een ongeval bedraagt geschat zelfs 4.400 per jaar.¹⁷⁾ Deze cijfers zijn des te meer indrukwekkend, omdat een ernstig hoofdhersenletsel meestal niet meer volledig geneest en kan leiden tot ernstige en levenslang blijvende restverschijnselen.¹⁸⁾ Deze restverschijnselen variëren van invaliditeit door ernstige psychomotorische dysfunctie en/of hersenzenuwuitval¹⁹⁾ of epilepsie²⁰⁾ tot karakterveranderingen²¹⁾ en/of sociaal disfunctioneren²²⁾ of de zogenaamde ‘milde’ restverschijnselen als leer-, prestatie-, en/of concentratiestoornissen en/of geheugenstoornissen.²³⁾ In de latere fase leidt een traumatisch hersenletsel tot een chronische aandoening, vaak met grote gevolgen voor de patiënt bij terugkeer in de maatschappij, op school, op het werk of in het gezin.²⁴⁾ In de eindfase blijken meerdere patiënten een vervroegde hersendegeneratie of post-traumatische encefalopathie te ontwikkelen, leidend tot

* Kinderchirurg-traumachirurg Erasmus MC-Sophia Kinderziekenhuis, jurist Gezondheidsrecht en docent Aansprakelijkheidsrecht aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

1. Maatregelen Verkeersveiligheid, *Kamerstukken II 2018/19*, 29 398, 639, p. 1-6.
2. A.S. Verrips, H.D. Hilbers, *Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020*, Den Haag, Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, juni 2020, PBL-publicatienummer 4137, p. 40.
3. VeiligheidNL-Artsen voor Veilig Fietsen-Hersenstichting, Persbericht, gepubliceerd 19 april 2023.
4. VeiligheidNL factsheet april 2023.
5. Desiderius Erasmus, 12 april 1500.
6. World Health Organization (WHO) 2006, p. 1-148; World Health Organization (WHO), *Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, 2008, p. 1-211; World Health Organization (WHO) 2020, p. 1-35 (*Cyclist safety*).
7. A.S. Verrips, H.D. Hilbers, *Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020*, Den Haag, Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, juni 2020, PBL-publicatienummer 4137, p. 1-146.
8. W.L.M. Kramer, L.P.H. Leenen, E.E.S. Nieuwenhuis, W.P. Vandertop, ‘Fietshelm voor kinderen is noodzaak’, *Medisch Contact* 2010, 65, nr. 41, p. 2154-2157, p. 2154-2157; VeiligheidNL-Artsen voor Veilig Fietsen-Hersenstichting, Persbericht Tweede Nationale Fietshelmdag, gepubliceerd 19 april 2023.
9. Maatregelen Verkeersveiligheid, *Kamerstukken II 2009/10*, 29 398, 221, p. 3-4; Maatregelen Verkeersveiligheid, *Kamerstukken II 2018/19*, 29 398, 639, p. 4; Debat Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat en Kamercommissie Justitie en Veiligheid, 19 mei 2022, p. 45-51 en p. 83.
10. W.A.M. Weijermars, M.J. Boele-Vos, H.L. Stipdonk, J.J.F. Commandeur, *Mogelijke slachtofferreductie door de fietshelm. Ongevallen voorkomen, Letsel beperken, Levens redden*, SWOV-Onderzoeksrapport Instituut Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, R-2019-2, Den Haag, SWOV, p. 4-21; Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, SWOV-factsheet, *Kinderen van 0-14 jaar*, Den Haag, SWOV, 25 juli 2019, p. 1-14

11. Maatregelen Verkeersveiligheid, *Kamerstukken II 2009/10, 29398, 221*, p. 3-4; Maatregelen Verkeersveiligheid, *Kamerstukken II 2018/19, 29398, 639*, p. 4; Commissiedebat Ministers en Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat en Kamercommissie Justitie en Veiligheid, 19 mei 2022, p. 45-51 en p. 83.
12. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2022, R-2022-8, p. 1-15 (*Kiezen of delen*); Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2019, p. 1-14 (*Kindere van 0-14 jaar*); A.S. Verrips, H.D. Hilbers, *Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020*, Den Haag, Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, juni 2020, PBL-publicatienummer 4137, p. 40.
13. www.kennisdomein.nl, update 30 april 2023.
14. B. Hahn, 'Kwetsbare fietsers. Minder doden, maar wel meer letsel door fietsongelukken', *Elsevier Weekblad*, 23 april 2022, p. 68-69; VeiligheidNL factsheet 2023.
15. Centraal Bureau voor de Statistiek 2016.
16. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2019, p. 1-14.
17. W.A.M. Weijermars, M.J. Boele-Vos, H.L. Stipdonk, J.J.F. Commandeur, *Mogelijke slachtofferreductie door de fietshelm. Ongevallen voorkomen, Letsel beperken, Levens redden*, SWOV-Onderzoeksrapport Instituut Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, R-2019-2, Den Haag, SWOV, p. 4-21.
18. A. Scholten, *Outcome after Traumatic Brain Injury. Epidemiology, impact and assessment* (proefschrift Erasmus University Rotterdam) 31 augustus 2016, p. 103-325; E.G.B. Vijverberg, *Lange termijn gevolgen en neurodegeneratie*, in: J. van der Naalt, B. Jacobs, *Handboek traumatisch hersenletsel*, Houten: Bohn Stafleu, Van Loghum, 2022, p. 209-222.
19. J. van der Naalt, B. Jacobs, *Handboek traumatisch hersenletsel*, Houten: Bohn Stafleu, Van Loghum 2022, p. 69-71.
20. Van der Naalt & Jacobs 2022, p. 61 en p. 69-73.
21. G. M. Ribbers, *Neurorevalidatie*, in: J. van der Naalt, B. Jacobs, *Handboek traumatisch hersenletsel*, Houten: Bohn Stafleu Van Loghum, 2022, p. 193-208.
22. J.M. Spikman, *Neuropsychologie*, in: J. van der Naalt, B. Jacobs, *Handboek traumatisch hersenletsel*, Houten: Bohn Stafleu Van Loghum, 2022, p. 177-192.
23. Z. Metting, W. L. M. Kramer, E. F. van Beeck, J. van der Naalt, 'Kinderen op de fiets: helm op' *Tijdschrift Jeugdgezondheidszorg*, 2017, 1, p. 4-8; Hersenstichting Nederland, *Zorgstandaard 'Traumatisch Hersenletsel Kinderen & Jongeren'*, 2016, p. 1-80; G. Hageman, C.E. Catsman-Berreoets, J. van der Naalt, *Traumatisch hoofd-hersenletsel bij kinderen*, in: W.L.M. Kramer, A.T. Besselaar, J.H.J.M. Bessems, M.J.R. Edwards, J.C. Goslings, M. Heeg, P. Kloen, L.P.H. Leenen, R.M.H. Wijnen, *Kindertraumachirurgie*, Houten, Springer-Bohn Stafleu Van Loghum 2019, 2e herziene druk, p. 281-305.
24. E. Grauwmeijer, J. van der Naalt, M.H. Heijenbrok-Kal, G.M. Ribbers, 'Chronische problemen door traumatisch hersenletsel, traumatisch hersenletsel is geen incident', *Ned. Tijdschr Geneesd.* 2016, 160: A8949; Scholten 2016, p. 103-325; Van der Naalt & Jacobs 2022, p. 1-250.
25. P.K. Crane, L.E. Gibbons, K. Dams-O'Connor, e. a., 'Association of traumatic brain injury with late-life neurodegenerative conditions and neuropathologic findings', *JAMA Neurol.* 2016, 73, 9, p. 1062-1069. Doi: 10.1001/jamaneurol.2016.1948; J.B.M. Kuks, J.W. Snoek, B. Jacobs, C.O. Martins Jarnalo, *Leerboek Klinische Neurologie*, Houten, Bohn, Stafleu, Van Loghum, 2021, negentiende herziene druk, p. 328 en p. 407-418.

de ziekte van Parkinson, de ziekte van Alzheimer, het Korsakov syndroom of een ander dementieel ziektebeeld.²⁵⁾ Zelfs betreffende de herstelfase na een hersenschudding of commotio, vaak beschouwd als een onschuldig letsel, toonde recent onderzoek, dat: "de post-commotionele symptomen slopend zijn en een groot effect hebben op de gezondheidsgerelateerde kwaliteit van leven van mensen in de algemene bevolking".²⁶⁾

Het belang van een fietshelm is de aanzienlijke reductie van de inwerking van de kracht op het hoofd bij een val of een botsing.²⁷⁾ Het risico op een ernstig hoofdherenletsel reduceert met 54-65% en op een dodelijk hoofdherenletsel met 44-85%.²⁸⁾ Daarnaast geeft een helm 33% bescherming bij letsels van het gezicht en de cervicale wervelkolom.²⁹⁾ Het dragen van een goedgekeurde fietshelm bij een optredend hoofdherenletsel kan het verschil maken tussen dood en leven, of tussen een ernstig hersenletsel met blijvende gevolgen en een hersenschudding. Overigens is ook een hersenschudding niet zonder gevolgen. Het 'geneest' alleen met mildere restverschijnselen.³⁰⁾ Recent wetenschappelijk onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid toonde aan dat na een wettelijke helmverplichting het huidige hoge aantal ernstige hoofdherenletsels van geschat 4.400 per jaar met 2.600 gereduceerd zou kunnen worden tot 1.800.³¹⁾ Na de invoering van een wettelijke fietshelmverplichting, zoals gebeurd is in 31 landen in de wereld, bleek het aantal hoofdherenletsels door fietsongevallen te zijn verminderd met 45%.³²⁾ In de meeste van deze landen is geen sanctie gesteld op het zonder helm fietsen door kinderen, maar enige landen hebben een geldboete ingesteld, zoals bijvoorbeeld in Spanje, Zweden en Frankrijk.³³⁾

De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen zijn berekend op gemiddeld 27 miljard euro per jaar (bandbreedte 15-36 miljard euro).³⁴⁾ Dit is meer dan 2% van het bruto binnenlands product. Per ernstig gewonde bedragen de kosten meer dan 300.000 euro en per overledene 2,8 miljoen euro.³⁵⁾ Deze maatschappelijke kosten betreffen gezondheidszorg ('care and cure'), menselijk leed (immateriële kosten), schade aan voertuigen (materiele kosten) en verlies van arbeidsjaren of productiviteitsverlies. De overheid besteedt jaarlijks aan preventie van verkeersongevallen 2,3-3,1 miljard euro.³⁶⁾

Maatschappelijke Attitude Fietshelm

Een van de mooiste en karakteristieke uitspraken uit mijn eigen onderzoek, samen met bachelor-studenten Geneeskunde van de Erasmus Universiteit, door interviews van basisschoolkinderen van groep 4-6, was van

een meisje van 10 jaar. Zij verwoordde, op de vraag wat ze van een fietshelm vond, haar mening met de volgende spontane uitspraak: "Ik vind een helm niet altijd mooi en m'n haar gaat door de war. Het liefst zou ik hem zelf willen kleuren en oppimpen. Maar ik vind het wel veel veiliger. Daarom zouden ze het voor iedereen moeten verplichten om een helm te dragen, ... want dan word ik er ook niet meer mee geplaagd".

In opdracht van Veilig Verkeer Nederland is in 2021 het fietshelmgebruik van kinderen onderzocht. Dit onderzoek vermeldt dat:

- 34% van de ouders een kindhelm voor fietsen, skeeleren of skiën bezit.
- 83% van de ouders "zich verantwoordelijk voelt" voor de veiligheid op de fiets van hun kind van 1-12 jaar.
- 70% van de ouders "denkt ervoor te kunnen zorgen dat zijn/haar kind (1-12 jaar) een fietshelm draagt".³⁷⁾

In oktober 2022 verrichtte de Fietsersbond een schriftelijke peiling. De vragenlijst werd ingevuld door 8.200 leden en 6.800 niet-leden. Concreet waren 72% van de leden en 79% van de niet-leden voor de advisering van het dragen van een fietshelm voor kinderen, maar niet voor het verplichten.³⁸⁾

De overheid en de kinderfietshelm

Uit chronologisch onderzoek naar de kennis en het standpunt van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de fietshelm voor kinderen blijkt deze kennis concreet uit twee brieven van elkaar opvolgende Ministers aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, en recent uit het officiële verslag van het commissiedebat 'Maatregelen Verkeersveiligheid' tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Justitie en Veiligheid samen met de Vaste Kamercommissies van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid van 19 mei 2022.³⁹⁾

In de brief uit 2010 schrijft Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat: "Kinderen horen bij de kwetsbare groep verkeersdeelnemers"⁴⁰⁾ en "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".⁴¹⁾ In 2018 schrijft Minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat: "De Verkeersveiligheid in Nederland krijgt een nieuwe impuls. Dat is nodig, want na decennia van dalende cijfers stagneert de daling van het aantal verkeerdoden, terwijl het aantal verkeersgewonden al jaren toeneemt. Achter deze statistieken gaat veel menselijk leed schuil". De brief vervolgt: "Het uitgangs-

punt van dit kabinet is dat iedereen veilig op zijn of haar bestemming moet kunnen komen".[...] "Onze intentie laat zich kernachtig samenvatten. We streven naar nul slachtoffers".⁴²⁾ Vervolgens wordt bij de bespreking van het beleidsthema en de maatregelen van het Landelijk Actieplan onder de noemer: "Beperken impact van een ongeluk door veilige kleding en helmen" opgemerkt: "Zeker bij kwetsbare groepen als oudere fietsers, jonge fietsers en motorrijders kan het dragen van een helm de gevolgen van een ongeluk verkleinen. Daarom vraag ik waar nodig aandacht voor de kwaliteit van helmen en wil ik het gebruik van veilige helmen stimuleren".⁴³⁾ Deze twee brieven tonen duidelijk dat ook de ministers zich bewust zijn en overtuigd zijn van de doelmatigheid, de effectiviteit en de veiligheid van het dragen van een helm op de fiets, en zeker door kinderen, om het hoofdhersenletsel te reduceren, en dat de ministers de intentie hebben om het gebruik van helmen te stimuleren. Echter in deze brieven worden niet de realisatie van deze plannen, noch de wijze van het stimuleren en implementeren of de reeds uitgevoerde acties concreet genoemd. Ook landelijke campagnes op initiatief van de overheid zijn er in de voorbije jaren in Nederland niet geweest. Dit in tegenstelling tot initiatieven in andere landen, zoals bijvoorbeeld in Duitsland, waar meerdere jaren aaneen informatieve publiekscampagnes zijn gevoerd met onder andere het ophangen van posters bij bushokjes en op stations in alle steden en dorpen.⁴⁴⁾

In Nederland krijgt de fietshelm in het algemeen alleen regionaal media-aandacht en dan slechts in beperkte mate, meestal door het weergeven van plaatselijke acties of lokale campagnes. De uitzondering vormde de eerste Landelijke Dag van de Fietshelm op woensdag 20 april 2022 op initiatief van Artsen voor Veilig Fietsen en de recent met meerdere initiatiefnemers nationaal georganiseerde tweede Dag van de Fietshelm op 19 april 2023. In het begeleidende Persbericht van 19 april 2023 blijkt in 10 jaar het aantal ernstig gewonde fietsslachtoffers jaarlijks sterk verder stijgend, tussen 2013 en 2022 in totaal met een stijging van 40% van het aantal fietsslachtoffers met ernstig letsel. In 2021 bedroeg het aantal ernstige gewonden door fietsongevallen 71% van het totaal aantal verkeersslachtoffers.⁴⁵⁾ In 2022 kwamen 57.000 ernstige fietsgewonden op de Spoor Eisende Hulp van de Nederlandse ziekenhuizen, waarvan 15.000 met hersenletsel.⁴⁶⁾ Uit deze hoge aantallen blijkt duidelijk dat in deze lange periode vanaf 2010 tot nu, waarin het streven van de ministers was om "het gebruik van fietshelmen vrijwillig te stimuleren"⁴⁷⁾ en waarin de ministerie toezegging werd gedaan de Kamer te informeren over "de aanvullende inspanningen om het dragen van een helm in campagnes meer voor het

voetlicht te brengen"⁴⁸⁾, helaas geen reductie maar juist het tegengestelde opgetreden is; een sterke toename van het aantal gewonden met hoofdhersenletsel bij fietsers.⁴⁹⁾ Uit deze gegevens mag geconcludeerd worden dat er geen effectief beleid op het stimuleren van het dragen van een fietshelm is gevoerd.

In het buitenland is de ervaring met het wettelijk verplichten van de fietshelm voor kinderen groot.⁵⁰⁾ In eenendertig landen in de wereld bestaat voor kinderen een wettelijke verplichting.⁵¹⁾ In Europa hebben als laatste landen Oostenrijk, op 31 mei 2011, en Frankrijk, op 22 maart 2017, het dragen van een fietshelm voor kinderen, ook bij het zitten in een kinderzitje op de fiets, wettelijk verplicht gesteld.⁵²⁾ De boete in Oostenrijk is voor kinderen gelijk aan de geldboete voor het skiën zonder helm: 100-150 euro.⁵³⁾ In Frankrijk bedraagt de boete 135 euro.⁵⁴⁾ Overigens blijkt in Oostenrijk uit een vóór de invoering van de wettelijke verplichting door het Kuratorium für Verkehrssicherheit verricht bevolkingsonderzoek 91% van de ondervraagden voorstander te zijn van een fietshelmverplichting voor kinderen tot en met 16 jaar en 96 % voor kinderen tot en met 11 jaar.⁵⁵⁾ Het blijft natuurlijk bijzonder dat 31 landen in de wereld, waarvan 17 in Europa, de fietshelm wel wettelijk verplichten voor kinderen en Nederland dit niet doet.⁵⁶⁾ Dit is opmerkelijk omdat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid in 2019 in haar rapport "Mogelijke slachtofferreductie door de fietshelm. Ongevallen voorkomen, Letsel beperken, Levens redden" heeft berekend dat een helmplicht bij de groep kinderen onder de 12 jaar kan leiden tot een vermindering per jaar van 5 kinderlevens en 200 ernstige verkeersgewonden.⁵⁷⁾ Een sterke vermindering van het aantal fietsgewonden bij gebruik van een fietshelm werd onafhankelijk van het SWOV eveneens berekend door het Centraal Planbureau.⁵⁸⁾ Ook is dit bijzonder omdat het belang van het dragen van fietshelmen, in samenhang met letselpreventie bij kinderen, al vele jaren over de wereld wordt uitgedragen door de WHO en uitgebreid is gedocumenteerd.⁵⁹⁾ In meerdere wetenschappelijke publicaties zijn de laatste jaren het belang, de positieve effecten, de goede preventie en de aanzienlijke reductie van hoofdhersenletsel bij kinderen en volwassenen door een fietshelmdracht beschreven.⁶⁰⁾

Dat de overheid zich sterk bewust is dat er maatregelen genomen moeten worden, blijkt ook uit het goede initiatief tot het 'vrijwillig stimuleren project Fietshelm Campagne Zee-land 2011-2015, Coole kop, helm op!'. 32.000 fietshelmen werden gratis uitgereikt aan kinderen van 4-8 jaar. Helaas bleek bij dit grote regionale fietshelmproject dat door vrijwillig stimuleren een reductie niet wordt

26. D. C. Voormolen, M. C. Cnossen, S. Pollinder, B. Y. Gravesteijn, N. von Steinbuechel, R.G.L. Real, J.A. Haagsma, 'Prevalence of post-concussion-like symptoms in the general population in Italy, the Netherlands and United Kingdom', *Brain Injury*, 2019, 33, 8, p. 1078-1086; D. C. Voormolen, *Outcome following traumatic brain injury, Assessment and preference* (proefschrift Erasmus University Rotterdam), Rotterdam, Uitgeverij Proefschrift Maken, 13 oktober 2020, p. 132-150 en p. 326.
27. K. Russell, M. Foisy, P. Parkin, P. Mcpherson A., 'The promotion of bicycle helmet use in children and youth: an overview of reviews'. *Evidence-based Child Health: A Cochrane Review Journal*, 2011, 6, 6, p. 1780-1789.
28. A. Høye, 'Bicycle helmets – To wear or not to wear? A meta-analysis of the effects of bicycle helmets on injuries', *Accident Analysis & Prevention*, 2018, 117, p. 85-97; Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2018, p. 62-64 en p. 105-107 (*Hoe verkeersveilig kan Nederland zijn in 2030?*); Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2019, p. 5 (*Fietshelmen*).
29. World Health Organization (WHO), 2020, p. 22 (*Cyclist safety*).
30. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2019, p. 1; Voormolen 2020, p. 132-150 en p. 326; M.V. Bonfert, J. Wagner, C. Göttler, e.a., 'Leichtes Schädel-Hirn-Trauma im Kindes- und Jugendalter - Update Gehirnschütterung', *Monatsschrift Kinderheilkunde* 2022, 8, p. 746-757.
31. Weijermars e.a. 2019, p. 4-21.
32. A. Macpherson, A. Spinks, 'Bicycle helmet legislation for the uptake of helmet use and prevention of head injuries', *Cochrane Database of Syst. Rev.*, 2008, 3, CD005401, p. 1-17.
33. Frankrijk: Le Gouvernement de la France, *Code de la Route Décret no. 2016-1800 du 21 décembre 2016*, article R431-1-3.
34. W2Economics, *Maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland: actualisatie 2020*, november 2022, p. 1-33. (Onderzoeksrapport in opdracht van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid).
35. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid 2020, p. 1.
36. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid 2020, p. 1.
37. C. Keuchenius, L. Bos, *Trends & Ontwikkelingen, Helmgebruik bij kinderen*, Amsterdam, Motivaction in opdracht van Veilig Verkeer Nederland, 2021, factsheet, p. 1-2.
38. Fietsersbond 1 december 2022 (www.fietsersbond.nl).
39. Commissiedebat Ministers en Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat en Kamercommissie Justitie en Veiligheid, *Commissiedebat Maatregelen Verkeersveiligheid 19 mei 2022*, 29398, nr. 1002, p. 54.
40. Maatregelen Verkeersveiligheid, *Kamerstukken II 2009/10,29 398*, 221, p. 1-4.
41. Maatregelen Verkeersveiligheid, *Kamerstukken II 2009/10,29 398*, 221, p. 3.
42. Maatregelen Verkeersveiligheid, *Kamerstukken II 2018/19,29 398*, 639, p. 1-6.
43. Maatregelen Verkeersveiligheid, *Kamerstukken II 2018/19, 29 398*, 639, p. 4.
44. www.hannelore-kohl-stiftung: Publiekscampagnes Duitsland: 'Ein Helm hilft, bevor wir helfen müssen!'; Duitsland heeft geen wettelijke fietshelmplicht. Het is een gewoonterrecht of 'ongeschreven wet' voor kinderen.
45. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2021, p. 1-28; L.T. Aarts, J. Oude Mulders, R.J. Delcae, e.a., *De Staat van de Verkeersveiligheid 2022. Trend in aantal verkeersdoden en -gewonden daalt niet*, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), R-2022-10, 2e editie, 25 november 2022, p. 6.
46. VeiligheidNL-Artsen voor Veilig Fietsen-Hersenstichting, Persbericht, gepubliceerd 19 april 2023.

47. Maatregelen Verkeersveiligheid, *Kamerstukken II 2009/10*, 29398, 221, p. 2-3; Maatregelen Verkeersveiligheid, *Kamerstukken II 2018/19*, 29398, 639, p. 4.
48. Commissiedebat Ministers en Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat en Kamercommissie Justitie en Veiligheid, *Commissiedebat Maatregelen Verkeersveiligheid 19 mei 2022*, 29398, nr. 1002, p. 54.
49. N.M. Bos, F.D. Bijleveld, L.T. Aarts, R.J. Decae, *Ernstig verkeersgewonden 2021*, Den Haag, SWOV, R-2022-11, p. 88; SWOV, *Hoe verkeersveilig kan Nederland zijn in 2030?*, Den Haag, SWOV, R-2018-17B, p. 62-63; SWOV, *Fietshelmen*, Den Haag, SWOV-factsheet, juni 2019, p. 1-19; SWOV, *Halvering aantal verkeersslachtoffers in 2030 ligt buiten bereik*, Persbericht, 22 november 2022; SWOV, *Halvering verkeersslachtoffers in 2030? Doorrekening van aanvullende maatregelen*, Den Haag, SWOV, R-2022-8A, p. 1-52; S. de Craen, F.D. Bijleveld, N.M. Bos, e.a., *Kiezen of delen. Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030?*, Den Haag, SWOV, R-2022-8, p. 1-15.
50. Bicycle Helmet Safety Institute, 'Bicycle Helmet Laws', March 30, 2019, p. 1-15; SWOV, *Fietshelmen*, Den Haag, SWOV-factsheet, juni 2019, p. 3-4.
51. M. Esmaeilikia, R. Grzebieta, J. Olivier, 'A systematic review of bicycle Helmet Laws Enacted Worldwide', *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 2018, 29, 3, p. 30-38.
52. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2019, p. 1-14.
53. www.snowplaza.nl.
54. Le Gouvernement de la France, Code de la Route Décret no. 2016-1800 du 21 décembre 2016, article R431-1-3.
55. www.fietsberaad.nl: 'Austria introduces mandatory helmet for children', 2011.
56. Fietshelmverplichting voor kinderen binnen Europa bestaat in: Finland, Tsjechië, Spanje, IJsland, Zweden, Oostenrijk, Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Zwitserland, Kroatië, Jersey, Estland, Letland, Litouwen, Slovenië, Slowakije. Buiten Europa in: Argentinië, Australië, Canada, Chili, Israël, Japan, Malta, Namibië, Nieuw-Zeeland, Nigeria, Verenigde Arabische Emiraten, Verenigde Staten, Zuid-Afrika, Zuid-Korea.
57. Weijermars e.a. 2019, p. 4, p. 13.
58. A.S. Verrips, H.D. Hilbers, *Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020*, Den Haag, Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, juni 2020, PBL-publicatienummer 4137, p. 1-146.
59. World Health Organization (WHO) 2006, p. 1-148 (*Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners*); World Health Organization (WHO) 2008, p. 1-211 (*World report on child injury prevention*); World Health Organization (WHO), 2020, p. 1-34 (*Cyclist safety*).
60. W.L.M. Kramer, L.P.H. Leenen, E.E.S. Nieuwenhuis, W.P. Vandertop, 'Fietshelm voor kinderen is noodzaak', *Medisch Contact* 2010, 65, nr. 41, p. 2154-2157; Høye 2018, p. 85-97; A. Høye, 'Recommend or mandate? A systematic review and meta-analysis of the effects of mandatory bicycle helmet legislation', *Accident Analysis & Prevention*, 2018, 120, p. 239-249; Metting e.a. 2016, p. 5-9; J. Olivier, P. Creighton, 'Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis', *Int J Epidemiology* 2017/46, p. 278-292. Doi: 10.1093/ije/dyw153.
61. M. Panneman, L. Adriaensens, B. Blatter, *Fietshelm Campagne Zeeland 2011-2015, Onderzoek naar effect, kosten en baten*, VeiligheidNL, Amsterdam, Rapport 639, juni 2016, p. 1-21; M. Boele, M. Panneman, L. Adriaensens, C. Goldenbeld, B. Blatter, J. Commandeur, *Fietshelmcampagne 'Coole kop, helm op!' in Zeeland; Evaluatie van de effecten*, Den Haag/Amsterdam, SWOV/VeiligheidNL, 2016, p. 1-20.

**SANS CASQUE À VÉLO,
VOTRE ENFANT RISQUE
PLUS QU'UN BOBO.**

Le port du casque devient obligatoire à partir du
22 mars 2017 pour les enfants de moins de 12 ans.

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Ministère de l'Équipement et des Infrastructures
REPUBLIQUE FRANÇAISE
Le Gouvernement

Bron: Poster Publiekscampagne van het ingaan van de wetgeving 'Fietshelmverplichting kinderen', 22 maart 2017, Franse overheid.

bereikt wanneer dit niet voortdurend wordt aangevuld met ondersteunende activiteiten, zoals lespakketten en het bij zo'n project betrekken van de ouders door hen herhaald te informeren. De Fietshelm Campagne Zeeland is slechts één jaar, van de geplande vijf, goed gepromoot. Waarschijnlijk mede door het ontbreken van voortdurende campagne-activiteiten was het uiteindelijke effect zeer gering en was het aantal kinderen dat na een jaar nog een helm droeg al afnemend.⁶¹ En juist deze Fietshelm Campagne Zeeland was "het project" dat was aangewezen door Minister Eurlings om een beleidswijziging in te zetten, zoals hij verwoordt in 2010 in zijn Tweede Kamerbrief: "Mijns inziens is het project in Zeeland een uitgelezen kans om de

effecten van het vrijwillig stimuleren van fiets-helmgebruik in de Nederlandse situatie te onderzoeken. Daarom ben ik voornemens het project gedurende de hele looptijd te gaan monitoren".⁶² De Fietshelm Campagne Zeeland eindigde in 2015. Beleidswijziging hierna is niet ingezet. Toch is de overheid ervan overtuigd dat de fietshelm een doelmatig veiligheidsmiddel is, zoals door de Ministers is uitgesproken en officieel vastgelegd in de brieven aan de Leden van de Tweede Kamer.⁶³ Een extra toe te voegen argument om te komen tot effectieve regelgeving of wetgeving voor de fietshelm voor kinderen, in plaats van de vrijwillige stimulatie, is de recent ingevoerde wettelijke helmplicht op de snorfiets per 1 januari 2023.⁶⁴ Aan de basis

van deze wetgeving lag een motie van de Tweede Kamer waarin het onderzoek van de SWOV werd gepresenteerd over het grote belang van de helm ter preventie: *“dat de SWOV constateert dat een groot deel van het ernstig hoofdletsel onder snorfietzers voorkomen had kunnen worden als een helm gedragen was”*.⁶⁵ Dezelfde gunstige conclusie trok het SWOV voor een helmverplichting voor fietsende kinderen: *“dat als alle kinderen onder de 12 een fietshelm zouden dragen in Nederland dit kan leiden tot een jaarlijkse besparing van maximaal 5 doden en zo'n 200 ernstig verkeersgewonden”*.⁶⁶ De argumentatie die in de motie is gevolgd leidend tot de wetgeving voor de helmplicht van snorfietzers, zou bij een op te stellen regelgeving analoog voor de kinderfietshelm kunnen worden gevolgd.

Conclusie

In dit artikel *Fietshelm voor kinderen: “Fietshelm op, gewoon doen!”* zijn de argumenten gegeven voor de noodzakelijke kentering van de voortdurende jaarlijkse stijging van het aantal fietsslachtoffers, waarvan te veel met een invaliderend of dodelijk hersenletsel. Onderbouwd is dat juist voor kinderen, als de meest kwetsbare groep verkeersdeelnemers, het dragen van een fietshelm ter bescherming een goede gewoonte zou moeten zijn. Hierbij spelen, samen met de overheid, de ouders een belangrijke rol bij het motiveren van hun kinderen. Uit officiële documenten blijkt dat de overheid goed geïnformeerd is en de gevaren kent van het fietsen en van het jaarlijks stijgend aantal fietsslachtoffers. De bewustheid van de beschermende werking van de fietshelm blijkt onder andere uit meerdere ministeriële brieven aan de Tweede Kamer.⁶⁷ De noodzaak voor preventie van de ernstige gevolgen van schedelhersenletsels heeft de grondslag gelegd voor de fietshelmverplichting voor snorfietzers per 1 januari 2023 en 'ondersteunde' de grondslag voor de bromfietshelmverplichting.⁶⁸ De aan deze wetgeving ten grondslag liggende argumentatie dat het aantal dodelijke en ernstig gewonden door de fietshelmdracht sterk gereduceerd zal worden, is getalsmatig in verhouding vergelijkbaar met de door het SWOV en door het Centraal Planbureau berekende reductie aantallen voor kinderen op de fiets.⁶⁹ De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid toont in haar in 2019 gepubliceerde rapport *“Mogelijke slachtofferreductie door de fietshelm. Ongevallen voorkomen, Letsel beperken, Levens redden”*, dat een helmplicht bij de groep kinderen onder de 12 jaar kan leiden tot een jaarlijkse besparing van maximaal 5 doden en zo'n 200 ernstig verkeersgewonden.⁷⁰ Onafhankelijk hier-

van berekende ook het Centraal Planbureau dat door het verplichten van een fietshelm een sterke vermindering van het aantal slachtoffers zal optreden. Deze voorspelde enorme reductie is van groot belang voor onze kinderen en voor hun ouders, en mag oprecht uitgedragen worden voor de versterking van de maatschappelijke bewustwording: *“Fietshelm voor kinderen is noodzaak”* met voor alle kinderen de kindvriendelijke en begrijpelijke slogan: *“Fietshelm op, gewoon doen”*⁷¹, en voor ouders en verzorgers: *“Sans casque à vélo, votre enfant risque plus qu'un bobo”*.⁷²

62. Maatregelen Verkeersveiligheid, Kamerstukken II 2009/10, 29398, 221, p. 4.
63. Recent: Maatregelen Verkeersveiligheid, Kamerstukken II 2022/23, 29398, 1027, p. 3.
64. Stb. 2022, 270.
65. Maatregelen Verkeersveiligheid, Kamerstukken II 2018/19, 29398, 652, p. 1 (*Motie van het lid Von Martels c.s., voorgesteld 17 januari 2019*); Maatregelen Verkeersveiligheid, Kamerstukken II 2018/19, 29398, 652, p. 1 (*motie van het lid Von Martels c.s., voorgesteld 17 januari 2019, vierde overweging*).
66. SWOV 2019, SWOV-factsheet, juli 2019, p. 1-15 (*Kinderen van 0-14 jaar*); Weijermars e.a., SWOV-Onderzoeksrapport R-2019-2, p. 1-21 (*Mogelijke slachtofferreductie door de fietshelm*); Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2018, R-2018-17B, p. 62-64 (*Hoe verkeersveilig kan Nederland zijn in 2030?*).
67. Stb. 2022, 270 (*Nota van toelichting nr. 2*); Maatregelen Verkeersveiligheid, Kamerstukken II 2009/10, 29 398, 221, p. 3; Maatregelen Verkeersveiligheid, Kamerstukken II 2018/19, 29 398, 639, p. 4; Commissiedebat Ministers en Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat en Kamercommissie Justitie en Veiligheid, *Commissiedebat Maatregelen Verkeersveiligheid 19 mei 2022*, 29398, nr. 1002, p. 54.
68. Maatregelen Verkeersveiligheid, Kamerstukken II 2018/19, 29 398, 652, p. 1 (*Motie van het lid Von Martels c.s., voorgesteld 17 januari 2019*); Stb. 2022, 270 (*Nota van toelichting nr. 2*); HR 20 september 1976, ECLI:NL:HR:1976:AB5414, NJ 1977/28 (*Bromfietshelmverplichting*).
69. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2018, R-2018-17B, p. 62-64 (*Hoe verkeersveilig kan Nederland zijn in 2030?*); Weijermars e.a., SWOV Onderzoeksrapport R-2019-2, p. 1-21 (*Mogelijke slachtofferreductie door de fietshelm*); SWOV 2019, SWOV-factsheet, juli 2019, p. 1-15 (*Kinderen van 0-14 jaar*); A.S. Verrips, H.D. Hilbers, *Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020*, Den Haag, Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, juni 2020, PBL-publicatienummer 4137, p. 1-146.
70. W.A.M. Weijermars, M.J. Boele-Vos, H.L. Stipdonk, J.J.F. Commandeur, *Mogelijke slachtofferreductie door de fietshelm. Ongevallen voorkomen, Letsel beperken, Levens redden*, SWOV-Onderzoeksrapport Instituut Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, R-2019-2, Den Haag, SWOV, p. 4, p. 13.
71. W.L.M. Kramer, L.P.H. Leenen, E.E.S. Nieuwenhuis, W.P. Vandertop, 'Fietshelm voor kinderen is noodzaak', *Medisch Contact* 2010, 65, nr. 41, p. 2154-2157.
72. Le Gouvernement de la France, *Code de la Route Décret* no. 2016-1800 du 21 décembre 2016, article R431-1-3.