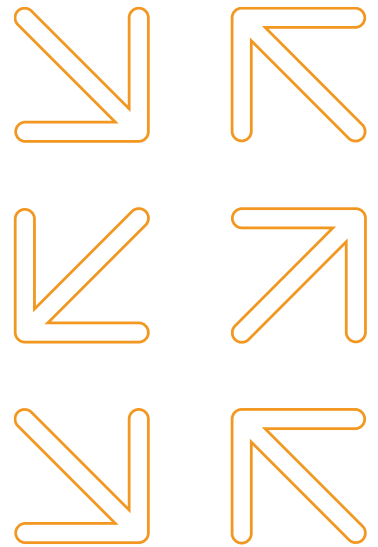


Fietsongevallen in Utrecht

Vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld
in 2023 op de SEH van het Diaconessenhuis



Over VeiligheidNL

VeiligheidNL is hét kenniscentrum voor letselpreventie. Wij zetten ons in om het leven van mensen veilig(er) te maken door veilig gedrag in een veilige omgeving te stimuleren.

Veiligheid is niet vanzelfsprekend. Het is het resultaat van onderzoek, van wetenschap, van interventies, van gedrag. Wij richten ons op de meest voorkomende en meest ernstige letsels, waar preventie belangrijk én mogelijk is. Dit doen we vanuit de thema's Kinderveiligheid, Valpreventie, Gezond gehoor, Sportblessurepreventie, Verkeersveiligheid en Productveiligheid.

We werken in een doelgerichte cyclus aan onderzoek, strategie- en interventie-ontwikkeling, implementatie en evaluatie. Relevante kennis en inzichten zetten wij om in hoogwaardige gedragsinterventies en slimme veiligheidsoplossingen en we verbinden wetenschappelijke inzichten met de dagelijkse praktijk. En, dat doen we niet alleen. We werken samen met partners en professionals en samen strijden we voor maximale impact.

Voor de monitoring van letsels werken we met ons eigen Letsel Informatie Systeem (LIS). Een uniek systeem dat letsels registreert bij een representatieve steekproef van Spoedeisende-Hulpafdelingen van ziekenhuizen in Nederland.

Veiligheid is niet per ongeluk.

Fietsongevallen in Utrecht

**Vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in 2023 op de SEH van het
Diakonessenhuis**

Rapport 1031

Projectnummer 20.0341

Inge Krul

Kim Houwaart

Manon van Dijk

Uitgegeven door

VeiligheidNL

Postbus 75169

1070 AD Amsterdam

www.veiligheid.nl

maart 2025



Inhoudsopgave

	Pagina
1	Inleiding
1.1	Achtergrond
1.2	Vraagstellingen
1.3	Leeswijzer
2	Resultaten
2.1	Algemene kenmerken respondenten
2.1.1	Leeftijd en geslacht
2.1.2	Passagiers
2.1.3	Fietservaring
2.1.4	Gedrag in het dagelijks leven
2.2	Type fiets
2.2.1	Fietsbezit
2.2.2	Maximale snelheid van elektrische fiets
2.3	Ongevalselocatie en type/soort weg
2.3.1	Bekendheid met locatie
2.3.2	Bebouwde kom
2.3.3	Weggedeelte
2.3.4	Soort weg
2.4	Toedracht
2.4.1	Aard van het ongeval
2.4.2	Samen fietsen
2.5	Oorzaken van fietsongevallen
2.5.1	Omgevingsfactoren
2.5.2	Gemoedstoestand
2.5.3	Afleiding
2.5.4	Overtreding regels
2.6	Middelengebruik
2.6.1	Alcoholgebruik
2.6.2	Drugs- en medicatiegebruik
2.7	Letsel
2.7.1	Letselernst en type letsel
2.8	Helmgebruik
2.9	Maaltijd- en pakketbezorgers
3	Discussie en conclusie
3.1	Conclusie
3.2	Discussie
3.3	Aanbevelingen voor vervolgonderzoek
4	Verantwoording



4.1	MOVE	22
4.2	Onderzoeksopzet	22
4.3	Vragenlijst	22
4.4	Respons	23
4.5	Datamanagement	23
4.5.1	Koppeling met MOVE data	23
4.5.2	Open antwoorden voor 'anders, namelijk'	24
4.5.3	Ernst letsel	24
4.6	Data-analyse	25
4.6.1	Beschrijvende statistiek en toetsing	25
Bijlage 1 Vragenlijst		26
Bijlage 2 Respons analyse		45
Bijlage 3 Tabellenboek		47



Samenvatting

VeiligheidNL heeft in samenwerking met het Diaconessenhuis in Utrecht alle fietsslachtoffers aangeschreven die in 2023 op de SEH van het Diaconessenhuis zijn behandeld. Deze groep fietsslachtoffers heeft een vragenlijst ontvangen met vragen over onder andere de ongevalslocatie, toedracht van het ongeval en oorzaken van het ongeval. In totaal is de vragenlijst naar 1.263 fietsslachtoffers verstuurd en zijn er 369 fietsslachtoffers meegenomen in de analyses.

Onervarenheid geen factor bij ontstaan fietsongevallen

De gemiddelde leeftijd van de respondenten was 46 jaar, variërend van 3 tot 91 jaar, waarbij iets meer dan de helft van de respondenten een vrouw was. Twee derde van de respondenten reed op een niet-elektrische fiets. Bij nagenoeg alle ongevallen (op 1 ongeval na) ging het om fietsers die al sinds hun jeugd fietsen. Ook fietste driekwart van de respondenten 5-7 dagen per week en gaf eveneens driekwart van de respondenten aan de fiets al langer dan een jaar te bezitten. Slechts 3 procent van de respondenten fietste minder dan één keer per week. Acht op de tien respondenten gaven aan de omgeving van de ongevalslocatie goed te kennen. Dit suggereert dat onervarenheid geen factor is bij het ontstaan van fietsongevallen.

De meeste fietsongevallen waren eenzijdig (46%) en kwamen voornamelijk voor bij fietsers jonger dan 25 jaar (54%). Dit zijn fietsongevallen waarbij er niet gebotst is. Bij 11 procent was er echter wel een andere verkeersdeelnemer betrokken bij het ongeval; het slachtoffer is bijvoorbeeld gevallen na het moeten uitwijken of plotseling moeten remmen voor een andere verkeersdeelnemer. Dit waren met name slachtoffers van 55 jaar en ouder (18%). Volwassenen tussen de 25 en 54 jaar hadden relatief vaak een botsing met een andere verkeersdeelnemer (47%).

Fietsongevallen vooral op rechte weg

Ruim een derde van de fietsongevallen vond plaats op rechte wegen. Tien procent van de respondenten gaf aan dat ze in een bocht fietsten op het moment van het ongeval. Van de eenzijdige ongevallen gebeurde 42 procent op een rechte weg en 18 procent in een bocht. Van de ongevallen waarbij er sprake was van een botsing met een tegenpartij gebeurde 35 procent op een rechte weg, 35 procent op een kruispunt en 20 procent op een rotonde.

De meeste fietsslachtoffers waren bekend met de locatie van het ongeval, terwijl slechts zeven procent aangaf voor het eerst op de ongevalslocatie te zijn. Slachtoffers op (niet-elektrische) racefietsen liepen ongeveer even vaak letsel op binnen als buiten de bebouwde kom, met respectievelijk 47 procent en 45 procent.

Omgevingsfactoren belangrijke (mede)oorzaak van fietsongevallen

Bij eenzijdige ongevallen werd uitglijden het vaakst genoemd als oorzaak, gevolgd door spaakbeknelling en verlies van evenwicht. Respondenten van 55 jaar en ouder meldden vaak dat ze moesten uitwijken voor een andere verkeersdeelnemer, door bijvoorbeeld plotseling moeten remmen. Meer dan de helft van de fietsslachtoffers die tegen een obstakel botsten, raakte een stoep of opstaand randje. Een botsing met een paaltje werd door ongeveer 11 procent genoemd.



Bladeren of grind op de weg, smalle fietspaden en opstaande randjes werden door respondenten genoemd als omgevingsfactoren die bijdroegen aan het ongeval. Een vijfde van de respondenten gaf aan dat ze niet hun volledige aandacht bij het verkeer hadden, omdat ze aan het praten waren met een medefietser of in gedachten verzonken waren. Zeven procent van de respondenten gaf aan een verkeersregel te hebben overtreden tijdens het ongeval, waarbij fietsen waar dit niet was toegestaan het meest werd genoemd. Daarnaast had 13 procent van de respondenten alcohol gedronken in de 12 uur voorafgaand aan het ongeval. Dit percentage was met 48 procent het hoogste onder de leeftijdsgroep 18-24 jaar.

Vooraf ernstig letsel na fietsongeval

Het merendeel van de respondenten werd behandeld voor ernstig letsel op de SEH. Bijna de helft van hen liep een fractuur op door het ongeval, en een kwart van de respondenten had hersenletsel. Het aandeel hersenletsel na een ongeval met een elektrische fiets (33%) en (elektrische) racefiets/mountainbike (30%), lag hoger dan bij de gewone fiets (21%).



1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Het Diaconessenhuis in de provincie Utrecht draagt sinds 1 april 2020 bij aan het in kaart brengen van de aard, omvang en ernst van verkeersongevallen in de provincie Utrecht. Dit doet zij door het delen van gepseudonimiseerde SEH-data ten behoeve van de Monitor Verkeersslachtoffers (MOVE). MOVE wordt beheerd door VeiligheidNL. Deze data zijn erg waardevol voor het verbeteren van de verkeersveiligheid door beleidsmakers en wegbeheerders in de provincie Utrecht en geven een aanvullend beeld ten opzichte van de politieregistratie Bestand GeRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON).

Om nog meer inzicht te krijgen in risicogedrag, risicofactoren en/of risicodoelgroepen, die tot dusver wellicht niet of nauwelijks in beeld zijn, is er een vragenlijst uitgezet onder verkeersslachtoffers die op de SEH van het Diaconessenhuis zijn behandeld. In overleg met de provincie Utrecht, wegbeheerders uit de provincie Utrecht en contactpersonen binnen het Diaconessenhuis, is ervoor gekozen om het vragenlijstonderzoek specifiek te richten op fietsslachtoffers (incl. e-bikes, fatbikes, racefietsen, bakfietsen etc.) en scooterslachtoffers (incl. snorfiets, bromfiets en speed-pedelec).

In de vragenlijst is gefocust op de overkoepelende thema's zoals ongevalslocatie, toedracht van het ongeval, oorzaken van het ongeval, middelengebruik en letsel. Naast dat er in de vragenlijst meerkeuze vragen zijn gesteld is er ook geprobeerd meer open vragen te stellen, om zo nog meer details te weten te komen over het ongeval. De uitkomsten van dit vragenlijstonderzoek gebruikt de provincie Utrecht om nog gericht en effectiever interventies te kunnen ontwikkelen en in te zetten.

1.2 Vraagstellingen

De vragenlijst heeft veel informatie opgeleverd. Het is in deze subsidieperiode niet mogelijk om alles tot in detail te analyseren en rapporteren. In deze rapportage is er daarom voor gekozen, in overleg met de provincie Utrecht, om de volgende vraagstellingen ten minste te beantwoorden:

1. Wat zijn de kenmerken van de fietsslachtoffers?
2. Op welke type fiets reden de slachtoffers ten tijde van het fietsongeval?
3. Welke type fietsongevallen vinden er plaats?
4. In welke omstandigheden (plaats, tijd, locatie) vinden fietsongevallen plaats?
5. Wat zijn de meest voorkomende oorzaken van fietsongevallen?
6. Wat zijn de gevolgen van fietsongevallen (type en ernst van het letsel)?
7. Bij hoeveel fietsongevallen spelen alcoholgebruik, drugsgebruik of medicatiegebruik een rol bij het ontstaan van het ongeval?
8. Bij hoeveel fietsongevallen zijn maaltijdbezorgers en pakketbezorgers betrokken (zowel als slachtoffer als tegenpartij)?



1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden eerdergenoemde vraagstellingen beantwoord en de belangrijkste overige resultaten van het vragenlijstonderzoek gepresenteerd. De belangrijkste conclusies en discussie staan beschreven in hoofdstuk 3 en de verantwoording staat in hoofdstuk 4. Bijlage 1 bevat de vragenlijst die is gebruikt voor dit onderzoek en bijlage 2 bevat de analyse naar de kenmerken van de fietsslachtoffers die de vragenlijst wel en niet hebben ingevuld. Het tabellenboek staat in Bijlage 3.

2 Resultaten

In totaal werden er in 2023 1.274 fietsslachtoffers behandeld op de SEH-afdeling van het Diaconessenhuis. Naar 1.263 fietsslachtoffers¹ is een vragenlijst verstuurd, waarvan uiteindelijk 369 fietsslachtoffers hebben gereageerd en zijn meegenomen in de analyses. In bijlage 2 is een uitgebreide respons analyse opgenomen.

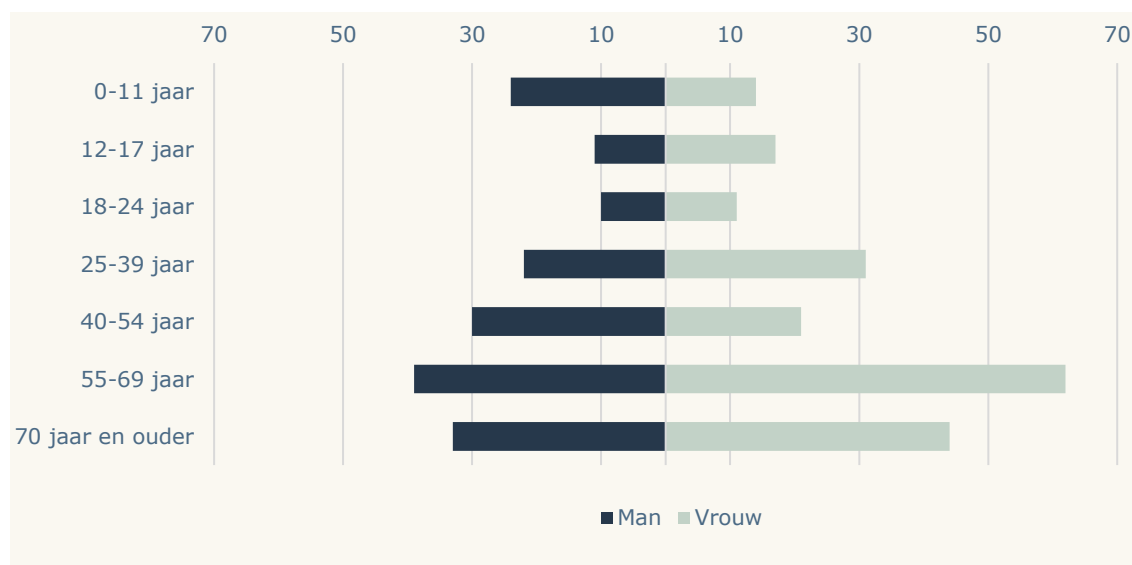
Naast fietsslachtoffers zijn er in totaal ook 156 vragenlijsten verstuurd naar snorfiets-, bromfiets- en scooterslachtoffers die in 2023 zijn behandeld op de SEH-afdeling van het Diaconessenhuis. In totaal hebben er negen respondenten (respons zes procent) de vragenlijst ingevuld. Dit aantal is te laag om analyses op uit te kunnen voeren. Daarom is er besloten om de snorfiets-, bromfiets- en scooterslachtoffers niet mee te nemen in dit rapport.

2.1 Algemene kenmerken respondenten

2.1.1 Leeftijd en geslacht

De gemiddelde leeftijd van de respondenten was 46 jaar met een mediane leeftijd van 53 jaar. Het jongste fietsslachtoffer was 3 jaar en het oudste slachtoffer 91 jaar. Iets meer dan de helft van de respondenten was vrouw (n=200, 54%). De mannelijke slachtoffers waren vooral vertegenwoordigd in de leeftijdsgroep 0-11 jaar en 40-54 jaar (Figuur 2.1, Bijlage 3 tabel B3.1).

Figuur 2.1 Aantal respondenten naar geslacht en leeftijd



Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diaconessenziekenhuis in 2023; n=369 respondenten.

¹ Naar 11 slachtoffers is geen vragenlijst verstuurd i.v.m. een onjuist adres, een adres in het buitenland of overlijden. Zie het hoofdstuk 'Verantwoording' voor nadere toelichting.



2.1.2 Passagiers

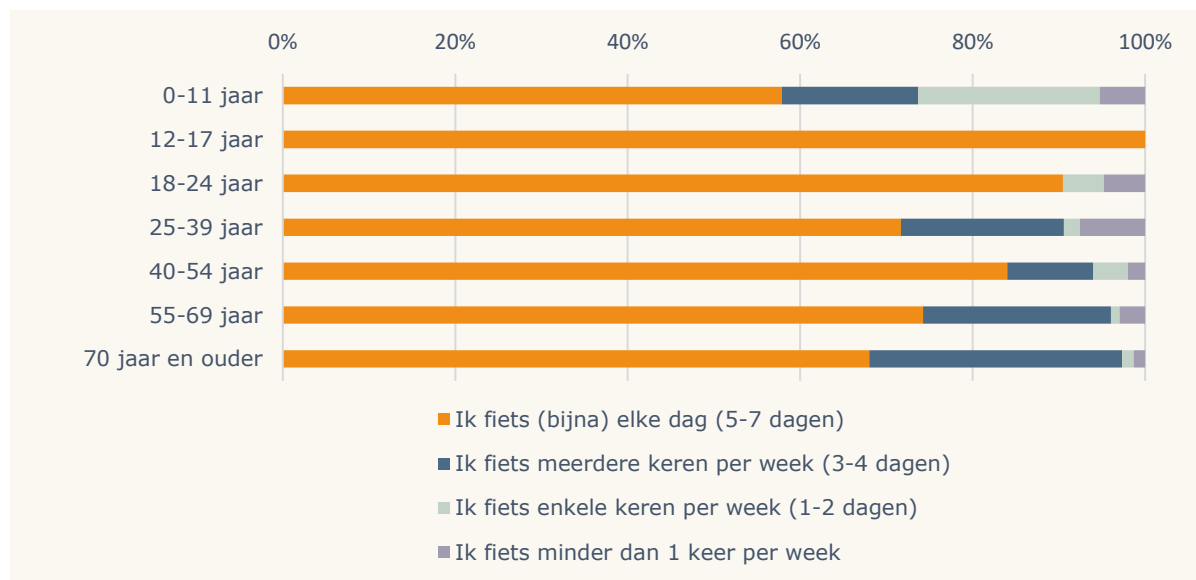
Van alle respondenten gaf zes procent aan achterop de fiets te hebben gezeten ten tijde van het ongeval (n=23). Hiervan was ongeveer de helft in de leeftijdsgroep 4 t/m 6 jaar (48%, n=11), een derde in de leeftijd van 7 t/m 9 jaar (30%, n=7) en een vijfde in de leeftijd van 10 jaar en ouder (22%, n=5). Het oudste slachtoffer dat achterop de fiets zat was 47 jaar.

2.1.3 Fietservaring

Alle respondenten hebben leren fietsen toen zij kind waren, op één slachtoffer na. Dit slachtoffer was 30 jaar en kreeg het ongeval tijdens de eerste keer fietsen.

Daarnaast is gevraagd hoe vaak slachtoffers gemiddeld per week fietsen (onafhankelijk van het ongeval). Hierbij zijn alleen respondenten meegenomen die zelf fietsten ten tijde van het ongeval (bestuurders). Driekwart van de bestuurders gaf aan dit (bijna) dagelijks te doen met 5-7 dagen per week (75%, n=261). Slechts 3 procent gaf aan minder dan één keer per week op de fiets te stappen (n=11). Er waren geen verschillen in fietsfrequentie tussen mannen en vrouwen en de verschillende type fietsers. Wel fietsten jongeren en jongvolwassenen vaker 5-7 dagen per week dan de andere leeftijdsgroepen (Figuur 2.2, Bijlage 3 Tabel B3.2).

Figuur 2.2 Fietsfrequentie naar leeftijd



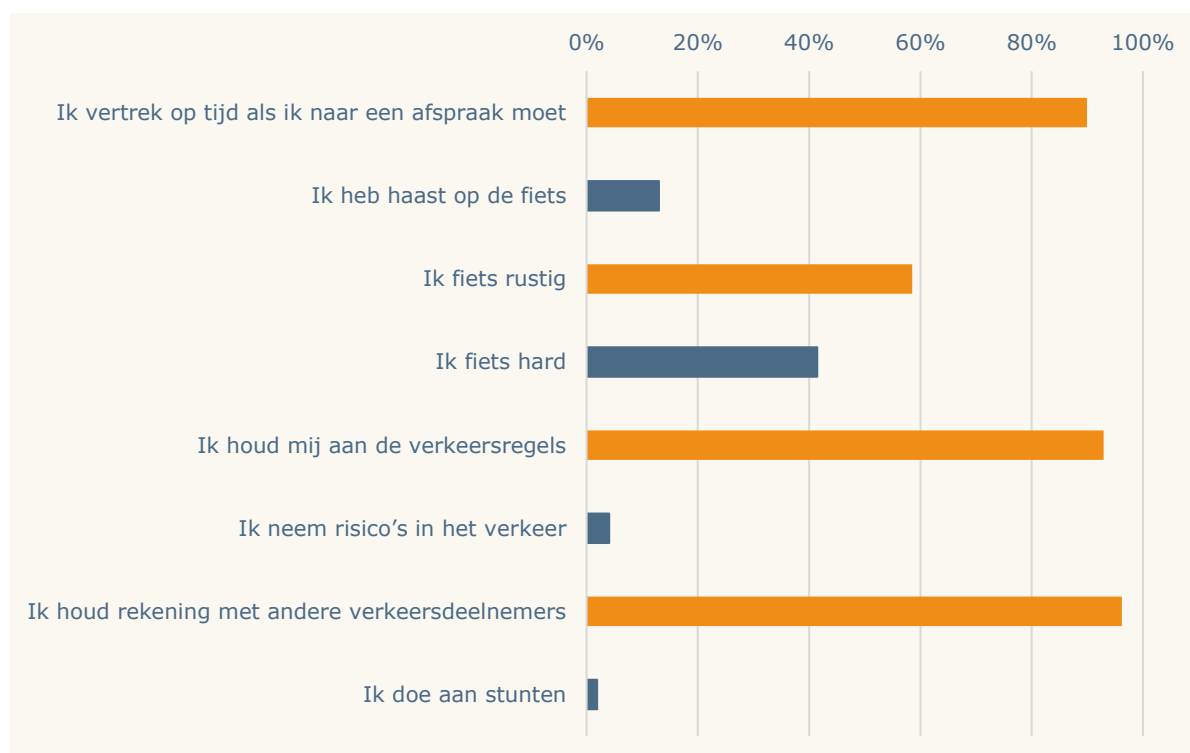
Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023; n=369 respondenten.

2.1.4 Gedrag in het dagelijks leven

Aan de respondenten zijn een aantal stellingen voorgelegd om risicogedrag op de fiets in kaart te brengen. Dit gaat om risicogedrag dat de slachtoffers in het dagelijks leven vertonen, dus onafhankelijk van het moment van het ongeval. Het meest voorkomende risicogedrag dat hierbij genoemd werd was hard fietsen, gevolgd door haast hebben op de fiets. Alle risicogedragingen werden meer gerapporteerd door slachtoffers onder de 55 jaar (n=191) dan door slachtoffers van 55 jaar en ouder (n=178, Figuur 2.3, Bijlage 3 Tabel B3.3).



Figuur 2.3 Percentage respondentent dat risicogedrag regelmatig* vertoont



Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023. *Als de respondent de vraag met 'meestal', 'vaak' of 'altijd' had beantwoord. Vragen met een donkerblauwe balk kunnen worden beschouwd als potentieel risicogedrag.

2.2 Type fiets

Twee derde van de respondenten die na een ongeval op de SEH-afdeling werden behandeld, reed op een niet-elektrische fiets ten tijde van het ongeval (Tabel 2.1). Hiervan reden veruit de meeste slachtoffers op een gewone fiets. Tien procent van de slachtoffers reed op een racefiets en vier procent op een mountainbike. Het aantal slachtoffers dat op een elektrische fiets reed was 31 procent. De type fietsers verschilden significant van elkaar met betrekking tot leeftijd (Figuur 2.4, Bijlage 3 Tabel B3.4). Daarnaast fietsten vrouwen significant vaker op een gewone elektrische fiets, terwijl mannen vaker op een racefiets/mountainbike fietsten. In de leeftijdsgroep 0-11 jaar zaten met name 10-jarigen op een mountainbike. Daarnaast zaten de jongere kinderen in deze leeftijdsgroep vaak achterop op de elektrische fiets (Figuur 2.4).



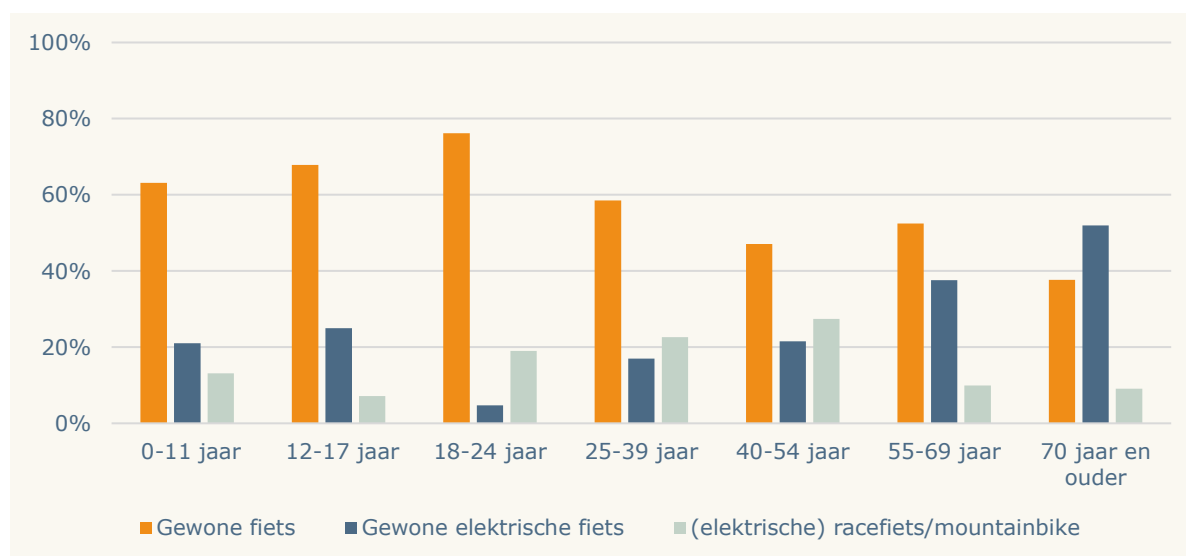
Tabel 2.1 Aantal respondenten naar type fiets

	Aantal	%
Niet elektrische fiets	251	68
Gewone fiets*	195	53
Racefiets	38	10
Mountainbike	14	4
Bakfiets	1	<1
Gravelbike	2	<1
Toerfiets	1	<1
Elektrische fiets	116	31
Elektrische fiets met trapondersteuning tot 25 km/uur	109	30
Bakfiets met trapondersteuning	5	1
Racefiets	1	<1
Mountainbike	1	<1
Onbekend	2	<1
Totaal	369	100

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

*waaronder ook kinderfiets, oma-fiets, vouwfiets, fiets met lage instap, mama-fiets.

Figuur 2.4 Aantal respondenten naar type fiets en leeftijd



Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023; n=369 respondenten. Voor 5 respondenten was het type fiets overig of onbekend. Deze respondenten zijn niet opgenomen in dit figuur.

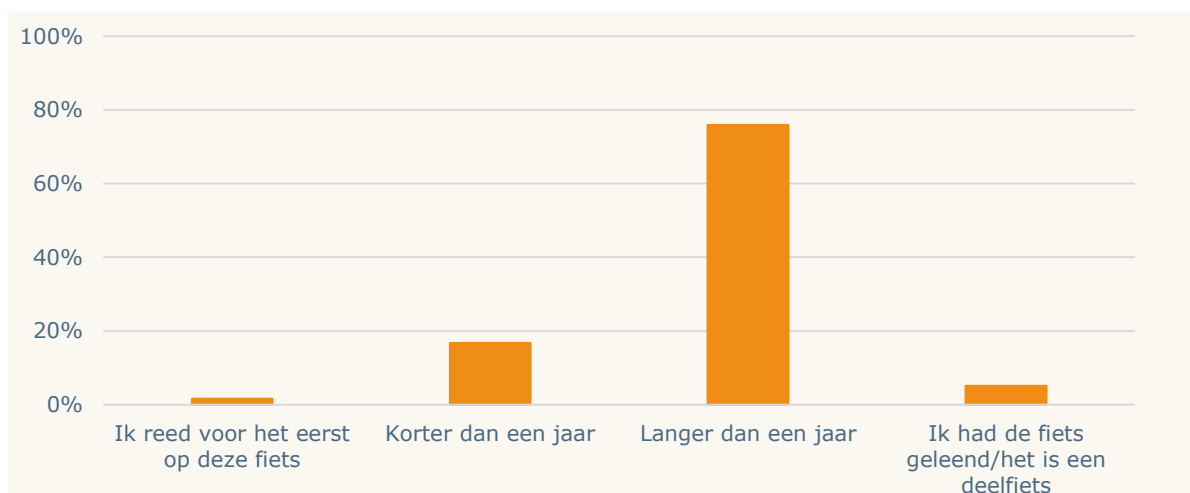


2.2.1 Fietsbezit

Driekwart van de slachtoffers had zijn/haar fiets langer dan een jaar (76%, n=280, Figuur 2.5). Bijna een op de vijf respondenten gaf aan de fiets korter dan één jaar te hebben voorafgaand aan het ongeval (17%, n=62). Vijf procent gaf aan op een geleende fiets of een deelfiets gereden te hebben (n=19).

Er waren geen verschillen tussen de type fietsers en geslacht. Wel waren er verschillen tussen de leeftijdsgroepen, met name 55-plussers hadden de fiets langer dan één jaar. Daarnaast waren er in de groep 25-39 jarigen vier slachtoffers die voor het eerst op de fiets reden en twee in de groep 55-plussers (Bijlage 3 Tabel B3.5).

Figuur 2.5 Periode van het fietsbezit van de respondenten



Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023
N.B. Voor twee respondenten was hun fietsbezit onbekend. Deze respondenten zijn niet opgenomen in dit figuur.

2.2.2 Maximale snelheid van elektrische fiets

Van de 116 respondenten met een elektrisch fietsongeval gaven veruit de meeste respondenten aan dat de elektrische fiets een snelheid van maximaal 25 kilometer per uur had. Negen procent gaf 26 kilometer per uur aan (n=11). Twee respondenten met een elektrisch fietsongeval gaven aan dat de elektrische fiets was opgevoerd. Hiervan gaf één respondent aan dat de fiets tot 35 km/uur was opgevoerd, de andere respondent gaf aan de snelheid niet te kennen.

2.3 Ongevalslocatie en type/soort weg

2.3.1 Bekendheid met locatie

De meeste fietsslachtoffers waren bekend met de locatie waar het ongeval plaatsvond. Acht op de tien respondenten gaven aan de omgeving goed te kennen en elf procent was een beetje bekend. Daarentegen gaf 7 procent aan voor het eerst op de ongevalslocatie gekomen te zijn. Slachtoffers die de omgeving niet goed kenden waren significant vaker 25 jaar en ouder en zaten vaker op de (elektrische) racefiets/mountainbike dan op een gewone (elektrische) fiets.

2.3.2 Bebouwde kom

Driekwart van de fietsongevallen vond plaats binnen de bebouwde kom (77%). Dit ging met name om fietsers op de gewone fiets; 86 procent van de slachtoffers op een gewone fiets kreeg het ongeval namelijk binnen de bebouwde kom. Op de (niet-elektrische) racefiets liepen slachtoffers



ongeveer even vaak letsel op binnen als buiten de bebouwde kom (respectievelijk 47% en 45%). Er waren geen significante verschillen tussen de verschillende leeftijdsgroepen.

2.3.3 Weggedeelte

Ruim een derde van de fietsslachtoffers reed op een rechte weg ten tijde van het fietsongeval (Tabel 2.2). Ongeveer een vijfde van de fietsslachtoffers kreeg het ongeval op een kruispunt, voor zover bekend was dit bij 10 procent op een kruispunt zonder verkeerslichten en bij acht procent op een kruispunt met verkeerslichten. Een op de 10 slachtoffers fietste in de bocht.

Van de eenzijdige ongevallen gebeurde 42 procent op een rechte weg, 18 procent in een bocht en acht procent op de stoep. Van de ongevallen waarbij er sprake was van een botsing met een tegenpartij gebeurde 35 procent op een rechte weg, 35 procent op een kruispunt en 20 procent op een rotonde.

Tabel 2.2 Aantal respondenten naar weggedeelte

	Aantal	%
Rechte weg	134	36
Op een kruispunt	76	21
<i>Zonder verkeerslichten</i>	35	10
<i>Met verkeerslichten</i>	29	8
<i>Aanwezigheid verkeerslichten onbekend</i>	7	2
<i>T-splitsing</i>	5	1
Rotonde	47	13
In een bocht	38	10
Op een stoep/oprit	18	5
Op een schoolplein/marktplein	6	2
Overig*	45	12
Onbekend	5	1

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

*Zandpad, tunnel/viaduct, wildrooster, meerdere combinaties.

2.3.4 Soort weg

Bijna de helft van de fietsslachtoffers reed op een fietspad of bromfietspad dat was gescheiden van de autoweg (Tabel 2.3). Van alle ongevallen gebeurde 36 procent op een weg/rijbaan dat gedeeld werd met gemotoriseerd verkeer.

Tabel 2.3 Aantal respondenten naar soort weg

	Aantal	%
Fietspad of bromfietspad gescheiden van de autoweg	178	48
Weg/rijbaan gedeeld met gemotoriseerd verkeer	131	36
Stoep, voetpad, voetgangersgebied	19	5
Anders*	27	7
Onbekend	14	4

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

*Dit betreffen wegsoorten zoals zandpad, fietspad bij een fietsenstalling, parkeerterrein en op/afrit.



2.4 Toedracht

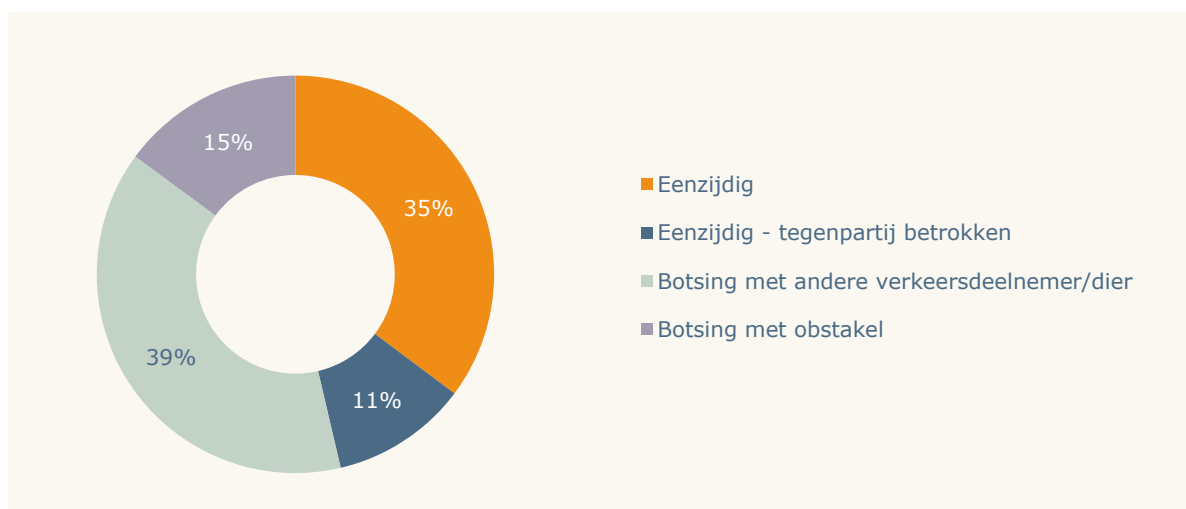
2.4.1 Aard van het ongeval

Aan de slachtoffers is gevraagd om te beschrijven wat er precies is gebeurd. De meeste fietsongevallen betroffen een eenzijdig fietsongeval (46%, n=171). Dit zijn fietsongevallen waarbij er niet gebotst is. Bij 11 procent was er echter wel een andere verkeersdeelnemer betrokken bij het ongeval (n=41, Figuur 2.6, Bijlage 3 Tabel B3.6). Het slachtoffer is bijvoorbeeld gevallen na het moeten uitwijken of plotseling moeten remmen voor een andere verkeersdeelnemer. Van de overige eenzijdige ongevallen was uitglijden de meest voorkomende oorzaak (12%, n=43), gevolgd door spaakbeknelling (8%, n=28). Dit waren nagenoeg allemaal kinderen, op twee jongeren en twee volwassenen na. Van alle kinderen jonger dan 12 jaar had 63 procent letsel door spaakbeknelling. Ook het verliezen van het evenwicht werd vaak genoemd (5%).²

Vier op de tien respondenten gaf aan in botsing te zijn gekomen met een andere verkeersdeelnemer (n=143). Dit was meestal een andere fietser of elektrische fietser (respectievelijk 16% en 4% van alle fietsongevallen). Daarnaast kwam negen procent van alle respondenten in botsing met een auto en zeven procent met een snor- of bromfiets (Bijlage 3, Tabel B3.6). Er waren twee respondenten die gebotst zijn met een fatbike en ook twee respondenten die in botsing zijn gekomen met een dier.

Onder de fietsslachtoffers die in botsing zijn gekomen met een obstakel (15%, n=55) ging het in meer dan de helft van de ongevallen om een stoep of opstaand randje. Daarnaast werden ook een voorwerp, paal of takken/boomwortels vaak genoemd.

Figuur 2.6 Aantal respondenten naar aard ongeval



Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

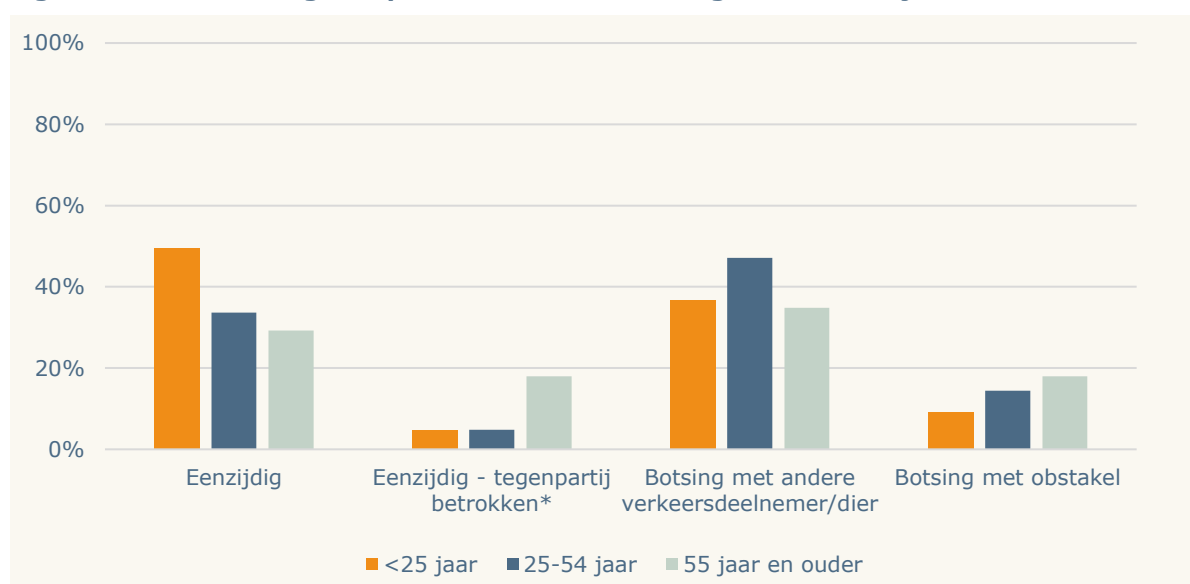
² Vanuit eerdere onderzoeken weten we dat vallen bij het op- en afstappen van de fiets ook een veelvoorkomende oorzaak bij 55-plussers is, maar omdat vallen bij op- en afstappen niet onder de definitie van een verkeersongeval valt, zijn deze ongevallen niet meegenomen in dit rapport.



Wanneer we kijken naar de aard van het ongeval per type fiets, dan zien we geen grote verschillen. Het uitwijken voor een andere verkeersdeelnemer (categorie: eenzijdig – tegenpartij betrokken) lijkt iets vaker voor te komen bij de gewone elektrische fietsers³, maar dit verschil was niet statistisch significant.

Wel zagen we significante verschillen tussen de verschillende leeftijdsgroepen (Bijlage 3, Tabel B3.7). Kinderen en jongeren tot 25 jaar hadden vaker een eenzijdig ongeval (figuur 2.7). Volwassenen in de leeftijd 25-54 jaar hadden relatief vaak een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Het uitwijken voor een andere verkeersdeelnemer (door bijvoorbeeld plotseling moeten remmen) kwam met name voor bij de respondenten van 55 jaar en ouder.

Figuur 2.7 Percentage respondenten naar aard ongeval en leeftijd



Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

*Het gaat hierbij om ongevallen waarbij er niet is gebotst, maar er wel een andere verkeersdeelnemer betrokken was. Bijvoorbeeld als het slachtoffer is gevallen doordat hij/zij moest uitwijken of plots moest remmen om een botsing te voorkomen.

2.4.2 Samen fietsen

Een factor die een rol kan spelen in de toedracht van een ongeval is het samen fietsen met een andere fietser of het fietsen in een groep. Hierbij kan door contact met een medefietser een ongeval ontstaan, zoals sturen in elkaar of het raken van het achterwiel. Ook komt het plotseling moeten remmen of uitwijken voor een medefietser voor.

Twee derde van de fietsslachtoffers fietste alleen ten tijde van het ongeval. Een kwart fietste met een andere fietser en zes procent fietste in een groep. Van de slachtoffers die met een andere fietser samen fietste (n=89), reed 40 procent samen met een vriend/vriendin, 31 procent met de eigen partner en 8 procent met een kind. De fietsers die in groepen fietsten (n=23), waren het vaakst vrienden van elkaar (65%), gevolgd door georganiseerde groepen (zoals schoolklassen, wielrenvereniging, trainingsgroep), gezin en huisgenoten.

³ Dit gaat om alle elektrische fietsen met uitzondering van elektrische bakfietsen, elektrische racefietsen en elektrische mountainbikes.



2.5 Oorzaken van fietsongevallen

2.5.1 Omgevingsfactoren

Aan alle slachtoffers is gevraagd of het fietsongeval werd (mede)veroorzaakt door omgevingsfactoren zoals weersomstandigheden, verkeersdruk, de wegomstandigheden of bijvoorbeeld slecht zicht. Van deze omgevingsfactoren werd de optie 'er was iets mis met de weg' het meest genoemd als (mede)oorzaak van het ongeval (38%, Tabel 2.4). Dit kwam vaak door bladeren of grind op de weg, een smal fietspad en opstaande randjes. In 28 procent van de ongevallen werden de weersomstandigheden genoemd als (mede)oorzaak, waarbij het in de helft van de gevallen ging om neerslag. Ook gaf een op de vijf respondenten aan dat hij of zij geen volledig overzicht had over de verkeerssituatie ten tijde van het fietsongeval. Veel genoemde belemmeringen waren hoge bomen of struiken, donkere weg/geen verlichting, of een onoverzichtelijke bocht.

Tabel 2.4 (Mede)oorzaken van ongevallen

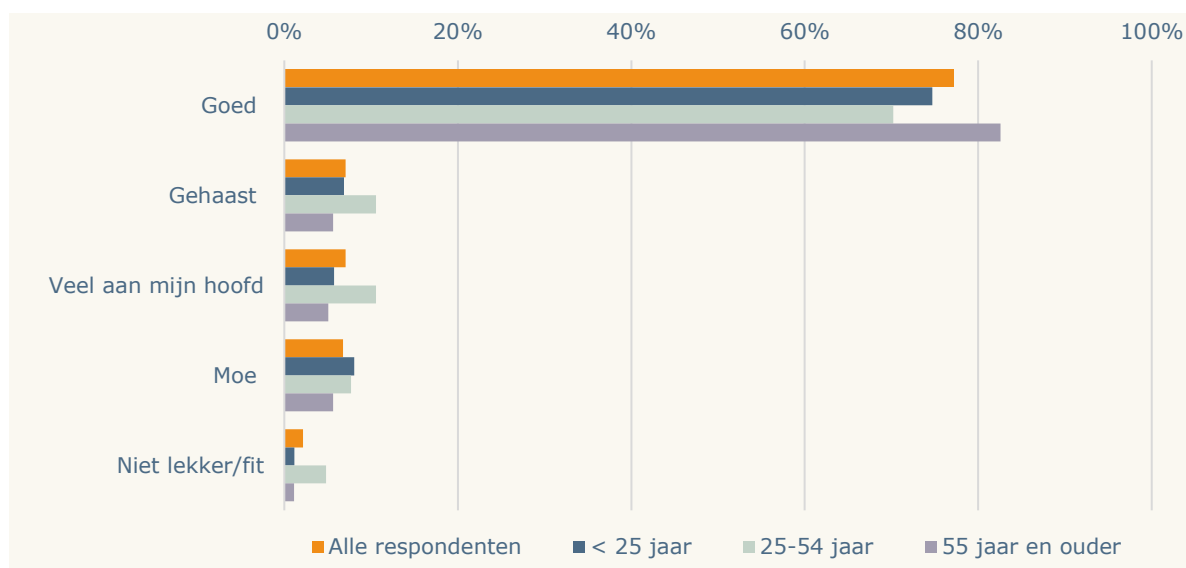
Oorzaak	Aantal	%
Iets mis met de weg	142	38
Weersomstandigheden	102	28
Heel rustig of heel druk op de weg	91	25
Geen volledig overzicht over de verkeerssituatie	70	19

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

2.5.2 Gemoedstoestand

Op de vraag hoe de respondent op de fiets is gestapt op de dag van het ongeval, gaven veruit de meeste respondenten aan dat zij zich goed voelden (Figuur 2.8, Bijlage 3 Tabel B3.8). Daarnaast hebben respondenten in het open tekstveld relatief vaak aangegeven dat zij met alcohol op de fiets zijn gestapt, dit was met name in de leeftijdsgroep onder de 25 jaar. Overige opmerkingen over de gemoedstoestand waren afgeleid, boos of zenuwachtig zijn (bijvoorbeeld na tandartsbezoek).

Figuur 2.8 Gemoedstoestand



Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023



2.5.3 Afleiding

Om meer inzicht te krijgen in de rol van afleiding is aan de respondent gevraagd wat hij of zij deed voorafgaand aan het ongeval en of de respondent door deze handeling afgeleid was. Daarnaast werd gevraagd of deze handelingen, volgens de respondent zelf, invloed hebben gehad op het ongeval. Van alle respondenten gaf 68 procent aan dat zij alleen bezig waren met fietsen. Een vijfde van de respondenten gaf aan dat zij niet hun volledige aandacht bij het verkeer hadden, doordat zij aan het praten waren met iemand met wie zij samen fietsen (12%) of in gedachten verzonken waren (8%). Andere genoemde handelingen tijdens het fietsen waren muziek luisteren (7%) of afgeleid zijn door verkeer of de omgeving (5%). Twee respondenten zaten op hun telefoon voorafgaand aan het ongeval.

Van de respondenten die met iets anders dan alleen het fietsen bezig waren (n=104), gaf 37 procent aan dat zij hierdoor ook daadwerkelijk afgeleid waren. Twee derde van de respondenten gaf aan door deze handelingen niet afgeleid te zijn geweest.

2.5.4 Overtreding regels

Zeven procent van de respondenten (n=26) heeft aangegeven een verkeersregel te hebben overtreden ten tijde van het fietsongeval. De meest genoemde overtreding was fietsen op een plek waar diegene niet mocht fietsen (n=11), zoals tegen het verkeer in, op een pad waar het was afgezet of op de stoep. Daarnaast werd 'geen voorrang geven' het meest genoemd (n=6). Andere overtredingen waren dronken op de fiets stappen, het gebruik van een opgevoerde fiets of fietsen zonder licht.

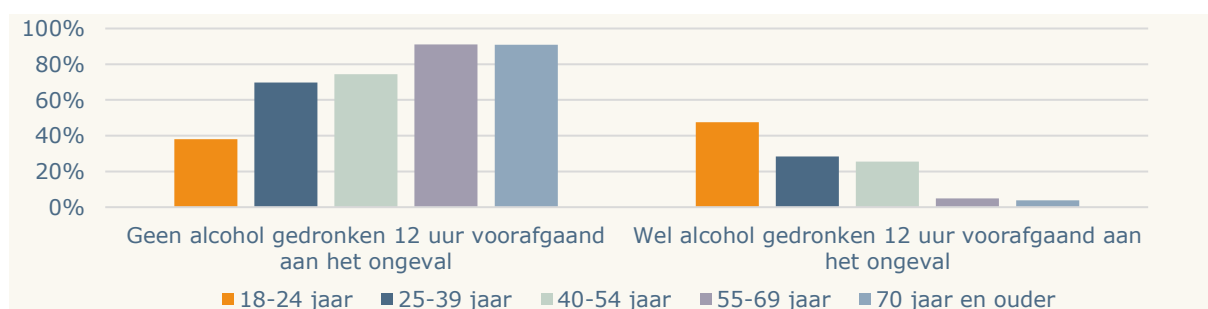
2.6 Middelengebruik

2.6.1 Alcoholgebruik

Van de respondenten gaf 13 procent aan te hebben gedronken in de 12 uur voorafgaand aan het ongeval (n=48). Van alle respondenten had negen procent meer dan de wettelijke toegestane hoeveelheid gedronken (n=34) en vijf procent had zelfs meer dan zeven glazen alcohol gedronken (n=17). Het percentage respondenten dat had gedronken in de 12 uur voorafgaand aan het ongeval, was het hoogste onder de leeftijdsgroep 18-24 jaar (Figuur 2.9). Bier werd veruit het meest gedronken (54 procent), gevolgd door wijn (34 procent).

Daarnaast gaven mannen vaker aan (18 procent) aan te hebben gedronken in de 12 uur voorafgaand aan het ongeval, ten opzichte van vrouwen (negen procent). Van alle respondenten die hadden gedronken in de 12 uur voorafgaand aan het ongeval, reed 17 procent op een gewone fiets, acht procent op een elektrische fiets en 11 procent op een (elektrische) racefiets of mountainbike.

Figuur 2.9 Alcoholgebruik naar leeftijd*



Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

* Voor 12 respondenten van 18 jaar en ouder was het alcoholgebruik onbekend. Deze categorie is niet meegenomen waardoor percentages niet optellen.



2.6.2 Drugs- en medicatiegebruik

Twee respondenten (<1%) hebben aangegeven drugs te hebben gebruikt in de 12 uur voorafgaand aan het ongeval. Negen respondenten (2%) hebben aangegeven in de 12 uur voorafgaand aan het ongeval medicijnen met een waarschuwingsticker op de verpakking ingenomen te hebben.

Aan de respondenten is gevraagd of de alcohol, drugs of medicatie van invloed zijn geweest op het ontstaan van het ongeval en hoe het ongeval hierdoor is beïnvloed. Van de respondenten die alcohol, drugs of medicatie hadden gebruikt (n=57), gaf minimaal een derde aan dat dit van invloed is geweest op het ongeval. Zij gaven aan dat: het ongeval anders niet was gebeurd, de middelen invloed hadden op hun reactietijd, zij er niet goed door hebben opgelet of zij de situatie er niet goed door konden inschatten.

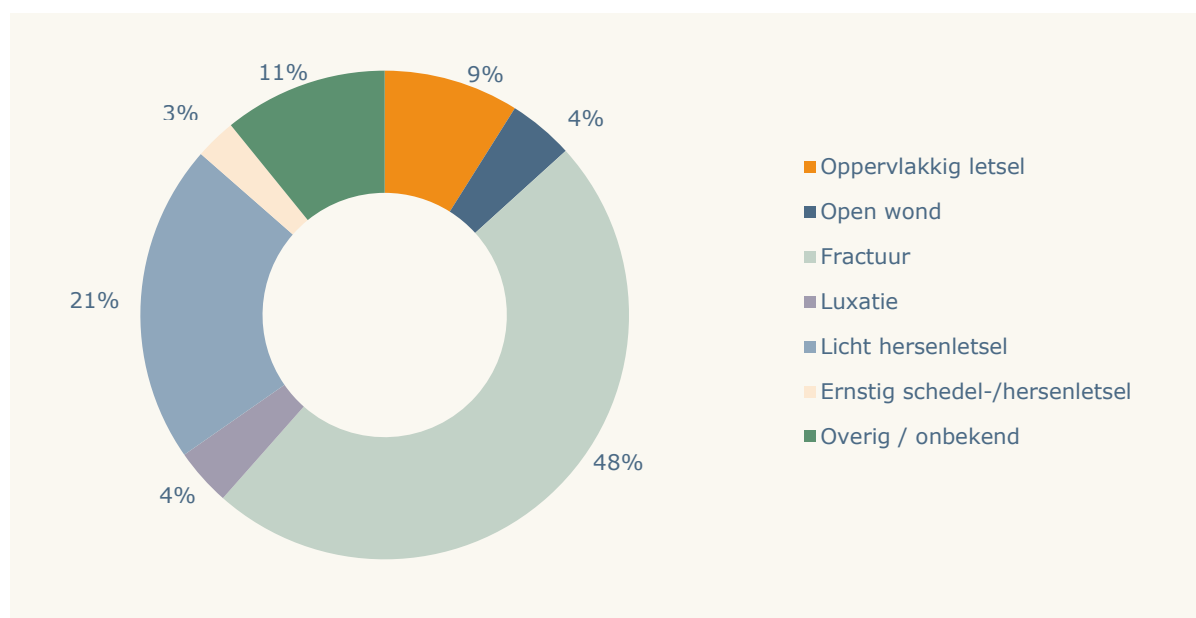
2.7 Letsel

2.7.1 Letselernst en type letsel

Van alle respondenten is het merendeel (67 procent) behandeld voor ernstig letsel op de SEH (MAIS2+). Dit waren met name de 12-17 jarigen (79%) en 70-plussers (78%). De 0-11 jarigen en 18-24 jarigen hadden significant minder vaak ernstig letsel (respectievelijk 32% en 48%). Ook waren er verschillen tussen de type fietsers; op de gewone fiets liep 62 procent ernstig letsel op, dit was 70 procent op de gewone elektrische fiets, en 80 procent op de (elektrische) racefiets/mountainbike. Dit verschil was niet statistisch significant ($p=0,08$).

Bijna de helft van de respondenten hield een fractuur over aan het ongeval (Figuur 2.10). Een vierde van de respondenten liep hersenletsel (licht hersenletsel en ernstig schedel-/hersenletsel) op. Het aandeel hersenletsel bij respondenten op een elektrische fiets (33%) of (elektrische) racefiets/mountainbike (30%), lag hoger dan bij de respondenten met een gewone fiets (21%).

Figuur 2.10 Aantal respondenten naar type letsel



Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023



2.8 Helmgebruik

Veertien procent van de respondenten droeg een fietshelm ten tijde van het ongeval (n=53). Slachtoffers van ongevallen met een (elektrische) racefiets of mountainbike (n=35, 65%) hadden significant vaker een helm op dan slachtoffers op de gewone fiets (n=3, 2%) en elektrische fiets (n=13, 11%).

Ook verschilde het helmgebruik per leeftijdsgroep. In de leeftijdsgroep 12-24 jaar (n=49) droeg één slachtoffer een helm terwijl in de leeftijdsgroep van 55 jaar en ouder (n=178) 14 procent van de slachtoffers een fietshelm droeg.

2.9 Maaltijd- en pakketbezorgers

Zeven respondenten hebben aangegeven dat er een maaltijd- of pakketbezorger betrokken was bij het fietsongeval (2% van totaal). In alle gevallen was er sprake van een botsing, waarbij er één respondent zelf maaltijden aan het bezorgen was. De overige zes respondenten gaven aan dat zij gebotst zijn met een bezorger, waarvan minimaal drie maaltijdbezorgers waren. Deze bezorgers zaten op een elektrische fiets (n= 4) of scooter (n=2).



3 Discussie en conclusie

De resultaten uit dit vragenlijst onderzoek onder fietsslachtoffers die in 2023 zijn behandeld op de SEH van het Diaconessenhuis zijn een waardevolle aanvulling op de al beschikbare data uit MOVE. Door het stellen van andere vragen en het stellen van meer open vragen, is er een nog completer beeld geschetst van de ongevalsproblematiek in de provincie Utrecht onder fietsslachtoffers.

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste onderzoeksvragen nogmaals kort beantwoord. Tot slot volgt een korte discussie over het onderzoek, en de meerwaarde en beperkingen ervan.

3.1 Conclusie

Het huidige vragenlijstonderzoek heeft geresulteerd in interessante bevindingen. Zo viel het op dat respondenten relatief vaak benoemden dat het ongeval is ontstaan doordat er blad op de weg lag of doordat zij botsten met een stoep of opstaand randje. Daarnaast gaf het merendeel van de respondenten aan dat het ongeval is gebeurd op een fietspad of bromfietspad dat gescheiden is van de autoweg.

Daarnaast viel het op dat er bij de meeste vragen verschillen waren tussen het soort fiets en leeftijdsgroepen. Het uitwijken voor andere verkeersdeelnemers lijkt bijvoorbeeld vaker voor te komen bij respondenten met een elektrische fiets. Daarnaast hielden respondenten met een elektrische fiets vaker hersenletsel over aan het ongeval, ten opzichte van respondenten met een gewone fiets. Dit is in lijn met eerder onderzoek van VeiligheidNL⁴. Met betrekking tot leeftijd viel het op dat de leeftijdsgroep tot 25 jaar en de leeftijdsgroep van 55 jaar en ouder, vaker eenzijdige ongevallen hadden. Daarnaast zaten 10-jarigen relatief vaak op een mountainbike. Ten slotte viel het op dat bij alle kinderen jonger dan 12 jaar, 63 procent letsel had door een spaakbeknelling. Een campagne zoals *Raak geen spaak!*⁵ zou hier wellicht uitkomst kunnen bieden.

Verder lijkt onervarenheid geen rol te spelen bij het krijgen van een fietsongeval, aangezien de respondenten aangaven; al vanaf kinds af aan te fietsen, regelmatig te fietsen en ook al vaker op de plek van het ongeval te hebben gefietst. Uit de vragen met betrekking tot gedrag, kwam naar voren dat de respondenten relatief vaak de verkeersregels overtreden. Deze informatie is niet te halen uit MOVE SEH en is dus nieuwe informatie. Daarnaast gaven de respondenten aan, vaak met haast op de fiets te zitten.

De resultaten lieten wederom zien dat er veel jongeren in de leeftijd van 18-24 jaar met alcohol op deelnemen aan het verkeer en vervolgens betrokken zijn bij een verkeersongeval. Dit onderstreept de urgentie van een campagne zoals *Trapper niet in!*⁶. Verrassend was dat een relatief hoog aantal respondenten met een (elektrische) racefiets/mountainbike aangaf alcohol te hebben gedronken voorafgaand aan het ongeval.

⁴ <https://www.veiligheid.nl/actueel/e-bike-en-fatbike-zorgen-voor-relatief-veel-hersenletsel>

⁵ <https://www.veiligheid.nl/kennisaanbod/campagne/doe-mee-met-onze-campagne-raak-geen-spaak#:~:text=Campagne-,Doe%20mee%20met%20onze%20campagne%20Raak%20geen%20spaak!,op%20je%20eigen%20social%20mediakanalen>.

⁶ <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/verkeersveiligheid/verkeerseducatie-en-voorlichting#:~:text=Trapper%20niet%20in!&text=Deze%20fietsongevallen%20eindigen%20vaak%20niet,fiet sen%20onder%20invloed%20van%20alcohol>.



Dit zou mogelijk verklaard kunnen worden doordat de respondenten hun (elektrische) racefiets of mountainbike niet als sportfiets gebruiken, maar als dagelijkse fiets in het verkeer. Dit zou ook kunnen verklaren waarom het percentage helmgebruik in deze groep, met 65 procent, lager is dan verwacht.

3.2 Discussie

In dit onderzoek is via een vragenlijst aanvullende informatie verzameld over fietsslachtoffers die na hun ongeval de SEH-afdeling van het Diaconessenhuis in Utrecht bezocht hebben. Deze informatie geeft meer inzicht in de slachtoffer- en ongevalskenmerken die tijdens het SEH-bezoek niet worden vastgelegd. Deze manier van dataverzameling achteraf heeft echter een paar beperkingen. Zo zijn alle slachtoffers eenmalig in één keer aangeschreven, waardoor voor sommige slachtoffers het SEH-bezoek meerdere maanden geleden was (maximum van 18 maanden). Mogelijk is na een dergelijke periode een herinneringseffect te verwachten, waardoor de gerapporteerde antwoorden minder nauwkeurig worden. Er is echter ook reden om aan te nemen dat dit herinneringseffect relatief kleiner is bij ernstig letsel waarvoor een SEH-bezoek noodzakelijk is. Dergelijke ongevallen en ziekenhuisbezoeken hebben vaak een relatief grote impact op een slachtoffer, wat kan zorgen voor een betere herinnering. Bij de vragen naar alcohol-, drugs- of medicijngebruik kan een slachtoffer mogelijk niet meer achterhalen wat de exacte gebruikte eenheden of tijdstippen waren. Onderzoek wijst uit dat dergelijke herinneringen vooral in de eerste dagen sterk afnemen⁷. Als de inschatting van middelengebruik dus niet meteen wordt gevraagd (wat meestal niet mogelijk is) neemt het herinneringseffect in de daaropvolgende langere periode niet meer sterk toe. We nemen aan dat de gegeven antwoorden voldoende inzicht geven voor de doeleinden van dit onderzoek.

Bij de interpretatie van de resultaten is het tevens belangrijk om rekening te houden met de groep slachtoffers. Het betreft alleen fietsongevallen waarvoor het slachtoffer is behandeld op een SEH-afdeling. Minder ernstige verkeersletsels, die bijvoorbeeld zijn behandeld door een huisarts of zelfs geen medische behandeling nodig hadden (maar wel de nodige impact op een slachtoffer kunnen hebben) komen niet in de resultaten voor, evenmin als de zeer ernstige ongevallen waarbij het slachtoffer overleden is. Daarnaast was niet in alle leeftijdsgroepen de respons even hoog. In Bijlage 2 is de respons analyse opgenomen. Hieruit blijkt dat wel alle maanden van SEH-bezoek zijn vertegenwoordigd, en dat daardoor seizoenseffecten meegenomen konden worden.

Een andere nuance bij de resultaten is dat de gegevens voor een groot deel zijn gebaseerd op zelfrapportage van de slachtoffers. Bij zelfrapportage kan er altijd sprake zijn van sociaal wenselijk antwoorden. In de vragenlijst die voor dit onderzoek gebruikt is komen diverse onderwerpen voor waarop mogelijk sociaal wenselijk geantwoord zou kunnen worden, zoals alcohol- en drugsgebruik, overtreden van verkeersregels en de rol van het eigen gedrag bij het ontstaan van het ongeval. Ons onderzoek toont deze factoren echter ook aan als factoren die een rol hebben gespeeld in het ontstaan van het ongeval, dit zal een minimale schatting zijn.

⁷ Cherpitel, Ye, Stockwell, Vallance & Chow (2018). Recall bias across 7 days in self-reported alcohol consumption prior to injury among emergency department patients. *Drug Alcohol Rev.*



3.3 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Het huidige vragenlijstonderzoek heeft al veel nieuwe inzichten opgeleverd. Om specifieke bevindingen nog meer uit te kunnen diepen zou er in mogelijk vervolgonderzoek meer de nadruk gelegd kunnen worden op kwalitatief onderzoek (bijvoorbeeld interviews). Respondenten konden namelijk aangeven of zij nog benaderd mochten worden, wanneer wij nog vragen hadden. De informatie die uit deze interviews komt, kan als input dienen voor een mogelijke gedragsreis.

Daarnaast zou het interessant kunnen zijn om de resultaten uit het huidige vragenlijstonderzoek af te zetten tegen een controlegroep. Dit kan vooral interessant zijn voor vragen omtrent het fietsgedrag. Het wordt dan duidelijker of de gevonden resultaten uit het huidige vragenlijstonderzoek inderdaad indicatoren zijn voor het ontstaan van een verkeersongeval, of dat de resultaten beïnvloed zijn door de response per bijvoorbeeld geslacht of leeftijd.

Ten slotte viel het op dat de ongevallen met maaltijdbezorgers altijd botsingen zijn. Hierbij wordt de maaltijdbezorger vaak als tegenpartij aangeduid. In vervolgonderzoek zou er verkend kunnen worden hoe ongevallen met maaltijdbezorgers beter in kaart gebracht kunnen worden. Hierbij zal de focus dan vooral liggen op de toedracht van ongevallen, waarbij de maaltijdbezorger het slachtoffer is.



4 Verantwoording

4.1 MOVE

Om proactief te kunnen handelen in het verminderen van verkeersslachtoffers is het noodzakelijk om een goed beeld te hebben van de ontwikkelingen in de aantallen slachtoffers, oorzaken van verkeersongevallen, risicogroepen, risicolocaties en risicogedragingen. Beleidsmakers en wegbeheerders waren voor inzicht in verkeersongevallen tot voor kort vooral afhankelijk van politiedata (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON)), maar deze data zijn niet volledig omdat niet bij elk verkeersongeval politie aanwezig is. Vanuit de provincie Utrecht is daarom het initiatief genomen om te zoeken naar alternatieven om de BRON-data voor haar beleidskeuzes ten aanzien van verkeersveiligheid aan te vullen. Dankzij de samenwerking met VeiligheidNL en de spoedzorg (Spoedeisende Hulp (SEH)⁸ afdelingen en Regionale Ambulancevoorzieningen (RAV)⁹) in Utrecht is van daaruit een regionale versie van de Monitor Verkeersslachtoffers (MOVE) opgezet. Beleidsmakers en wegbeheerders kunnen de inzichten van MOVE gebruiken om nog beter onderbouwde keuzes te maken bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Om nog meer inzicht te verkrijgen in de oorzaken en factoren die een rol hebben gespeeld bij het fietsongeval is eenmalig een vragenlijstonderzoek uitgevoerd op een van de deelnemende SEH-afdelingen.

4.2 Onderzoeksopzet

Het onderzoek is uitgevoerd als een retrospectief vragenlijstonderzoek onder slachtoffers die in de periode 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023 een fietsongeval hebben gehad en op de SEH-afdeling van het Diaconessenziekenhuis in Utrecht zijn behandeld voor hun letsel. Alle slachtoffers zijn in juni 2024 door het Diaconessenhuis benaderd voor het invullen van een vragenlijst over het ongeval.

4.3 Vragenlijst

Slachtoffers ontvingen een vragenlijst per post die bestond uit 39 vragen, verdeeld over de onderwerpen die in Tabel 4.1 staan. Slachtoffers kregen de vragenlijst op papier met de mogelijkheid om de vragenlijst online in te vullen. De vragenlijst is opgenomen in Bijlage 1.

⁸ <https://www.veiligheid.nl/kennisaanbod/achtergrond/data-spoedeisende-hulp-afdelingen-bieden-regionaal-inzicht>

⁹ <https://www.veiligheid.nl/kennisaanbod/achtergrond/data-regionale-ambulancevoorzieningen-bieden-regionaal-inzicht>



Tabel 4.1 Onderwerpen vragenlijst

Hoofdonderwerp	Deelonderwerp
Slachtofferkenmerken	Duur van fietsbezit, fietsservaring, fietsgedrag in het dagelijks leven, gedragsverandering n.a.v. het ongeval
Ongevalsekenmerken	Type fiets waarop gereden werd Indien elektrische fiets; maximale snelheid en wel/niet opgevoerd Aard van het ongeval (eenzijdig, botsing met obstakel, botsing met tegenpartij) Locatie van het ongeval (exacte locatie, binnen of buiten de bebouwde kom, wegtype, weggedeelte, bekendheid met locatie)
Oorzaken	Oorzaken van het ongeval (zoals gedrag, omgevingsfactoren, weersomstandigheden, drukte op de weg, overtreding regels) Omstandigheden slachtoffer (gemoedstoestand, bestuurder/passagier, samen fietsen, bezigheden ten tijde van het fietsongeval, helmgebruik)
Middelengebruik	Gebruik van alcohol, drugs en/of medicatie in de 12 uur voorafgaand aan het ongeval Type alcohol, drugs en/of medicatie
Maaltijd- en pakketbezorgers	Betrokkenheid van maaltijd- en pakketbezorgers bij het ongeval (als slachtoffer of tegenpartij)

4.4 Respons

In totaal werden er in 2023 1.274 fietsslachtoffers behandeld op de SEH-afdeling van het Diaconessenhuis. Naar 1.263 fietsslachtoffers is een vragenlijst verstuurd, waarvan 373 slachtoffers de vragenlijst hebben ingevuld (respons 30 procent). Naar 11 slachtoffers is geen vragenlijst verstuurd in verband met een onjuist adres, een adres in het buitenland of overlijden. In totaal zijn de vragenlijsten van 369 fietsslachtoffers meegenomen in de analyses; twee vragenlijsten waren onvolledig ingevuld en twee vragenlijsten betroffen slachtoffers die met de fiets aan de hand liepen ten tijde van het ongeval. De respondenten waren iets ouder en vaker vrouw in vergelijking met de aangeschreven fietsslachtoffers die geen vragenlijst hebben ingevuld. Deze verschillen waren echter minimaal, waardoor er geen non-respons weging is toegepast. Daarnaast vormen de respondenten een goede afspiegeling van de SEH-bezoeken over het jaar heen, alle maanden zijn goed vertegenwoordigd. In bijlage 2 is een uitgebreide respons analyse opgenomen.

4.5 Datamanagement

4.5.1 Koppeling met MOVE data

De gegevens uit de vragenlijst werden gekoppeld aan de informatie beschikbaar uit MOVE SEH op basis van SEH-nummer en datum van SEH-bezoek. Op die manier waren zowel de vragenlijstgegevens als de geregistreerde gegevens over de oorspronkelijke SEH-bezoeken uit MOVE beschikbaar voor analyses. De gegevens over leeftijd, geslacht en letsel zijn overgenomen uit de MOVE SEH registratie. Voor de overige variabelen die zowel via de vragenlijst als via de MOVE-registratie op de SEH waren verzameld (aard ongeval, oorzaken), zijn de vragenlijstgegevens gebruikt voor analyses, tenzij anders vermeld in de rapportage.



4.5.2 Open antwoorden voor 'anders, namelijk'

De antwoorden die op de verschillende vragen met een categorie 'anders, namelijk' waren gegeven, zijn handmatig geanalyseerd. Als het antwoord in het open tekstveld overeenkwam met een van de antwoordmogelijkheden is dit door ons hergecodeerd. In een enkel geval is er een extra antwoordcategorie toegevoegd.

Voor de aard van het ongeval is eveneens gekeken naar de toedrachtsbeschrijving. Twee onderzoekers hebben onafhankelijk van elkaar deze gelezen en handmatig ingedeeld in eenzijdig ongeval, eenzijdig ongeval maar wel tegenpartij betrokken, botsing met obstakel, botsing met dier en botsing met tegenpartij. Ook zijn de variabelen mankement aan fiets en type obstakel toegevoegd op basis van de toedrachtsbeschrijving.

4.5.3 Ernst letsel

Als maat voor letselernst is voor elk slachtoffer op basis van het in MOVE gecodeerde letsel de MAIS-score toegevoegd. De letsels in MOVE worden onderverdeeld in ernstig letsel en licht letsel/letselernst onbekend. Voor de selectie van slachtoffers met ernstig letsel wordt gebruik gemaakt van een afgeleide van de zogenaamde Maximum Abbreviated Injury Score (MAIS). AIS staat voor Abbreviated Injury Scale. De waarde van een letsel op deze schaal representeert de ernst van het letsel. De waarde van de Maximum AIS (MAIS) representeert het ernstigste letsel bij een slachtoffer. De MAIS loopt van 1 (licht letsel) tot 6 (maximaal). De AIS is opgesteld door de Association for the advancement of automotive medicine. Ernstig letsel in MOVE wordt gedefinieerd als letsel met een letsel-ernst uitgedrukt in een MAIS van ten minste 2. Ondanks dat in MOVE geen directe gegevens geregistreerd worden over de ernst van het letsel, is het mogelijk om op basis van de gegevens over diagnose een minimale AIS-score te genereren. We maken hierbij gebruik van een transformatiemethode die gebruikt wordt om diagnoses om te zetten in een AIS-score¹⁰. In Tabel 4.2 wordt weergegeven welke MOVE-diagnoses in de MAIS $\geq$ 2 (2+) categorie vallen en welke niet.

Tabel 4.2 Indeling letselgroepen naar licht en ernstig letsel

Letselgroep	MAIS=1 licht letsel	MAIS $\geq$ 2 (2+) ernstig letsel
1 Commotio cerebri		X
2 Overig schedel-hersen		X
3 Open wond hoofd	X	
4 Oogletsel	X	
5 Fractuur aangezicht	X	X
6 Open wond aangezicht	X	
7 Fractuur/luxatie/distorsie wervelkolom		X
8 Whiplash	X	
9 Ruggenmergletsel		X
10 Letsel inwendige organen		X
11 Fractuur ribben/borstkas		X
12 Fractuur sleutelbeen/schouder		X
13 Fractuur bovenarm		X
14 Fractuur elleboog/onderarm		X
15 Fractuur pols		X
16 Fractuur hand/vingers ¹	X	X
17 Luxatie/distorsie schouder/elleboog ²	X	X
18 Luxatie/distorsie pols/hand/vingers	X	

¹⁰ European Center for Injury Prevention (ECIP) (2006). Algorithm to transform ICD-10 codes into AIS 90 (98 update) and ISS.



19	Perifeer zenuw arm-hand	X	
20	Complex arm/hand		X
21	Fractuur bekken		X
22	Fractuur heup		X
23	Fractuur bovenbeen		X
24	Fractuur knie/onderbeen		X
25	Fractuur enkel		X
26	Fractuur tenen/voet ³	X	X
27	Luxatie/distorsie knie		X
28	Luxatie/distorsie enkel/voet	X	
29	Luxatie/distorsie heup		X
30	Perifeer zenuw been/voet	X	
31	Complex been/voet		X
32	Oppervlakkig letsel	X	
33	Open wond	X	
34	Brandwond	X	
35	Intoxicatie	X	
36	Polytrauma		X
37	Vreemd lichaam	X	
38	Na onderzoek geen letsel	X	
39	Overig letsel	X	

¹ Fractuur hand: MAIS=2+, fractuur vinger: MAIS=1. ² Luxatie/distorsie schouder: MAIS=2+, luxatie/distorsie elleboog: MAIS=1. ³ fractuur voet: MAIS=2+, fractuur teen: MAIS=1.

4.6 Data-analyse

4.6.1 Beschrijvende statistiek en toetsing

Voor het beschrijven van de resultaten is veelal gebruik gemaakt van beschrijvende statistiek. Om verschillen in factoren (bijv. gedrag tijdens het ongeval) te toetsen tussen slachtoffers die wel/geen alcohol hadden gedronken voorafgaand aan het ongeval is gebruik gemaakt van chi kwadraat toetsen. Met deze toets kan na worden gegaan of twee groepen significant ($p < .05$) van elkaar verschillen.



Bijlage 1 Vragenlijst

Vragenlijst Fietsslachtoffers



Maak Utrecht veiliger!

Vul de vragenlijst in en maak kans op een cadeaubon van 50 euro!

Plak hier, precies binnen het vak,
de sticker met ziekenhuisnummer,
volgnummer en de datum van het
SEH-bezoek!



Waarom krijg ik een vragenlijst?

U heeft in 2023 een verkeersongeval gehad waarbij u gewond raakte.

Hiervoor bent u behandeld op de Spoedeisende Hulp (SEH) van het Diakonessenhuis in Utrecht.

We zijn benieuwd naar uw verhaal.

We willen graag weten wat er gebeurde bij het ongeval.

Met uw verhaal kunnen we Utrecht veiliger maken.

Zo kunnen we ongevallen in de toekomst voorkomen.

Hoe kan ik de vragenlijst invullen?

U kunt de vragenlijst digitaal of op papier invullen.

U kunt geen foute antwoorden geven.

In de vragenlijst staan 39 vragen.

Is de vragenlijst naar uw kind gestuurd die jonger dan 15 jaar is?

Dan vult u de vragenlijst voor uw kind in.

Doet u mee?

Dan maakt u kans op een bol.com cadeaubon van 50 euro.

Wilt u de vragenlijst digitaal invullen?

Gebruik dan een tablet of computer.

Ga naar de webpagina www.veiligheid.nl/diakfietsvragenlijst.

Of scan de QR-code met de camera van uw telefoon of tablet.



Wilt u de vragenlijst op papier invullen?

Vul de vragenlijst in en doe de vragenlijst in de antwoordenvelop.

Een postzegel plakken is niet nodig.

Doe de antwoordenvelop op de post.

Heeft u een vraag?

Bel op werkdagen van 9:00 tot 17:00 het secretariaat van VeiligheidNL (020-5114511).

Of stuur een mail naar onderzoek@veiligheid.nl.

Wat gebeurt er met uw antwoorden?

Elke ingevulde vragenlijst krijgt een nummer. Uw naam is nooit te zien.

We bewaren uw antwoorden maximaal 10 jaar¹¹.

Bedankt voor uw hulp om Utrecht veiliger te maken!

¹¹ Wij zijn in het bezit van een NEN-7510 certificaat. Door certificering voor deze norm kunnen wij partners in de zorg en hun patiënten de garantie geven dat wij zorgvuldig en veilig met hun gegevens omgaan. De norm vereist een blijvend hoog niveau van informatiebeveiliging en toetst daar ook regelmatig op. Het behalen van de norm bewijst dat betrouwbaarheid en beveiliging van informatie bij ons zijn gewaarborgd.



Instructie: vragenlijst op papier invullen

- Vul de vragenlijst in met een zwarte of blauwe pen.
- Begin bij vraag 1 en volg de nummers.
- Vul alle vragen in.
- Soms moet u een vraag overslaan. Er staat dan → *Ga naar vraag*
- Bij de vraag staat of u één of meer hokjes mag aankruisen.
- Bij sommige vragen kunt u een cijfer of tekst invullen.

Wilt u een antwoord veranderen?

- Maak het foute hokje zwart
- Zet een kruisje bij het goed hokje (zoals het voorbeeld hieronder).

Voorbeeld

■ foute hokje

→ ☒ goede hokje

Dit is het begin van de vragenlijst.

1. Waar gebeurde het ongeval?

☐ Ik weet nog waar het ongeval is gebeurd, namelijk:

- Plaatsnaam:

- Straatnaam:

- In de buurt van:

(Bijvoorbeeld: op de rotonde/ ter hoogte van huisnummer 8/ op de kruising naast de Albert Heijn)

☐ Ik weet niet meer waar het ongeval is gebeurd



2. Op wat voor stuk weg vond uw ongeval plaats?

U kunt meerdere antwoorden geven.

- ☐ Op een rotonde of verkeersplein
- ☐ Op een rechte weg
- ☐ Op een kruispunt met verkeerslichten
- ☐ Op een kruispunt zonder verkeerslichten
- ☐ In een bocht
- ☐ Op een plein (*bijvoorbeeld een marktplein of schoolplein*)
- ☐ Op een stoep/oprit
- ☐ Weet ik niet
- ☐ Anders, namelijk:

3. Op wat voor soort weg vond uw ongeval plaats?

- ☐ Fietspad of bromfietspad gescheiden van de autoweg (bijvoorbeeld door een verhoging, stoepje of berm).
 - ☐ Dit (brom)fietspad had eenrichtingsverkeer
 - ☐ Dit (brom)fietspad had tweerichtingsverkeer
- ☐ Weg/rijbaan gedeeld met gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld met auto's, motors of openbaar vervoer).
- ☐ Stoep, voetpad, voetgangersgebied.
- ☐ Weet ik niet
- ☐ Anders, namelijk:

4. Was uw ongeval binnen of buiten de bebouwde kom?

- ☐ Binnen de bebouwde kom
- ☐ Buiten de bebouwde kom
- ☐ Weet ik niet

5. Was de omgeving waar het ongeval gebeurde bekend voor u?

- ☐ Ik kwam hier voor het eerst
- ☐ Ik ben hier een beetje bekend
- ☐ Ik ken de omgeving goed



6. Fietste u zelf toen u het ongeval kreeg?

- ☐ Nee, ik was passagier
- ☐ Ja, ik fietste zelf

7. Hoe bent u op de fiets gestapt op de dag van het ongeval?

U kunt meerdere antwoorden geven.

- ☐ Ik voelde mij goed
- ☐ Ik was moe
- ☐ Ik voelde mij niet lekker
- ☐ Ik had veel aan mijn hoofd
- ☐ Ik had haast
- ☐ Anders, namelijk:

8. Wanneer heeft u leren fietsen?

- ☐ Ik heb leren fietsen toen ik kind was.
- ☐ Ik heb op latere leeftijd leren fietsen, namelijk toen ik

--	--

 jaar was.

9. Hoe vaak fietst u gemiddeld per week?

- ☐ Ik fiets (bijna) elke dag (5-7 dagen)
- ☐ Ik fiets meerdere keren per week (3-4 dagen)
- ☐ Ik fiets enkele keren per week (1-2 dagen)
- ☐ Ik fiets minder dan één keer per week



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

☐ Niet-elektrische fiets, namelijk:

☐ Gewone fiets (*hieronder valt ook: kinderfiets, oma-fiets, vouwfiets, fiets met lage instap, 'mama-fiets', tour/trekking fiets, hybride fiets, low-rider, beachcruiser en randonneur*) → Ga naar vraag 13.

☐ Bakfiets → Ga naar vraag 13.

☐ Mountainbike → Ga naar vraag 13.

☐ Wielrenfiets → Ga naar vraag 13.

☐ Elektrische fiets, namelijk:

☐ Gewone elektrische fiets

☐ Fatbike

☐ Bakfiets

☐ Mountainbike

☐ Wielrenfiets

☐ Speed pedelec

☐ Anders, namelijk:

11. Wat was de maximumsnelheid van de elektrische fiets?

☐ Hij heeft trapondersteuning tot maximaal kilometer per uur.

☐ Dat weet ik niet.

12. Was uw elektrische fiets opgevoerd?

☐ Nee

☐ Ja, hij was opgevoerd tot maximaal kilometer per uur

☐ Ja, hij was opgevoerd maar ik weet niet tot hoeveel kilometer per uur.

☐ Dat weet ik niet

☐ Wil ik niet zeggen

13. Hoe lang had u deze fiets al voorafgaand aan uw ongeval?

☐ Dit was de eerste keer dat ik op deze fiets reed

☐ Korter dan een maand

☐ Langer dan een maand, maar korter dan een jaar

☐ Langer dan een jaar

☐ Ik had de fiets geleend/het is een deelfiets

14. Gebeurde het ongeval terwijl u iets aan het bezorgen was voor uw werk?



- ☐ Nee
- ☐ Ja, namelijk toen ik maaltijden aan het bezorgen was
- ☐ Ja, namelijk toen ik pakketjes aan het bezorgen was

☐ Ja, namelijk toen ik:

15. Droeg u een helm tijdens het ongeval?

- ☐ Nee
- ☐ Ja

16. Fietste u samen ten tijde van het ongeval?

- ☐ Nee, ik fietste alleen → *Ga naar vraag 18.*
- ☐ Ja, ik fietste met één andere fietser/snorfietser/bromfietser/scooter samen

--	--

- ☐ Ja, ik fietste in een groep met _____ andere fietsers/snorfietsers/
bromfietsers/scooters. *(schrijf het aantal personen waarmee u reed in de vakjes)*

17. Met wie fietste u samen?

U kunt meerdere antwoorden geven.

- ☐ Met één of beide van mijn ouder(s)/verzorger(s)
- ☐ Met één of meerdere kinderen (als ouder/verzorger)
- ☐ Met één of meerdere vrienden

☐ Anders, namelijk met:



18. Wat gebeurde er?

We willen graag op verschillende manieren het ongeval uitvragen, daarom zouden we u willen vragen om hier in uw eigen woorden op te schrijven wat er gebeurde bij het ongeval. Dus, wat gebeurde er? Probeer zo veel mogelijk details op te schrijven.

(Bijvoorbeeld: "Er lag ijs op de weg, mijn fiets gleed uit en ik viel". Of: "Ik voelde mijn telefoon trillen in mijn broekzak en stak mijn hand in mijn zak, toen er ineens een auto van rechts kwam en ik niet meer kon remmen. Hierdoor viel ik op de grond en kwam ik met mijn been onder mijn fiets terecht".)

19. Is uw fietsgedrag veranderd sinds het ongeval?

(bijvoorbeeld: u bent minder gaan fietsen, u fietst alleen nog op specifieke tijdstippen, u draagt nu een helm, u vermijdt de plek van het ongeval)

☐ Nee

☐ Ja, vul aan hoe u zich nu anders gedraagt:



20. Denkt u dat het ongeval voorkomen had kunnen worden? Zo ja, hoe?

(licht uw antwoord toe)

U kunt meerdere antwoorden geven.

☐ Nee, het ongeval had niet voorkomen kunnen worden.

☐ Ja, als ikzelf iets anders had gedaan, namelijk:

☐ Ja, als de andere partij iets anders had gedaan, namelijk:

☐ Ja, als iets op of naast de weg of in de omgeving anders was geweest, namelijk:

☐ Ja, als er iets anders aan mijn fiets was geweest, namelijk:

☐ Ja, op een andere manier, namelijk:



21. Was er iets of iemand anders betrokken bij uw ongeval? Zoals een ander persoon, dier, voertuig of voorwerp? (licht uw antwoord toe)

☐ Nee → Ga naar vraag 23.

☐ Ja, ik botste tegen een voorwerp, namelijk: → Ga na het toelichten naar vraag 24.
(bijvoorbeeld: een paaltje, deur, stoeprand, losliggende tegel, geparkeerde auto)

☐ Ja, ik botste tegen een dier, namelijk: → Ga na het toelichten naar vraag 24.

☐ Ja, maar ik heb diegene/datgene niet geraakt, namelijk:

→ Ga na het toelichten naar vraag 24.

(bijvoorbeeld: u moest uitwijken, u moest ineens remmen door een onverwachte beweging van een andere verkeersdeelnemer, er kwam iets tussen uw spaken etc.)

☐ Ja, ik botste tegen een persoon of voertuig, namelijk:

☐ Voetganger

☐ Fiets

(hieronder valt: gewone fiets, kinderfiets, oma-fiets, low-rider, beachcruiser, vouwfiets, fiets met lage instap, bakfiets zonder trapondersteuning, 'mama-fiets' zonder trapondersteuning, tour/trekking fiets, hybride fiets, randonneur, mountainbike, wielrenfiets)

☐ Elektrische fiets

(Hieronder valt: Gewone elektrische fiets, elektrische bakfiets, elektrische mountainbike, elektrische wielrenfiets)

☐ Fatbike

☐ Speed pedelec

☐ Snorfiets (blauw kenteken), Bromfiets (geel kenteken), Scooter

☐ Motor

☐ Auto

☐ Bus

☐ Vrachtwagen

☐ Ander soort voertuig, namelijk:



22. Was degene met wie u bent gebotst een medewerker van een bezorgdienst?

- ☐ Nee → Ga naar vraag 24.
- ☐ Ja, een maaltijdbezorger → Ga naar vraag 24.
- ☐ Ja, een pakketjesbezorger → Ga naar vraag 24.
- ☐ Ja, maar ik weet niet wat voor bezorgdienst → Ga naar vraag 24.
- ☐ Dat weet ik niet → Ga naar vraag 24.

23. Wat gebeurde er waardoor het ongeval ontstond?

- ☐ Ik verloor mijn evenwicht en viel
- ☐ Ik gleed uit en viel
- ☐ Er kwam iets tussen mijn spaken en ik viel
- ☐ Ik verstapte me bij het afstappen en ik viel
- ☐ Ik verstapte me bij het opstappen en ik viel
- ☐ Ik viel op een andere manier, namelijk:

- ☐ Ik viel niet, maar:

24. Was er iets met de weg wat misschien een (mede)oorzaak is geweest van het ongeval? Zo ja, wat dan?

(Bijvoorbeeld: er stond een paaltje op de weg waar ik tegenaan botste, ik viel door een losliggende tegel, het fietspad was te smal, de weg was glad, er lagen bladeren waardoor ik de hobbel niet zag, ik gleed uit door zand/grind)

- ☐ Nee
- ☐ Ja, namelijk:



25. Heeft het weer een rol gespeeld bij het ontstaan van het ongeval?

U kunt meerdere antwoorden geven.

- ☐ Nee
- ☐ Ja, er was neerslag (*bijvoorbeeld regen, hagel, sneeuw*)
- ☐ Ja, er was gladheid (*bijvoorbeeld door ijzel of sneeuw*)
- ☐ Ja, er was harde wind
- ☐ Ja, er was laaghangende zon

- ☐ Ja, anders namelijk:

26. Denkt u dat het ongeval (mede) is ontstaan doordat het heel druk of juist heel rustig was op de weg waar u fietste?

(Bijvoorbeeld: "Er kwam veel verkeer van rechts, toen zag ik de auto niet". Of: "Het was rustig waardoor ik in gedachten was verzonken en niet lette op de weg". Of: "Er stonden heel veel fietsers voor mij te wachten bij het stoplicht, waardoor ik niet doorhad dat het stoplicht alweer op rood was gesprongen".)

- ☐ Nee
- ☐ Ja, namelijk:

27. Had u volledig overzicht over de verkeerssituatie?

- ☐ Ja, ik kon alles goed zien
- ☐ Nee, mijn zicht werd geblokkeerd door:
(Bijvoorbeeld: door een verkeersbord, struik, boom, ander voertuig of weersomstandigheden zoals harde regen, mist of sneeuw)



28. Overtrad u een verkeersregel op het moment van het ongeval?

(bijvoorbeeld: u fietste door rood, u fietste over de stoep, u had geen fietslichten aan toen het donker was)

☐ Nee

☐ Ja. Licht toe welke regel(s) u overtrad en waarom u dit deed:

(bijvoorbeeld: "Ik gaf geen voorrang omdat ik haast had". Of: "Ik voelde mijn mobiel trillen waardoor ik ging kijken". Of: "Ik fietste over de stoep omdat de weg was afgezet voor werkzaamheden".)



29. Hoe vaak zijn de onderstaande stellingen op u van toepassing als u aan het fietsen bent? (Het gaat dan om het normale dagelijks leven, dus niet de dag van het ongeval).

Stelling	Nooit	Soms	Meestal	Vaak	Altijd
Ik vertrek op tijd als ik naar een afspraak moet	☐	☐	☐	☐	☐
Ik heb haast op de fiets	☐	☐	☐	☐	☐
Ik fiets hard	☐	☐	☐	☐	☐
Ik fiets rustig	☐	☐	☐	☐	☐
Ik houd mij aan de verkeersregels (bijvoorbeeld: voorrang geven, niet door rood fietsen, niet mijn mobiel gebruiken, niet over de stoep fietsen, verlichting aan als het donker is)	☐	☐	☐	☐	☐
Ik neem risico's in het verkeer (bijvoorbeeld: tegen de richting in fietsen, afslaan zonder te kijken, afslaan zonder richting aan te geven, anderen afsnijden)	☐	☐	☐	☐	☐
Ik houd rekening met andere verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld: op tijd remmen, communiceren met andere verkeersdeelnemers door te knikken/glimlachen/wuiven)	☐	☐	☐	☐	☐
Ik doe aan stunts (bijvoorbeeld: racen, wheelies doen)	☐	☐	☐	☐	☐



30. Hoe vaak zijn de onderstaande stellingen op u van toepassing?

Stelling	Nooit	Soms	Meestal	Vaak	Altijd	N.v.t.
Mijn vrienden doen wel eens iets op de fiets dat niet mag. <i>(bijvoorbeeld: geen voorrang geven, door rood rijden, hun mobiel gebruiken, over de stoep fietsen, fietsen zonder verlichting als het donker is)</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mijn ouders/verzorgers fietsen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mijn ouders/verzorgers doen wel eens iets op de fiets dat niet mag <i>(bijvoorbeeld: geen voorrang geven, door rood rijden, hun mobiel gebruiken, over de stoep fietsen, fietsen zonder verlichting als het donker is)</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik praat met mijn ouders/verzorgers over mijn fietsgedrag	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik heb afspraken met mijn ouders/verzorgers over wat ik wel/niet mag op de fiets. <i>(bijvoorbeeld: ik moet mij houden aan de verkeersregels, ik mag niet op gevaarlijke wegen komen, ik mag niet op mijn mobiel zitten, ik mag geen oortjes in/koptelefoon op)</i>	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik mag van mijn ouders/verzorgers alleen fietsen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik hou mij aan de afspraken die ik met mijn ouders/verzorgers heb gemaakt over wat ik wel/niet mag op de fiets	☐	☐	☐	☐	☐	☐



31. Waar was u mee bezig net voor het ongeval?

U kunt meerdere antwoorden geven.

- ☐ Ik was alleen met het fietsen bezig → Ga naar vraag 34.
- ☐ Ik was in gedachten verzonken
- ☐ Ik zat op mijn mobiel (*kruis aan wat u op uw mobiel deed*)
 - ☐ Ik las een berichtje
 - ☐ Ik verstuurde een berichtje
 - ☐ Ik zat op sociale media (*bijvoorbeeld: TikTok, Snapchat, Instagram*)
 - ☐ Ik gebruikte mijn navigatie
 - ☐ Ik keek naar een filmpje/video
 - ☐ Ik was aan het bellen (met mijn telefoon tegen mijn oor)
 - ☐ Ik deed iets anders met mijn mobiel, namelijk:
- ☐ Ik was handsfree aan het bellen
- ☐ Ik had oordopjes in/een koptelefoon op
- ☐ Ik luisterde naar muziek via een speaker
- ☐ Ik praatte met iemand met wie ik samen fietste
- ☐ Ik hing aan bij iemand anders/iemand anders hing aan bij mij
- ☐ Ik was bezig met iets aan mijn eigen fiets (*bijvoorbeeld: lichten aandoen, een defect verhelpen, het wiel bekijken*)
- ☐ Ik was iets aan het pakken (*bijvoorbeeld: ik pakte iets te eten, ik deed mijn handschoenen aan*)
- ☐ Ik hield iets vast in mijn hand (*bijvoorbeeld: ik had mijn tas vast, ik hield mijn mobiel vast*)
- ☐ Ik fietste met losse handen
- ☐ Ik keek naar iets wat zich naast de weg bevond (*bijvoorbeeld: natuur, reclameborden*)
- ☐ Ik keek achterom
- ☐ Ik hoorde een vreemd/hard geluid (*bijvoorbeeld: sirene, optrekkende auto*)
- ☐ Ik keek naar het andere verkeer om mij heen
- ☐ Anders, ik was bezig met:

32. Was u hierdoor afgeleid?

- ☐ Nee, ik was niet afgeleid
- ☐ Ja, ik was hierdoor afgeleid



33. Als u met iets anders bezig was dan alleen fietsen, denkt u dat dit invloed heeft gehad op uw ongeval? Zo ja, hoe?

- ☐ Nee, dit had geen invloed op mijn ongeval
- ☐ Ja, dit had wel invloed op mijn ongeval, namelijk:

34. Hoeveel glazen alcohol had u in totaal gedronken in de 12 uur voor het ongeval?

- ☐ Ik had niet gedronken → Ga naar vraag 36.
- ☐ 1 of 2 glazen
- ☐ 3 tot 7 glazen
- ☐ Meer dan 7 glazen
- ☐ Dat weet ik niet → Ga naar vraag 36.
- ☐ Ik wil het niet zeggen → Ga naar vraag 36.

35. Als u alcohol had gedronken voorafgaand aan het ongeval, wat had u dan gedronken?

U kunt meerdere antwoorden geven.

- ☐ Bier
- ☐ Wijn
- ☐ Hard seltzer
- ☐ Mixdrank/sterke drank
- ☐ Anders, namelijk:

36. Had u in de 12 uur voor het ongeval drugs gebruikt?

- ☐ Nee
- ☐ Ja, namelijk:
- ☐ Dat weet ik niet
- ☐ Wil ik niet zeggen



37. Had u in de 12 uur voor het ongeval medicijnen met een waarschuwingsticker op de verpakking genomen?

Dit is een voorbeeld van een waarschuwingsticker.

**DIT GENEESMIDDEL KAN HET
REACTIEVERMOGEN VERMINDEREN.
(autorijden - bedienen van machines -
spelen op straat) Pas op met alcohol!**

- ☐ Nee
- ☐ Ja, namelijk:
- ☐ Dat weet ik niet
- ☐ Wil ik niet zeggen

38. Als u alcohol, drugs of medicijnen met een waarschuwingsticker had gebruikt in de 12 uur voor het ongeval, denkt u dat dit invloed heeft gehad op het ongeval? Zo ja, hoe?

- ☐ Ik had geen alcohol, drugs of medicijnen met een waarschuwingsticker gebruikt.
- ☐ Nee, dit had geen invloed op mijn ongeval.
- ☐ Ja, dit had wel invloed op mijn ongeval, namelijk:

39. Als u iets moet aanwijzen/noemen als belangrijkste oorzaak van het ongeval, wat zou dat dan zijn?

*(Bijvoorbeeld: "Als het niet had gesneeuwd was ik waarschijnlijk niet uitgegleden".
Of: "Als er geen kuil in de weg zat was ik waarschijnlijk niet gevallen". Of: "Als de fietser voor mij niet remde, was ik er waarschijnlijk niet tegenaan gebotst". Of: "Als ik niet op mijn mobiel had gezeten, had ik de auto eerder zien aankomen".)*



Dit is het einde van de vragenlijst.

Dank voor het invullen, u maakt kans op een bol.com cadeaubon van 50 euro.

Wilt u hieraan meedoen?

☐ Nee

☐ Ja, mijn emailadres is:

Mogen wij later nog een keer contact met u opnemen voor het stellen van aanvullende vragen?

☐ Nee

☐ Ja, mijn emailadres is:

Bedankt voor het invullen van de vragenlijst!

Doe de vragenlijst in de antwoordenvelop. Een postzegel plakken is niet nodig. Doe de antwoordenvelop op de post.



Bijlage 2 Respons analyse

In totaal werden er in 2023 1.274 fietsslachtoffers behandeld op de SEH-afdeling van het Diakonessenhuis. Naar 1.263 fietsslachtoffers is een vragenlijst verstuurd, waarvan 373 slachtoffers de vragenlijst hebben ingevuld (respons 30 procent). Hieronder staan de kenmerken van de slachtoffers die wel en niet gereageerd hebben, en naar type respons (online of papier). Zie ook verantwoording paragraaf 4.4.

Tabel B2.1a Aantal fietsslachtoffers behandeld in het Diakonessenhuis in Utrecht in 2023, naar leeftijd en type respons

Leeftijdsgroep	Geen respons		Online vragenlijst		Papieren vragenlijst		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
0-11 jaar	152	17	14	12	24	9	190	15
12-17 jaar	80	9	10	8	19	8	109	9
18-24 jaar	136	15	14	12	7	23	157	12
25-39 jaar	210	24	24	20	29	11	263	21
40-54 jaar	137	15	23	19	29	11	189	15
55-69 jaar	119	13	29	24	73	29	221	18
70 jaar en ouder	56	6	6	5	72	28	134	11
Totaal	890	100	120	100	253	100	1.263	100

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

Tabel B2.1b Aantal fietsslachtoffers behandeld in het Diakonessenhuis in Utrecht in 2023, naar en respons

Leeftijdsgroep	Geen respons		Respons (online+papier)		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
0-11 jaar	152	80	38	20	190	100
12-17 jaar	80	73	29	27	109	100
18-24 jaar	136	87	21	13	157	100
25-39 jaar	210	80	53	20	263	100
40-54 jaar	137	72	52	28	189	100
55-69 jaar	119	54	102	46	221	100
70 jaar en ouder	56	42	78	58	134	100
Totaal	890	70	373	30	1.263	100

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023



Tabel B2.2 Aantal fietsslachtoffers behandeld in het Diakonessenhuis in Utrecht in 2023, naar respons en geslacht

Type fiets	Geen respons		Online vragenlijst		Papieren vragenlijst		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Man	457	51	63	53	108	43	628	50
Vrouw	433	49	57	48	145	57	635	50
Totaal	890	100	120	100	253	100	1.263	100

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

Tabel B2.3 Aantal fietsslachtoffers behandeld in het Diakonessenhuis in Utrecht in 2023, naar respons en vervoerswijze*

Type fiets	Geen respons		Online vragenlijst		Papieren vragenlijst		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Fiets	758	85	84	70	190	75	1.032	82
Racefiets	46	5	22	18	15	6	83	7
Mountainbike	9	1	0	0	1	<1	10	1
Elektrische fiets	74	8	14	12	47	19	135	11
Fatbike	3	0	0	0	0	0	3	0
Totaal	890	100	120	100	253	100	1.263	100

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

*op basis van vervoerswijze geregistreerd in medisch dossier.

Tabel B2.4 Aantal fietsslachtoffers behandeld in het Diakonessenhuis in Utrecht in 2023, naar respons en maand van SEH-bezoek

Maand	Geen respons		Online vragenlijst		Papieren vragenlijst		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Januari	68	8	6	5	13	5	87	7
Februari	62	7	9	8	19	8	90	7
Maart	65	7	13	11	14	6	92	7
April	77	9	14	12	27	11	118	9
Mei	95	11	13	11	28	11	136	11
Juni	104	12	12	10	30	12	146	12
Juli	59	7	7	6	11	4	77	6
Augustus	69	8	5	4	25	10	99	8
September	97	11	12	10	15	6	124	10
Oktober	85	10	11	9	20	8	116	9
November	56	6	6	5	25	10	87	7
December	53	6	12	10	26	10	91	7

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023



Bijlage 3 Tabellenboek

Tabel B3.1 Aantal respondenten naar leeftijd en geslacht

Leeftijdsgroep	Man		Vrouw		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
0-11 jaar	24	14	14	7	38	10
12-17 jaar	11	7	17	9	28	8
18-24 jaar	10	6	11	6	21	6
25-39 jaar	22	13	31	16	53	14
40-54 jaar	30	18	21	11	51	14
55-69 jaar	39	23	62	31	101	27
70 jaar en ouder	33	20	44	22	77	21
Totaal	169		200		369	

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

Tabel B3.2 Aantal bestuurders naar leeftijd en fietsfrequentie per week

	0-11 jaar (N=19)	12-17 jaar (N=25)	18-24 jaar (N=21)	25-39 jaar (N=53)	40-54 jaar (N=50)	55-69 jaar (N=101)	70 jaar en ouder (N=77)	Totaal (N=346)
5-7 dagen	58%	100%	90%	72%	84%	74%	66%	75%
3-4 dagen	16%	0%	0%	19%	10%	22%	29%	18%
1-2 dagen	21%	0%	5%	2%	4%	1%	1%	3%
<1 dag	5%	0%	5%	8%	2%	3%	1%	3%
Onbekend	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	1%

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

Tabel B3.3 Percentage respondenten dat risicogedrag regelmatig* vertoont, naar leeftijd

	<25 jaar (N=87)	25-54 jaar (N=104)	55 jaar en ouder (N=178)	Totaal (N=369)
Ik vertrek op tijd als ik naar een afspraak moet	82%	90%	94%	90%
<i>Ik heb haast op de fiets</i>	21%	17%	7%	13%
Ik fiets rustig	45%	45%	73%	59%
<i>Ik fiets hard</i>	51%	63%	25%	41%
Ik houd mij aan verkeersregels	90%	93%	94%	93%
<i>Ik neem risico's in het verkeer</i>	5%	7%	2%	4%
Ik houd rekening met andere verkeersdeelnemers	94%	98%	96%	96%
<i>Ik doe aan stunts</i>	3%	3%	1%	2%

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

*Als de respondent de vraag met 'meestal', 'vaak' of 'altijd' had beantwoord. Vragen in *italics* kunnen worden beschouwd als potentieel risicogedrag.

**Tabel B3.4 Percentage respondententen naar type fiets en leeftijd**

	0-11 jaar (N=38)	12-17 jaar (N=28)	18-24 jaar (N=21)	25-39 jaar (N=53)	40-54 jaar (N=51)	55-69 jaar (N=101)	70 jaar en ouder (N=77)	Totaal (N=369)
Gewone fiets	63%	68%	76%	58%	47%	52%	38%	53%
Gewone elektrische fiets	21%	25%	5%	17%	22%	38%	52%	31%
(elektrische) Racefiets/mountainbike	13%	7%	19%	23%	27%	10%	9%	15%
Overig/Onbekend	3%	0%	0%	2%	4%	0%	1%	1%

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

Tabel B3.5 Periode van het fietsbezit van de respondententen naar leeftijd

	0-11 jaar (N=38)	12-17 jaar (N=28)	18-24 jaar (N=21)	25-39 jaar (N=53)	40-54 jaar (N=51)	55-69 jaar (N=101)	70 jaar en ouder (N=77)	Totaal (N=369)
Dit was de eerste keer dat ik op deze fiets reed	0%	0%	0%	8%	0%	1%	1%	2%
Korter dan een maand	3%	4%	0%	2%	2%	2%	0%	2%
Langer dan een maand, maar korter dan een jaar	26%	25%	29%	21%	20%	10%	3%	15%
Langer dan een jaar	63%	68%	57%	58%	78%	83%	91%	76%
Ik had de fiets geleend/het is een deelfiets	8%	4%	14%	11%	0%	4%	3%	5%
Onbekend	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	1%

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023



Tabel B3.6 Aantal respondenten naar aard van ongeval*

	Aantal	%
Eenzijdig ongeval – geen tegenpartij betrokken	130	35
Uitglijden	43	12
Spaakbeknelling	28	8
Evenwicht verliezen	20	5
Mankement aan fiets	8	2
Eenzijdig ongeval – tegenpartij betrokken	41	11
Botsing met obstakel	55	15
Stoep/opstaand randje	34	9
Voorwerp	8	2
Paal	7	2
Botsing met andere verkeersdeelnemer	143	39
Gewone fiets	59	16
Auto	35	9
Elektrische fiets	14	4
Snor-, bromfiets/scooter	10	3
Voetganger	4	1
Bus	4	1
Fatbike	2	1
Dier	2	1
Speed pedelec	1	<1
Totaal	369	100

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023

*Deze tabel is aangemaakt op basis van gesloten vragen en de toedrachtsbeschrijving over het ongeval. De open tekstvelden zijn omgecodeerd tot categorieën. Hierdoor betreffen de variabelen mankement aan fiets, en het type obstakel schattingen.

Tabel B3.7 Percentage respondenten naar aard van ongeval en leeftijd

	0-11 jaar (N=38)	12-17 jaar (N=28)	18-24 jaar (N=21)	25-39 jaar (N=53)	40-54 jaar (N=51)	55-69 jaar (N=101)	70 jaar en ouder (N=77)	Totaal (N=369)
Eenzijdig ongeval	76	29	29	40	28	29	30	35
Eenzijdig ongeval – tegenpartij betrokken	3	11	0	2	8	18	18	11
Botsing met obstakel	5	7	19	15	14	18	18	15
Botsing met andere verkeersdeelnemer/dier	16	54	52	43	51	36	34	39

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023



Tabel B3.8 Aantal respondenten naar leeftijd en gemoedstoestand

Gemoedstoestand	<25 jaar (N=87)		25-54 jaar (N=104)		55 jaar en ouder (N=178)		Totaal (N=369)	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Goed	65	75	73	70	147	83	285	77
Gehaast	6	7	11	11	10	6	26	7
Veel aan mijn hoofd	5	6	11	11	9	5	26	7
Moe	7	8	8	8	10	6	25	7
Met alcohol op	8	9	7	7	0	0	15	4
Niet lekker	1	1	5	5	2	1	8	2
In de regen	1	1	1	1	2	1	5	1
Voor/na tandartsbezoek	0	0	1	1	2	1	3	1

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023



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.

Privacy en gegevensbescherming

VeiligheidNL gaat zorgvuldig om met persoonsgegevens en behandelt deze vertrouwelijk. Zo worden persoonsgegevens alleen verwerkt door personen met een geheimhoudingsplicht en voor het doel waarvoor deze gegevens zijn verzameld. Daarbij zorgt VeiligheidNL voor passende beveiliging van persoonsgegevens. VeiligheidNL behandelt uw persoonlijke gegevens conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) zoals deze sinds 25 mei 2018 geldt. Lees meer over onze privacyverklaring op www.veiligheid.nl/privacy

