

Fietsers vormen de grootste groep verkeersslachtoffers

Fietsen is gezond, maar wel met een helm op

Nederland is een echt fietsland en dat is prachtig. Maar de keerzijde van dit gezonde gedrag zijn helaas duizenden verkeersslachtoffers. Een helm dragen roept nog steeds weerstand op, maar is echt noodzakelijk en verdient een krachtige stimulans, zegt de vereniging Artsen voor Veilig Fietsen (AvVF).

prof. dr. Frank Backx
emeritus hoogleraar
sportgeneeskunde UMC Utrecht,
medisch directeur Artrose
Instituut Nederland

dr. Marcel Aries
neuroloog-intensivist, afdeling
Intensive Care, Maastricht UMC+

dr. Tim Frenzel
anesthesioloog-intensivist
Radboudumc, Nijmegen

Beide auteurs schreven dit
artikel namens de vereniging
AvVF

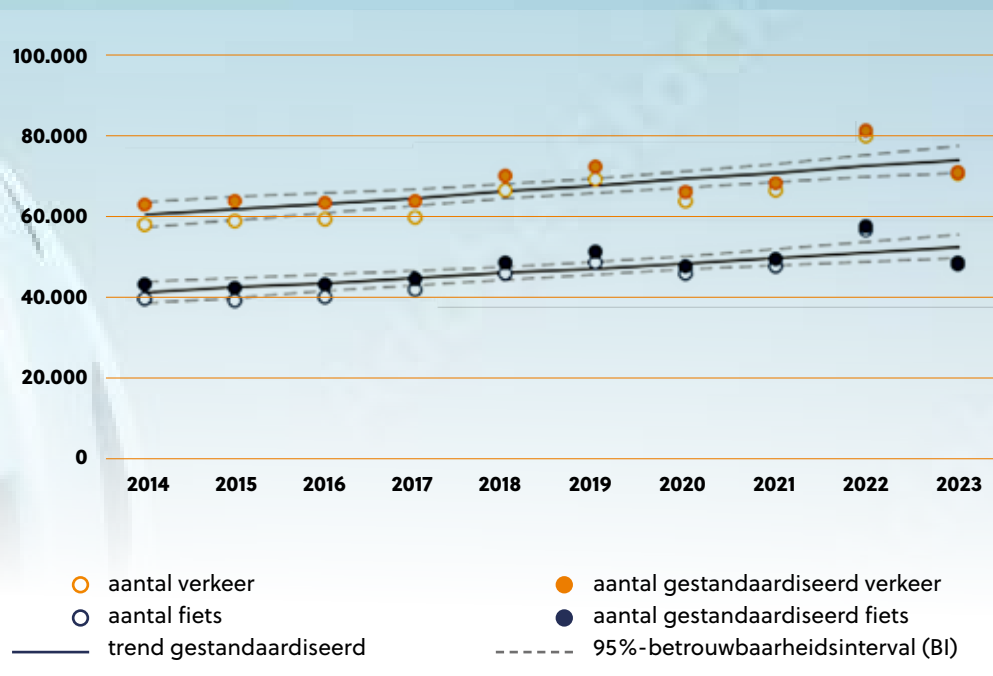
Nederland is onbetwist fietsland nummer 1 in de wereld met meer fietsen dan inwoners: 24 miljoen fietsen, waarbinnen het aandeel e-bikes groeide naar 16 procent. Fietsen levert een substantiële bijdrage aan de bestrijding van bewegingsarmoede en sedentair gedrag. Ook al omdat het een vorm van bewegen is die goed kan worden ingepast in het dagelijks leven, zoals fietsen naar school, het werk of de winkel. Maar de gezondheidswaarde van fietsen wordt overschaduwd door de toename van fietsongevallen met ernstige gevolgen. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) rapporteert sinds twee jaar meer doden en gewonden door fiets- dan door auto-ongevallen. Een kwart van de gewonde fietsers heeft traumatisch schedel-/hersensletsel (TSHL) met vaak blijvende invaliditeit tot gevolg. Dit tegengaan vraagt om beleid, en wel vooral het stimuleren van het dragen van een fietshelm. Een fietshelm voorkomt geen ongelukken

maar beschermt wel tegen de impact van een val op het hoofd. Hoewel dit in Nederland nog steeds de nodige weerstand oproept, vinden wij het hard nodig om, in het kader van de volksgezondheid, tegelijk met het aanmoedigen van fietsgebruik ook het dragen van de fietshelm te stimuleren.

Ernstig letsel

De laatste jaren wordt een forse toename van het totaal aantal gefietste kilometers per individu geregistreerd. Tegelijkertijd zien we een stijging van 27 procent van het aantal bezoeken aan een Spoedeisende Hulp (SEH) voor ernstig letsel door een fietsongeval (zie *figuur*). Fietsers vormden met 270 fietsdoden in 2023 de grootste groep verkeersslachtoffers; 58 procent hiervan was 75+. De oorzaak was in 46 procent van de gevallen een botsing met een auto, 38 procent ontstond zonder betrokkenheid van andere verkeersdeelnemers (eenzijdig ongeval) en meer dan 50 procent van de overleden fietsers had TSHL. VeiligheidNL schat middels haar Letsel Informatie Systeem (LIS) op SEH's het aantal gewonde fietsers dat spoedzorg nodig heeft op 76.400 personen in 2023. Ruim twee derde (70%) hiervan was enkelvoudig van aard (voornamelijk bij op- en afstappen). Van alle gewonde

SEH-bezoeken i.v.m. ernstig letsel (MAIS2+) door een verkeersongeval en fietsongeval



bron: Letsel Informatie Systeem 2014-2023, VeiligheidNL; Bevolkingsstatistiek 2014-2023, Centraal Bureau voor de Statistiek

fietsers lopen er ruim 12.500 TSHL op, waarvan 16 procent hersenletsel (zie tabel op blz. 20). Overigens is het risico op een ongeval groter met een e-bike dan met een gewone fiets. Ook blijken e-bikers vaker en ernstiger TSHL op te lopen dan gewone fietsers. Nadere analyse naar oorzaken van gewonde fietsers op de SEH wijst in 44 procent naar eigen gedrag (onoplettendheid 10% en stuurfout 8%).

'Je ziet er niet uit'

Vergeleken met het buitenland wordt in Nederland opvallend weinig gebruikgemaakt van een fietshelm. In 2023 droeg slechts 4 procent van de gewone fietsers en 8 procent van de fietsers op een e-bike een helm. Ouders van jonge kinderen schaffen vaak een fietshelm aan ten behoeve van het leren fietsen, maar gebruiken hem daarna niet meer. Waarom wijzen zoveel mensen de helm af en blijft de sociale norm laag? Gedragsonderzoek naar factoren die hier een rol spelen wijst op: 1) een lage risicoperceptie op vallen en oplopen van hersenletsel, 2) uiterlijke factoren ('je ziet er niet uit met een helm'; 'je haar zit niet meer'), 3) praktische issues (opbergen; gebrekkig comfort, 4) doet afbreuk aan fietsplezier, waardoor mogelijk minder gefietst gaat worden. In buiten-

lands onderzoek uit 2023 wordt argument 4 evenwel ontkracht.

Veel voordelen

In de wetenschappelijke literatuur zijn veel voordelen en weinig nadelen te vinden over fietshelmgebruik. In een Internationale overzichtsstudie (55 studies in de periode 1989-2017) komt men tot de volgende conclusies over het effect van het dragen van een fietshelm:

- 48 procent reductie hoofdletsel
- 60 procent reductie ernstig TSHL
- 53 procent reductie TSHL
- 35 procent reductie overleden of ernstig gewonde fietsers.

Een longitudinale studie in Denemarken (periode 1980-2014) toont aan dat vrijwillige toepassing van de fietshelm bij kinderen leidde tot 50 procent minder (ernstige) TSHL, geregistreerd in ziekenhuizen. Gebleken is dat een fietshelm meer effect heeft bij enkelvoudige ongevallen en geen toename veroorzaakt van het aantal cervicale letsels. Bovendien vond men geen effectverschil tussen kinderen en volwassenen en blijkt het effect in landen met een helmverplichting iets groter te zijn. In lijn hiermee concludeerde Van den Brand (2021) in zijn

Een kwart van de gewonde fietsers heeft schedel- of hersenletsel met vaak blijvende invaliditeit tot gevolg

Feiten en cijfers fietsletsels

FIETSLETSELS	2023	SPECIFICATIES
totaalaantal verkeersslachtoffers op SEH (n)	120.000	
verkeersslachtoffers met ernstig letsel op SEH (MAIS2+), n (%)	70.900 (59%)	
fietsluchtoffers op SEH, n	76.400	63% van het totaal aantal SEH-verkeer, de meeste fietsluchtoffers: * 12 t/m 24 jr: 21% * 55 jr+: 42%
fietsluchtoffers op SEH met ernstig letsel (MAIS2+), n (%)	48.700 (64%)	overall een stijgende trend van 27% in periode 2014-2023 12-24 jr: stijgende trend van 27% in periode 2014-2023 55 jr+: stijgende trend van 35% in periode 2014-2023
eenzijdige fietsongevallen op SEH (alle fietsluchtoffers), n (%)	53.600 (70%)	
eenzijdige fietsongevallen op SEH (fietsluchtoffers met ernstig letsel), n (%)	34.600 (64%)	
fietsluchtoffers met hersenletsel op SEH (alle fietsluchtoffers), n (%)	12.500 (16%)	55 jr+: 20% met hersenletsel

Aantallen en soorten fietsletsels over 2023 (Letsel Informatie Systeem 2014-2023; VeiligheidNL, 2024).

Vergeleken met het buitenland gebruiken in Nederland opvallend weinig mensen een fietshelm

proefschrift over TSHL: het dragen van een fietshelm kan zorgen voor halvering van het aantal fiets-TSHL-patiënten. Juist tegen laagenergetische ongelukken biedt een fietshelm uitstekende bescherming. Daarom stellen Veilig Verkeer Nederland, SWOV en VeiligheidNL dat de fietshelm een makkelijke en snelle manier is om de impact van (ernstig) TSHL te verminderen.

Een leven lang

Regelmatig fietsen kan effectief bijdragen aan de doelstelling van de landelijke overheid om in 2040 maar liefst 75 procent van de Nederlanders aan de Beweegrichtlijn te laten voldoen. Fietsen kan namelijk een leven lang, tenzij sprake is van een gestoorde coördinatie of valangst. De zich ontwikkelende hausse aan chronische aandoeningen, in het bijzonder knieartrose en heupartrose, maakt wandelen vaak problematisch. Een effectief alternatief voor dit beweegprobleem is dan de promotie van het (e-)fietsen, ook al kleven er bij fietsen wel valrisico's aan door gebrekkige infrastructuur, plotse weersomstandigheden of pech. Vanwege de enorme impact van hersenletsel, pleit een grote groep artsen in Artsen voor Veilig Fietsen (AvVF) voor krachtige stimulering van vrijwillig helmgebruik (geen helmplicht), gericht op jong en oud.

Op 10 april 2024 werd, met bijzonder veel media-aan-

dacht, voor de derde maal de landelijke Dag van de Fietshelm georganiseerd, gesteund door vele gezondheidsinstellingen, de ANWB, Veilig Verkeer Nederland, VeiligheidNL, de Hersenstichting, RAI/BOVAG, het HersenStrijd fonds, diverse provincies en Interpolis (dagvandefietshelm.nl). Dit initiatief past naadloos binnen de strategie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor vrijwillige fietshelmpromotie binnen het meerjarenplan 'Verbetering Fietsveiligheid', dat eind mei 2024 aan de Tweede Kamer aangeboden wordt. Hopelijk gaat ook iedere arts – in de nulde, eerste en tweede lijn – aandacht schenken aan fietsstimulering en fietsveiligheid, waaronder het opzetten van een fietshelm. ●

contact

info@backxbone.nl
cc: redactie@medischcontact.nl



→ Meer over dit onderwerp vindt u bij dit artikel op medischcontact.nl/artikelen.