



Rapport

---

# Onderzoek helmplicht

Attitudes en verwachte gedragseffecten bij fietsers

In opdracht van Fietsersbond, ANWB, BOVAG en RAI Vereniging  
Maart 2021

# Colofon

**Uitgave**

I&O Research  
Piet Heinkade 55  
1019 GM Amsterdam

**Rapportnummer**

2021/78

**Datum**

maart 2021

**Opdrachtgever**

Fietsersbond, ANWB, BOVAG, RAI Vereniging

**Auteurs**

Jan Folkerts  
Thijs Lenderink



# Inhoudsopgave

<b>Belangrijkste uitkomsten</b>	<b>4</b>
1 Inleiding	7
2 Fietsgebruik	8
3 Helmplicht: voor of tegen?	10
4 Helmplicht: invloed op fietsgedrag	14
5 Helmplicht: in perspectief op andere maatregelen	16
6 Verantwoording	18



# Belangrijkste uitkomsten

## Aanleiding en doel

Nederlanders fietsen steeds vaker, tot op een hogere leeftijd, op meer verschillende soorten fietsen en met steeds sterker uiteenlopende snelheden. De drukte op fietspaden en onderlinge snelheidsverschillen nemen toe. Dat zijn redenen die aanleiding zijn voor een maatschappelijk debat over het verbeteren van de verkeersveiligheid van en voor fietsers. De Fietsersbond, de RAI Vereniging, de BOVAG en de ANWB willen in dat kader weten hoe de Nederlandse fietsers aankijken tegen het verplichten van een fietshelm voor fietsers (helmplicht).

## Verantwoording

I&O Research voerde hiervoor een landelijk representatieve onderzoek uit onder 1.977 Nederlanders van 18 jaar en ouder. Het onderzoek vond plaats van donderdag 25 februari tot donderdag 4 maart 2021. De resultaten zijn landelijk representatief voor regio, geslacht, leeftijd en opleiding en zijn gewogen op geslacht, leeftijd en opleiding. Alle deelnemers zijn afkomstig uit het I&O Research Panel.

## Fietsgebruik

### Hoeveel Nederlanders fietsen normaal gesproken gemiddeld minimaal 1x per week?

De vragen in dit onderzoek zijn gesteld aan Nederlanders die fietsen en ouders van kinderen onder de 18 jaar. Het aandeel Nederlanders dat minimaal 1x per week fietst is 78 procent.

### Type fiets & frequentie

Van alle Nederlanders die minimaal 1x per week fietsen, fietsen ongeveer zeven op de tien op een gewone (stads)fiets. Een derde fietst daarnaast ook of als enige fiets op een elektrische fiets. Voor racefietsers/ mountainbikers geldt dat voor ongeveer een op de acht, voor de toerfietsers geldt dat voor een op de tien en voor de bakfietsers geldt dat voor een op de vijftig Nederlanders. Bijna negen op de tien respondenten die fietsten op een gewone (stads)fiets doen dat één of meerdere keren per week. Dit geldt ook voor de groep die (daarnaast) fietst op een elektrische fiets. Voor de toerfietsers is dat acht op de tien, voor de bakfietsers is dat in ruim driekwart van de gevallen en voor racefietsers/ mountainbikers is dat zes op de tien keer.

### Motief om te fietsen & frequentie

Regelmatig fietsende Nederlanders van 18 jaar en ouder gebruiken hun fiets het vaakst in hun vrije tijd (98%) en om mee naar de winkel te gaan (93%). Een kwart van de Nederlanders (25%) gaat 3 of meerdere dagen per week op de fiets naar zijn of haar werk. Naar een onderwijsinstelling, al dan niet voor hun eigen kinderen, komt in een kwart van de gevallen voor.

## Attitude ten opzichte van een helmplicht

### Voor of tegen helmplicht voor alle fietsers?

Een meerderheid van de respondenten (57%) is (sterk) tegen een invoering van de helmplicht voor alle fietsers. Een kwart staat hier neutraal in (26%) en ongeveer een op de zeven is hier een



(sterk) voorstander van (14%). Er is sprake van significante verschillen bij de uitsplitsingen naar het type fiets dat de respondent gebruikt en de leeftijd. De leeftijdscategorie 18 tot 30 jaar is significant sterker tegen een helmplicht voor alle fietsers dan de overige leeftijdscategorieën en de leeftijdscategorie 70+ is significant minder sterk tegen dan de overige leeftijdscategorieën. Bij de uitsplitsing naar het type fiets dat men zelf gebruikt blijkt dat fietsers op een (gewone) stadsfiets significant vaker sterk tegen zijn dan fietsers op een elektrische fiets en op een racefiets/mountainbike, die beide op hun beurt weer significant vaker sterk voor een algemene helmplicht zijn. Bij opleidingsniveau en stedelijkheidsgraad is geen sprake van significante verschillen. Meest gehoorde argument (sterk) voor de helmplicht is de veiligheid van de fietser. Daarnaast noemt men kwetsbare leeftijdsgroepen en snelle fietsen ook veelvuldig. Andere argumenten: drukte, snelheidsverschillen, slechte ervaringen met ongelukken en goede ervaringen met een wielrenhelm. Bij de argumenten (sterk) tegen komen de termen “eigen verantwoordelijkheid”, “betutteling” en “ongemak” veel voor. Ook noemt men het gevoel van vrijheid dat wordt ontnomen.

### **Voor of tegen helmplicht voor een deel van de fietsers?**

Een op de tien respondenten is voor een helmplicht wanneer een helmplicht leeftijdsafhankelijk wordt (10%). Bijna een derde is voorstander wanneer een helmplicht afhankelijk wordt van het type fiets (31%) en ruim een derde is voorstander wanneer een helmplicht afhankelijk wordt van een combinatie van de leeftijd en type fiets (35%). Een kwart van de respondenten (25%) die (sterk) tegen de helmplicht voor alle fietsers is, blijft ook tegen wanneer die helmplicht geldt voor bepaalde leeftijdscategorieën en bepaalde type fietsen.

### **Helmplicht voor fietsers in bepaalde leeftijdscategorieën?**

De respondenten die aangaven dat ze een voorstander zijn, wanneer een helmplicht leeftijdsafhankelijk wordt, geven in meerderheid aan dat dat dan voor kinderen van 0-6 jaar (82%) en 6-12 jaar (52%) moet gelden.

### **Helmplicht voor fietsers op bepaalde type fietsen?**

De respondenten die aangaven dat ze een voorstander zijn, wanneer een helmplicht type fiets afhankelijk wordt, geven in meerderheid aan dat dat dan voor de racefiets/mountainbike (85%) en voor de elektrische fiets (59%) moet gelden.

### **Helmplicht voor fietsers bij een combinatie van leeftijd en type fiets?**

De respondenten die aangaven dat ze een voorstander zijn, wanneer een helmplicht afhankelijk wordt van type fiets i.c.m. leeftijd, geven in meerderheid aan dat dat dan voor de racefiets/mountainbike moet gelden i.c.m. alle leeftijdscategorieën. Daarnaast ook voor kinderen van 0-6 jaar. Bij de leeftijdscategorie 65-75 jaar moet het ook voor de elektrische fiets (59%) gelden en bij de categorie 75+ vindt men in meerderheid dat het naast de elektrische fiets ook moet gelden voor de toerfiets (52%).

## **Effect helmplicht op gebruik fiets**

### **Verwachten Nederlanders na invoering van een helmplicht meer of minder te gaan fietsen afhankelijk van het type fiets?**

Een meerderheid blijft minimaal een keer per week fietsen, ongeacht het type fiets dat men gebruikt. Vergeleken met het huidige gebruik, zien we een sterke daling van fietsers die minimaal



een of meerdere keren per week fietst. Voor de groep racefietsers/mountainbikers geldt dit het minst.

### **Verwachten Nederlanders na invoering van een helmplicht meer of minder te gaan fietsen naar bepaalde activiteiten?**

In figuur 4.3 is te zien dat een meerderheid evenveel blijft fietsen, ongeacht waarvoor men de fiets gebruikt. Echter is bij elke activiteit te zien dat een substantieel deel, variërend van 36 procent (werk) tot 48 procent (vrije tijd), (veel) minder gaat fietsen of zelfs stopt met fietsen.

### **Verwachten ouders na invoering van een helmplicht dat hun kinderen meer of minder gaan fietsen?**

Ouders van kinderen verwachten in meerderheid dat hun kind (of kinderen) evenveel blijft fietsen. Dit geldt voor kinderen van alle leeftijdscategorieën. Wel is te zien dat ze eerder denken dat hun kind (veel) minder gaat fietsen dan (veel) meer. Hoe ouder het kind des te groter is de verwachting van ouders dat hun kind minder gaat fietsen. Voor de leeftijdscategorie 12-18 jaar verwachten bijna vier op de tien ouders dit van hun kind.

### **Effect helmplicht in perspectief op andere verkeersveiligheidsmaatregelen voor de fietser**

#### **Hoe wegen Nederlanders het effect van diverse verkeersveiligheidsmaatregelen voor fietsers?**

Nederlandse fietsers denken dat verschillende maatregelen een positief effect hebben op de verkeersveiligheid voor fietser. Het meest positieve effect op de verkeersveiligheid voor de fietser verwacht men van 'Voertuigen met hogere snelheden dan 30 km p/uur scheiden van de overige fietsers' en 'Fietspaden breder maken'. Dit zijn maatregelen die betrekking hebben op de weginrichting. Maatregelen op het gebied van de fietshelm, zoals een publiekscampagne voor het stimuleren van de helmplicht alsook de invoering van de helmplicht, kunnen rekenen op de minst (sterk) positieve verwachting ten opzichte van de andere maatregelen met de thema's weginrichting en regelgeving/handhaving.



# 1 Inleiding

## Aanleiding van het onderzoek

Nederlanders fietsen steeds vaker, tot op een hogere leeftijd, op meer verschillende soorten fietsen en met steeds sterker uiteenlopende snelheden. De drukte op fietspaden en onderlinge snelheidsverschillen nemen toe. Dat zijn redenen die aanleiding zijn voor een maatschappelijk debat over het verbeteren van de verkeersveiligheid van en voor fietsers. De Fietsersbond, de RAI Vereniging, de BOVAG en de ANWB willen in dat kader weten hoe de Nederlandse fietsers aankijken tegen het verplichten van een fietshelm voor fietsers (helmplicht).

De volgende deelvragen beantwoorden we in dit onderzoek: Wat is het huidige fietsgebruik van Nederlanders? Vinden Nederlanders de helmplicht een goed idee? Waarom vinden ze het wel of juist niet een goed idee? Verandert fietsgebruik bij invoering van een helmplicht? Denken ouders dat een helmplicht effect heeft op het fietsgebruik van hun kinderen? Hoe ziet men de helmplicht in relatie tot andere maatregelen die de verkeersveiligheid voor fietsers verhogen?

## Verantwoording

I&O Research voerde hiervoor een landelijk representatieve onderzoek uit onder 1.977 Nederlanders van 18 jaar en ouder. Van hen zijn er 1.677 respondenten die ofwel minimaal een keer per week fietsen ofwel ouder zijn van minstens een kind onder de 18 jaar. De groep die minimaal een keer per week fietst bestaat uit 1.535 respondenten. Het onderzoek vond plaats van donderdag 25 februari tot donderdag 4 maart 2021. De resultaten zijn gewogen op geslacht, leeftijd en opleiding en daarmee representatief voor Nederlanders van 18 jaar en ouder. Alle deelnemers zijn afkomstig uit het I&O Research Panel. Een uitgebreidere verantwoording van het opinieonderzoek vindt u in hoofdstuk 6.

## Corona

Dit onderzoek heeft plaats gevonden tijdens de corona pandemie ten tijde van een lockdown en avondklok. In de enquête is gevraagd aan de deelnemers hoe vaak zij normaal gesproken fietsen én hoe vaak per type fiets. Dit betekent dat de respondent is gevraagd ongeveer een jaar terug in de tijd te herinneren hoe vaak hij of zij toen normaal gesproken fietste. Deze herinnering in de tijd kan zorgen voor een onnauwkeurigheid op deze vragen.

## Leeswijzer

Het rapport startte met de belangrijkste bevindingen van het onderzoek. Verder is de indeling van het onderzoeksrapport als volgt:

- Hoofdstuk 2: [Fietsgebruik](#);
- Hoofdstuk 3: [Helmplicht: voor of tegen?](#);
- Hoofdstuk 4: [Helmplicht: invloed op fietsgedrag](#);
- Hoofdstuk 5: [Helmplicht: in perspectief van andere maatregelen](#);
- Hoofdstuk 6: [Verantwoording](#).





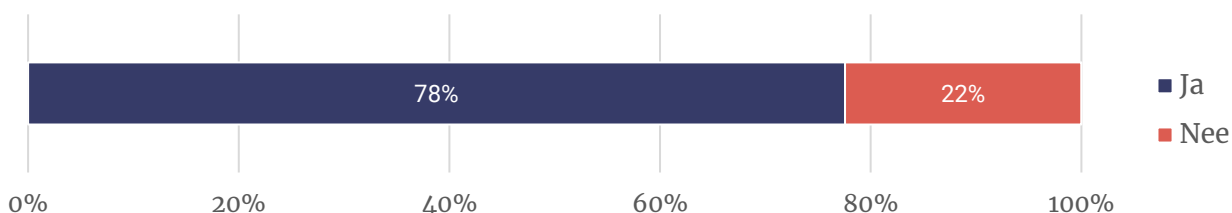
## 2 Fietsgebruik

Nederland is een fietsland. In dit onderzoek is mede gekeken naar het huidige fietsgebruik onder Nederlanders anno 2021. In dit hoofdstuk leest u hoeveel Nederlanders vanaf 18 jaar regelmatig fietsen, welk type fiets zij gebruiken, hoe vaak ze dat doen, voor welke activiteiten zij de fiets pakken en hoe vaak zij dat doen.

### Aandeel Nederlanders dat regelmatig fietst

We vroegen Nederlanders of zij normaal gesproken gemiddeld minimaal 1x per week fietsen. Ruim driekwart van de inwoners gaf aan dit te doen<sup>1</sup>.

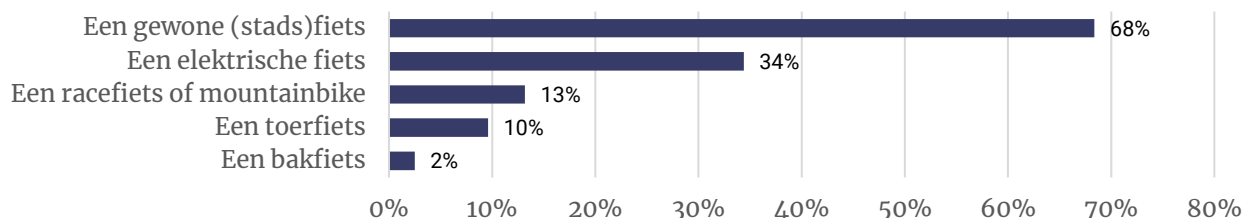
**Figuur 2.1 - Fietst u normaal gesproken gemiddeld minimaal 1x per week? (n=1.977)**



### Frequentie gebruik per type fiets

Van alle Nederlanders die minimaal 1x per week fietst, fietst ongeveer zeven op de tien op een gewone (stads)fiets. Een derde fietst (ook) op een elektrische fiets.

**Figuur 2.3 - Welk type fiets gebruikt u? (n=1.535)**  
Meerdere antwoorden mogelijk

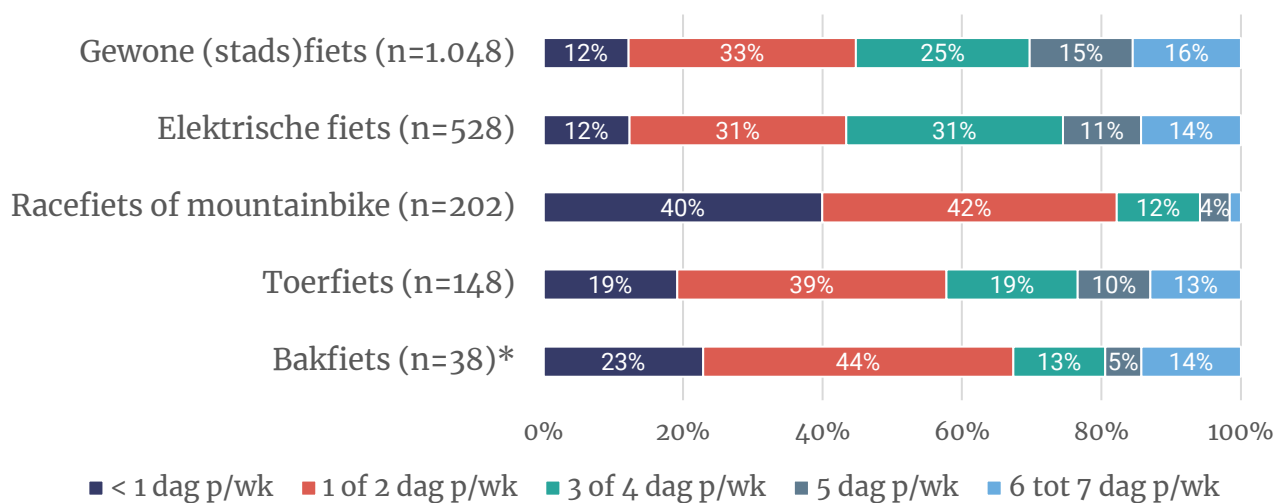


Achtentachtig procent van de respondenten die fietst op een gewone (stads)fiets doet dat één of meerdere keren per week. Dit geldt ook voor de groep die fietst op een elektrische fiets. Voor de toerfietsers is dat 81 procent, voor de bakfietsers is dat 77 procent en voor racefietsers/mountainbikers is dat 60 procent. Respondenten gaven drie op de tien keer (31%) aan de gewone (stads)fiets zeer frequent te gebruiken (6-7 dagen p/wk 16%; 5 dagen p/wk 15%). Daarnaast valt op dat het gebruik van een toerfiets ook in bijna een kwart van de gevallen zeer frequent voorkomt (6-7 dagen p/wk 13%; 5 dagen p/wk 10%).

<sup>1</sup> Niet alle resultaten die we in dit rapport presenteren gaan over de totale steekproef. . Daarom vermelden we bij iedere tabel of figuur de steekproefbasis.



**Figuur 2.4 - Hoe vaak fietst u gemiddeld normaal gesproken?**  
 De antwoorden per type fiets gelden ook voor eventuele 'tweede fietsen'

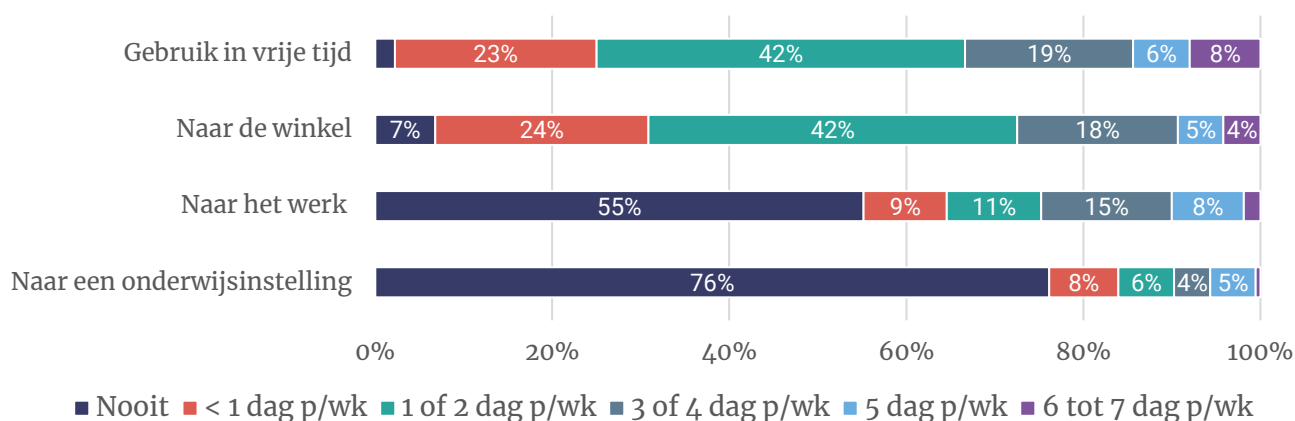


\* indicatieve uitkomsten

### Frequentie gebruik fiets per activiteit

Regelmatig fietsende Nederlanders van 18 jaar en ouder gebruiken hun fiets het vaakst in hun vrije tijd (98%) en om mee naar de winkel te gaan (93%). Een kwart van de Nederlanders (25%) gaat 3 of meerdere dagen per week op de fiets naar zijn of haar werk. Naar een onderwijsinstelling, al dan niet voor hun eigen kinderen, komt in een kwart van de gevallen voor. 42% van de respondenten geeft aan 1 of 2 dagen per week in hun vrije tijd te fietsen en/of naar de winkel te gaan. Een derde van hen gebruikt de fiets vaker (33%) in hun vrije tijd en een kwart gebruikt de fiets vaker naar de winkel (27%).

**Figuur 2.5 - Kunt u bij de onderstaande activiteiten aangeven hoe vaak u de fiets daarvoor gebruikt?**  
 (n=1.534)



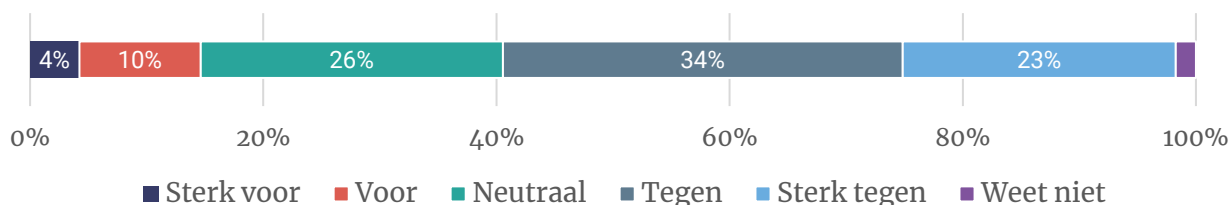
### 3 Helmplicht: voor of tegen?

Een van de maatregelen die ter sprake komt in het maatschappelijk debat over verkeersveiligheid is het verplichten van een fietshelm voor fietsers (helmplicht). In dit hoofdstuk leest u de bevindingen over de attitude van de respondenten ten opzichte van de helmplicht in het algemeen en ten opzichte van de helmplicht voor specifieke groepen. Deze groepen zijn ingedeeld in leeftijdsklassen en typen fietsen.

#### De helmplicht: positief of negatief?

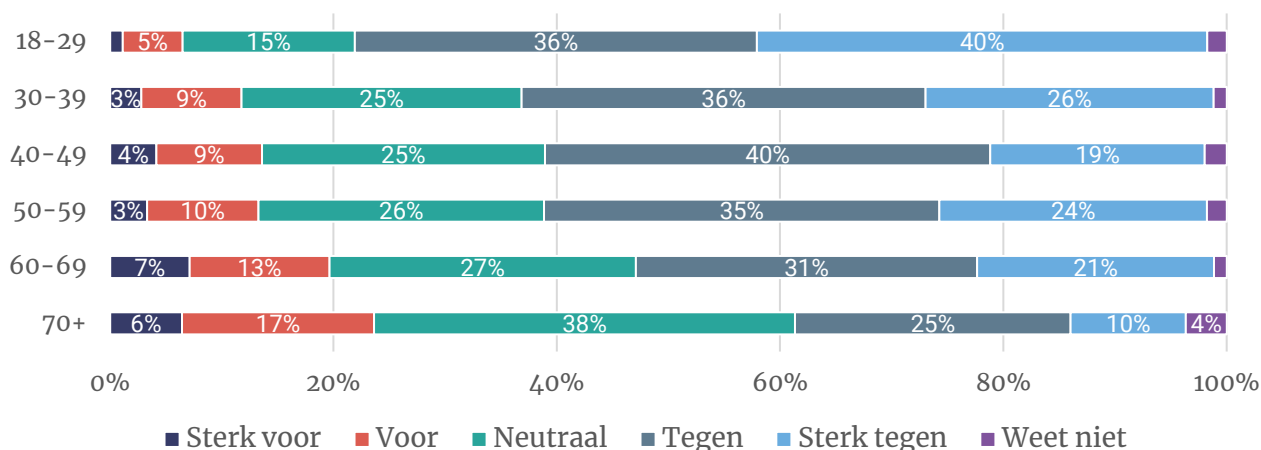
Ongeveer een op de zeven respondenten is een (sterk) voorstander van een invoering van de helmplicht voor alle fietsers (14%). Een kwart staat hier neutraal in (26%) en een meerderheid van de respondenten (57%) is (sterk) tegen een invoering van de helmplicht voor alle fietsers.

**Figuur 3.1 – Bent u voor of tegen helmplicht voor alle fietsers (dus ongeacht hun leeftijd en type fiets)? (n=1.677)**



Indien we deze resultaten afzetten tegen de leeftijd, zien we bij alle leeftijdscategorieën dat men meer (sterk) tegen is dan (sterk) voor. Kijkend naar figuur 3.2 kun je stellen dat de leeftijdscategorie 18 tot 30 jaar significant sterker tegen een helmplicht is voor alle fietsers dan de overige leeftijdscategorieën en dat de leeftijdscategorie 70+ significant minder sterk tegen is dan de overige leeftijdscategorieën.

**Figuur 3.2 – Bent u voor of tegen helmplicht voor alle fietsers (dus ongeacht hun leeftijd en type fiets)? (n=1.677) Uitgesplitst naar leeftijd.**

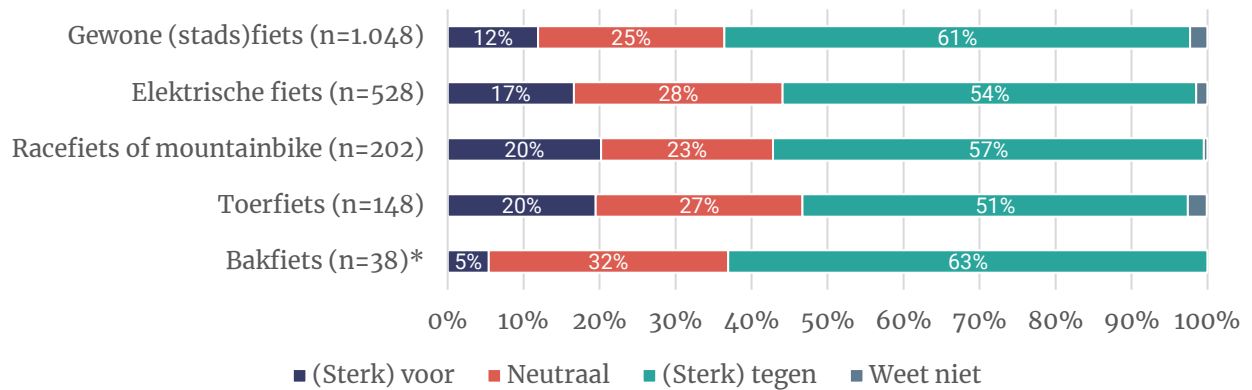


Bij een uitsplitsing naar het type fiets dat men zelf gebruikt zien we dat de fietsers op een (gewone) stadsfiets significant vaker sterk tegen zijn dan fietsers op een elektrische fiets en op



een racefiets/mountainbike, die beide op hun beurt weer significant vaker sterk voor een algemene helmplicht zijn.

**Figuur 3.3 – Bent u voor of tegen helmplicht voor alle fietsers (dus ongeacht hun leeftijd en type fiets)? Uitgesplitst naar gebruikers type fiets.**



\* indicatieve uitkomsten

Naast leeftijd en type fietsgebruiker is ook gekeken of verstedelijkingsgraad en opleidingsniveau van invloed is op de mening over invoering van een algemene helmplicht. Bij zowel de uitsplitsing naar verstedelijkingsgraad als de uitsplitsing naar opleidingsniveau is geen sprake van significante verschillen. Aan alle respondenten is een toelichting gevraagd om hun keuze te verduidelijken. De toelichting die men het meest noemt bij (sterk) voor is de veiligheid. Daarnaast noemt men kwetsbare leeftijdsgroepen en fietsen met hoge snelheden ook veelvuldig. Ook noemt men drukte, snelheidsverschillen, slechte ervaringen met ongelukken en goede ervaringen met een wielrenhelm. Bij (sterk) tegen komen de termen “eigen verantwoordelijkheid”, “betutteling” en “ongemak” veel voor. Ook het gevoel van vrijheid dat wordt ontnomen noemt men.

**Bij een toelichting van de voor- of tegenstanders van een helmplicht geven respondenten de volgende redenen aan indien zij (sterk) voor zijn:**

- “Zelf zit ik drie keer per week op de racefiets. Op grond van mijn ervaringen op de racefiets, weet ik hoe belangrijk het is om een helm te dragen. Daarnaast went het dragen van een helm heel snel.”
- “Het lijkt me veiliger en ook duidelijker als het verplicht is. In Zweden is het bijvoorbeeld verplicht. Van een skihelm werd 20 jaar geleden ook gek opgekeken, nu is het normaal.”
- “Voorkomen is beter dan genezen.”
- “Gewoon, meer verkeer = meer onveilige situaties en op een fiets ben je erg kwetsbaar.”
- “Gezien de opkomst van de e-bikes en daarmee ook de snelheden, neemt ook hoofd- hersenletsel toe.”

**Bij een toelichting van de voor- of tegenstanders van een helmplicht geven respondenten de volgende redenen aan indien zij er neutraal tegenover staan:**

- “Voor de veiligheid zou het wel moeten, maar om nou altijd zo'n helm op te zetten voor een boodschapje bij de winkel zie ik niet zo zitten.”
- “Van mij hoeft het niet, maar aan de andere kant kan het toch een voordeel zijn i.v.m. veiligheid.”
- “Voor kinderen, ouderen en kwetsbaren wel, anderen op eigen inzicht. Ik zou het niet prettig vinden.”



- “Verplichting gaat te ver. Zeker voor onervaren en de zwakkere mensen kan het sterk worden aangeraden, maar voor veel Nederlanders is het meer betuttelen en meer regeltjes dan daadwerkelijk nuttig.”

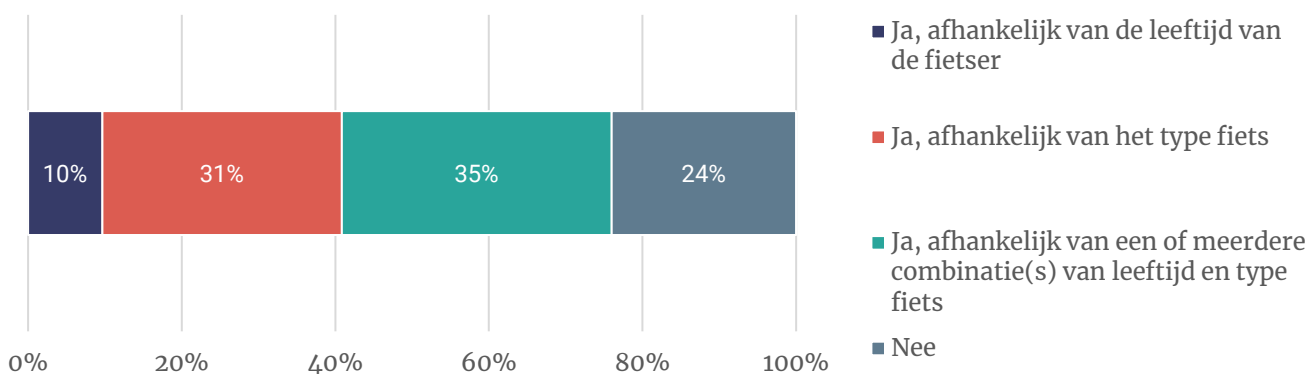
**Bij een toelichting van de voor- of tegenstanders van een helmplicht geven respondenten de volgende redenen aan indien zij (sterk) tegen zijn:**

- “Betuttelend, ongemakkelijk, en fiets al mijn hele leven zonder helm.”
- “De wegen in Nederland zijn al heel veilig. Vaak zijn er fietspaden die apart liggen t.o.v. de autoweg. Daarbij denk ik dat fietsen niet gestimuleerd wordt door het verplicht dragen van een helm. Voor ouderen of mensen met broze botten zou ik een helm wel aanraden.”
- “Eigen verantwoordelijkheid.”
- “Het is oncomfortabel. Ik zou het invoeren naar leeftijd en voor alle elektrische fietsen.”
- “Ik fiets voor mijn plezier en vind het dragen van een helm niet prettig.”
- “Ik vind een helm onhandig en lastig.”

**Tegenstanders van de helmplicht voor alle fietsers, voorstander van een helmplicht in bepaalde gevallen?**

Respondenten die aangaven (sterk) tegen een algemene helmplicht voor fietsers te zijn, is gevraagd of zij in bepaalde gevallen wel voorstander zijn van een helmplicht. Driekwart van hen is in bepaalde gevallen voorstander van een helmplicht (76%). Een op de tien respondenten is voor een helmplicht wanneer een helmplicht leeftijdsafhankelijk wordt (10%). Bijna een derde is voorstander wanneer een helmplicht afhankelijk wordt van het type fiets (31%) en ruim een derde is voorstander wanneer een helmplicht afhankelijk wordt van een combinatie van de leeftijd en type fiets (35%). Een kwart van de respondenten (24%) die (sterk) tegen de helmplicht voor alle fietsers is, blijft ook tegen wanneer die helmplicht geldt voor bepaalde leeftijdscategorieën en bepaalde type fietsen.

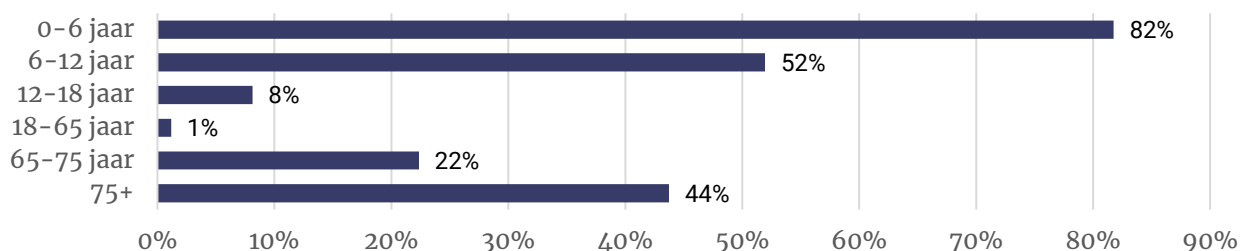
**Figuur 3.4 – U bent (sterk) tegen een helmplicht voor alle fietsers. Bent u in bepaalde gevallen wel voorstander van een helmplicht? (n=968)**



De respondenten die aangaven dat ze een voorstander zijn, wanneer een helmplicht leeftijdsafhankelijk wordt, geven in meerderheid aan dat dat dan voor kinderen van 0-6 jaar (82%) en 6-12 jaar (52%) moet gelden. In de leeftijdscategorie 75+ en in mindere mate de leeftijdscategorie 65-75 jaar vinden respectievelijk 44% en 22% van de respondenten een helmplicht wel wenselijk. De uitkomsten bij deze vraag zijn door het relatief lage aantal respondenten indicatief.



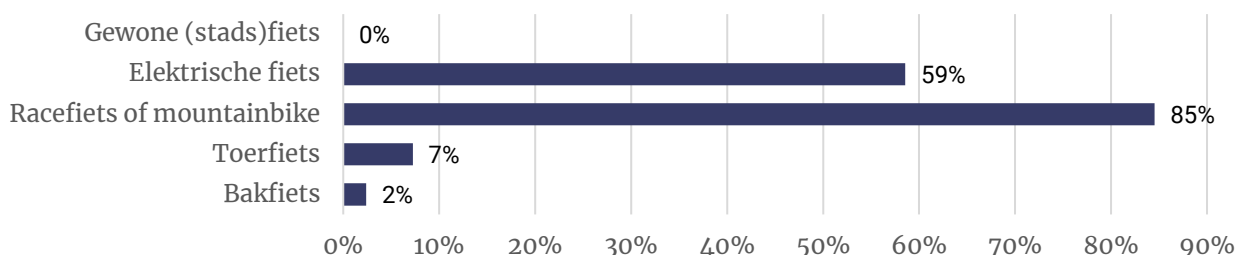
**Figuur 3.5 – Kunt u aangeven in welke leeftijdscategorieën u een helmplicht wel wenselijk vindt? (n=93)\***



\*indicatieve uitkomsten

De respondenten die aangaven dat ze een voorstander zijn, wanneer een helmplicht afhankelijk is van het type fiets, geven in meerderheid aan dat dat dan voor de racefiets/mountainbike (85%) en/of voor de elektrische fiets (59%) moet gelden. Bij een uitsplitsing van figuur 3.6 naar type fietsgebruiker van de respondent blijkt dat de fietser op een elektrische fiets hier significant minder vaak aangeeft dat een helmplicht voor de elektrische fiets moet gelden dan fietsers op een (gewone) stadsfiets en fietsers op een racefiets of mountainbike.

**Figuur 3.6 – Kunt u aangeven bij welk type fietsen u een helmplicht wel wenselijk vindt? (n=302)**



De respondenten die aangaven dat ze een voorstander zijn, wanneer een helmplicht afhankelijk wordt van type fiets i.c.m. leeftijd, geven in meerderheid aan dat dat dan voor de racefiets/mountainbike moet gelden i.c.m. alle leeftijdscategorieën. Daarnaast ook voor kinderen van 0-6 jaar. Bij de leeftijdscategorie 65-75 jaar moet het ook voor de elektrische fiets (59%) gelden en bij de categorie 75+ vindt men in meerderheid dat het naast de elektrische fiets ook moet gelden voor de toerfiets (52%).

**Tabel 3.1 – Kunt u aangeven bij welke combinatie van type fiets en leeftijd u een helmplicht wel wenselijk vindt? (n=340)**

	Gewone (stads)fiets	Elektrische fiets	Racefiets of mountainbike	Toerfiets	Bakfiets	Kinderfiets
<b>0-6 jaar</b>						74%
<b>6-12 jaar</b>	42%	42%	75%	30%	21%	44%
<b>12-18 jaar</b>	3%	22%	73%	9%	2%	
<b>18-65 jaar</b>	0%	20%	78%	9%	2%	
<b>65-75 jaar</b>	16%	63%	79%	31%	14%	
<b>75+</b>	50%	82%	81%	52%	31%	



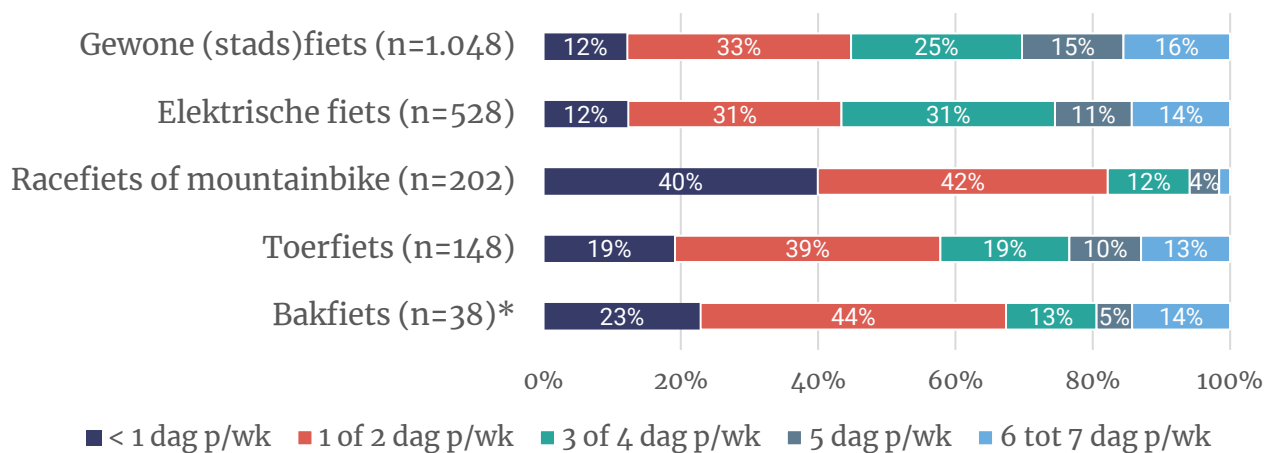
## 4 Helmplicht: invloed op fietsgedrag

Een helmplicht invoeren kan naast een effect op de verkeersveiligheid ook invloed hebben op het fietsgedrag. In dit hoofdstuk kunt u lezen of na invoering van een helmplicht de Nederlander verwacht meer of minder te gaan fietsen, wat ouders dan verwachten van hun kinderen tot 18 jaar en in of dit afhankelijk is van het type fiets en type activiteit.

### Blijft men even vaak fietsen bij een helmplicht?

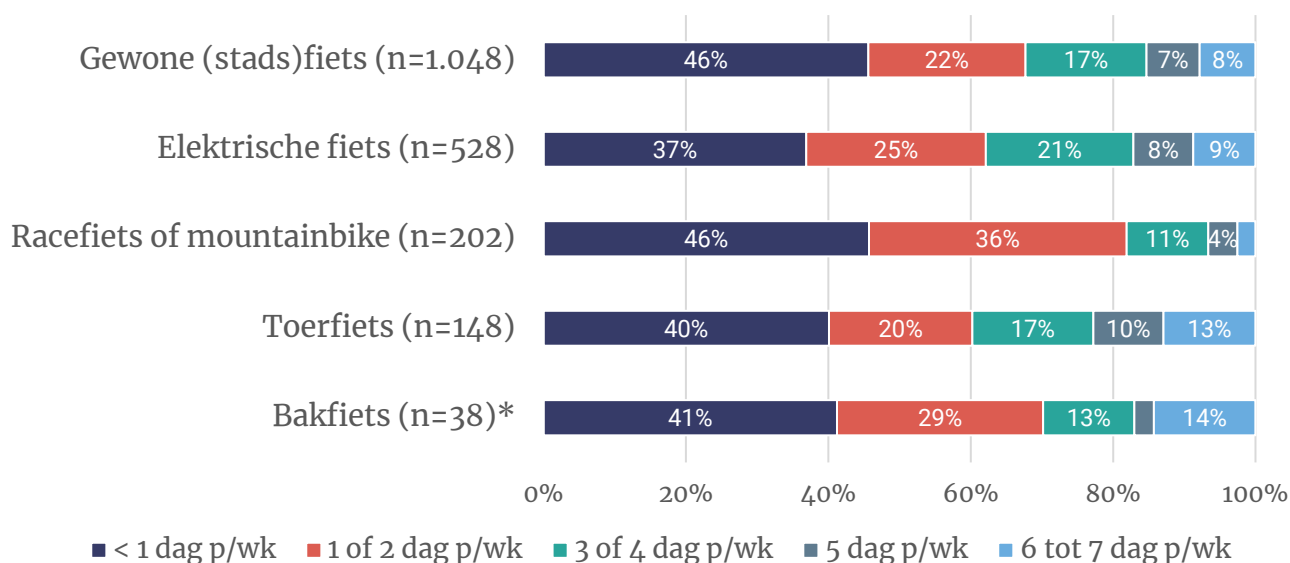
In figuur 4.2 is te zien dat een meerderheid minimaal een keer per week denkt te blijven fietsen, ongeacht het type fiets dat men gebruikt. Echter wanneer we dit vergelijken met het huidige gebruik (figuur 4.1), zien we een sterke daling van fietsers die minimaal een of meerdere keren per week fietst. Voor de groep racefietsers/mountainbikers geldt dit het minst.

**Figuur 4.1 - Hoe vaak fietst u gemiddeld normaal gesproken?**



\*indicatieve uitkomsten

**Figuur 4.2 - Hoe vaak denkt u bij helmplicht te gaan fietsen met uw...?**

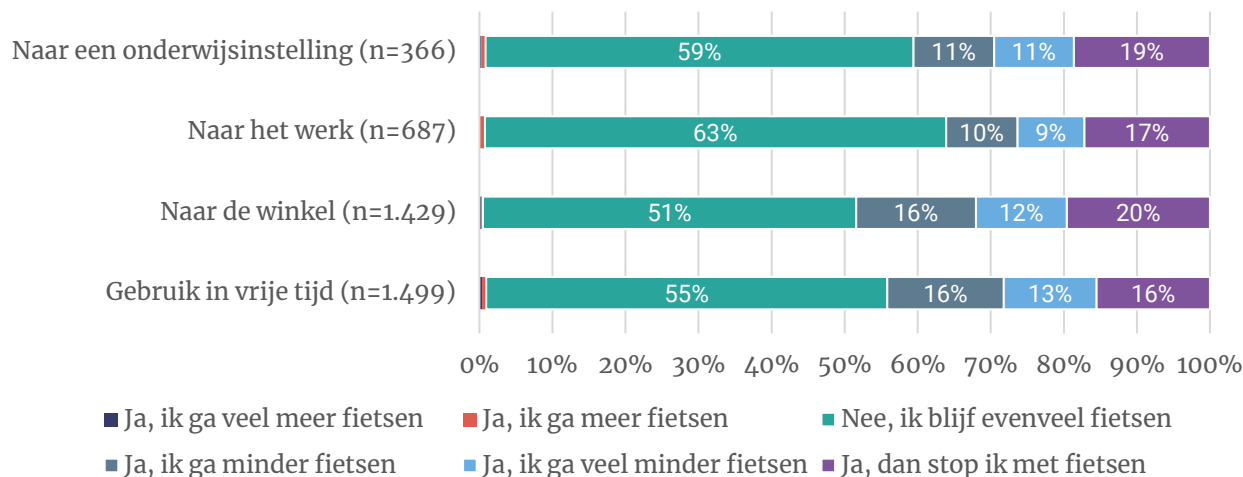


\*indicatieve uitkomsten



In figuur 4.3 is te zien dat een meerderheid evenveel blijft fietsen, ongeacht waarvoor men de fiets gebruikt. Echter is bij elke activiteit te zien dat een substantieel deel, variërend van 36 procent (werk) tot 48 procent (vrije tijd), (veel) minder gaat fietsen of zelfs stopt met fietsen.

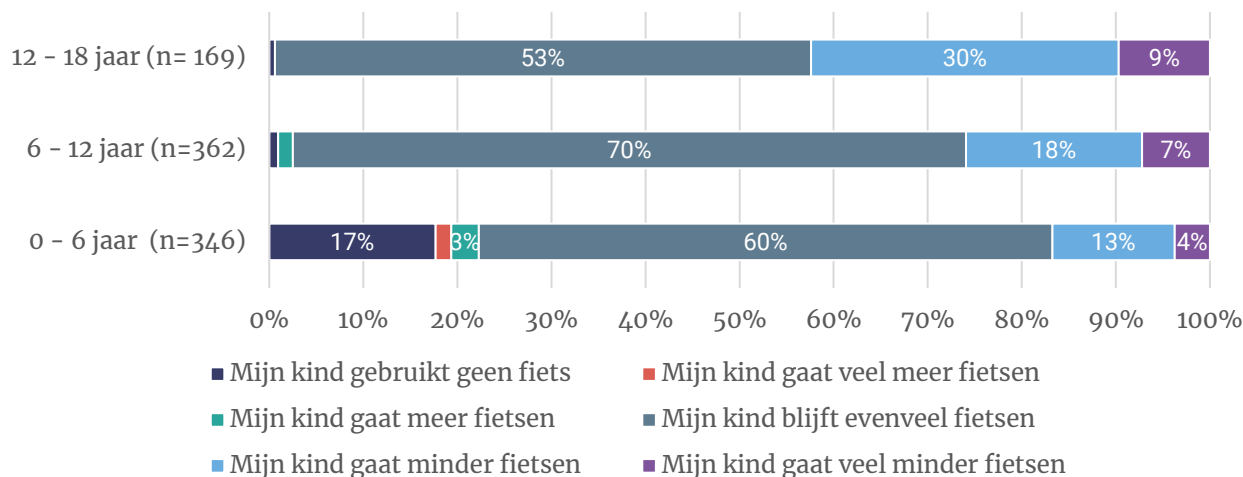
**Figuur 4.3 – Kunt u aangeven in hoeverre u vaker of minder vaak gaat fietsen met een helmplicht?**



### Verwachting over fietsgedrag kinderen

Ouders van kinderen verwachten in meerderheid dat hun kind (of kinderen) evenveel blijft fietsen. Dit geldt voor kinderen van alle leeftijdscategorieën. Wel is te zien dat ze eerder denken dat hun kind (veel) minder gaat fietsen dan (veel) meer. Hoe ouder het kind des te groter is de verwachting van ouders dat hun kind minder gaat fietsen. Voor de leeftijdscategorie 12-18 jaar verwachten bijna vier op de tien ouders dit van hun kind.

**Figuur 4.4 – Verwacht u dat uw kind meer, evenveel of minder gaat fietsen bij een helmplicht?**





## 5 Helmplicht: in perspectief op andere maatregelen

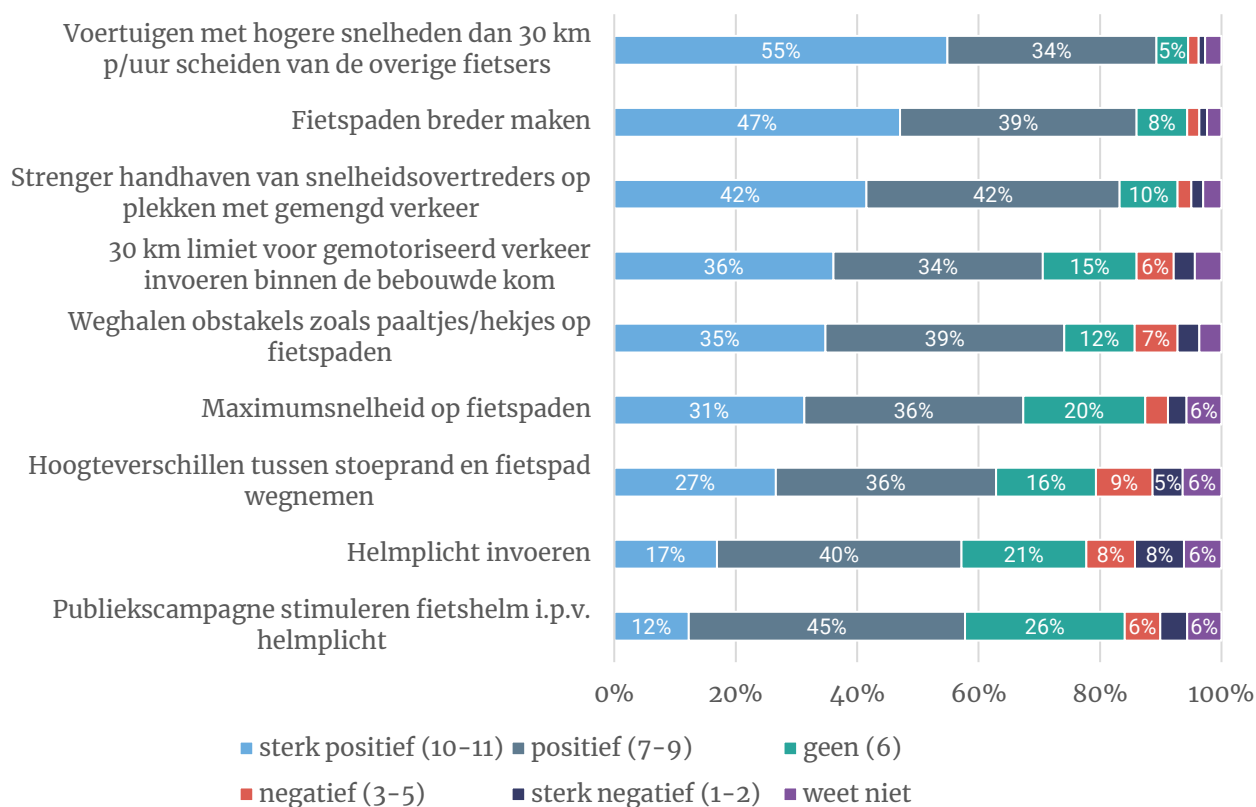
Naast een fietshelm zijn er ook andere maatregelen en/of middelen die de veiligheid van fietsers mogelijk verbeteren. In dit hoofdstuk kunt u zien hoe de respondenten de effectiviteit van de maatregelen beoordelen. De maatregelen betreffen meerdere thema's (fietshelm, weginrichting en regelgeving/handhaving).

### Effect van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers

Figuur 5.1. toont dat Nederlanders mogelijke maatregelen die de verkeersveiligheid van fietsers kunnen verbeteren uiteenlopend waarderen. De sterk positieve scores variëren van 12 procent tot 55 procent. Van alle onderstaande maatregelen verwacht men in meerderheid een (sterk) positief effect, variërend van bijna zes op de tien Nederlanders (57%) tot bijna negen op de tien (89%).

De twee maatregelen waar Nederlanders het meest positieve effect van verwachten zijn: 'Voertuigen met hogere snelheden dan 30 km p/uur scheiden van de overige fietsers' met een sterk positieve score van 55% en 'Fietspaden breder maken' met een sterk positieve score van 47%. Deze maatregelen hebben te maken met de weginrichting. De andere twee maatregelen die verbeteringen aan de weginrichting betreffen zijn 'Weghalen obstakels zoals paaltjes/hekjes op fietspaden' met een sterk positieve score van 35% en 'Hoogteverschillen tussen stoeprand en fietspad wegnemen' met een sterk positieve score van 27%.

**Figuur 5.1 - Welk effect hebben onderstaande maatregelen/middelen volgens u op de verkeersveiligheid van fietsers? (n=1.676)**



Maatregelen op het gebied van regelgeving/handhaving zoals 'Strenger handhaven van snelheidsovertreders op plekken met gemengd verkeer', '30 km limiet voor gemotoriseerd verkeer invoeren binnen de bebouwde kom' en 'Maximum snelheid op fietspaden' kunnen rekenen op een positieve verwachting, waarbij de sterk positieve scores variëren van 31 procent tot 42 procent. In verhouding tot maatregelen op andere thema's scoort dit thema bij de Nederlanders gemiddeld.

Maatregelen op het gebied van de fietshelm, zoals een publiekscampagne voor het stimuleren van de helmplicht alsook de invoering van de helmplicht, beide met 57% (sterk) positieve verwachtingen, kunnen rekenen op de minst (sterk) positieve verwachting ten opzichte van de andere maatregelen.



## 6 Verantwoording

### Verantwoording

I&O Research voerde een landelijk representatief onderzoek uit onder 1.977 Nederlanders van 18 jaar en ouder. Alle deelnemers zijn afkomstig uit het I&O Research Panel. Het onderzoek vond plaats van donderdag 25 februari tot donderdag 4 maart 2021.

### Weging en marges

De onderzoeksresultaten zijn gewogen op geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. De weging is uitgevoerd conform de richtlijnen van de Gouden Standaard. Hiermee is de steekproef representatief voor de Nederlandse inwoners (18+), voor wat betreft deze achtergrondkenmerken. Bij onderzoek is er sprake van een betrouwbaarheidsinterval en onnauwkeurigheidsmarges. In dit onderzoek gaan we uit van een betrouwbaarheid van 95 procent. Bij een steekproef van  $n=1.977$  en een uitkomst van 50 procent is er sprake van een foutmarge kleiner dan 2,5 procent.

### I&O Research Panel

Het I&O Research Panel is geworven op basis van aselechte personen- en huishoudensteekproeven op traditionele manier (geen zelfaanmelding). Sinds april 2019 werkt het I&O Research Panel met een spaarprogramma, waarbij deelnemers punten sparen afhankelijk van de lengte en complexiteit van de vragenlijst. Deze punten kunnen later worden ingewisseld voor Bol.com-tegoed of een donatie aan een goed doel.

### I&O Research

I&O Research is het grootste onderzoeksbureau voor overheid en non-profit (volgens de MarktOnderzoeksAssociatie, MOA, 2019). Het is onze missie bij te dragen aan beter onderbouwde keuzes van onze klanten, op basis van onderzoek en advies. Wij werken voor overheids- en non-profitorganisaties. I&O Research heeft vestigingen in Amsterdam en Enschede.

I&O Research is lid van de MarktOnderzoeksAssociatie (MOA), maakt deel uit van de Research Keurmerk Groep en onderschrijft de internationale ICC/ESOMAR-gedragscode voor markt- en sociaalwetenschappelijk onderzoek. I&O Research is ISO 9001-, ISO 20252- en ISO 27001-gecertificeerd. Het online onderzoekspanel (I&O Research Panel) is 20252-Annex A gecertificeerd. Dit is de norm voor online en offline access panels.



### **I&O Research Enschede**

---

Zuiderval 70  
Postbus 563  
7500 AN Enschede  
T (053) 200 52 00  
E [info@ioresearch.nl](mailto:info@ioresearch.nl)  
KVK-nummer 08198802

### **I&O Research Amsterdam**

---

Piet Heinkade 55  
1019 GM Amsterdam  
T (020) 308 48 00  
E [info@ioresearch.nl](mailto:info@ioresearch.nl)