

Veilig op de fiets door de Hofstad

Verkennde studie naar de visie van bewoners op het thema fietsveiligheid



Lectoraat Impact of Sport
April 2025

let's change
YOU. US. THE WORLD.

DE HAAGSE
HOGESCHOOL

Veilig op de fiets door de Hofstad

Verkennde studie naar de visie van bewoners op het thema fietsveiligheid

Auteur

Tom Arnoldus- van Schendel

Afdeling

Lectoraat Impact of Sport

Datum

14 april 2025

Type project

Rapport

Versie

1.0

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Resultaten	5
2.1	Fietsveiligheid in het verkeer onder volwassenen.	5
2.1.1	Gevoel van veiligheid in het verkeer	5
2.1.2	Maatregelen om de eigen veiligheid te vergroten	5
2.2	Fietsveiligheid van kinderen in het verkeer	6
2.2.1	Zorgen van ouders met thuiswonende kinderen	6
2.2.2	Maatregelen om de veiligheid van kinderen te vergroten	7
2.3	De fietshelm	7
2.3.1	Bezit van de fietshelm en het voornaamste fietsgebruik.....	7
2.3.2	Aanleiding om de fietshelm aan te schaffen	8
2.3.3	Motivaties om de aankoop van een fietshelm wel of niet te overwegen	8
2.4	Het onderwerp fietsveiligheid	10
3	Conclusie en discussie	11

1 Inleiding

Den Haag is een stedelijk gebied met een hoge bevolkingsdichtheid en een druk verkeer. Dit resulteert in een verhoogd aantal verkeersongevallen, waarbij fietsers regelmatig worden behandeld op de Spoedeisende Hulp (SEH) van het Haaglanden Medisch Centrum (HMC). Onder de patiënten bevinden zich steeds vaker gevallen van ernstig hersenletsel, hetgeen kan leiden tot overlijden of blijvende hersenschade. Vooral fietsers van zogenaamde 'fatbikes' en e-bikes vormen een verhoogd risico.

De gemeente Den Haag blijft zich inzetten voor het bevorderen van fietsen, aangezien dit bijdraagt aan de gezondheid van de bewoners, de bereikbaarheid van de stad en de duurzaamheid van het milieu. Het is echter van essentieel belang dat fietsen op een veilige manier kan plaatsvinden.

In dit kader werken de Haagse Hogeschool (HHS), de gemeente Den Haag en het HMC samen om fietsen zowel plezierig als veilig te maken. Een belangrijke maatregel in dit proces is de stimulering van het dragen van fietshelmen, een praktijk die al geruime tijd gangbaar is in de wielersport. Het dragen van een fietshelm wordt erkend als een van de meest effectieve middelen om de kans op hersenletsel te verminderen of zelfs te voorkomen.

Voor dit verkennende onderzoek is maart 2025 een vragenlijst afgenomen bij het stadspanel van Den Haag. De vragenlijst bestond uit zowel gesloten als open vragen, zodat zowel kwantitatieve als kwalitatieve gegevens konden worden verzameld. Een kleine 700 inwoners van de stad vulden de vragenlijst in. De data zijn gewogen naar geslacht (adequate man/vrouw verdeling). Naar leeftijd en opleidingsniveau zien we een oververtegenwoordiging van ouderen en hoger opgeleiden – een vaker voorkomend euvel bij panelonderzoek. Dat maakt dat de uitkomsten daarom met enige voorzichtigheid moeten worden beschouwd. Desondanks menen we dat de gegeven antwoorden een goed eerste beeld geven van hoe bewoners van de stad Den Haag aankijken tegen het thema fietsveiligheid.

De kwantitatieve gegevens zijn geanalyseerd met behulp van SPSS, waarmee trends en patronen in de antwoorden zichtbaar werden. De open antwoorden zijn gecodeerd om de belangrijkste thema's en opvattingen in kaart te brengen.

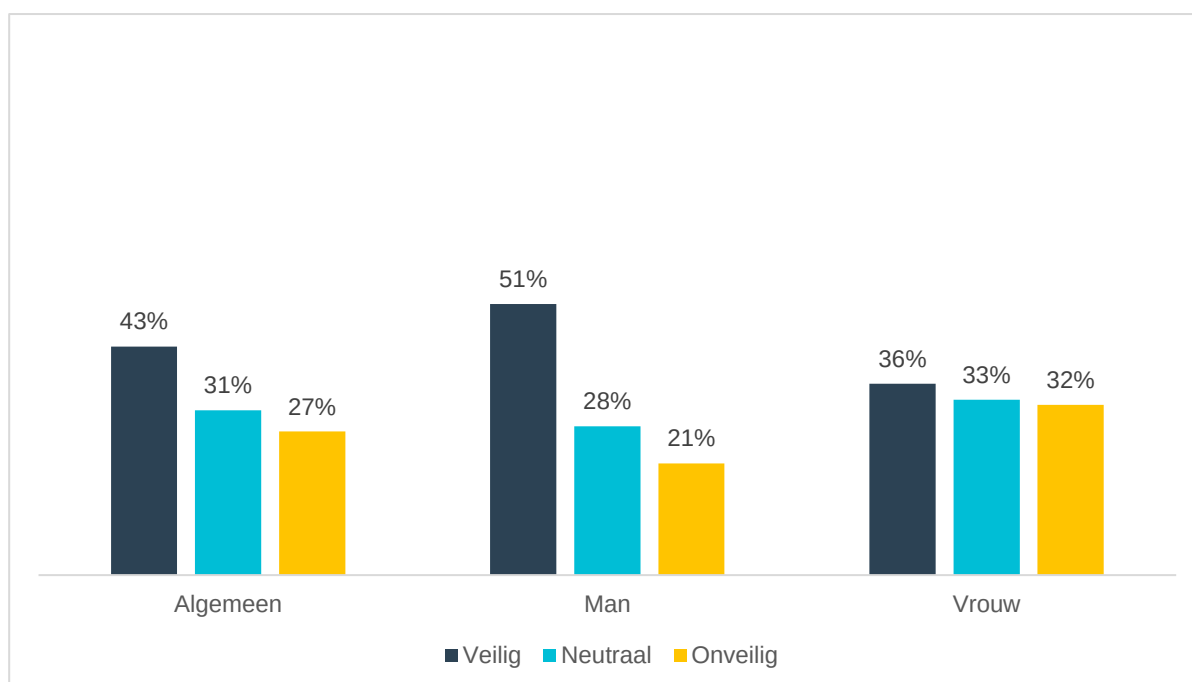
2 Resultaten

2.1 Fietsveiligheid in het verkeer onder volwassenen.

2.1.1 Gevoel van veiligheid in het verkeer

De data laten zien dat 58% van de respondenten zich al fietsend niet veilig voelt in het verkeer. Ruim een kwart (27%) geeft expliciet aan zich onveilig te voelen op de fiets in Den Haag. Mannen voelen zich wat veiliger op de fiets dan vrouwen, respectievelijk 51% en 36% (zie figuur 1). Onder de ouderen zijn er meer zorgen over hun fietsveiligheid dan onder de jongere respondenten (cijfers niet weergegeven in de figuur).

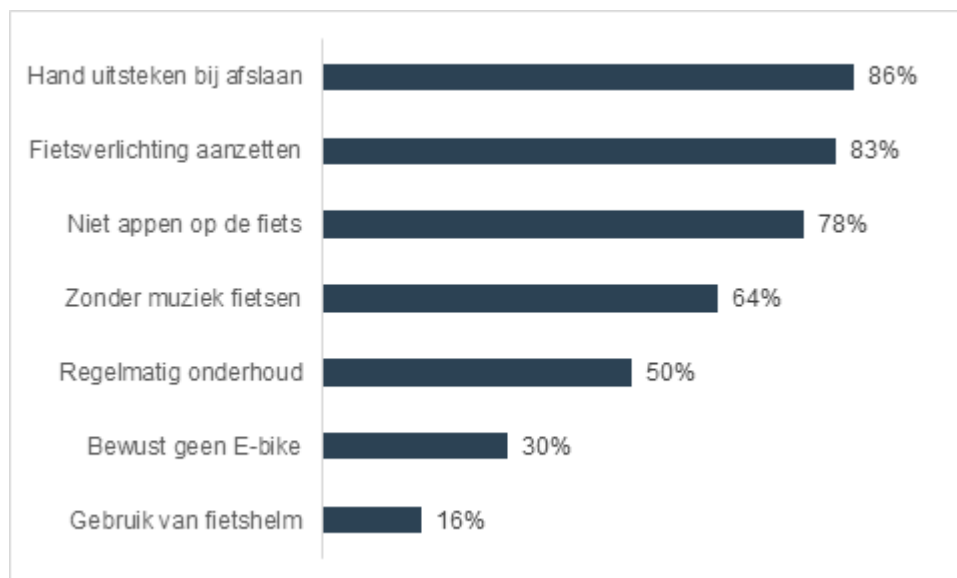
Figuur 1: Gevoel van (on)veiligheid op de fiets (n=694)



2.1.2 Maatregelen om de eigen veiligheid te vergroten

Uit de data blijkt dat de respondenten veel doen om de eigen veiligheid te vergroten, zoals hand uitsteken bij afslaan, fietsverlichting aanzetten en niet appen op de fiets (zie figuur 2). Opvallend is dat men ook bewust geen e-bike kiest om de eigen veiligheid te vergroten en dat het gebruik van de fietshelm zichtbaar is in de antwoorden, zij het als laatst genoemde mogelijkheid. Bij de antwoord categorie "anders" werd het monteren van een spiegel en het nemen van andere routes voornamelijk aangehaald. Interessant is dat de respondenten die een fietshelm hebben, of overwegen aan te schaffen, hoger scoren op het inzetten van de andere maatregelen om de eigen veiligheid te vergroten (cijfers niet weergegeven in de figuur). Onder ouderen (70+) ligt het bezit en gebruik van de fietshelm duidelijk hoger dan onder jongere respondenten (idem).

Figuur 2: Maatregelen om de eigen veiligheid te vergroten onder volwassenen (n=694)

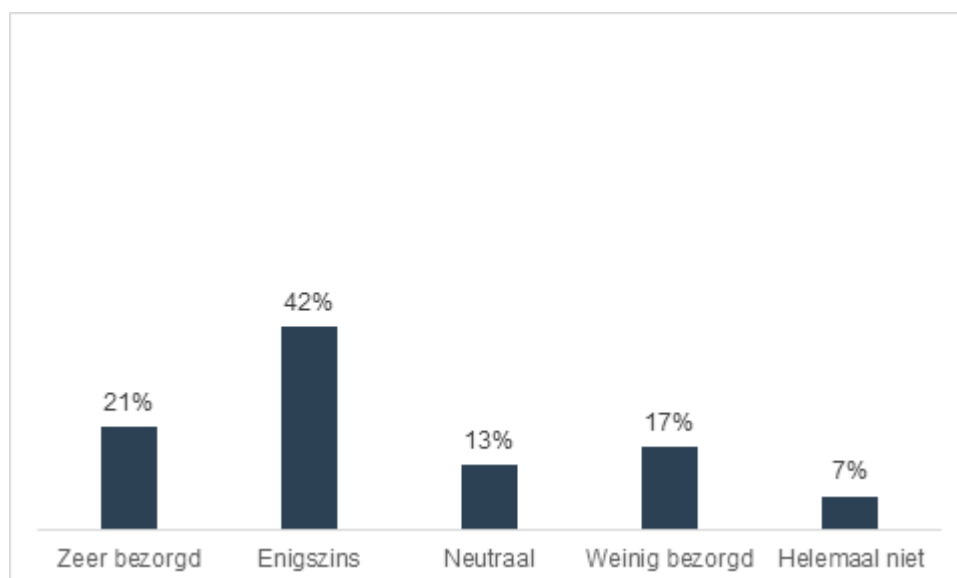


2.2 Fietsveiligheid van kinderen in het verkeer

2.2.1 Zorgen van ouders met thuiswonende kinderen

Van de respondenten met thuiswonende kinderen geeft 51% aan dat de kinderen alleen fietsen in het verkeer. Helemaal gerust zijn ouders daar klaarblijkelijk niet op. Van de ouders met kinderen geeft 63% aan bezorgd te zijn over hun veiligheid in het verkeer, waarvan 42% enigszins bezorgd en 21% zeer bezorgd (figuur 3). Evenals bij de eigen ervaren veiligheid tonen vaders zich daarbij iets minder bezorgd dan moeders (cijfers niet in de figuur).

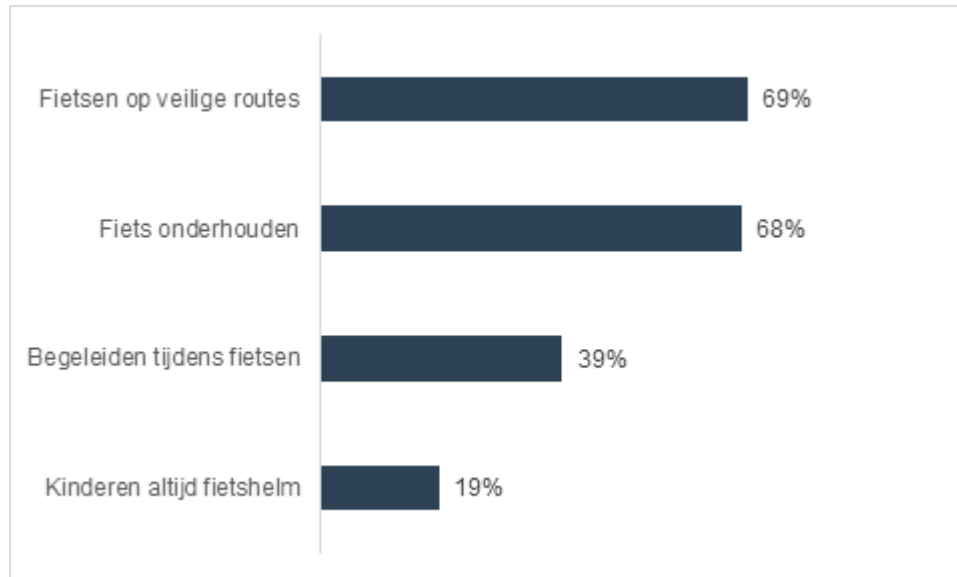
Figuur 3: Bezorgdheid van ouders over hun kinderen in het verkeer (n=142)



2.2.2 Maatregelen om de veiligheid van kinderen te vergroten

Uit de data blijkt verder dat de respondenten veel doen om de veiligheid van hun kinderen tijdens het fietsen te vergroten (zie figuur 4). Zo nemen zij veilige routes/fietspaden (69%) en onderhouden de fiets goed (68%). In mindere mate geven respondenten aan dat hun kinderen altijd een fietshelm dragen (19%).

Figuur 4: Maatregelen die ouders nemen om de veiligheid bij hun kinderen te vergroten (n=142)

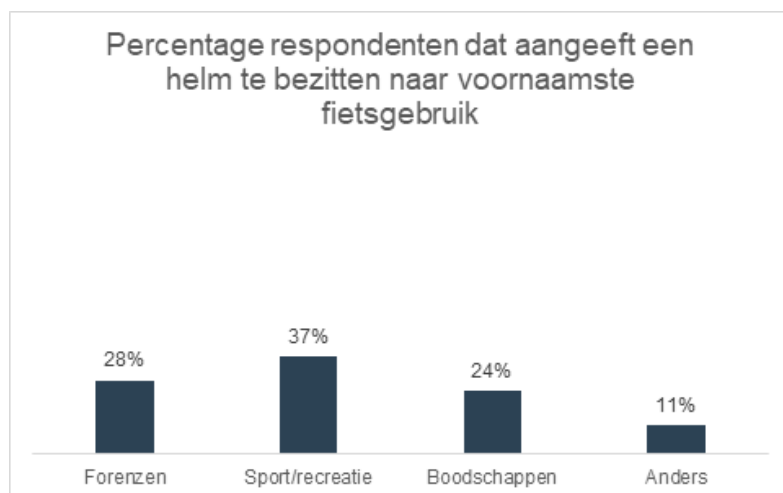


2.3 De fietshelm

2.3.1 Bezit van de fietshelm en het voornaamste fietsgebruik

Iets meer dan een vijfde van de respondenten gaf aan een fietshelm te bezitten. Mogelijk is dat ook een fietshelm voor sportief gebruik. De respondenten die aangeven een fietshelm te bezitten, gebruiken deze met name ook voor sport/recreatie (37%).

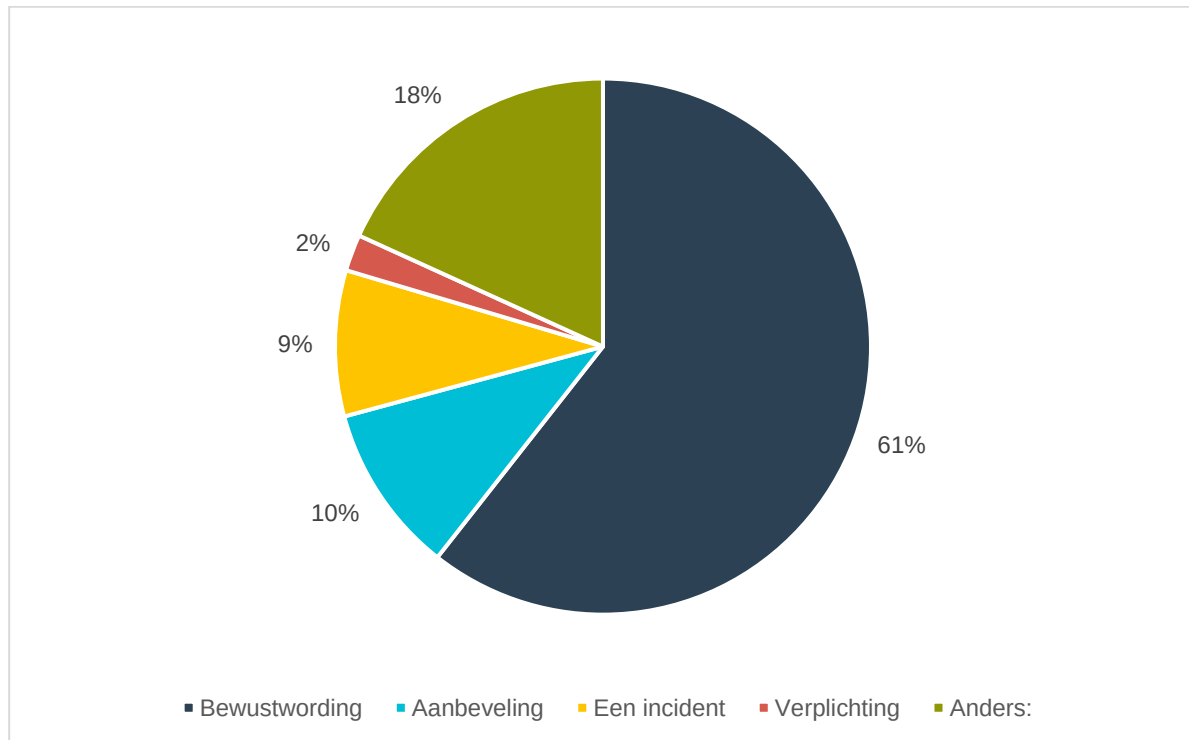
Figuur 5: Respondenten dat aangeeft een fietshelm te bezitten naar voornaamste fietsgebruik (n=609)



2.3.2 Aanleiding om de fietshelm aan te schaffen

De belangrijkste aanschafreden voor een fietshelm is een verhoogde bewustwording over veiligheid met 61% (zie figuur 6). Daar kan dus nog duidelijk winst worden geboekt, bijvoorbeeld via bewustwordingscampagnes. Ook wordt een incident, bijvoorbeeld een val genoemd (9%). Bij de categorie "anders" verwoorden respondenten dit als "aanrijding dochter", "vriendin is door een fatbike geschept" of "hersenletsel door een aanrijding".

Figuur 6: Redenen voor aanschaffen van de fietshelm (n=137)



2.3.3 Motivaties om de aankoop van een fietshelm wel of niet te overwegen

In het onderzoek zijn open vragen geformuleerd over het wel of niet aanschaffen en gebruiken van een fietshelm. De data uit deze open antwoorden laten zien dat er verschillende factoren zijn die de beslissing om een fietshelm wel te overwegen beïnvloeden. Het toegenomen gevaar op de weg is een significante factor. Veel fietsers overwegen het gebruik van een helm vanwege de waargenomen toename van de verkeersdichtheid op zowel wegen als fietspaden, meer frequente ongelukken en gevaarlijk gedrag van andere weggebruikers. Bijvoorbeeld automobilisten: "afsnijden", "door rood rijden". Een respondent noemt specifiek "automobilisten die als mongolen hier bij Scheveningen rijden".

Daarbij zijn e-bikes en fatbikes een belangrijke factor. De data laten zien dat zelfs als ze zelf niet sneller fietsen dan niet-elektrische fietsen, de verhoogde snelheid van anderen de fietshelm een verstandige keuze maakt. Respondenten noemen specifiek "ja, veel dikke banden fietsen", "ja veiligheid. Met het toenemende aantal elektrische fietsen die langs me razen met zo'n hoge snelheid, voel ik mij steeds onveilig".

Uit de vele open antwoorden blijkt verder dat er een groot scala aan factoren is die de beslissing om een fietshelm niet aan te schaffen beïnvloeden. Deze factoren blijken bij nadere analyse te categoriseren tot een viertal dimensies: gebrek aan urgentie, praktische redenen, uiterlijk en anders (zie figuur 7). Ook hier geldt dat gebrek aan urgentie de meest voorkomende motivatie is om niet over te gaan tot de aanschaf van een fietshelm. Bij de categorie gebrek aan urgentie noemen respondenten nadrukkelijk "Nee, acht ik niet nodig", "Nee, geen onveilig gevoel", "Geen incidenten of verwachte incidenten waarbij een helm nodig zou zijn". Ook blijkt uit de data dat respondenten de fietshelm niet overwegen, omdat zij op een

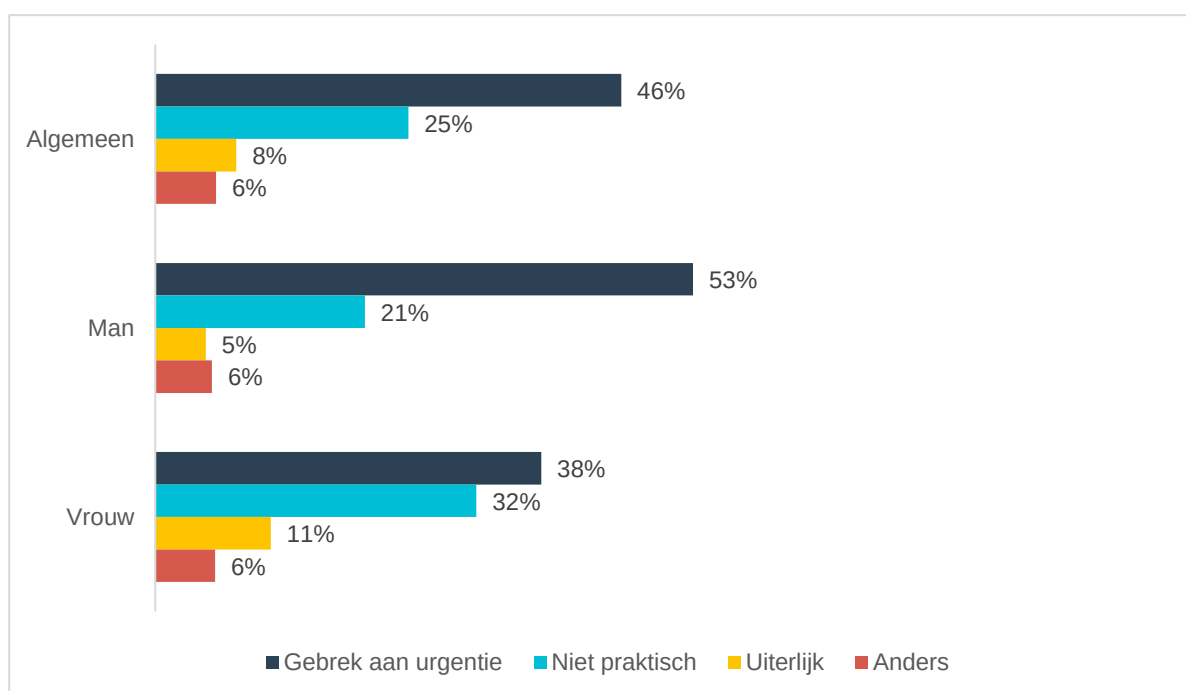
normale fiets rijden of niet snel fietsen. Klaarblijkelijk acht men zich dan voldoende veilig. Een respondent noemt specifiek:

“Nee, als je normaal fietst op een niet elektrische fiets en goed op het verkeer om je heen let, is er weinig risico”.

Onder praktische redenen geven respondenten aan dat “het onhandig is”, de hele tijd meesjouwen” en “Nee, gedoe en weet niet waar ik die helm moet laten als ik mijn fiets ergens neerzet”. “Nee, altijd iets meesjouwen, ik zou dan eerder een scooter rijden of zelf auto”. “Nee, je zit altijd met dat onhandige ding in de weg als je boodschappen gaat doen”.

De uiterlijke argumenten draaien veelal om het kapsel “Nee, mijn kapsel laat dit niet toe”, “Nee, vind ik lelijk”.

Figuur 7: Redenen voor het niet aanschaffen fietshelm naar geslacht (n=381)



Evenals bij de ervaren veiligheid en de zorgen over de fietsveiligheid van kinderen, zien we ook hier duidelijke man-vrouw verschillen (figuur 7). Mannen achten de aanschaf van een fietshelm minder urgent dan vrouwen – geheel in lijn met het feit dat mannen zich veiliger wanen in het fietsverkeer en ook minder zorgen uiten over de fietsveiligheid van hun kinderen. Vrouwen hebben meer oog voor de praktische en uiterlijke redenen.

2.4 Het onderwerp fietsveiligheid

De vele open antwoorden laten duidelijk zien dat het onderwerp leeft onder de mensen. Dat bleek ook nog eens bij de optionele openvraag “wilt u nog iets toelichten over dit onderwerp”. Maar liefst 280 respondenten maakten gebruik van de mogelijkheid om daar hun reactie te geven, een aanzienlijk aantal.

Op basis deze informatie zijn er grofweg twee significante trends zichtbaar in de gegeven antwoorden:

1. Een aanzienlijk aantal respondenten uit zorgen over het gedrag van andere fietsers, in het bijzonder die op elektrische fietsen en fatbikes rijden. Deze zorgen omvatten hoge snelheden, het niet naleven van verkeersregels en het niet verlenen van voorrang en agressief inhalen. Velen zijn van mening dat het snelheidsverschil tussen snellere fietsen en gewone fietsen gevaarlijke situaties creëert.
2. Veel respondenten benadrukken problemen met de fietsinfrastructuur in Den Haag. Dit omvat zorgen over smalle en slecht onderhouden fietspaden, gevaarlijke of onduidelijke kruispunten, gebrek aan gescheiden of beschermde fietspaden in bepaalde gebieden.

De antwoorden laten overkoepelend zien dat de respondenten vooral verwijzen naar het gedrag van andere fietsers, weggebruikers of de fietsinfrastructuur als een belangrijk punt van zorg voor de fietsveiligheid. Waarbij ze dit vaak suggereren als een fundamenteeler probleem dan het wel of niet dragen van een fietshelm. Twee respondenten verwoordden dit als volgt:

“Helm is schijnveiligheid, gescheiden fietspaden en goede kwaliteit hebben we nodig”.

“De basis van veilig fietsen ligt in de infrastructuur en het gedrag van alle verkeersdeelnemers en niet zozeer in het gebruik van fietshelm. Dit moet aanvullend zijn op de basis”.

3 Conclusie en discussie

De belangrijkste bevindingen zijn als volgt samen te vatten:

- Een aanzienlijk deel van de respondenten (58%) voelt zich niet veilig in het verkeer;
- Een aanzienlijk deel van de ouders met kinderen (63%) maakt zich zorgen over de veiligheid van hun fietsende kinderen;
- Mannen wanen zich veiliger op de fiets, en maken zich minder zorgen over hun fietsende kinderen, dan vrouwen;
- Veel mensen zijn al bezig zijn met het vergroten van de eigen veiligheid. Het gebruik van de fietshelm komt daarin wel naar voren, maar het is doorgaans niet het eerste waar men aan denkt bij het nemen van veiligheidsmaatregelen. Dit geldt ook bij het gebruik van de fietshelm bij thuiswonende kinderen.
- De snelheid waarmee men fietst, met name het gebruik van elektrische fietsen zoals e-bikes en fatbikes, speelt een belangrijke rol in de overweging om wel of niet een fietshelm aan te schaffen. Zo geven respondenten aan dat zij bij hogere snelheden eerder geneigd zijn om een helm te overwegen.
- Gebrek aan urgentie blijft voor velen de belangrijkste reden om (nog) geen fietshelm aan te schaffen. Daarnaast blijken ook de praktische bezwaren nadrukkelijk aanwezig, zoals het ongemak om de helm mee te nemen of op te bergen. Ook uiterlijk speelt hierbij een rol, al is dat in mindere mate het geval.
- Respondenten verwijzen bij fietsveiligheid vooral naar het gedrag van anderen, en minder naar hun eigen gedrag.

Dit (verkennende)onderzoek biedt waardevolle eerste inzichten in hoe bewoners van de stad Den Haag aankijken tegen fietsveiligheid in hun stad en tegen het gebruik van de fietshelm. Duidelijk is dat er zorgen leven over de fietsveiligheid, maar dat er nog niet altijd voldoende urgentie wordt gevoeld om over te gaan tot aanschaf en gebruik van een fietshelm (ouderen uitgezonderd wellicht). Deze resultaten maken duidelijk dat verder onderzoek naar fietsveiligheid geboden is, met grotere steekproeven en/of diepgravende methoden.

Voor toekomstig onderzoek zou het interessant zijn om methoden ter bevordering van het gebruik van de fietshelmen verder te onderzoeken, mogelijk door verschillende interventies of communicatiestrategieën te testen. Ook kunnen de motivaties rondom het gebruik van de helmen nader onderzocht worden binnen specifieke doelgroepen en hoe praktische obstakels, zoals het opbergen van de helm, effectief kunnen worden weggenomen.