

Fietsongevallen in Nederland

Tussenrapportage periode januari – juni 2016



Disclaimer

Bij de samenstelling van deze publicatie is de grootst mogelijke zorgvuldigheid in acht genomen. VeiligheidNL aanvaardt echter geen verantwoordelijkheid voor eventuele, in deze uitgave voorkomende, onjuistheden of onvolkomenheden.

Overname van tekst of gedeelten van tekst is toegestaan, mits met de juiste bronvermelding. Indien tekst gebruikt wordt voor commerciële doelstellingen dient altijd vooraf schriftelijke toestemming verkregen te zijn.



Fietsongevallen in Nederland

Tussenrapportage periode januari – juni
2016

Rapport nummer 655
Projectnummer 20.0114

Huib Valkenberg
Susanne Nijman
Martien Panneman
Karin Klein Wolt

Uitgegeven door
VeiligheidNL
Postbus 75169
1070 AD Amsterdam
www.veiligheid.nl

december 2016

Inhoudsopgave

Hoofdstuk		Pagina
Samenvatting		7
1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Doelstellingen project	9
1.3	Inhoud tussenrapportage	10
2	Methode	11
2.1	Onderzoeksopzet	11
2.2	Onderzoekspopulatie	11
2.3	Vragenlijst	11
2.4	Respons	11
2.5	Weging en extrapolatie naar landelijke cijfers	12
2.6	Datamanagement	12
2.7	Analyse en rapportage	12
3	Resultaten	13
3.1	Leeftijd en geslacht	13
3.2	Type fiets	14
3.2.1	Elektrische fiets	14
3.2.2	Racefiets	16
3.3	Tijdstip	16
3.4	Soort weg/locatie	17
3.5	Helmgebruik	18
3.6	Alcohol	18
3.7	Afleiding	19
3.8	Enkelvoudige fietsongevallen	20
3.9	Type letsel	21
3.9.1	Ziekenhuisopnamen	22
3.10	Oorzaak	22
4	Discussie	25
Bijlage 1	Deelnemende ziekenhuizen	27
Bijlage 2	Tabellenboek	29
Bijlage 3	Vragenlijst	39

Samenvatting

VeiligheidNL voert, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en in samenwerking met de ziekenhuizen die deelnemen aan het Letsel Informatie Systeem, een onderzoek uit naar slachtoffers van fietsongevallen die in 2016 de Spoedeisende Hulp-afdeling van een ziekenhuis bezochten. De belangrijkste doelstellingen van het onderzoek zijn:

- Inzicht verkrijgen in het aantal en soort ongevallen onder fietsers in de periode van januari 2016 t/m december 2016.
- Inzicht verkrijgen in eventuele verschuivingen van de oorzaak van fietsongevallen ten opzichte van 2008, 2012 en 2014.
- Inzicht verkrijgen in het risico op een ongeval.

Het onderzoek is een retrospectief vragenlijstonderzoek, waarbij de SEH-bezoekers die een fietsongeval hebben gehad enkele maanden na hun ongeval door het ziekenhuis benaderd werden voor het invullen van een vragenlijst over het ongeval. Van de 3.409 aangeschreven patiënten vulde 34 procent de vragenlijst in. De belangrijkste resultaten van de onderzoeksgegevens over de eerste periode januari-juni 2016 worden hieronder samengevat. Omdat het hier om een tussenrapportage gaat, is vooralsnog sporadisch vergeleken met eerder onderzoek en zijn de ongevallen nog niet afgezet tegen blootstellingsgegevens of bevolkingsgroepen. Onder de SEH-bezoekers naar aanleiding van een fietsongeval waren ongeveer evenveel mannen (51%) als vrouwen (49%). De grootste groep slachtoffers was die van jongens tussen 4 en 12 jaar. Ook meisjes tussen de 13 en 17 jaar hadden relatief vaak een fietsongeval. Een derde deel van de SEH-bezoekers was 55 jaar of ouder. Ruim de helft van de fietsongevallen gebeurde met een gewone fiets. Bijna één op de vijf SEH-bezoekers zat op een elektrische fiets ten tijde van het ongeval. Het aandeel elektrische fietsen op het totaal is iets toegenomen ten opzichte van het onderzoek naar fietsongevallen in 2012, maar dit verschil is niet statistisch significant. Van alle fietsongevallen vond elf procent plaats met een fietser die op een racefiets reed. Er bestaan leeftijdsverschillen wat betreft het tijdstip van de dag waarop de fietsongevallen plaatsvonden. Het grootste verschil is dat ouderen vaak een fietsongeval in de middag hadden, en jongeren en personen van 18-54 vaker in de ochtend- of avondspits. In de weekends waren er ook relatief veel fietsongevallen in de nacht.

Van de fietsers die een ongeval hadden op een tijdstip waarop het donker was of schemerde, had 16 procent geen licht. Geen van hen gaf daarbij aan dat het ontbrekende fietslicht de belangrijkste reden voor het ontstaan van het ongeval was. Een derde deel van de fietsongevallen gebeurde op een fietspad. Daarnaast vond ook bijna een derde deel plaats op een gewone weg zonder fietsstrook. Twee derde deel vond plaats binnen de bebouwde kom.

Acht procent van de SEH-bezoekers had alcohol gedronken in de 6 uur voorafgaand aan hun fietsongeval, hieronder vielen zowel de SEH-bezoekers die één eenheid alcohol hadden gedronken als de SEH-bezoekers die meerdere eenheden geconsumeerd hadden. Vooral mannen van 18-24 jaar en vrouwen tussen de 18-34 jaar liepen relatief vaak letsel op door een fietsongeval waarbij ze gedronken hadden. Vier procent van de respondenten gaf aan dat het alcoholgebruik een reden was voor het ontstaan van het ongeval.

Iets meer dan één procent van de SEH-bezoekers was ten tijde van het fietsongeval bezig met een telefoon (bellen, Whatsappen, etc.). Slechts een enkeling (<1%) gaf aan dat bij het ontstaan van het ongeval een andere verkeersdeelnemer een telefoon gebruikte. Sociaal wenselijk antwoorden zou bij het beantwoorden van deze vragen een rol gespeeld kunnen hebben, er is echter geen reden om aan te nemen dat er op de vragen over de smartphone meer sociaal wenselijk geantwoord zou worden dan op vragen over alcoholgebruik. Vier procent van de fietsers die een ongeval hadden

gehad luisterde ten tijde van dat ongeval muziek via een koptelefoon. Twaalf procent meldde afgeleid te zijn door iemand met wie ze praatten tijdens het fietsen.

Bijna 7 op de 10 SEH-bezoekers belandden op de SEH-afdeling vanwege een enkelvoudig fietsongeval. Het aandeel enkelvoudige fietsongevallen was het grootst bij ongevallen met elektrische fietsen en het kleinst bij racefietsers. Letsel door op- of afstappen kwam in groten getale voor bij personen van 55 jaar of ouder.

Slachtoffers van een enkelvoudig fietsongeval waren relatief vaker in de leeftijd 0-12 jaar of ouder dan 35 jaar. Meervoudige fietsongevallen vonden relatief vaker plaats bij fietsers in de leeftijd 13-34 jaar.

Ruim 20 procent van de SEH-bezoekers had naar aanleiding van een fietsongeval hoofdletsel opgelopen. Eén op de drie slachtoffers liep letsel op aan schouder, arm of hand, en één op de vier had letsel aan de heup, het been of de voet.

Twintig procent van de SEH-bezoekers werd na behandeling voor hun fietsongeval opgenomen in het ziekenhuis, vooral ouderen.

1

Inleiding

1.1

Aanleiding

Fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Na een record aantal van 78.400 SEH-behandelingen bij fietsers in 2011 (Letsel Informatie Systeem, VeiligheidNL) leek er een daling ingezet te zijn. In 2014 waren er echter weer 78.400 slachtoffers van fietsongevallen behandeld op de SEH-afdeling¹. Ook het risico op een fietsongeval neemt toe. De SWOV constateerde dat het risico om gewond te raken op de fiets tussen 2006 en 2010 een sterke stijging heeft laten zien. In een onlangs uitgebrachte rapportage geeft de SWOV aan dat het aantal verkeersdoden onder fietsers de komende 15 jaar zal dalen, maar dat het aantal enkelvoudige fietsongevallen toe zal gaan nemen.² Vooral oudere fietsers hebben een relatief hoog risico op een ongeval. De verkeersveiligheidsprognoses van de SWOV wijzen uit dat de fietser en in het bijzonder de oudere fietser de belangrijkste groep verkeersdeelnemers is om het toekomstig beleid en onderzoek op te richten. Meer inzicht in de oorzaken van fietsongevallen is echter nodig, zo constateert de SWOV.

In het verleden heeft het ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) diverse onderzoeken naar de oorzaken van fietsongevallen laten uitvoeren door VeiligheidNL. Om een actueel inzicht te krijgen in de oorzaken van fietsongevallen heeft I&M aan VeiligheidNL opdracht gegeven om een nieuw onderzoek te doen naar de oorzaken van fietsongevallen, van slachtoffers die in 2016 de SEH-afdeling bezocht hebben. Dit nieuwe onderzoek dient zoveel mogelijk aan te sluiten op de eerdere LIS-vervolgonderzoeken die zijn uitgevoerd in 2008³ ((enkelvoudige) fietsongevallen), 2012⁴ ((elektrische) fietsongevallen) en 2014⁵ (verplaatsingsongevallen senioren), zodat eventuele verschuivingen in oorzaken van fietsongevallen in kaart gebracht kunnen worden. Behalve een onderzoek onder slachtoffers van fietsongevallen wordt ook een onderzoek onder de algemene bevolking uitgevoerd om risico's van bepaald fietsgedrag te kunnen bepalen.

1.2

Doelstellingen project

Het doel van het project is om een actueel inzicht te verkrijgen in de oorzaken van fietsongevallen van slachtoffers die bij de Spoedeisende Hulp (SEH) binnenkomen. Deze inzichten zijn nodig voor het beleid van I&M en WVL (Water, Verkeer en Leefomgeving) op het gebied van fietsveiligheid. Daarbij wordt specifiek aandacht besteed aan de rol van maatschappelijke ontwikkelingen, zoals smartphone-gebruik, gebruik van een elektrische fiets en alcohol- en medicijngebruik op de fiets. Binnen dit project worden de volgende subdoelen nagestreefd:

1. Inzicht verkrijgen in het aantal en soort ongevallen onder fietsers in de periode van januari 2016 t/m december 2016, waarbij er in ieder geval wordt gekeken naar smartphone-gebruik en andere vormen van afleiding, alcohol- en medicijngebruik, verschillen tussen type fietsers (gewone fiets, elektrische fiets en wielrenners) en enkelvoudige ongevallen (bijvoorbeeld botsingen met objecten, zoals met paaltjes).

¹Eilering & Stam (2016), Verkeersongevallen 2014; VeiligheidNL

²De verkeersveiligheid in 2020 en 2030 Prognoses voor de aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden (2015), SWOV

³Ormel, Klein Wolt & Den Hertog, Enkelvoudige fietsongevallen, een LIS-vervolgonderzoek (2008); Dienst Verkeer en Scheepvaart, Stichting Consument en Veiligheid

⁴Kruijer, Den Hertog, Klein Wolt, Panneman, Sprik, Fietsongevallen in Nederland, LIS vervolgonderzoek naar ongevallen met gewone en elektrische fietsen (maart 2013), VeiligheidNL

⁵Den Hertog, Draisma, Kemler, Klein Wolt, Panneman & Methorst, Ongevallen bij ouderen tijdens verplaatsingen buitenshuis (2014), VeiligheidNL

2. Inzicht verkrijgen in eventuele verschuivingen van de oorzaak van fietsongevallen ten opzichte van 2008, 2012 en 2014, waarbij tevens wordt gekeken of uit de data valt af te leiden welke maatregelen op dit moment nodig zijn.
3. Inzicht verkrijgen in het risico op een ongeval (door het uitzetten van dezelfde vragen over blootstelling en gedrag bij een controlegroep van mensen die geen slachtoffer zijn geweest van een fietsongeval).

1.3

Inhoud tussenrapportage

De eindrapportage van dit nieuwe onderzoek wordt uiterlijk 1 september 2017 opgeleverd. Voor de beleidscyclus van I&M is het van belang om al eerder een voorlopig inzicht te hebben in de actuele oorzaken van fietsongevallen. Om die reden is deze tussenrapportage opgesteld, waarin de resultaten worden weergegeven van de analyse naar slachtoffers van fietsongevallen in Nederland in de periode januari tot en met juni 2016. Er wordt gekeken naar smartphone-gebruik en andere vormen van afleiding, alcohol- en medicijngebruik, verschillen tussen type fietsers (gewone fiets, elektrische fiets en wielrenners) en enkelvoudige ongevallen (bijvoorbeeld botsing met paaltjes). Op hoofdlijnen wordt er gekeken naar verschuivingen tussen de jaren. Er worden nog geen vergelijkingen gemaakt met resultaten van onderzoek in de algemene bevolking; er worden nog geen resultaten afgezet tegen aantal fietskilometers of bevolkingsgroepen.

2

Methode

2.1

Onderzoeksopzet

Het volledige onderzoek wordt uitgevoerd als een retrospectief vragenlijstonderzoek onder alle slachtoffers van fietsongevallen die in de periode januari tot en met december 2016 de Spoedeisende Hulp (SEH) afdeling van een aan het onderzoek deelnemend ziekenhuis bezoeken. Deze slachtoffers worden door het ziekenhuis benaderd voor het invullen van een vragenlijst over het ongeval.

Voor de tussenrapportage zijn gegevens geanalyseerd van de slachtoffers die de SEH-afdeling bezochten in de periode januari tot en met juni 2016. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van deelnemende ziekenhuizen. Slachtoffers ontvingen de vragenlijst 2 tot 7 maanden na hun ongeval.

2.2

Onderzoekspopulatie

De onderzoekspopulatie bestaat uit fietsers (en passagiers op de fiets) die in de eerste helft van 2016 na een verkeersongeval de SEH-afdeling van een aan dit onderzoek deelnemend ziekenhuis bezochten. Aan het onderzoek werken alle ziekenhuizen mee die in 2016 aangesloten waren op het Letsel Informatie Systeem (LIS) van VeiligheidNL (zie bijlage 1)⁶. De dertien SEH-afdelingen die meewerken aan LIS vormen een representatieve steekproef van alle SEH-afdelingen van alle algemene en academische ziekenhuizen in Nederland⁷. Dit maakt schattingen van cijfers op nationaal niveau mogelijk. De onderzoekspopulatie wordt in dit verdere rapport “slachtoffers van fietsongevallen” genoemd.

2.3

Vragenlijst

De vragenlijst bestaat uit 59 vragen, verdeeld over de volgende onderwerpen:

- Wat is er gebeurd? Diverse open vragen om zo gedetailleerd mogelijk te achterhalen hoe het ongeval is gebeurd.
- Tijd en plaats van het ongeval.
- De omstandigheden tijdens het fietsen.
- Wat gebeurde er? Diverse gesloten vragen om te achterhalen wat er precies is gebeurd en welke factoren daar invloed op gehad hebben.
- De fiets waarmee het ongeval plaatsvond.
- Medische behandeling.
- Fietsgebruik in het algemeen (dus los van het ongeval).
- Vragen over het slachtoffer zelf.

De slachtoffers hebben een papieren vragenlijst ontvangen en daarbij de mogelijkheid gekregen om de vragenlijst online in te vullen. De volledige vragenlijst is opgenomen in bijlage 3.

2.4

Respons

In de periode januari tot en met juni 2016 zijn er van 12 van de 13 LIS-ziekenhuizen 3.409 slachtoffers van fietsongevallen aangeschreven. In het 13^{de} LIS-ziekenhuis heeft de toestemmingsprocedure voor deelname aan het onderzoek voor vertraging in de dataverzameling gezorgd. De toestemming is inmiddels verkregen; in november

⁶ Bij het VUmc heeft de toestemmingsprocedure extra tijd gekost. Per november is er gestart met aanschrijven van de slachtoffers van fietsongevallen in 2016. Patiënten van het VUmc zijn niet meegenomen in de analyses voor de tussenrapportage, en een aangepaste weeg- en ophoogfactor is bepaald op basis van 12 ziekenhuizen.

⁷ Letsel Informatie Systeem, representatief voor alle SEH's in Nederland? (2016), VeiligheidNL

zijn de slachtoffers van fietsongevallen die de betreffende SEH-afdeling in de eerste helft van 2016 bezocht hebben alsnog aangeschreven.

Tot en met 21 oktober 2016 waren er 1.159 vragenlijsten uit de periode januari tot en met juni 2016 geretourneerd, dit is een respons van 34 procent. Van deze vragenlijsten werden er 100 (9%) digitaal ingevuld, de overige 1.059 vragenlijsten zijn op papier ingevuld (91%). Van de 1.159 ingevulde vragenlijsten bleken er 9 niet koppelaar aan gegevens uit het Letsel Informatie Systeem. Er blijven daarmee 1.150 cases over voor de analyses ten behoeve van de tussenrapportage “Fietsongevallen in Nederland, tussenrapportage periode januari tot en met juni 2016”. Dit resulteert voor de periode januari tot en met juni 2016 in een bruikbare respons van 34 procent, vergelijkbaar met eerdere vervolgonderzoeken bij LIS ziekenhuizen.

2.5 **Weging en extrapolatie naar landelijke cijfers**

De data zijn gewogen naar leeftijd, geslacht en type letsel en opgehoogd naar een landelijke schatting. De weging is in twee stappen gedaan, eerst is nagegaan in welke mate de verdeling naar leeftijd, geslacht, type letsel en ongeval van de respondenten overeenkomt met de verdeling van alle fietsslachtoffers in LIS. Vervolgens is de verdeling van responsgroep naar leeftijd, geslacht, type letsel en ongeval gecorrigeerd door deze te wegen volgens de verdeling van alle fietsslachtoffers in LIS. De gegevens van 1.150 respondenten vormen door middel van deze weging een representatie voor naar schatting 37.600 fietsongevallen (na ophoging) in Nederland in de periode januari tot en met juni 2016. In de rapportage van resultaten zijn de n-getallen na weging gerapporteerd, zonder ophoging naar landelijke schatting.

2.6 **Datamanagement**

De gegevens uit de vragenlijst zijn gekoppeld aan de informatie uit het Letsel Informatie Systeem. Op die manier zijn zowel de vragenlijstgegevens als de geregistreerde gegevens uit LIS beschikbaar voor analyse. Voor variabelen die zowel in de vragenlijstgegevens zitten als in LIS zijn de vragenlijstgegevens gebruikt voor analyse. Daar waar (voor leeftijd en geslacht) de gegevens ontbreken in de vragenlijstgegevens (2% voor leeftijd, 1.7% voor geslacht) zijn de LIS-gegevens overgenomen.

De antwoorden die op de verschillende vragen met een categorie ‘anders, namelijk’ zijn gegeven, zijn voor deze tussenrapportage nog niet geanalyseerd. Voor de eindrapportage zullen alle open antwoorden geanalyseerd worden, en in de analyse geïncorporeerd.

2.7 **Analyse en rapportage**

Voor het vergelijken van de percentages in verschillende groepen is gebruik gemaakt van de χ^2 -toets. Voor significantie van verschillen wordt een significantiewaarde van 0.05 gehanteerd.

Om de resultaten vergelijkbaar te maken met 2012 zijn van de gegevens van 2016 de fietsongevallen van personen jonger dan 12 jaar geëxcludeerd. De percentages uit het eerste half jaar van 2016 zijn vergeleken met percentages op basis van een heel jaar uit 2012.

De resultaten zijn door weging aangepast aan de LIS steekproef op basis van geslacht, leeftijd en type letsel. Hierdoor is de steekproef gecorrigeerd voor selectieve (non-) respons. Mogelijk komen daardoor de aantallen soms niet helemaal overeen met gerapporteerde n-getallen van geregistreerde cases.

In bijlage 2 is een tabellenboek opgenomen; hierin worden alle rechte tellingen van de antwoorden op de vragen uit de vragenlijst weergegeven. Voor deze tussenrapportage is dit alleen gedaan over de vragen die gesteld zijn over het fietsongeval (en dus niet over de vragen over fietsen in het algemeen).

3

Resultaten

Naar schatting hebben in de periode van 1 januari tot en met 30 juni 2016 in Nederland 37.600 slachtoffers van fietsongevallen de Spoedeisende Hulp (SEH) afdeling van een ziekenhuis bezocht. In dit hoofdstuk worden de resultaten gepresenteerd van analyses naar oorzaken, kenmerken en gevolgen van deze fietsongevallen.

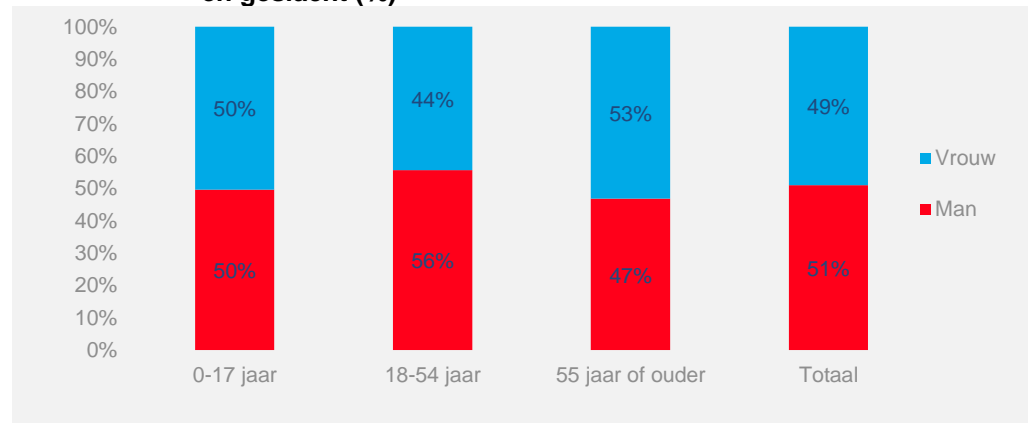
Zo mogelijk wordt een vergelijking gemaakt met de resultaten uit het eerdere LIS-vervolgonderzoek naar fietsongevallen in 2012.

3.1

Leeftijd en geslacht

Onder de SEH-bezoekers naar aanleiding van een fietsongeval waren ongeveer evenveel mannen (51%) als vrouwen (49%; figuur 3.1). De leeftijdsgroep 18-54 jaar kende iets meer mannen, bij de 55-plussers waren iets meer vrouwen met een SEH-bezoek.

Figuur 3.1 SEH-bezoeken n.a.v. een fietsongeval, jan-jun 2016, naar leeftijd en geslacht (%)



Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

De grootste groep slachtoffers was die van jongens tussen 4 en 12 jaar (tabel 3.1). Ook meisjes tussen de 13 en 17 jaar hadden relatief vaak een fietsongeval. Een derde deel van de SEH-bezoekers was 55 jaar of ouder. Dit hangt uiteraard samen met het totaal aantal gefietste kilometers in betreffende leeftijdsgroepen. In de eindrapportage van dit onderzoek worden de aantallen hiervoor gecorrigeerd, om zo de groepen goed te kunnen vergelijken.

Tabel 3.1 SEH-bezoeken n.a.v. een fietsongeval, jan-jun 2016, naar leeftijd en geslacht

	Man		Vrouw		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
0-17 jaar	152	26	155	27	306	27
18-54 jaar	249	42	199	35	447	39
55 jaar of ouder	186	32	211	37	396	34
0-3 jaar	2	<1	8	1	10	<1
4-12 jaar	97	16	68	12	165	14
13-17 jaar	53	9	79	14	132	11
18-24 jaar	52	9	53	9	106	9
25-34 jaar	50	9	61	11	111	10
35-44 jaar	59	10	39	7	98	9
45-54 jaar	87	15	45	8	132	11
55-64 jaar	70	12	71	13	141	12
65-74 jaar	61	10	77	14	138	12
75-84 jaar	40	7	58	10	99	9
85 jaar en ouder	14	2	5	<1	19	2
Totaal	586	100	564	100	1.150	100

Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

3.2

Type fiets

Ruim de helft (55%) van de fietsongevallen gebeurde met een gewone fiets (tabel 3.2). Bijna één op de vijf SEH-bezoekers zat op een elektrische fiets ten tijde van het ongeval. Eén op de tien slachtoffers reed op een racefiets.

Tabel 3.2 SEH-bezoeken n.a.v. een fietsongeval, jan-jun 2016, naar type fiets

Soort fiets	Aantal	%
gewone fiets	634	55
elektrische fiets met trapondersteuning tot 25 km/uur	203	18
racefiets	127	11
mountainbike	87	8
tour/trekking, 'hybride' fiets of randonneur	44	4
bakfiets	6	<1
fiets met hulpmotor (bijvoorbeeld spartamet)	3	<1
speed-pedelec met trapondersteuning tot 45 km/uur	3	<1
bakfiets met trapondersteuning	2	<1
ander soort fiets	17	1
onbekend	24	2
totaal	1.150	100

Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

3.2.1

Elektrische fiets

In 18 procent van de fietsongevallen reed het slachtoffer op een elektrische fiets. In vrijwel alle gevallen betrof het een normale elektrische fiets met trapondersteuning tot 25 km/uur. In een enkel geval was er sprake van een ongeval met een speed-pedelec (5 *geregistreeerde* cases) of een bakfiets met trapondersteuning (3 *geregistreeerde* cases). In deze tussenrapportage zijn de speed-pedelecs en de bakfietsen met trapondersteuning verder geschaard onder elektrische fietsen. In de eindrapportage zullen deze apart besproken worden.

Het aandeel elektrische fietsen op het totaal lijkt toegenomen ten opzichte van het onderzoek naar fietsongevallen in 2012 (tabel 3.3). Dit verschil is echter niet statistisch significant.

Tabel 3.3 SEH-bezoeken n.a.v. een fietsongeval, naar type fiets en jaar

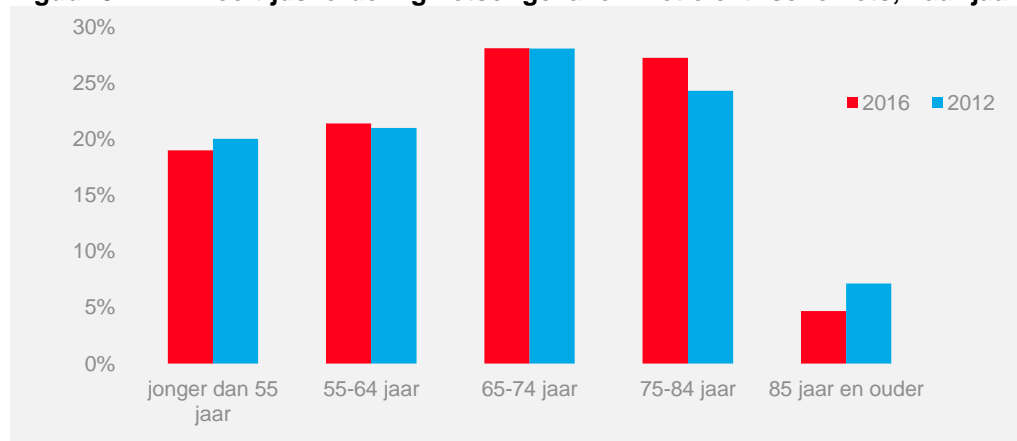
	% 2016* **	% 2012
elektrische fiets	21	13
gewone fiets	52	58
mountainbike	7	10
tour / trekking of randonneur	4	3
racefiets	12	10
fiets met hulpmotor	0	0
anders	1	4
onbekend	2	2
totaal	100	100

* I.v.m. vergelijkbaarheid met 2012 alleen voor slachtoffers 12 jaar of ouder

** 2016 inclusief speed-pedelec en elektrische bakfiets

Er lijken lichte verschuivingen in de leeftijdsverdeling van slachtoffers van de ongevallen met elektrische fietsen (figuur 3.2). Er lijkt een kleine daling van het aandeel ongevallen in de leeftijdsgroep onder de 55 jaar. Er is echter ook een kleine stijging te zien in de leeftijdsgroep 13-17 en 18-24 jaar, waarschijnlijk door een toename van het gebruik van elektrische fietsen in die leeftijdscategorieën. De aantallen die hieraan ten grondslag liggen zijn echter te klein voor een betrouwbare uitspraak. Bij de oudere gebruikers van een elektrische fiets lijkt er een relatieve stijging in de groep 75-84 jaar te zien te zijn, en een relatieve daling van de groep 85-plussers.

Figuur 3.2 Leeftijdsverdeling fietsongevallen met elektrische fiets, naar jaar



Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL, LIS vervolgonderzoek fietsongevallen 2012-2013; VeiligheidNL

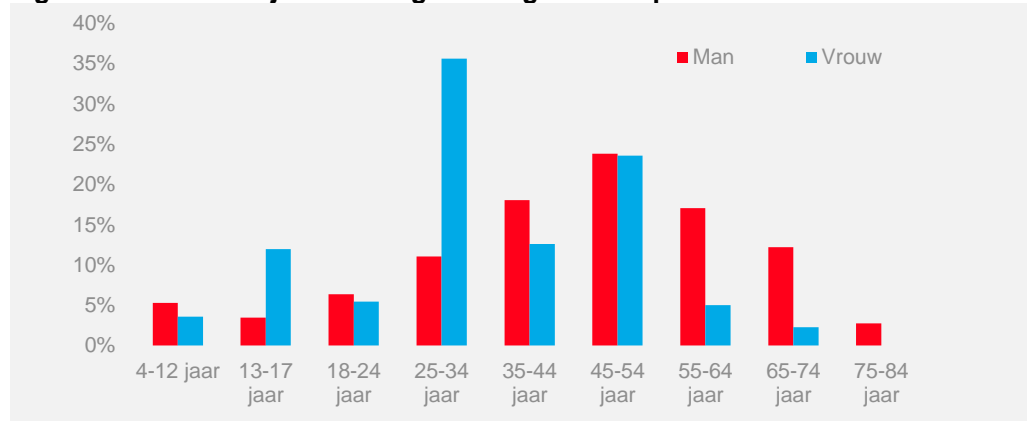
Er lijken lichte verschuivingen te zijn in het soort ritten dat met een elektrische fiets gemaakt werd ten tijde van het ongeval, als dit vergeleken wordt met 2012. In 2016 zijn meer ongevallen met een elektrische fiets voorgevallen tijdens ritten van/naar werk of school. Minder ongevallen gebeurden met fietsers die op een elektrische fiets onderweg waren van/naar familie of een fietstocht maakten. Deze verschuiving heeft mogelijk te maken met het toenemend gebruik van elektrische fietsen in jongere leeftijdsgroepen.

3.2.2

Racefiets

Elf procent van alle fietsongevallen vonden plaats met een fietser die op een racefiets reed. Een kwart (23%) werd aangereden, bijna een derde (30%) reed tegen iets of iemand aan en ruim één op de tien (12%) verloor het evenwicht en viel. Ongevallen op een racefiets kwamen het meest voor bij mannen tussen de 35 en 54 jaar (figuur 3.3). Bij de vrouwen liepen relatief veel wielrenners in de leeftijdsgroep 25-34 jaar letsel op.

Figuur 3.3 Leeftijdverdeling fietsongevallen op een racefiets



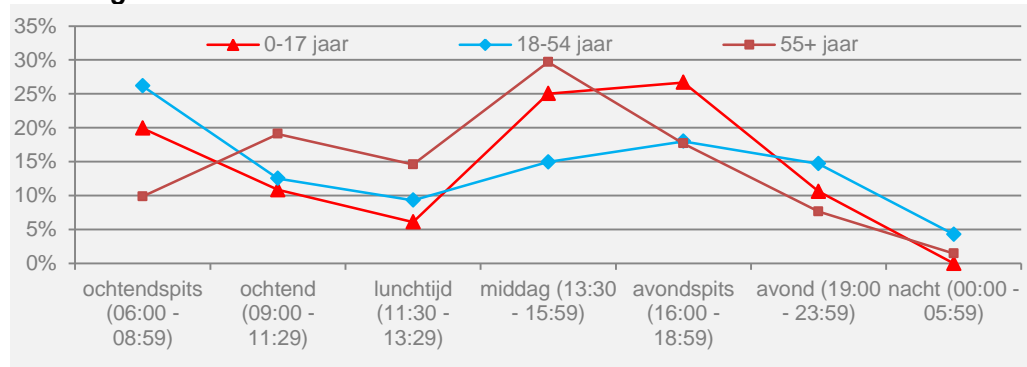
Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

3.3

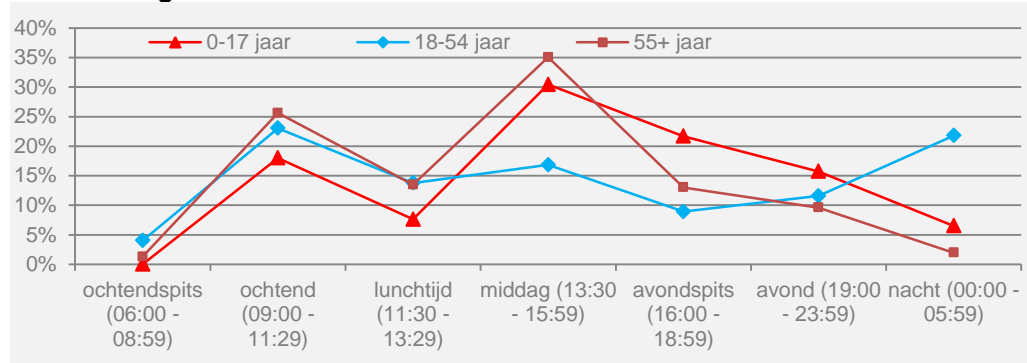
Tijdstip

Het tijdstip van de dag waarop de fietsongevallen plaatsvonden verschilde uiteraard per leeftijdscategorie (figuur 3.4). Hierin is in de analyse onderscheid gemaakt tussen weekdays en weekenddagen.

Figuur 3.4 Tijdstip van SEH-bezoek, naar leeftijd
Weekdagen



Weekenddagen



Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

Op weekdays had de jongste groep de meeste ongevallen tijdens de ochtendspits, in de namiddag en tijdens de avondspits. De leeftijdsgroep 18-54 jaar liep vooral letsel op in de ochtendspits, en in mindere mate tijdens de avondspits. De oudere groep van 55 jaar of ouder was in de namiddag het meest betrokken bij ongevallen.

Op weekenddagen lag dit anders, vooral voor de leeftijdsgroep 18-54 jaar. In deze leeftijd liepen de meeste SEH-bezoekers hun letsel op in de ochtend tussen 9 en 12 uur, maar ook 's nachts. Ouderen hadden de meeste fietsongevallen ook 's weekends in de middag, en ook de kinderen waren in het weekend het vaakst 's middags betrokken bij een fietsongeval.

Van de fietsers die een ongeval hadden op een tijdstip waarop het donker was of schemerde, had 16 procent geen licht. Geen van hen gaf daarbij aan dat het ontbrekende fietslicht de belangrijkste reden voor het ontstaan van het ongeval was.

3.4

Soort weg/locatie

Bijna een derde deel van de fietsongevallen vond plaats op een gewone weg/rijbaan, bijna een kwart op een fietspad langs een weg⁸ (tabel 3.4). Hierin zijn geen noemenswaardige verschillen tussen de leeftijdsgroepen te zien.

Tabel 3.4 SEH-bezoek n.a.v. fietsongevallen, naar soort weg/fietspad

	Aantal	%
vrij liggend (solitair) fietspad (niet langs een weg, bijvoorbeeld door een park)	115	10*
fietspad langs een weg	259	23
fietsstrook (door streep/afwijkende kleur asfalt gescheiden van rijbaan)	88	8
stoep, voetpad of voetgangersgebied	75	6
weg (zelfde rijbaan als auto's, geen aparte strook voor fietsers)	361	31
bos, park of zandpad (geen fietspad)	55	5
anders	154	13
onbekend	43	4
totaal	1.150	100

Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

* In eerdere rapportages luidde de omschrijving "vrij liggend (solitair) fietspad", zonder toegevoegd voorbeeld. Dit maakt dat het % in deze categorie niet vergelijkbaar is met voorgaande onderzoeken.

De helft van de fietsongevallen gebeurde op een recht stuk weg, en één op de vijf in een bocht (tabel 3.5). Ook hier zijn er weinig leeftijdsverschillen, behalve dat de jongste groep aanmerkelijk vaker dan de groep 18 jaar of ouder een ongeval kreeg op een recht weggedeelte (64%), en iets minder vaak in een bocht of bij een kruispunt. Mogelijk heeft dit te maken met het veel fietsen in groepen, waarbij door contact met een medefietsers een ongeval ontstaat. Voor de eindrapportage zal dit nader onderzocht worden. De cijfers laten dan ook zien dat de jongste groep in slechts 20 procent van de ongevallen alleen fietste, tegen 40 procent van de leeftijdsgroep 18 jaar of ouder.

⁸ Met een vrij liggend (solitair) fietspad wordt een fietspad bedoeld dat niet parallel aan een weg loopt, maar onafhankelijk van een weg is aangelegd.

Tabel 3.5 SEH-bezoek n.a.v. fietsongevallen, naar type weggedeelte

	Aantal	%
een recht weggedeelte	573	50
een bocht	232	20
een kruispunt zonder verkeerslichten	16	6
een rotonde	66	3
een kruispunt met verkeerslichten	32	1
anders	181	16
onbekend	50	4
totaal	1.150	100

Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

Bijna twee derde deel (64%) van de fietsongevallen vond plaats binnen de bebouwde kom. Dit verschilt echter per type fiets. Racefietsers kregen vaker een ongeval buiten de bebouwde kom (61%), evenals mensen op een speed-pedelec (78%; n=5). Ook mountainbikers liepen relatief vaak letsel op buiten de bebouwde kom (48%). Enkelvoudige fietsongevallen vonden relatief meer plaats op een voetpad, of in een bos, park of op een zandpad. Meervoudige fietsongevallen werden vaker gezien op een fietspad langs een weg, en op een fietsstrook op een weg. Deze verschillen zijn statistisch significant. Op vrij liggende fietspaden en op de gewone weg was er geen verschil in enkel- dan wel meervoudige fietsongevallen.

3.5

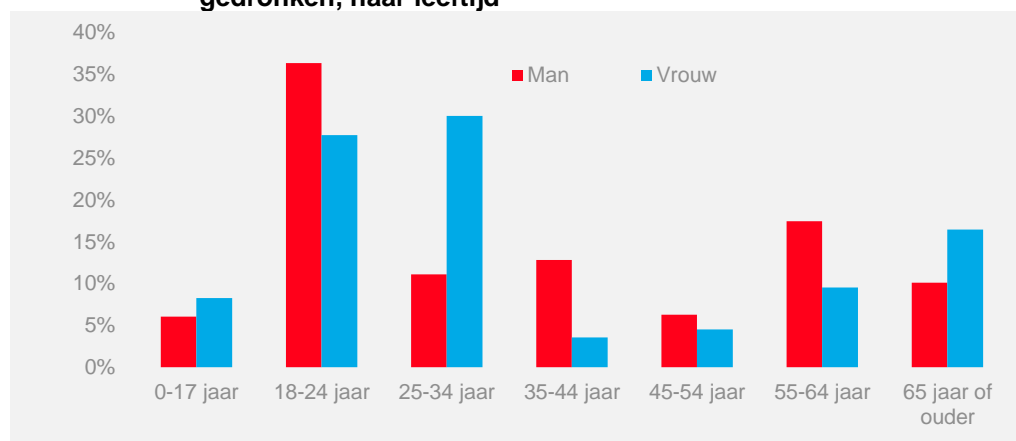
Helmgebruik

Veertien procent van de SEH-bezoekers droeg tijdens het ongeval op de fiets een helm. Het leeuwendeel daarvan reed op een racefiets of mountainbike. Van de gewonde wielrenners droeg 81 procent een helm, van de mountainbikers die op de SEH-afdeling verschenen droeg bijna de helft (48%) een helm. Van de slachtoffers van fietsongevallen die op een andere fiets reden droeg slechts twee procent een helm.

3.6

Alcohol

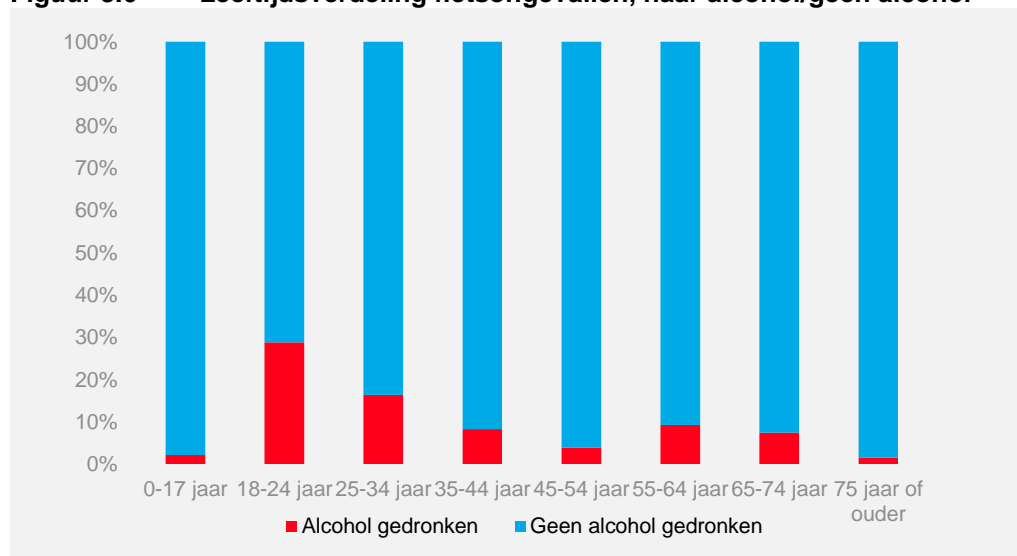
Acht procent van de SEH-bezoekers gaf aan in de 6 uur voorafgaand aan het fietsongeval alcohol gedronken te hebben. Van hen reed ruim twee derde deel (71%) op een gewone fiets ten tijde van het ongeval. Elf procent reed op een elektrische fiets (10%) of een speed-pedelec (1%), en 7 procent op een tour/hybride fiets.

Figuur 3.5 SEH-behandelingen n.a.v. fietsongevallen waarbij alcohol was gedronken, naar leeftijd

Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

De meeste fietsongevallen waarbij alcohol was genuttigd gebeurden bij mannen in de leeftijd 18-24. Ook vrouwen van 18-34 jaar liepen relatief veel letsel op door een fietsongeval waarbij ze gedronken hadden in de periode voorafgaand (figuur 3.5/3.6).

Figuur 3.6 Leefstijfsverdeling fietsongevallen, naar alcohol/geen alcohol



Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

Op de vraag of de lichamelijke en/of geestelijke conditie ten tijde van het fietsongeval mede een rol had gespeeld, antwoordde 4 procent dat dat inderdaad het geval was en dat dit door alcoholgebruik kwam. In 2012 antwoordde 7 procent hierop positief. Alcohol als belangrijke oorzaak van een fietsongeval lijkt daarmee aan belang verloren te hebben, maar het verschil was niet statistisch significant. In het weekend had 19 procent van de SEH-bezoekers alcohol gedronken voorafgaand aan het fietsongeval. Door de week was dit 4 procent.

3.7

Afleiding

Iets meer dan één procent van de slachtoffers van een fietsongeval was ten tijde van het ongeval bezig met een telefoon (tabel 3.6). Onder de 0-24 jarigen was dit het hoogst - 1,6 procent. Fietsers van 25 jaar of ouder rapporteerden in 1,1 procent van de gevallen dat ze met hun telefoon in de weer waren.

Tabel 3.6 SEH-bezoek fietsongevallen: bezigheden ten tijde van het ongeval

	jonger dan 25		25 jaar of ouder		totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
aan het telefoneren (met de telefoon aan het oor)	2	0,5%	2	0,3%	4	0,3%
handsfree aan het telefoneren	0	0,0%	2	0,3%	2	0,2%
aan het whatsappen/chatten/sms'en/etc.)	1	0,3%	1	0,1%	2	0,2%
bezig met een smartphone (anders dan telefoneren/whatsappen/chatten/sms'en/etc.)	3	0,8%	3	0,5%	6	0,6%
totaal telefoon	6	1,6%	8	1,1%	15	1,3%
muziek aan het luisteren/had een koptelefoon op	29	7%	17	2%	47	4%
ik praatte met iemand met wie ik samen fietste	98	24%	31	4%	130	12%
ik was in gedachten verzonken	12	3%	27	4%	39	4%

Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

Slechts in enkele gevallen rapporteerde een fietser dat het ongeval ontstond doordat iemand anders met een smartphone in de weer was.

Vier procent (47) van de fietsers die een ongeval hadden gehad luisterde ten tijde van dat ongeval muziek via een koptelefoon. Dit aandeel was het hoogst onder de 13-34 jarigen. Twaalf procent meldde afgeleid te zijn door iemand met wie ze praatten tijdens het fietsen, vier procent was in gedachten verzonken.

Op de vragen over regulier –dus los van het ongeval - telefoongebruik op de fiets (bellen, handsfree bellen, Whatsappen, ander gebruik) en gebruik van een koptelefoon (om muziek te luisteren) antwoordde een ruime meerderheid dit nooit te doen (tabel 3.7). Gebruik van koptelefoon op de fiets werd het meest genoemd. Onder jongeren onder de 25 jaar kwam het gebruik van (kop)telefoon op de fiets meer voor dan bij fietsers van 25 jaar of ouder.

Tabel 3.7 Regulier gebruik van (kop)telefoon op de fiets

	<i>meer dan 50% van de tijd dat ik fiets</i>	<i>tussen de 20% en 50% van de tijd dat ik fiets</i>	<i>tussen de 0% en 20% van de tijd dat ik fiets</i>	<i>nooit</i>	<i>onbekend</i>
jonger dan 25 jaar					
hands free telefoneren	1	1	6	67	25
whatsappen/chatten/sms'en/etc.	1	4	20	50	25
gebruik smartphone (anders dan telefoneren/whatsappen/chatten/sms'en)	1	1	15	58	25
koptelefoon/muziek luisteren	14	8	17	38	24
25 jaar of ouder					
telefoneren (met telefoon aan het oor)	0	1	10	76	13
hands free telefoneren	1	1	2	82	14
whatsappen/chatten/sms'en/etc.	0	1	8	77	14
gebruik smartphone (anders dan telefoneren/whatsappen/chatten/sms'en)	1	1	5	79	15
koptelefoon/muziek luisteren	4	3	4	74	15
Alle leeftijden					
telefoneren (met telefoon aan het oor)	0	1	13	68	17
hands free telefoneren	1	1	4	76	18
whatsappen/chatten/sms'en/etc.	1	2	12	67	18
gebruik smartphone (anders dan telefoneren/whatsappen/chatten/sms'en)	1	1	8	72	18
koptelefoon/muziek luisteren	8	5	9	61	18

Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

3.8

Enkelvoudige fietsongevallen

Bijna zeven op de tien fietsongevallen (69%) waren enkelvoudige ongevallen. Dit komt ongeveer overeen met beschikbare gegevens over enkelvoudige fietsongevallen uit 2012⁹.

Het aandeel enkelvoudige fietsongevallen was het hoogst bij ongevallen met een elektrische fiets (75%). Ongevallen op een gewone fiets waren in twee derde deel van de gevallen enkelvoudig. Racefietsers overkwam relatief het vaakst een meervoudig ongeval; in 43 procent van de gevallen was een andere verkeersdeelnemer betrokken bij een ongeval op een racefiets.

⁹ Omdat vergelijking met 2012 data uit het toenmalige ALVO op dit onderwerp vooralsnog niet mogelijk is, is deze vergelijking gebaseerd op de LIS-classificatie van enkelvoudige fiets ongevallen in 2012. De eindrapportage zal een vergelijking met data uit het ALVO 2012 bevatten.

Tabel 3.8 Percentage enkelvoudige fietsongevallen, naar type fiets

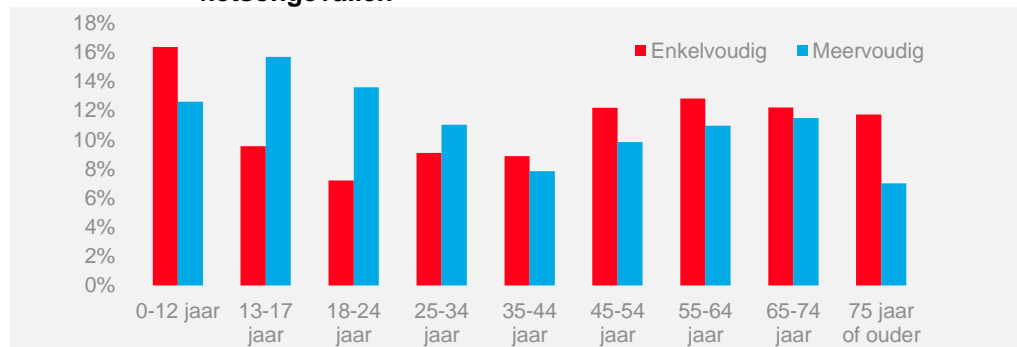
	Meervoudig fietsongeval	Enkelvoudig fietsongeval
gewone fiets	33	67
elektrische fiets	25	75
racefiets	43	57
overig/onbekend	25	75
totaal	31	69

Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

Van de enkelvoudige fietsongevallen kwam een kwart ten val door evenwichtsverlies tijdens het fietsen, twaalf procent reed tegen iets of iemand aan (ruim één procent, n=21, botste met een paaltje) en negen procent verloor het evenwicht tijdens op- of afstappen. Meer dan de helft gaf een andere reden voor het ontstaan van het ongeval. Vallen tijdens op- of afstappen gebeurde relatief vaker bij elektrische fietsen (15% van alle enkelvoudige ongevallen met een elektrische fiets gebeurde tijdens het op- of afstappen) dan bij een gewone fiets (10%). Ook het evenwicht verliezen zonder een botsing gebeurde iets vaker bij elektrische fietsen (28% van de enkelvoudige fietsongevallen) dan bij een gewone fiets (23%).

De meervoudige fietsongevallen ontstonden in meerderheid (54%) doordat het slachtoffer door een andere verkeersdeelnemer werd aangereden. Ruim een derde deel (38%) fietste zelf tegen een andere verkeersdeelnemer aan. In veertien procent van de gevallen botste een fietser met een andere fietser. Meestal raakte het slachtoffer het wiel van een andere fietser (28%) of haakten de sturen in elkaar (23%). Uiteraard gebeurde het eerste relatief vaak bij wielrenners, en het tweede bij de jeugdige fietsers.

Slachtoffers van een enkelvoudig fietsongeval waren relatief vaker in de leeftijd 0-12 jaar of ouder dan 35 jaar (figuur 3.7). Meervoudige fietsongevallen vonden relatief vaker plaats bij fietsers in de leeftijd 13-34 jaar.

Figuur 3.7 Leeftijdsverdeling bij enkelvoudige vs. meervoudige fietsongevallen

Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

3.9

Type letsel

Ruim 20 procent van de SEH-bezoekers had naar aanleiding van een fietsongeval hoofdletsel opgelopen (21%). Eén op de tien had een hersenschudding, twee procent van de slachtoffers liep ernstig schedel- of hersenletsel op.

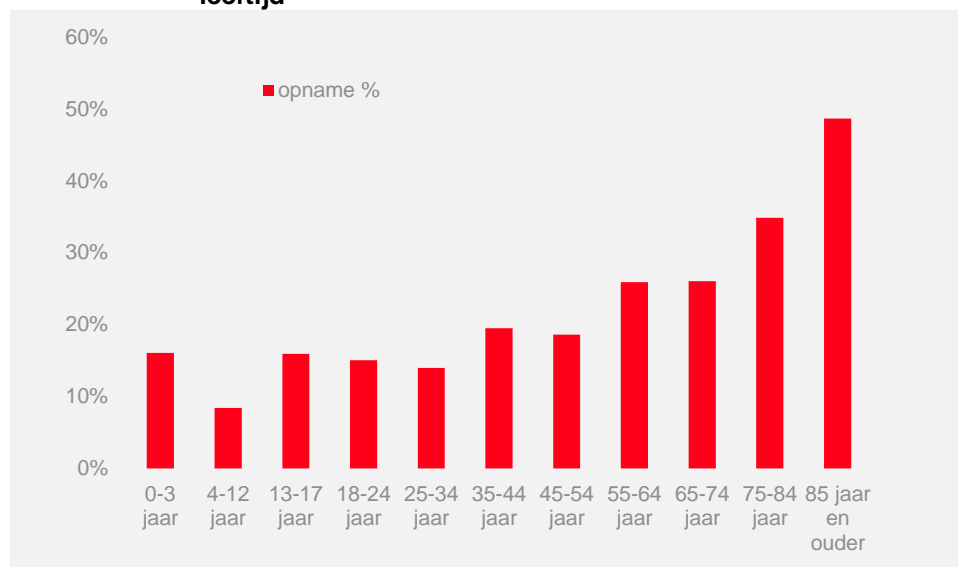
Eén op de drie liep letsel op aan schouder, arm of hand (38%), vooral polsfracturen (8%), elleboogfracturen (7%) of schouder/sleutelbeenfracturen (6%). Eén op de vier (27%, 10.000) had letsel aan de heup, het been of de voet, vooral enkelfracturen (4%) en heupfracturen (4%).

Slachtoffers onder de 18 jaar hadden relatief minder vaak hoofdletsel en iets vaker letsel aan armen of benen, vooral aan de pols, onderbeen of enkel. Ouderen liepen relatief vaker letsel op aan de heup.

3.9.1**Ziekenhuisopnamen**

Twintig procent van de SEH-bezoekers werd na behandeling voor hun fietsongeval opgenomen in het ziekenhuis. Vooral onder oudere slachtoffers was het opnamepercentage hoog (figuur 3.8).

Figuur 3.8 Opnamepercentage na SEH-bezoek n.a.v. een fietsongeval, naar leeftijd



Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

SEH-bezoekers die ten tijde van het ongeval op een elektrische fiets reden hadden het hoogste opnamepercentage. Dit hangt ongetwijfeld samen met het feit dat in de groep ongevallen met elektrische fietsen de oudere fietsers oververtegenwoordigd waren.

3.10**Oorzaak**

Respondenten konden voor een aantal factoren die ten grondslag kunnen liggen aan een fietsongeval (gedrag van een ander, weersomstandigheden e.d.) aangeven wat precies de belangrijkste reden voor het ongeval was (iemand anders week uit, het sneeuwde, e.d.). De belangrijkste factoren zijn samengevat in tabel 3.9. Noemenswaardige verschillen met de gegevens uit het onderzoek uit 2012 zijn niet geconstateerd.

Tabel 3.9 Veel genoemde oorzaken fietsongeval (%*)

	%
<i>Spaken</i>	16
voet of lichaamsdeel van passagier	6
<i>Mankement</i>	8
<i>Gedrag van een ander</i>	36
ander lette niet goed op	10
ander gaf geen voorrang	4
<i>Eigen fout</i>	40
niet goed opletten	8
stuurfout	7
<i>Zelf afgeleid</i>	18
met iemand praten	4
haast	3
<i>Weersomstandigheden</i>	21
gladheid	8
neerslag	7
<i>Toestand van de weg</i>	32
gladheid	8
losliggend materiaal	5

Bron: LIS vervolgonderzoek fietsongevallen, januari-juni 2016; VeiligheidNL

* Meerdere oorzaken mogelijk. Tabel telt niet op tot 100 procent.

Daarnaast is aan respondenten gevraagd wat ze deden op het moment dat het ongeval plaatsvond (zonder daarbij aan te geven of dat [mede] een oorzaak van het ongeval was). Twaalf procent van de slachtoffers gaf aan ten tijde van het ongeval afgeleid te zijn door iemand anders waarmee ze aan het praten waren. In de leeftijdsgroep onder de 18 jaar was dit zelfs 25 procent, in de groep van de oudere fietsers slechts 2 procent. Vier procent luisterde naar muziek via een koptelefoon. In de groep 18-54 jaar was dit 7 procent. Drie procent was in gedachten verzonken, en drie procent keek achterom. Ook afleiding langs de kant van de weg (2%), of door ander verkeer (2%) kwam voor.

4

Discussie

Deze rapportage bevat de eerste bevindingen van het onderzoek naar fietsongevallen in Nederland. Medio 2017 volgt de eindrapportage, waarbij er wordt gerapporteerd over een volledig jaar aan data. De aantallen en percentages die in deze tussenrapportage zijn gepresenteerd zijn representatief voor de periode januari – juni 2016. Voor een goede interpretatie van de resultaten zijn tevens de volgende aandachtspunten relevant.

Slachtoffers op de SEH

In dit onderzoek hebben we gebruik gemaakt van de vragenlijststructuur en werkwijze die is ontwikkeld voor het uitvoeren van aanvullend LIS vervolgonderzoek. Op die manier is het mogelijk om slachtoffers die op een SEH-afdeling van 'LIS-ziekenhuizen' zijn behandeld, te benaderen met vragen over de oorzaken, de toedracht, de omstandigheden en de gevolgen van hun ongeval. Hiermee kunnen de gegevens worden aangevuld die bij het bezoek aan de SEH al in LIS zijn geregistreerd. De opzet van het onderzoek brengt echter met zich mee dat we alleen informatie verzamelen over slachtoffers van fietsongevallen die zich op de SEH-afdeling hebben laten behandelen. Slachtoffers die zich bijvoorbeeld tot de huisarts hebben gewend en slachtoffers die helemaal geen medische behandelaar hebben geraadpleegd vallen dus buiten de opzet van het onderzoek. In het algemeen zijn de verwondingen van deze laatste groepen slachtoffers minder ernstig dan van slachtoffers die op de SEH-afdeling worden behandeld.

Risico-inschatting

De gepresenteerde resultaten geven percentages weer die zijn gebaseerd op de in dit onderzoek verzamelde ongevallen. Er is in deze tussenrapportage nog geen rekening gehouden met het aantal gefietste kilometers of de aantallen in een bepaalde leeftijdsgroep om een inschatting te kunnen maken over het risico dat fietsers lopen op een ongeval. Op basis van deze rapportage valt niet te concluderen dat die groepen die de meeste ongevallen hebben, ook het grootste risico op een ongeval lopen.

Retrospectief onderzoek

Dit onderzoek is retrospectief uitgevoerd. Slachtoffers ontvingen circa twee tot zeven maanden na hun ongeval een vragenlijst over het ongeval. We hebben aangenomen dat slachtoffers enkele maanden na het ongeval nog in voldoende mate details over de toedracht en gevolgen kunnen geven. De reden hiervoor is dat een ongeval in het verkeer een flinke impact heeft. Er kleven echter nadelen aan retrospectief onderzoek: doordat er tijd zit tussen het ongeval en de vragenlijst is het mogelijk dat slachtoffers zich niet alle antwoorden even nauwkeurig weten te herinneren.

Seizoenseffecten

De gegevens van deze tussenrapportage hebben, zoals eerder vermeld, betrekking op de periode januari tot en met juni en zijn alleen representatief voor die periode. Het is mogelijk dat ongevallen die in de periode juli tot en met december worden verzameld op bepaalde punten afwijken door seizoenseffecten.

Passagiers

SEH-bezoekers die hun letsel opliepen als passagier op een fiets zijn in de meeste analyses meegenomen. De reden hiervoor is dat hen in de vragenlijst is verzocht de verdere vragen te beantwoorden vanuit het gezichtspunt van degene die fietste tijdens het ongeval.

Enkelvoudige fietsongevallen

Enkelvoudige fietsongevallen zijn die fietsongevallen waarbij geen andere weggebruiker in het spel is. Dergelijke fietsongevallen ontstaan bijvoorbeeld door een obstakel op de weg. In de praktijk blijkt dat in een deel van de fietsongevallen weliswaar sprake is van betrokkenheid van een andere verkeersdeelnemer, maar niet van een botsing of aanraking met die verkeersdeelnemer. Te denken valt aan uitwijken voor een ander, of schrikken van een actie van een ander. Hoewel er in dergelijke gevallen zeker sprake is van betrokkenheid van een andere verkeersdeelnemer – zonder welke er hoogstwaarschijnlijk geen fietsongeval had plaatsgevonden – worden dergelijke ongevallen in de regel toch geschaard onder de enkelvoudige fietsongevallen, omdat er geen botsing heeft plaatsgevonden. De definitie van ‘enkelvoudige fietsongevallen’ laat hier (te) veel ruimte voor interpretatie van de term ‘betrokkenheid’. In de praktijk wordt ‘botsing’ of ‘aanraking’ als criterium aangehouden.

Daarbij is het voor het bepalen van enkelvoudigheid van een fietsongeval van belang onderscheid te maken tussen een stilstaande auto die geparkeerd staat (geen verkeersdeelnemer) en een auto die bijv. stilstaat voor een stoplicht (wel verkeersdeelnemer). In onze gegevens was dit onderscheid lang niet altijd bekend. Om die reden zijn in de analyses dan ook alle botsingen met stilstaande auto's onder de enkelvoudige fietsongevallen gerangschikt.

Zelfrapportage

Tot slot dient rekening te worden gehouden met het feit dat de gegevens die we met de vragenlijst hebben verzameld, gebaseerd zijn op zelfrapportage door de respondent. Bij zelfrapportage kan er altijd sprake zijn van enige mate van sociaal wenselijk antwoorden. In de vragenlijst die voor dit onderzoek gebruikt is zitten diverse onderwerpen waarop mogelijk sociaal wenselijk geantwoord zou kunnen worden, zoals bijvoorbeeld alcoholgebruik, smartphone-gebruik en de rol van het eigen gedrag bij het ontstaan van het ongeval. Uit de eerste resultaten van dit onderzoek blijkt dat 32% van de fietsslachtoffers in de leeftijd 18-24 jaar zelf gerapporteerd heeft dat ze alcohol hadden gedronken. Ook geeft een groot deel van de fietsslachtoffers aan dat ‘eigen gedrag’ een rol heeft gespeeld bij het ontstaan van het ongeval (40%). Uit de eerste resultaten van dit onderzoek blijkt dat iets meer dan één procent van de slachtoffers gerapporteerd heeft dat het gebruik van een smartphone een rol heeft gespeeld bij het ontstaan van het ongeval. Slechts een enkeling (<1%) gaf aan dat bij het ontstaan van het ongeval een andere verkeersdeelnemer een telefoon gebruikte. Er is geen reden om aan te nemen dat slachtoffers de vraag over smartphone-gebruik sociaal wenselijker beantwoorden dan vragen over alcoholgebruik en eigen gedrag.

Bijlage 1 Deelnemende ziekenhuizen

Ziekenhuis	Plaats
VUmc*	Amsterdam
AMC	Amsterdam
Bravis ziekenhuis	Bergen op Zoom
Maasziekenhuis Pantein	Boxmeer
Reinier de Graaf Gasthuis	Delft
De Gelderse Vallei	Ede
Admiraal De Ruyter Ziekenhuis	Goes
MCGroep Zuiderzee	Lelystad
Isala Diaconessenhuis	Meppel
Radboudumc	Nijmegen
Sint Jans Gasthuis	Weert
Ommelander Ziekenhuis Groep	Winschoten
Streekziekenhuis Koningin Beatrix	Winterswijk

* Bij het VUmc heeft de toestemmingsprocedure extra tijd gekost. Per november wordt er gestart met aanschrijven van de slachtoffers van fietsongevallen in 2016. Patiënten van het VUmc zijn niet meegenomen in de analyses voor de tussenrapportage.

Bijlage 2 Tabellenboek

Vraag 1: Wie vult deze vragenlijst in?	%
	(n=1.150)
het slachtoffer van het ongeval	75
het slachtoffer samen met iemand anders	11
iemand anders dan het slachtoffer	12
Onbekend	1
Totaal	100

Vraag 2: Fietste u zelf toen u het ongeval kreeg?	%
	(n=1.150)
ja, ik fietste zelf	91
nee, ik was passagier	8
Onbekend	<1
Totaal	100

Vraag 5: Op welke dag van de week kreeg u het ongeval?	%
	(n=1.150)
doordeweeks (maandag tot en met vrijdag)	71
weekend (zaterdag of zondag)	26
onbekend	3
totaal	100

Vraag 6: Op welk dagdeel heeft u het ongeval gekregen?	%
	(n=1.150)
ochtendspits (06:00 - 08:59)	14
ochtend (09:00 - 11:29)	16
lunchtijd (11:30 - 13:29)	11
middag (13:30 - 15:59)	23
avondspits (16:00 - 18:59)	18
avond (19:00 - 23:59)	11
nacht (00:00 - 05:59)	5
onbekend	2
totaal	100

Vraag 7: Op wat voor weg of pad fietste u?	%
	(n=1.150)
vrij liggend (solitair) fietspad (niet langs een weg, bijvoorbeeld door een park)	10
fietspad langs een weg	23
fietsstrook (door streep/afwijkende kleur asfalt gescheiden van rijbaan)	8
stoep, voetpad of voetgangersgebied	6
weg (zelfde rijbaan als auto's, geen aparte strook voor fietsers)	31
bos, park of zandpad (geen fietspad)	5
anders, namelijk	13
onbekend	4
totaal	100

Vraag 8: Waar precies op de weg of fietspad kreeg u het ongeval?	% (n=1.150)
een recht weggedeelte	50
een bocht	20
een kruispunt met verkeerslichten	1
een kruispunt zonder verkeerslichten	6
een rotonde	3
anders, namelijk	16
onbekend	4
totaal	100

Vraag 9: Fietste u binnen of buiten de bebouwde kom?	% (n=1.150)
binnen de bebouwde kom	64
buiten de bebouwde kom	29
ik weet het niet	3
onbekend	4
totaal	100

Vraag 12: Wat voor soort rit maakte u toen u het ongeval kreeg?	% (n=1.150)
van of naar mijn werk	13
van of naar een zakelijke afspraak/tijdens mijn werk	1
van of naar een winkel	12
van of naar school	14
van of naar een recreatieve bestemming (bos, speeltuin, sportvereniging etc.)	8
van of naar een uitgaansgelegenheid (schouwburg, bioscoop, café etc.)	5
van of naar vrienden of familie	10
een fietstocht	11
een training of wedstrijd (wielrennen, mountainbiken)	11
anders, namelijk	12
onbekend	2
totaal	100

Vraag 13: Fietste u samen met andere fietsers toen u het ongeval kreeg?	% (n=1.150)
nee, ik fietste alleen	62
ja, ik fietste met één andere fietser samen	19
ja, ik fietste in een groep (met meer dan één andere fietser)	15
onbekend	3
totaal	100

Vraag 14: Had u een passagier of bagage op de fiets toen u het ongeval kreeg?

	%
(meerdere antwoorden mogelijk)	(n=1.150)
ik zat alleen op de fiets	78
ik fietste met een volwassene achterop	<1
ik fietste met een kind achterop	6
ik fietste met een kind voorop	1
ik fietste met bagage achterop	7
ik fietste met bagage voorop	4
ik had een tas aan mijn stuur	3

Vraag 15: Hoe hoog schat u dat uw snelheid was toen u het ongeval kreeg?

	%
	(n=1.150)
ik stond stil	7
langzaam (minder dan 5 km per uur)	24
normaal (5-15 km per uur)	39
snel (16-25 km per uur)	19
racetempo (sneller dan 25 km per uur)	10
onbekend	2
totaal	100

Vraag 16: Was het licht of donker toen u het ongeval kreeg?

	%
	(n=1.150)
Licht	79
schemerig	6
donker	12
onbekend	2
totaal	100

Vraag 17: Had u fietsverlichting aan?

	%
	(n=182)
Ja	82
Nee	16
alleen voorlicht	<1
onbekend	<1
totaal	100

Vraag 18: Had u in de 6 uur voorafgaand aan het ongeval alcohol gedronken?

	%
	(n=1.150)
Ja	8
Nee	90
onbekend	2
totaal	100

Vraag 19: Hoeveel glazen had u gedronken?	% (n=80)
1-2 glazen	27
3-6 glazen	34
7-10 glazen	30
meer dan 10 glazen	5
onbekend	3
totaal	100

Vraag 20: Had u in de 6 uur voorafgaand aan het ongeval medicijnen gebruikt die uw veiligheid in het verkeer kunnen beïnvloeden?	% (n=1.150)
Ja	2
Nee	94
weet ik niet	1
onbekend	3
totaal	100

Vraag 21: Droeg u een (fiets)helm tijdens het ongeval?	% (n=1.150)
Ja	14
Nee	83
onbekend	3
totaal	100

Vraag 22: Was u toen u het ongeval kreeg nog met een andere activiteit bezig tijdens het fietsen?	% (n=1.150)
meerdere antwoorden mogelijk	
aan het telefoneren (met de telefoon aan het oor)	<1
handsfree aan het telefoneren	<1
aan het whatsappen/chatten/sms'en/etc.)	<1
bezig met een smartphone (anders dan telefoneren/whatsappen/chatten/sms'en/etc.)	<1
muziek aan het luisteren/had een koptelefoon op	4
ik luisterde naar muziek via een luidspreker	<1
ik praatte met iemand met wie ik samen fietste	11
ik was in gedachten verzonken	3
ik was met nog iets anders bezig (boterham eten, roken, iets pakken, etc.)	<1
ik keek naar iets wat zich naast de weg bevond (natuur, reclameborden, etc.)	2
ik keek achterom	3
ik werd afgeleid door ander verkeer	2
ik werd afgeleid door geluid (sirene, optrekkende auto, etc.)	<1
anders, namelijk	67
nee, ik was alleen met fietsen bezig	10

Vraag 23: Wat deed u op het moment van het ongeval?

	%
meerdere antwoorden mogelijk	(n=1.150)
ik was gewoon aan het fietsen (geen bijzondere activiteit zoals inhalen of afslaan)	47
ik wilde op de fiets stappen	5
ik wilde van de fiets afstappen	5
ik remde	10
ik fietste naar beneden (brug, helling)	7
ik fietste omhoog (brug, helling)	3
ik haalde een andere weggebruiker in	3
ik werd ingehaald door een andere weggebruiker	2
ik wilde afslaan naar links	5
ik wilde afslaan naar rechts	4
ik nam een bocht naar links	7
ik nam een bocht naar rechts	7
ik zette de fiets weg of zette die ergens in of op	<1
ik liep met de fiets aan de hand	<1
anders, namelijk	13

Vraag 24: Wat gebeurde er waardoor het ongeval ontstond?

	%
	(n=1.150)
ik reed met mijn fiets tegen iets of iemand aan	20
een andere verkeersdeelnemer heeft mij aangereden	17
ik raakte gewond toen ik de fiets wegzette/ergens in of op zette	<1
ik verloor mijn evenwicht tijdens het fietsen (niet door een botsing) en viel	17
ik verloor mijn evenwicht bij het opstappen of afstappen en viel	6
anders, namelijk	39
onbekend	<1
totaal	100

Vraag 25: Waar kwam u mee in botsing?

	%
	(n=435)
een rijdende fiets	28
een wielrenner	7
een stilstaand voertuig (bijvoorbeeld auto, fiets, scooter)	4
een rijdende auto	33
een rijdende motor	1
een rijdende bromfiets/scooter/snorfiets	3
een voetganger	2
een paal(-tje)	4
onbekend	2
de stoep(rand)	5
een boom of struik	3
een dier	1
anders, namelijk	6
totaal	100

Vraag 26: Wat gebeurde er precies bij uw botsing met een andere fietser?	% (n=158)
ik raakte met mijn voorwiel het achterwiel van een andere fietser	29
het stuur van mijn fiets haakte in het stuur van een andere fietser/bromfietser en ik viel	25
ik botste in de flank van een andere fietser	4
een andere fietser botste in mijn flank	16
ik reed in op één of meer voorliggers	4
ik en de andere fietser reden in tegenovergestelde richting (frontale botsing)	8
anders, namelijk	14
onbekend	<1
totaal	100

Vraag 27: Is het ongeval mede ontstaan, omdat er iets tussen de spaken kwam? Indien ja, wilt u dan de belangrijkste oorzaak aankruisen?	% (n=1.148)
Nee	85
ja, kleding	<1
ja, een tas	<1
ja, een voet of ander lichaamsdeel van een passagier	6
ja, een voet of ander lichaamsdeel van de bestuurder	<1
ja, iets dat op straat lag (bijvoorbeeld een tak)	<1
ja, iets anders, namelijk	4
onbekend	3
totaal	100

Vraag 28: Is het ongeval mede ontstaan, omdat er iets mis was met de fiets? Indien ja, wilt u dan de belangrijkste oorzaak aankruisen?	% (n=1.148)
Nee	92
ja, de rem werkte niet goed	<1
ja, ik kreeg een lekke band	<1
ja, anders, namelijk	4
onbekend	4
totaal	100

Vraag 29: Is het ongeval mede ontstaan door het gedrag van een andere verkeersdeelnemer?

Indien ja, wilt u dan de belangrijkste oorzaak aankruisen?	% (n=1.148)
Nee	64
ja, iemand anders lette niet goed op	10
ja, anderen reden in groep	<1
ja, iemand anders reed te hard	2
ja, iemand anders gaf geen voorrang	4
ja, iemand anders stak onverwacht over	1
ja, iemand anders gebruikte smartphone (anders dan bellen)	<1
ja, iemand anders gebruikte een koptelefoon	<1
ja, iemand anders had alcohol of drugs gebruikt	<1
ja, iemand anders maakte een stuurfout	2
ja, iemand anders reed door rood licht	<1
ja, iemand anders stopte plotseling	2
ja, iemand anders sloeg af zonder richting aan te geven	1
ja, iemand anders had geen verlichting aan	<1
ja, anders, namelijk	10
onbekend	3
totaal	100

Vraag 30: Is het ongeval mede ontstaan door iets dat uzelf als bestuurder deed?

Indien ja, wilt u dan de belangrijkste oorzaak aankruisen?	% (n=1.148)
Nee	60
ja, ik lette niet goed op	8
ja, ik maakte een stuurfout	7
ja, ik reed door rood licht	<1
ja, ik stopte plotseling	2
ja, ik sloeg af zonder richting aan te geven	<1
ja, ik had geen verlichting aan	<1
ja, ik reed met losse handen	<1
ja, mijn voet gleed van de trapper	2
ja, ik bleef haken tijdens het opstappen of afstappen	2
ja, ik maakte een fout bij het schakelen	<1
ja, ik keek achterom	1
ja, ik fietste met twee of meer personen naast elkaar	<1
ja, anders, namelijk	14
onbekend	2
totaal	100

Vraag 31: Is het ongeval mede ontstaan doordat u zelf iets deed waardoor u was afgeleid?

Indien ja, wilt u dan de belangrijkste oorzaak aankruisen? (n=1.148) %

Nee	82
ja, ik was aan het telefoneren	<1
ja, ik was aan het whatsappen/chatten/sms'en/etc.	<1
ja, ik keek op mijn telefoon (anders dan telefoneren/whatsappen/chatten/sms'en/etc.)	<1
ja, ik keek op mijn fietscomputer	<1
ja, ik luisterde naar muziek/had een koptelefoon op	<1
ja, ik praatte met iemand met wie ik samen fietste	4
ja, ik had haast	3
ja, ik was in gedachten verzonken	2
ja, anders, namelijk	5
onbekend	3
totaal	100

Vraag 32: Is het ongeval mede ontstaan door uw eigen lichamelijke en/of geestelijke conditie?

Indien ja, wilt u dan de belangrijkste oorzaak aankruisen? (n=1.148) %

Nee	86
ja, ik was vermoeid	1
ja, ik was duizelig	<1
ja, ik was ziek	<1
ja, ik kan niet goed zien	<1
ja, ik heb problemen met mijn evenwicht	1
ja, ik heb problemen met mijn coördinatie	<1
ja, ik had alcohol gebruikt	3
ja, ik had medicijnen gebruikt	<1
ja, anders, namelijk	4
onbekend	2
totaal	100

Vraag 33: Is het ongeval mede ontstaan door weersomstandigheden?

Indien ja, wilt u dan de belangrijkste oorzaak aankruisen? (n=1.148) %

Nee	79
ja, door neerslag (regen, hagel, sneeuw)	7
ja, door gladheid (ijzel of sneeuw)	8
ja, door harde wind	<1
ja, door zon (ik of een andere betrokkene keek tegen de zon in)	<1
ja, door hitte	<1
ja, door kou	<1
ja, anders, namelijk	2
onbekend	2
totaal	100

Vraag 34: Is het ongeval mede ontstaan door de toestand van de weg? Indien ja, wilt u dan de belangrijkste oorzaak aankruisen?	% (n=1.148)
Nee	68
ja, door los liggend materiaal (bijvoorbeeld zand, kiezels of grind)	5
ja, door een gat/kuil/sleuf	3
ja, door een hobbel/bult	2
ja, door boomwortels	<1
ja, door een nat wegdek	2
ja, door een glad wegdek	8
ja, er was geen of slechte verlichting	<1
ja, fietswiel kwam in gleuf in of bij de berm	1
ja, anders, namelijk	8
onbekend	2
totaal	100

Vraag 35: Had het ongeval voorkomen kunnen worden?	% (n=1.150)
Nee	28
ja, namelijk	68
onbekend	4
totaal	100

Vraag 36: Reed u op een dames- of herenfiets?	% (n=1.150)
damesfiets	53
herenfiets	39
onbekend	7
totaal	100

Vraag 37: Op wat voor fiets reed u toen u het ongeval kreeg?	% (n=1.150)
gewone fiets	55
mountainbike	8
tour/trekking, 'hybride' fiets of randonneur	4
racefiets	11
bakfiets	<1
bakfiets met trapondersteuning	<1
fiets met hulpmotor (bijvoorbeeld spartamet)	<1
elektrische fiets met trapondersteuning tot 25 km/uur	18
speed-pedelec met trapondersteuning tot 45 km/uur	<1
ander soort fiets, namelijk	1
onbekend	2
totaal	100

Vraag 38: Stond de trapondersteuning/motor aan toen u het ongeval kreeg?	% (n=301)
nee, die was uitgeschakeld	14
ja, in de hoogste stand (maximale trapondersteuning)	12
ja, in de middelste stand(en) (gemiddelde trapondersteuning)	36
ja, in de laagste stand (lage trapondersteuning)	33
onbekend	6
totaal	100

Vraag 39: Bent u vanwege het opgelopen letsel na de behandeling op de SEH nog verder behandeld?

meerder antwoorden mogelijk	% (n=1.150)
nee	28
ja, ik werd opgenomen in het ziekenhuis	22
ja, door een specialist/op de polikliniek	30
ja, door een huisarts	8
ja, door een fysiotherapeut	20
ja, anders, namelijk	8

Vraag 40: Heeft u nog last van het opgelopen letsel?

	% (n=1.150)
nee	40
ja, en dat is zeker blijvend	4
ja, en dat is vermoedelijk blijvend	7
ja, maar de verwachting is dat ik gedeeltelijk herstel	11
ja, maar de verwachting is dat ik helemaal herstel	30
onbekend	8
totaal	100

Vraag 41: Bent u na het ongeval minder gaan fietsen?

	% (n=1.150)
nee, ik fiets nog even veel	64
nee, ik fiets nu meer	3
ja, ik fiets nu minder omdat ik door het ongeval lichamelijke klachten heb gekregen	9
ja, ik fiets nu minder omdat ik door het ongeval bang ben geworden	7
ja, ik fiets nu minder omdat door het ongeval mijn fiets kapot is gegaan	<1
ja, ik fiets nu minder om door een andere reden, namelijk	8
onbekend	8
totaal	100

Vraag 42: Verwacht u dat u over enkele jaren minder fietst ten opzichte van voor het ongeval (door het letsel, de angst om te vallen, etc.)?

	% (n=1.150)
nee	81
ja, ik verwacht minder te fietsen	10
ja, ik verwacht helemaal niet meer te fietsen	2
onbekend	8
totaal	100

Bijlage 3 Vragenlijst

Welkom bij dit onderzoek!

U bent een aantal maanden geleden op de afdeling Spoedeisende Hulp van een ziekenhuis geweest. Daar bent u behandeld voor letsel. Dat letsel had u gekregen door een ongeval terwijl u op een (elektrische) fiets of speed-pedelec zat (met 'fiets' bedoelen we verder beide varianten). Deze vragenlijst gaat over uw ongeval. En over het letsel dat u daardoor kreeg.

Uw gegevens worden anoniem verwerkt. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu gebruikt de resultaten van het onderzoek om de verkeersveiligheid in de toekomst te vergroten.

Indien u deze vragenlijst invult, kunt u meedingen naar 50 prijzen van € 50.

Toelichting

Lees dit alstublieft eerst!

Kunt u de lijst niet zelf invullen?

Vraag dan of iemand anders u kan helpen. Bijvoorbeeld een familielid.

In de vragen staat steeds u. Maar als u de vragenlijst voor een ander invult (bijv. uw kind), gaan de vragen over die ander. Dus over het slachtoffer van het ongeval. Bij "Wat is uw geboortedatum?" vult u dan de geboortedatum van het slachtoffer in.

Hoe lang duurt het om de lijst in te vullen?

Ongeveer 20 minuten.

Hoe moet u de lijst invullen?

- Vul de lijst in met een zwarte of blauwe pen (geen rode pen en geen viltstift).
- Begin bij de eerste vraag.
- Vul alle vragen in, tenzij anders staat aangegeven bij een vraag. Niet iedere respondent hoeft alle vragen in te vullen.
- Zet een kruisje in het hokje van uw keuze (het hokje niet helemaal inkleuren!)
- Kruis voor iedere vraag maar één antwoord aan; behalve als bij de vraag staat dat u meer dan één antwoorden mag aankruisen.
- Vul cijfers in binnen de lijnen van de hokjes.

Wilt u een antwoord veranderen?

- Streep het oude antwoord door.
- Kruis het nieuwe antwoord aan.
- Zet een pijl voor het nieuwe antwoord.

~~oud antwoord~~

 nieuw antwoord

Bedankt dat u de vragenlijst voor ons wilt invullen.

1. Wie vult deze vragenlijst in?

- het slachtoffer van het ongeval
- het slachtoffer samen met iemand anders
- iemand anders dan het slachtoffer

In de vragen staat steeds u. Maar als u de vragenlijst voor een ander invult, gaan de vragen over die ander. Dus over het slachtoffer van het ongeval.

2. Fietste u zelf toen u het ongeval kreeg?

- ja, ik fietste zelf
- nee, ik was passagier
 - los achterop
 - in een fietsstoeltje voorop
 - in een fietsstoeltje achterop
 - in een baby-autostoeltje bevestigd met speciale drager op de bagagedrager
 - met rugleuning en voetensteuntjes
 - met rugleuning zonder voetensteuntjes
 - in een fietskar of bakfiets:
 - los
 - vast met een riempje
 - in baby-autostoeltje of babyschelp
 - in een draagzak of draagdoek
 - anders, namelijk:

.....

>> Indien u passagier was bij het fietsongeval: kunt u dan in het vervolg van de vragenlijst - tot en met vraag 38 - indien mogelijk steeds aangeven welke situatie voor de bestuurder van de fiets van toepassing was?

Wat is er gebeurd?

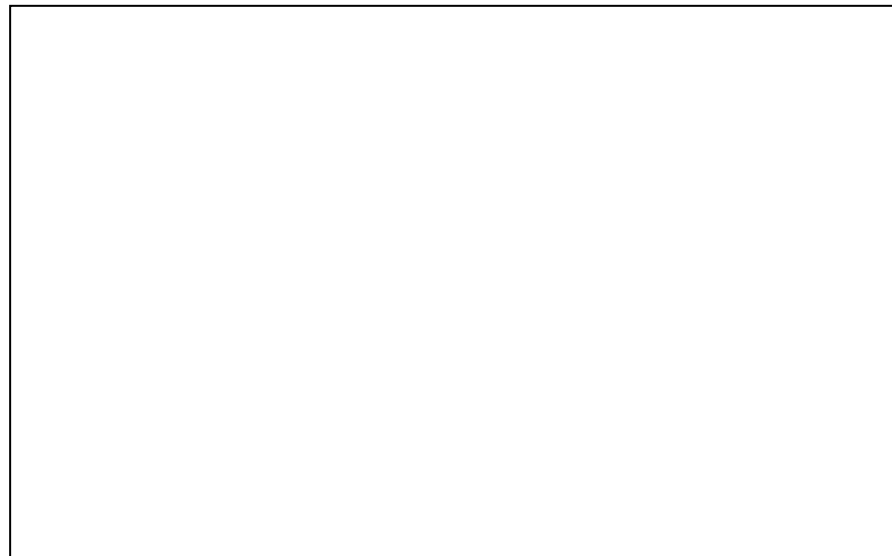
We willen graag weten wat er gebeurd is toen u het fietsongeval kreeg. Kunt u hieronder in uw eigen woorden zo nauwkeurig mogelijk beschrijven hoe het ongeval is gebeurd.

3. Op wat voor soort weg fietste u? Waar was u naar op weg? Was er een bijzondere situatie?

Voorbeeld: Ik fietste op een rotonde op weg naar een supermarkt. Een deel van de weg was opgebroken vanwege werkzaamheden aan de weg. Daardoor was het heel druk op de rotonde.

.....
.....
.....
.....

Indien u dit gemakkelijker vindt, kunt u (tevens) in onderstaand vak de situatie en locatie tekenen.



4. Wat gebeurde er toen, wat ging er fout?

Voorbeeld: ik moest uitwijken voor een plotseling overstekende hond en botste toen tegen een auto aan. Daardoor viel ik van mijn fiets en stootte hard met mijn hoofd tegen de stoep.

.....
.....
.....
.....

De tijd en plaats van het ongeval**5. Op welke dag van de week kreeg u het ongeval?**

- doordeweeks (maandag tot en met vrijdag)
- weekend (zaterdag of zondag)

6. Op welk dagdeel heeft u het ongeval gekregen?

- ochtendspits (06:00 – 8:59 uur)
- ochtend (9:00 – 11:29 uur)
- lunchtijd (11:30 – 13:29 uur)
- middag (13:30 – 15:59 uur)
- avondspits (16:00 – 18:59 uur)
- avond (19.00 – 23.59 uur)
- nacht (00:00 – 05:59 uur)

7. Op wat voor weg of pad fietste u?

- vrij liggend (solitair) fietspad (niet langs een weg, bijvoorbeeld door een park)
- fietspad langs een weg
- fietsstrook (door streep/afwijkende kleur asfalt afgescheiden van rijbaan)
- stoep, voetpad of voetgangersgebied
- weg (zelfde rijbaan als auto's, geen aparte strook voor fietsers)
- bos, park, zandpad (geen fietspad)
- anders, namelijk:

8. Waar precies op de weg of fietspad kreeg u het ongeval?

- een recht weggedeelte
- een bocht
- een kruispunt met verkeerslichten
- een kruispunt zonder verkeerslichten
- een rotonde
- anders, namelijk:

9. Fietste u binnen of buiten de bebouwde kom?

- binnen de bebouwde kom
- buiten de bebouwde kom
- ik weet het niet

10. Op welke locatie vond het ongeval plaats?

plaats:

straat:

(ongeveer) ter hoogte van huisnummer:

anders, nl. :

11. Vanaf welke locatie was u vertrokken?

plaats:

straat:

(ongeveer) ter hoogte van huisnummer:

anders, nl. :

De omstandigheden tijdens het fietsen**12. Wat voor soort rit maakte u toen u het ongeval kreeg?**

- van of naar mijn werk
- van of naar een zakelijke afspraak/ tijdens mijn werk
- van of naar een winkel
- van of naar school
- van of naar een recreatieve bestemming (bos, speeltuin, sportvereniging etc.)
- van of naar een uitgaansgelegenheid (schouwburg, bioscoop, café etc.)
- van of naar vrienden of familie
- een fietstocht
- een training of wedstrijd (wielrennen, mountainbiken)
- anders, namelijk:

13. Fietste u samen met andere fietsers toen u het ongeval kreeg?

- nee, ik fietste alleen
- ja, ik fietste met één andere fietser samen
- ja, ik fietste in een groep (met meer dan één andere fietser)

14. Had u een passagier of bagage op de fiets toen u het ongeval kreeg?*U mag meerdere antwoorden aankruisen.*

- ik zat alleen op de fiets
- ik fietste met een volwassene achterop
- ik fietste met een kind achterop
- ik fietste met een kind voorop
- ik fietste met bagage achterop
- ik fietste met bagage voorop
- ik had een tas aan mijn stuur

15. Hoe hoog schat u dat uw snelheid was toen u het ongeval kreeg?

- ik stond stil
- langzaam (minder dan 5 km per uur)
- normaal (5-15 km per uur)
- snel (16-25 km per uur)
- racetempo (sneller dan 25 km per uur)

16. Was het licht of donker toen u het ongeval kreeg?

- licht => Ga door met vraag 18
- schemerig => Ga door met vraag 17
- donker => Ga door met vraag 17

17. Had u uw fietsverlichting aan?

- ja
- nee
- alleen voorlicht
- alleen achterlicht

18. Had u in de 6 uur voorafgaand aan het ongeval alcohol gedronken?

- ja => Ga door met vraag 19
- nee => Ga door met vraag 20

19. Hoeveel glazen alcohol had u gedronken in de 6 uur voorafgaand aan het ongeval?

	glazen
--	--------

20. Had u in de 6 uur voorafgaand aan het ongeval medicijnen gebruikt die uw veiligheid in het verkeer kunnen beïnvloeden?

- ja
- nee
- weet ik niet

21. Droeg u een (fiets)helm tijdens het ongeval?

- ja
- nee

22. Was u toen u het ongeval kreeg nog met een andere activiteit bezig tijdens het fietsen? U mag meerdere antwoorden aankruisen.

- aan het telefoneren (met de telefoon aan het oor)
- handsfree aan het telefoneren
- aan het Whatsappen/chatten/sms'en/etc.
- bezig met een smartphone (anders dan telefoneren/Whatsappen/chatten/sms'en/etc.
- muziek aan het luisteren/had een koptelefoon op
- ik luisterde naar muziek via een luidspreker
- ik praatte met iemand met wie ik samen fietste
- ik was in gedachten verzonken
- ik was met nog iets anders bezig (boterham eten, roken, iets pakken, etc.)
- ik keek naar iets wat zich naast de weg bevond (natuur, reclameborden, etc.)
- ik keek achterom
- ik werd afgeleid door ander verkeer
- ik werd afgeleid door geluid (sirene, optrekkende auto, etc.)
- anders, namelijk.....
- nee, ik was alleen met het fietsen bezig

Wat gebeurde er?

23. Wat deed u op het moment van het ongeval?

U mag meerdere antwoorden aankruisen.

- ik was gewoon aan het fietsen (geen bijzondere activiteit zoals inhalen of afslaan)
- ik wilde op de fiets stappen
- ik wilde van de fiets afstappen
- ik remde
- ik fietste naar beneden (brug, helling)
- ik fietste omhoog (brug, helling)
- ik haalde een andere weggebruiker in
- ik werd ingehaald door een andere weggebruiker
- ik wilde afslaan naar links
- ik wilde afslaan naar rechts
- ik nam een bocht naar links
- ik nam een bocht naar rechts
- ik zette de fiets weg of zette die ergens in of op
- ik liep met de fiets aan de hand
- anders, namelijk

24. Wat gebeurde er waardoor het ongeval ontstond?

- ik reed met mijn fiets tegen iets of iemand aan >> ga naar vraag 25
- een andere verkeersdeelnemer heeft mij aangereden >> ga naar vraag 25
- ik raakte gewond toen ik de fiets wegzette/ ergens in of op zette
=> Ga door met vraag 35
- ik verloor mijn evenwicht tijdens het fietsen (niet door een botsing) en viel
=> Ga door met vraag 27
- ik verloor mijn evenwicht bij het opstappen of afstappen en viel
=> Ga door met vraag 27
- anders, namelijk:.....
=> Ga door met vraag 27

25. Waar kwam u mee in botsing?

- een rijdende fiets => Ga door met vraag 26
- een wielrenner => Ga door met vraag 26
- een stilstaand voertuig (bijvoorbeeld auto, fiets, scooter)
=> Ga door met vraag 27
- een rijdende auto => Ga door met vraag 27
- een rijdende motor => Ga door met vraag 27
- een rijdende bromfiets/scooter/snorfiets
 - geel kenteken (max. 45 km/u.) >> Ga door met vraag 27
 - blauw kenteken (max. 25 km/u.) >> Ga door met vraag 27
 - weet ik niet >> Ga door met vraag 27
- een voetganger => Ga door met vraag 27
- een paal (-tje) => Ga door met vraag 27
- een hek of muur => Ga door met vraag 27
- de stoep(rand) => Ga door met vraag 27
- een boom of struik => Ga door met vraag 27
- een dier => Ga door met vraag 27
- anders, namelijk: => Ga door met vraag 27

26. Wat gebeurde er precies bij uw botsing met een andere fietser?

- ik raakte met mijn voorwiel het achterwiel van een andere fietser
- het stuur van mijn fiets haakte in het stuur van een andere fietser/bromfietser en ik viel
- ik botste in de flank van een andere fietser
- een andere fietser botste in mijn flank
- ik reed in op één of meer voorliggers
- ik en de andere fietser reden in tegenovergestelde richting (frontale botsing)
- anders, namelijk

27. Is het ongeval mede ontstaan, omdat er iets tussen de spaken kwam?

- nee
- ja, namelijk:
de belangrijkste oorzaak aankruisen.
- kleding
- tas
- een voet of ander lichaamsdeel van een passagier
- een voet of ander lichaamsdeel van de bestuurder
- iets dat op straat lag (bijvoorbeeld een tak)
- iets anders, namelijk:

28. Is het ongeval mede ontstaan, omdat er iets mis was met de fiets?

- nee
- ja, namelijk:
de belangrijkste oorzaak aankruisen.
- de elektrische fiets ging opeens harder rijden
- de rem werkte niet goed
- ik kreeg een lekke band
- de verlichting werkte niet
- anders, namelijk:

29. Is het ongeval mede ontstaan door het gedrag van een andere verkeersdeelnemer?

- nee
- ja, namelijk door:
de belangrijkste oorzaak aankruisen.
- iemand anders lette niet goed op
- anderen reden in groep
- iemand anders reed te hard
- iemand anders gaf geen voorrang
- iemand anders stak onverwacht over
- iemand anders belde met mobiele telefoon
- iemand anders gebruikte smartphone (anders dan bellen)
- iemand anders gebruikte een koptelefoon
- iemand anders had alcohol of drugs gebruikt
- iemand anders maakte een stuurfout
- iemand anders reed door rood licht
- iemand anders stopte plotseling
- iemand anders sloeg af zonder richting aan te geven
- iemand anders had geen verlichting aan
- anders, namelijk:

30. Is het ongeval mede ontstaan door iets dat uzelf als bestuurder deed?

- nee
- ja, namelijk door:
de belangrijkste oorzaak aankruisen.
- ik lette niet goed op
 - ik maakte een stuurfout
 - ik reed door rood licht
 - ik stopte plotseling
 - ik sloeg af zonder richting aan te geven
 - ik had geen verlichting aan
 - ik reed met losse handen
 - mijn voet gleed van de trapper
 - ik bleef haken tijdens het opstappen of afstappen
 - ik maakte een fout bij het schakelen
 - ik keek achterom
 - ik fietste met twee of meer personen naast elkaar
 - anders, namelijk:

31. Is het ongeval mede ontstaan doordat u zelf iets deed waardoor u was afgeleid?

- nee
- ja, namelijk:
de belangrijkste oorzaak aankruisen.
- ik was aan het telefoneren
 - ik was aan het Whatsappen/chatten/sms'en/etc.
 - ik keek op mijn smartphone (anders dan telefoneren/Whatsappen/chatten/sms'en/etc.
 - ik keek op mijn fietscomputer
 - ik luisterde naar muziek/had een koptelefoon op
 - ik praatte met iemand met wie ik samen fietste
 - ik had haast
 - ik was in gedachten verzonken
 - anders, namelijk:

32. Is het ongeval mede ontstaan door uw lichamelijke en/of geestelijke conditie?

- nee
- ja, namelijk door:
de belangrijkste oorzaak aankruisen.
- ik was vermoeid
- ik was duizelig
- ik was ziek
- ik kan niet goed zien
- ik kan niet goed horen
- ik heb problemen met mijn evenwicht
- ik heb problemen met mijn coördinatie
- ik had alcohol gebruikt
- ik had drugs gebruikt
- ik had medicijnen gebruikt
- anders, namelijk:

33. Is het ongeval mede ontstaan door weersomstandigheden?

- nee
- ja, namelijk door:
de belangrijkste oorzaak aankruisen.
- neerslag (regen, hagel, sneeuw)
- gladheid (ijzel of sneeuw)
- harde wind
- zon (ik of een andere betrokkene keek tegen de zon in)
- hitte
- kou
- anders, namelijk:

34. Is het ongeval mede ontstaan door de toestand van de weg?

- nee
- ja, namelijk door:
de belangrijkste oorzaak aankruisen.
- los liggend materiaal (bijvoorbeeld zand, kiezels of grind)
- gat/kuil/sleuf
- hobbel/bult
- boomwortels
- het wegdek was nat
- het wegdek was glad
- er was geen of slechte verlichting
- fietswiel kwam in gleuf in of bij de berm
- anders, namelijk:

35. Had het ongeval voorkomen kunnen worden?

- nee
- ja, namelijk

De fiets waarmee het ongeval plaatsvond**36. Reed u op een dames- of herenfiets?**

- damesfiets
- herenfiets

37. Op wat voor fiets reed u toen u het ongeval kreeg?

- gewone fiets => Ga door met vraag 39
- mountainbike => Ga door met vraag 39
- tour/trekking, 'hybride' fiets of randonneur => Ga door met vraag 39
- racefiets => Ga door met vraag 39
- bakfiets => Ga door met vraag 39
- bakfiets met trapondersteuning => Ga door met vraag 38
- fiets met hulpmotor (bijvoorbeeld Spartamet) => Ga door met vraag 38
- elektrische fiets met trapondersteuning tot 25 km/uur => Ga door met vraag 38
- speed-pedelec met trapondersteuning tot 45 km/uur => Ga door met vraag 38
- ander soort fiets, namelijk: => Ga door met vraag 39

38. Stond de trapondersteuning/motor aan toen u het ongeval kreeg?

- nee, die was uitgeschakeld
- ja, namelijk in de:
- hoogste stand (maximale trapondersteuning)
- middelste stand(en) (gemiddelde trapondersteuning)
- laagste stand (lage trapondersteuning)

Medische behandeling

>> Indien u ten tijde van het ongeval passagier was op de fiets, wordt u verzocht vraag 39 tot en met vraag 42 in te vullen zoals ze op uzelf van toepassing zijn.

39. Bent u vanwege het opgelopen letsel na de behandeling op de Spoedeisende Hulpafdeling nog verder behandeld?

U mag meerdere antwoorden aankruisen.

- nee
- ja, ik werd opgenomen in het ziekenhuis
- ja, door een specialist / op de polikliniek
- ja, door een huisarts
- ja, door een fysiotherapeut
- ja, anders, namelijk:

40. Heeft u nog last van het opgelopen letsel?

- nee
- ja, en dat is zeker blijvend
- ja, en dat is vermoedelijk blijvend
- ja, maar de verwachting is dat ik gedeeltelijk herstel
- ja, maar de verwachting is dat ik helemaal herstel

41. Bent u na het ongeval minder gaan fietsen?

- nee, ik fiets nog evenveel
- nee, ik fiets nu meer
- ja, ik fiets nu minder omdat:
 - ik door het ongeval lichamelijke klachten heb gekregen
 - ik door het ongeval bang ben geworden
 - door het ongeval mijn fiets kapot is gegaan
 - een andere reden, namelijk.....

42. Verwacht u dat u over enkele jaren minder fietst ten opzichte van voor het ongeval (door het letsel, de angst om te vallen, etc.)?

- nee
- ja, ik verwacht minder te fietsen
- ja, ik verwacht helemaal niet meer te fietsen

Fietsen algemeen:

>> Indien u ten tijde van het ongeval passagier was op de fiets, mag u vraag 43 tot en met vraag 51 overslaan.

43. Hoeveel dagen fietste u gemiddeld per week voordat het ongeval plaatsvond?

- minder dan 1 dag per week
- 1-2 dagen per week
- 3-4 dagen per week
- 5-7 dagen per week

44. Kunt u aankruisen hoe vaak u in het algemeen tijdens het fietsen de volgende dingen doet:

<i>Gebruik</i>	<i>Meer dan 50% van de tijd dat ik fiets</i>	<i>Tussen de 20% en 50% van de tijd dat ik fiets</i>	<i>Tussen de 0% en 20% van de tijd dat ik fiets</i>	<i>Nooit</i>
Telefoneren (met telefoon aan het oor)				
Hands free telefoneren				
Whatsappen/chatten/sms'en/etc.				
Gebruik smartphone (anders dan telefoneren/Whatsappen/chatten/sms'en)				
Koptelefoon/muziek luisteren				

45. Kunt u een inschatting maken van het totaal aantal kilometers dat u per jaar fietste voordat u het ongeval kreeg?

Maak hierbij een inschatting in hele kilometers.

km per jaar

46. U heeft hierboven uw totale jaarlijkse fietsafstand aangegeven. Hoeveel hiervan fietst u *recreatief* (met recreatief worden fietstochten bedoeld die u maakt voor uw plezier of om te trainen)?

Maak een inschatting in hele kilometers.

km per jaar

47. Maakt u wel eens gebruik van een elektrische fiets?

- ja
- nee => Ga door met vraag 52

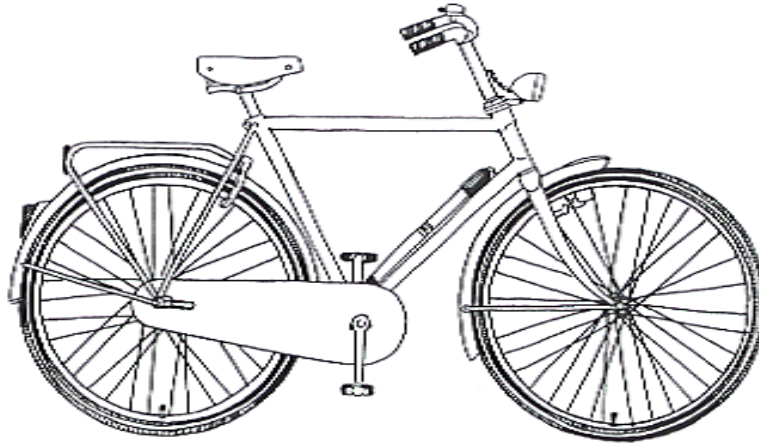
48. **U heeft hierboven aangegeven hoeveel u jaarlijks fietst. Hoeveel hiervan rijdt u op de elektrische fiets?**

Maak hierbij een inschatting in hele kilometers.

km per jaar

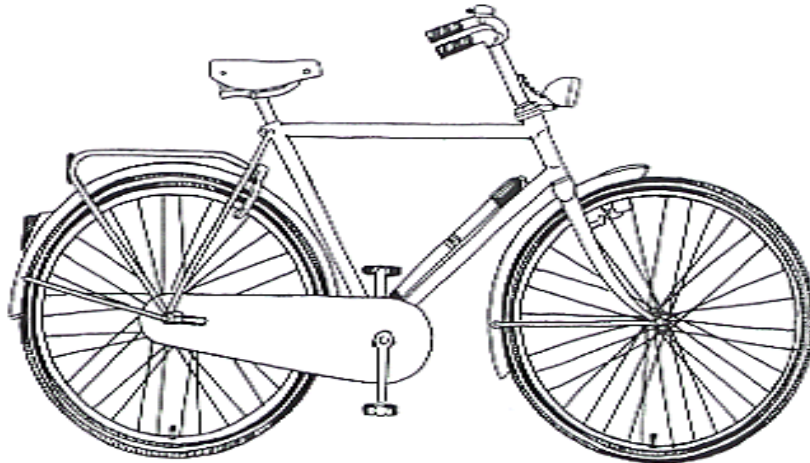
49. **Kunt u met een kruis op onderstaand plaatje aangeven waar op uw elektrische fiets de aandrijving/motor zit?**

Indien u meer elektrische fietsen bezit, beantwoordt u deze vraag dan voor de elektrische fiets die u het meest gebruikt.



50. **Kunt u met een kruis op onderstaand plaatje aangeven waar op uw elektrische fiets de accu zit?**

Indien u meer elektrische fietsen bezit, beantwoordt u deze vraag dan voor de elektrische fiets die u het meest gebruikt.



51. **Wat voor sensor heeft uw elektrische fiets?**

Indien u meer elektrische fietsen bezit, beantwoordt u deze vraag dan voor de elektrische fiets die u het meest gebruikt.

- trapkrachtsensor
 bewegingssensor (of speedsensor)
 combinatie van trapkrachtsensor en bewegingssensor
 weet ik niet

Ten slotte nog enkele vragen over u zelf (d.w.z. het slachtoffer)

52. **Wat is uw geslacht?**

- man
 vrouw

53. **Wat is uw leeftijd?**

jaar

54. **Wat is uw lengte?**

cm

55. **Wat is uw gewicht?**

kg

56. **Gebruikt u dagelijks één of meer medicijnen?**

- ja, dagelijks één medicijn => Ga door met vraag 57
 ja, dagelijks twee of meer medicijnen => Ga door met vraag 57
 nee, ik gebruik geen medicijnen => Ga door met vraag 58

57. **Gebruikt u een of meer van de volgende middelen?**

Meerdere antwoorden zijn mogelijk

- slaapmiddelen
 kalmeringsmiddelen
 middelen bij depressie of angst
 middelen bij epilepsie
 middelen bij ADHD
 middelen bij psychische stoornissen
 middelen bij allergie, hooikoorts
 sterke pijnstillers, opiaten
 middelen bij Parkinson
 bloedverdunners
 geen van deze

58. Heeft u een of meer van de volgende lichamelijke klachten of ongemakken (het gaat niet om de vraag of het een rol speelde bij het ongeval)?

Meerdere antwoorden zijn mogelijk

- nee, ik heb geen lichamelijke klachten of ongemakken
- ja, slechtziend
- ja, slechthorend
- ja, evenwichtsproblemen
- ja, coördinatieproblemen
- ja, slechte conditie
- ja, stramme spieren of gewrichten
- ja, duizeligheid
- ja, vermoeidheid
- ja, slaapapneu of andere slaapstoornissen
- ja, andere aandoening/klacht (bijv. diabetes, epilepsie), namelijk.....

Wij zouden graag de mogelijkheid hebben contact met u op te nemen om eventueel enkele vervolgvragen te kunnen stellen. Ook deze gegevens worden vervolgens anoniem verwerkt en niet gekoppeld aan uw persoons- of adresgegevens.

59. Mogen wij met u contact opnemen in het kader van een eventueel vervolgonderzoek?

- ja
- nee

Wilt u dan hier uw naam, adres, telefoonnummer en/of e-mailadres opschrijven?

Naam:

Adres:

Telefoonnummer:

E-mailadres:

Maak kans op een aardige prijs

Onder de deelnemers aan het onderzoek wordt 50 keer een bedrag van € 50 verloot. Als u de vragenlijst volledig heeft ingevuld en uw e-mailadres aan ons doorgeeft, dingt u mee naar een van de geldbedragen. Uw ingevulde vragenlijst wordt losgekoppeld van uw e-mailadres.

- Ja, ik wil meedingen naar een van de geldbedragen

e-mailadres:

Heel erg bedankt voor uw medewerking aan deze vragenlijst!

Wilt u zo vriendelijk zijn deze vragenlijst in bijgevoegde antwoordenvolp terug te sturen, ook als u de vragenlijst niet kunt of wilt invullen. Een postzegel plakken is niet nodig.

VeiligheidNL

Antwoordnummer 17035

1000 SL AMSTERDAM

Over VeiligheidNL

VeiligheidNL is een onafhankelijk expertisecentrum met de missie om ongevallen te voorkomen door veilig gedrag te stimuleren. We helpen mensen hun veiligheid te vergroten in en om het huis, maar ook op straat, op school en op het werk. We monitoren en signaleren ongevallen en letsels en onderzoeken welke vorm van preventie effectief is. Voor de monitoring is het Letsel Informatie Systeem (LIS) de basis, een registratiesysteem bij een representatieve steekproef van Spoedeisende Hulpafdelingen (SEH's) in Nederland, maar we rapporteren ook dodelijke ongevallen en ziekenhuisopnamen door letsels.

We ontwikkelen effectieve gedragsinterventies die praktisch, oplossingsgericht en op maat zijn en voeren deze ook deels uit. Ten slotte delen wij onze kennis en kunde direct met onze doelgroepen of via professionals, samenwerkingspartners en ambassadeurs. We werken voor en met overheden, bedrijven, zorgverleners en particulieren.