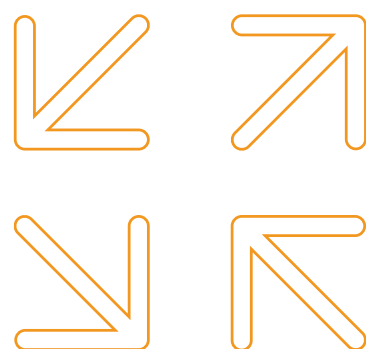
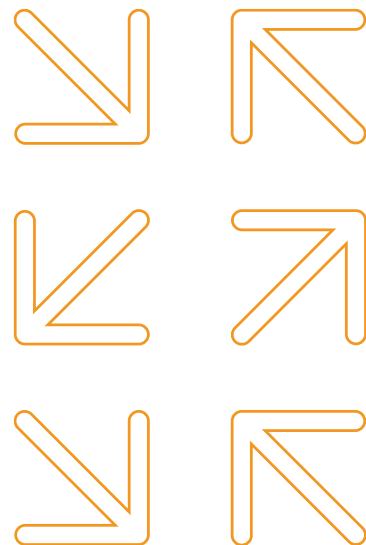


Fietsongevallen onder 12-17 jarigen in Utrecht

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 onder 12-17 jarigen in Utrecht

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

Rapport 1052
Projectnummer 20.0341

Inge Krul
Kim Houwaart
Manon van Dijk

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

augustus 2025



Inhoudsopgave

	Pagina	
1	Inleiding	2
1.1	Achtergrond	2
1.2	Vraagstellingen	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Resultaten	4
2.1	Algemene kenmerken 12-17 jarige fietsslachtoffers	4
2.2	Wat zijn de meest voorkomende oorzaken van fietsongevallen onder 12-17 jarigen?	5
2.3	Welke risicofactoren spelen een rol bij het ontstaan van fietsongevallen onder 12-17 jarigen?	6
2.4	Onder welke omstandigheden vinden fietsongevallen plaats bij 12-17 jarigen?	7
3	Discussie en conclusie	10
3.1	Conclusie	10
3.2	Discussie	11
3.3	Aanbevelingen voor verdiepend kwalitatief onderzoek	11
	Bijlage 1 Respons analyse	12
	Bijlage 2 Tabellenboek	13



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.).

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, zijn er ook open vragen gesteld om zo nog meer details te weten te komen over het ongeval. De uitkomsten van dit vragenlijst onderzoek gebruikt de provincie Utrecht om nog gericht en effectiever interventies te kunnen ontwikkelen en in te zetten.

De resultaten uit bovengenoemd onderzoek zijn beschreven in het rapport 'Fietsongevallen in Utrecht'¹. De groep 12-17 jarige fietsslachtoffers kwam in dit rapport naar voren als een hoog risicogroep in de provincie Utrecht. In het huidige rapport zal er doormiddel van kwantitatieve analyses verder worden ingezoomd op deze specifieke leeftijdsgroep. Het doel is om beter te begrijpen wat er gebeurt bij verkeersongevallen waar 12-17 jarige fietsers slachtoffer worden. Specifieke informatie over de toedracht en mogelijke risicofactoren die een rol spelen bij het ontstaan van fietsongevallen onder 12-17 jarigen, kan de provincie Utrecht helpen om gerichte gedragsveranderingsstrategieën in te zetten om het aantal verkeersongevallen in deze doelgroep terug te dringen.

Wanneer we kijken naar de data van de Regionale Ambulancevoorziening (RAV), dan zien we dat er 380 fietsslachtoffers waren in 2024 in de leeftijd van 12-17 jaar. Dit komt neer op 14 procent van alle fietsslachtoffers in Utrecht in 2024 (op basis van RAV-data). Wanneer er wordt gekeken naar fietsslachtoffers per 10 miljoen reizigerskilometers (op basis van zowel RAV-data als SEH-data), dan blijft de leeftijdsgroep 12-17 jaar als risicogroep naar voren komen².

¹ Fietsongevallen in Utrecht; vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in 2023 op de SEH van het Diaconessenhuis. I. Krul, K. Houwaart, M. van Dijk. Maart 2025. *Rapport is nog niet openbaar, maar wel beschikbaar op aanvraag.*

² Jaarcijfers verkeersongevallen Utrecht 2024. I. Krul, K. Houwaart, M. van Dijk. Juli 2025. *Rapport is nog niet openbaar, maar wel beschikbaar op aanvraag.*



We zien in deze doelgroep tevens maatschappelijke ontwikkelingen zoals een toenemend gebruik van elektrische fietsen, het gebruik van fatbikes, middelengebruik in het verkeer, gebruik van mobiele telefoons op de fiets en andere vormen van afleiding. Allemaal ontwikkelingen die potentieel een risicofactor zouden kunnen zijn bij het ontstaan van een ongeval, maar waarvan we nog niet goed weten of dat daadwerkelijk zo is.

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de oorzaken en mogelijke risicofactoren die een rol spelen bij het ontstaan van fietsongevallen onder 12-17 jarigen. Deze informatie kan de provincie Utrecht helpen om gerichte gedragsveranderingsstrategieën in te zetten om het aantal verkeersongevallen in deze doelgroep terug te dringen. Daarnaast willen we met dit onderzoek inzicht krijgen in welke kennishiaten er nog bestaan, die mogelijk ingevuld kunnen worden door verdiepend kwalitatief onderzoek.

1.2 Vraagstellingen

In dit onderzoek beantwoorden we de volgende vraagstellingen voor fietsslachtoffers in de leeftijd van 12-17 jaar.

1. Wat zijn de algemene kenmerken van de fietsslachtoffers in deze doelgroep?
2. Wat zijn de meest voorkomende oorzaken van fietsongevallen in deze doelgroep?
3. Welke risicofactoren spelen een rol bij het ontstaan van fietsongevallen in deze doelgroep?
4. Onder welke omstandigheden vinden fietsongevallen plaats bij deze doelgroep?

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de vraagstellingen beantwoord, zoals geformuleerd onder 1.2. De belangrijkste conclusies en discussie staan beschreven in hoofdstuk 3. Bijlage 1 bevat de response analyse van de fietsslachtoffers die de vragenlijst wel en niet hebben ingevuld, het tabellenboek staat in Bijlage 2.



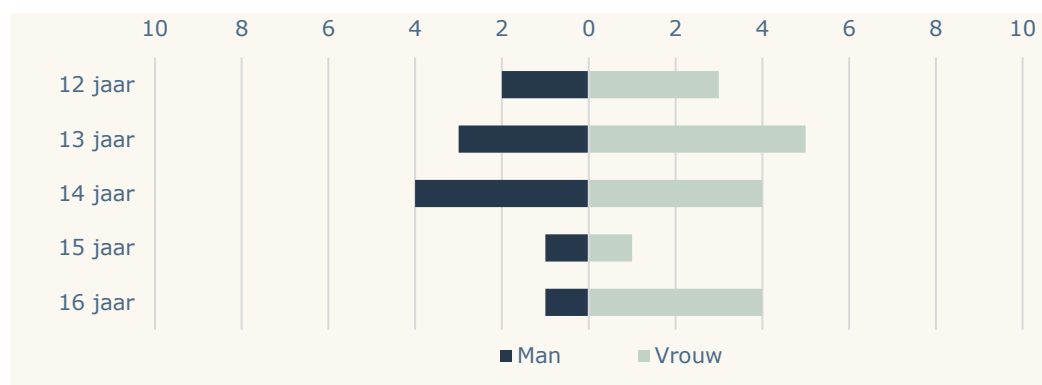
2 Resultaten

In totaal werden er in 2023 109 fietsslachtoffers in de leeftijd van 12-17 jaar behandeld op de SEH-afdeling van het Diakonessenhuis. Naar al deze fietsslachtoffers is een vragenlijst verstuurd, waarvan uiteindelijk 29 jongeren hebben gereageerd. De antwoorden van 28 jongeren zijn uiteindelijk meegenomen in de analyses. Eén respondent is geëxcludeerd, omdat de vragenlijst onvolledig was ingevuld (vrouw, 13 jaar). Van de 28 respondenten, fietsten 25 jongeren zelf (89%). In bijlage 1 is een uitgebreide respons analyse opgenomen.

2.1 Algemene kenmerken 12-17 jarige fietsslachtoffers

Zowel de gemiddelde als de mediane leeftijd van de respondenten in deze leeftijdsgroep was 14 jaar. Opvallend was dat er geen fietsslachtoffers waren in de leeftijd van 17 jaar. Meer dan de helft van de respondenten was vrouw (n=17, 61%; Figuur 2.1, Bijlage 2 Tabel B2.1).

Figuur 2.1 Aantal respondenten naar geslacht en leeftijd



Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023; n=28 respondenten.

Op één respondent na, hebben alle respondenten leren fietsen toen zij kind waren. Alle respondenten in de leeftijdsgroep 12-17 jaar fietsten (bijna) elke dag (onafhankelijk van het ongeval). Op één respondent na mogen alle respondenten van hun ouders alleen fietsen.

De meeste jongeren zaten op een niet-elektrische fiets (68%), gevolgd door de elektrische fiets (25%) (Bijlage 2 Tabel B2.2). Slechts twee jongeren zaten op een mountainbike (7%). Meer dan de helft (54%) van de fietsongevallen onder 12-17 jarigen werd veroorzaakt door een botsing met een tegenpartij. Dit werd gevolgd door 40 procent eenzijdige fietsongevallen, waarbij er in 11% van de ongevallen wel een tegenpartij betrokken was waarmee niet werd gebotst.

Onder de 12-17 jarige fietsslachtoffers hield het overgrote deel (79%) aanzienlijk letsel³ over na het ongeval. Het soort letsel bestond voornamelijk uit fracturen (43%), gevolgd door hersenletsel (36%) (Bijlage 2 Tabel B2.3-B2.4). Géén van de respondenten droeg een helm ten tijde van hun ongeval.

³ Vanaf 1 juni 2025 gebruikt VeiligheidNL de term 'aanzienlijk letsel' voor verkeersslachtoffers met een MAIS2+ letsel. Deze term vervangt de eerdere benaming 'ernstig letsel'. De inhoudelijke betekenis blijft gelijk.



2.2 Wat zijn de meest voorkomende oorzaken van fietsongevallen onder 12-17 jarigen?

2.2.1 Ongevalsefactoren o.b.v. de toedracht van het ongeval

De respondenten hebben in een toedracht beschreven wat er gebeurde tijdens hun ongeval. In de meeste gevallen ging het hierbij om een combinatie van factoren (Bijlage 2 Tabel B2.5). Hierbij werden het **gedrag van de tegenpartij** (n=14, 50%) en het **eigen gedrag** of het gedrag van degene achterop de fiets vaak genoemd (n=11, 39%)⁴. Zo werd gemeld dat een tegenpartij: niet goed keek/het slachtoffer niet heeft gezien, afgeleid was, te hard reed, het slachtoffer afsneed of reed op een fietspad terwijl hij/zij dat niet mocht. Wat betreft het eigen gedrag werden haast hebben en te hard fietsen veel benoemd, maar ook afleiding door samen fietsen, met één hand aan het stuur fietsen, iemand die achterop wiebelde en iemand die op de bagagedrager stond werden genoemd. Bij drie slachtoffers (11%) haakten de **sturen in elkaar** tijdens het samen fietsen. In twee van deze gevallen was er ook sprake van afleiding door kletsen en plezier maken, bij één respondent was er te weinig ruimte om naast elkaar te fietsen toen er een tegenligger aankwam.

Glad wegdek/losliggend materiaal op de weg (zoals stenen, takken en bladeren) (n=5, 18%), **weersomstandigheden** (n=5, 18%) en **infrastructuur** (n=5, 18%) werden tevens als ongevalsfactor aangegeven. De weersomstandigheden die werden benoemd waren onder andere regen en ijszel, wat leidde tot gladheid of slecht zicht. Ook werd harde wind genoemd als ongevalsfactor, waardoor een respondent de balans verloor. Wat betreft de infrastructuur werden factoren benoemd zoals onduidelijke voorrangstekens, bomen die het zicht ontnamen, slechte straatverlichting en een scherpe onoverzichtelijke bocht.

2.2.2 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. Van de 28 respondenten in de leeftijd 12-17 jaar, gaf de helft aan nog met andere dingen bezig te zijn dan alleen met fietsen (Bijlage 2 Tabel B2.5). Op de vraag of de 14 respondenten door deze handelingen afgeleid waren, gaven slechts vier (29%) respondenten aan dat zij zichzelf hierdoor afgeleid vonden.

Praten met iemand anders waarmee werd samen gefietst, werd het meest genoemd als afleidingsreden (tabel 2.1). Daarnaast gaven vijf respondenten (36%) aan dat de handeling waar zij mee bezig waren, direct invloed heeft gehad op hun ongeval.

Tabel 2.1 Afleiding onder respondenten

	Aantal	%
Ik was met iets anders bezig dan alleen fietsen	14	50
Ik praatte met iemand met wie ik samen fietste	9	64
Ik was in gedachten verzonken	2	14
Ik had oordopjes in/een koptelefoon op	2	14
Ik hing aan bij iemand anders/iemand anders hing aan bij mij	2	14
Ik keek naar iets wat zich naast de weg bevond	1	7
Ik fietste met één hand los	1	7
Ik wiebelde met mijn benen	1	7

⁴ Aantallen en percentages tellen niet op, omdat er bij één ongeval meerdere oorzaken genoemd konden worden.



2.2.3 Verkeersovertredingen en middelengebruik

Géén van de 28 fietsslachtoffers in de leeftijd 12-17 jaar gaf aan een verkeersregel te overtreden op het moment van het ongeval. Daarnaast had ook geen van de respondenten op de dag van het ongeval alcohol of drugs gebruikt.

2.3 Welke risicofactoren spelen een rol bij het ontstaan van fietsongevallen onder 12-17 jarigen?

2.3.1 Samen fietsen

Van alle 12-17 jarige fietsslachtoffers, fietste 54 procent (n=15) alleen. Van de fietsslachtoffers die met anderen fietsten ten tijde van het ongeval, fietste tien personen (36%) met één andere fietser en drie personen (11%) fietste in een groep.

Samen fietsen blijkt, op basis van de antwoorden van de respondenten, een factor wat een rol kan spelen in het ontstaan van een ongeval. Bijvoorbeeld door contact met een medefietser, zoals sturen die in elkaar haken of het raken van het achterwiel. Ook komt het plotseling moeten remmen of uitwijken voor een medefietser voor. Tenslotte kan het samen fietsen ook een mogelijke bron zijn van afleiding.

2.3.2 Gemoedstoestand

Aan alle respondenten is gevraagd wat hun gemoedstoestand was toen ze op de fiets stapten op de dag van hun ongeval. Ze konden hierbij meerdere antwoorden aankruisen. De meeste respondenten voelden zich die dag goed (n=23, 82%). Twee respondenten (7%) gaven aan **veel aan hun hoofd** te hebben en één (4%) was **vermoeid**. Als we kijken naar de zelf gerapporteerde toedracht van het ongeval door deze drie respondenten, dan lijkt hun gemoedstoestand geen directe rol te hebben gespeeld bij het ongeval. Drie respondenten (11%) gaven aan met **haast** op de fiets te zijn gestapt op de dag van hun ongeval. Bij twee van hen werd haast ook expliciet benoemd in de toedracht van het ongeval als factor voor het ontstaan van het ongeval.

2.3.3 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 respondenten in het dagelijks leven vertonen, dus onafhankelijk van het moment van het ongeval. Het meest genoemde risicogedrag hierbij was **hard fietsen** (figuur 2.2, Bijlage 2 Tabel B2.6). Vijftien respondenten (54%) gaven aan meestal, vaak of altijd hard te fietsen. **Haasten** op de fiets werd ook vaak genoemd, namelijk vijf respondenten (18%) gaven aan dit meestal of vaak te doen. Alle respondenten gaven aan rekening te houden met andere verkeersdeelnemers. Bijna alle respondenten gaven aan zich aan de verkeersregels te houden. Hoewel er maar één respondent (4%) was die aangaf meestal **risico's in het verkeer te nemen**, gaven ook 17 respondenten (61%) aan dit 'soms' te doen.



Figuur 2.2 Aantal respondenten 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 oranje balk kunnen worden beschouwd als potentieel risicogedrag.

2.3.4 De sociale omgeving

Aan de respondenten zijn ook stellingen voorgelegd over risicogedrag in hun sociale omgeving en stellingen over de betrokkenheid van hun ouders.

Risicogedrag in de sociale omgeving

Alle respondenten gaven aan dat hun **vrienden** wel eens **iets doen op de fiets wat niet mag**, bij acht respondenten (28%) deden hun vrienden dit meestal of vaak (Bijlage 2 Tabel B2.7). Achttien respondenten (64%) gaven aan dat ook hun **ouders** wel eens **iets doen op de fiets wat niet mag**, dit doen ze in de meeste gevallen slechts soms, maar bij twee respondenten (7%) deden de ouders dit meestal. Vijf respondenten (18%) gaven aan dat hun ouders nooit of soms fietsen.

Ouderlijke betrokkenheid

Zeventien respondenten (61%) gaven aan nooit of slechts soms **over hun fietsgedrag te praten** met hun **ouders**. Drie respondenten (11%) gaven aan géén **afspraken te hebben met hun ouders** over wat zij wel/niet mogen op de fiets en zeven respondenten (25%) hebben slechts soms afspraken met hun ouders. Van de respondenten die afspraken hebben met hun ouders geven allen aan zich meestal tot altijd **aan die afspraken te houden**.

2.4 Onder welke omstandigheden vinden fietsongevallen plaats bij 12-17 jarigen?

2.4.1 Tijd van het ongeval

De meeste respondenten hadden een ongeval op een doordeweekse dag (n=25, 89%) ten opzichte van een weekenddag (n=3, 11%). De piek lag hierbij op de maandag en de woensdag (respectievelijk n=9, 32% en n=6, 21%). Wat betreft het tijdstip van het ongeval, vonden de meeste ongevallen plaats in de ochtend tussen 09:00 en 12:00 en in de avond tussen 18:00-21:59 (beiden n=8, 29%). Het verder uitsplitsen van tijdstip van het ongeval naar leeftijd is helaas niet mogelijk door te kleine aantallen.



2.4.2 Wegkenmerken

De meeste respondenten hadden een ongeval binnen de bebouwde kom (n=22, 79%). De meerderheid van de respondenten fietsten op een fiets-/bromfietspad gescheiden van de rijbaan (n=19, 68%). Als we kijken naar het type wegstuk hadden de respondenten voornamelijk ongevallen op een rechte weg (n=10, 36%), gevolgd door een rotonde (n=7, 25%)(tabel 2.2).

Toedracht ongevallen fiets-/bromfietspad gescheiden van rijbaan

Bij ongevallen op een fiets-/bromfietspad gescheiden van de rijbaan (n=19, 68%), hadden vijf respondenten (26%) een **eenzijdig ongeval**. De respondenten noemden 'uitglijden' (n=3, 60%) of 'balans verliezen door het gedrag van iemand achterop' (n=2, 40%) als factoren voor het ongeval. Twee van de 19 respondenten (11%) gaven aan dat ze moesten **uitwijken** voor een andere verkeersdeelnemer, maar daar niet mee botsten. Elf respondenten (58%) **botsten met een andere verkeersdeelnemer**. Dit waren bij zeven respondenten (64%) botsingen met andere fietsers of scooters op het fietspad. Het ging hierbij bijvoorbeeld om ongevallen waarbij sturen in elkaar haakten of waarbij de respondent werd afgesneden of ingehaald door een andere weggebruiker. Bij vier respondenten (36%) was er sprake van een botsing met een auto, bijvoorbeeld bij een uitrit of rotonde.

Toedracht ongevallen rechte weg

Van de ongevallen op een rechte weg (n=10, 36%) botsten vijf respondenten (50%) met een **andere verkeersdeelnemer**. Bij de andere vijf ongevallen op een rechte weg kwam het ongeval door het eigen gedrag (n=2, 20%), door los materiaal op de weg (n=2, 20%) of een gat in het wegdek (n=1, 10%).

Toedracht ongevallen rotonde

Bij de ongevallen op een rotonde (n=7, 25%) was in bijna alle gevallen een andere verkeersdeelnemer betrokken waarmee is gebotst (n=5, 71%) of waarvoor moest worden uitgeweken (n=1, 14%). Slechts bij één ongeval (14%) werd het ongeval veroorzaakt door eigen gedrag.

Tabel 2.2 Wegstuk naar soort weg

Wegstuk	Fietspad of bromfietspad gescheiden van de autoweg		Weg/rijbaan gedeeld met gemotoriseerd verkeer		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Rotonde	6	32	1	11	7	25
Rechte weg	6	32	4	44	10	36
Kruispunt zonder verkeerslicht	2	11	2	22	4	14
Bocht	4	21	1	11	5	18
Kruispunt met/zonder verkeerslicht en bocht	1	5	1	11	2	7
Totaal	19	100	9	100	28	100

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



2.4.3 Drukke op de weg

Aan de respondenten is gevraagd of ze denken dat hun ongeval mede is ontstaan door drukke op de weg. Hierop gaven zeven respondenten (25%) aan dat dit bij hen een rol speelde. Bijna alle respondenten (n=6, 86%) gaven aan dat het druk was op de weg ten tijde van hun ongeval. Eén respondent (14%) gaf aan dat het juist rustig was waardoor hij/zij harder kon fietsen en uitgleed.

Toedracht ongevallen waarbij drukke een rol speelde

Bij alle zes respondenten (86%) die aangaven dat het druk was op de weg, was er sprake van een botsing met een andere verkeersdeelnemer of viel het slachtoffer doordat hij/zij voor iemand moest uitwijken. Verder zien we geen bijzonderheden bij respondenten waarbij drukke een rol speelde in vergelijking tot de totale groep 12-17 jarigen op factoren zoals afleiding, gemoedstoestand, wegkenmerken of dag en tijdstip van het ongeval.



3 Discussie en conclusie

3.1 Conclusie

Het verdiepende kwantitatieve onderzoek onder 12-17 jarige fietsslachtoffers heeft geresulteerd in verschillende bevindingen. Zo viel het op dat een botsing met een andere verkeersdeelnemer in deze doelgroep het meeste voorkomt (54%). Dit is opvallend, omdat de meest recente MOVE (RAV & SEH) data uit 2024 laten zien dat in de algemene groep fietsslachtoffers, eenzijdige ongevallen juist het meeste voorkomen⁵. Als we kijken naar de leeftijdsgroep 12-17 jaar in de MOVE 2024 data. Dan zien we bij MOVE RAV hetzelfde beeld als in het huidige onderzoek, namelijk 64% kwam in botsing met een andere verkeersdeelnemer. Op basis van MOVE SEH hadden de meeste 12-17 jarige fietsslachtoffers een eenzijdig ongeval (53%).

Daarnaast viel op dat het overgrote deel van de 12-17 jarige fietsslachtoffers aanzienlijk letsel overhield aan het ongeval (79%). Waarvan zelfs meer dan een derde hersenletsel opliep. Als we dit vergelijken met de meest recente MOVE SEH data van 2024, dan zien we dat 56% van de 12-17 jarige fietsslachtoffers en 67% van alle fietsslachtoffers aanzienlijk letsel opliepen na een fietsongeval. Daarnaast liep respectievelijk 12% van de 12-17 jarige fietsslachtoffers en 18% van alle fietsslachtoffers hersenletsel op (op basis van MOVE SEH 2024 data). De reden dat het percentage aanzienlijk letsel en hersenletsel zo hoog ligt in het huidige verdiepende kwantitatieve onderzoek is wellicht te verklaren, doordat het om zelfrapportage gaat. Het kan zijn dat slachtoffers eerder geneigd zijn om een vragenlijst in te vullen als zij langdurig klachten ondervinden na het ongeval. Desalniettemin biedt het huidige onderzoek een belangrijke aanvulling op de bestaande MOVE data, juist door extra inzicht te bieden in de risicofactoren die een rol spelen bij ongevallen met ernstigere gevolgen.

Wat tevens opviel was dat respondenten vaak aangaven dat het ongeval was veroorzaakt door eigen gedrag of gedrag van de tegenpartij. Daarbij kwam afleiding relatief vaak voor (50%), terwijl de respondenten niet zelf ervoeren dat zij hierdoor daadwerkelijk afgeleid waren of dat de afleiding een risicofactor was voor het ontstaan van het ongeval.

Verder was opvallend dat haast hebben en te hard fietsen vaak werden genoemd. Dit kwam bijvoorbeeld naar voren in de open toedrachtsvelden, maar ook bij de stellingen over risicogedrag op de fiets en de gemoedstoestand. Twee respondenten noemden 'haast hebben' ook expliciet als factor voor het ontstaan van het ongeval. Hiermee lijkt haasten en hard fietsen een veelvoorkomend risicogedrag onder 12-17 jarigen die kan bijdragen aan fietsongevallen.

De stellingen over de sociale omgeving zorgden ook voor interessante inzichten. Zo gaven de respondenten aan dat alle vrienden wel eens iets doen wat niet mag. Ook zijn er veel ouders die 'soms' iets doen wat niet mag. Jongeren van 12-17 jaar zijn gevoelig voor het gedrag van anderen en groepsdruk. Risicogedrag van vrienden en ouders kan daarmee de kans vergroten dat de respondenten zelf ook dit gedrag vertonen.

⁵ Jaarcijfers verkeersongevallen Utrecht 2024. I. Krul, K. Houwaart, M. van Dijk. Juli 2025. *Rapport is nog niet openbaar, maar wel beschikbaar op aanvraag.*



3.2 Discussie

Door specifiek in te zoomen op de toedrachten van 12-17 jarige fietsslachtoffers, is er een completer beeld geschetst van de ongevalsproblematiek onder deze doelgroep in de provincie Utrecht. Echter is het belangrijk om bij de interpretatie van de resultaten rekening te houden met de omvang van de groep. De groep is met 28 respondenten in de leeftijd 12-17 jaar namelijk klein. Toch kan het wel een indruk geven van wat er speelt onder deze groep en wat dus mogelijke aangrijpingspunten kunnen zijn voor interventies.

Tevens is het goed om rekening te houden met het feit dat de antwoorden zijn gebaseerd op zelfrapportage. Dit kan er in resulteren dat er meer sociaal wenselijke antwoorden worden gegeven. Dit kan bijvoorbeeld van invloed zijn geweest op de antwoorden bij de stellingen.

3.3 Aanbevelingen voor verdiepend kwalitatief onderzoek

Het doel van dit onderzoek was enerzijds om inzicht te krijgen in de oorzaken en mogelijke risicofactoren die een rol spelen bij het ontstaan van fietsongevallen onder 12-17 jarigen. Anderzijds wilden we met dit onderzoek ook scherp krijgen welke kennishiaten er nog bestaan, die mogelijk ingevuld kunnen worden door verdiepend kwalitatief onderzoek.

Op basis van dit kwantitatieve onderzoek zou in een verdiepend kwalitatief vervolgonderzoek meer de nadruk gelegd kunnen worden op de rol van ouders of verzorgers. Dit kan zijn door in te zoomen op welk voorbeeld zij geven aan hun kind of wat hun opvatting is over een veilige verkeersdeelname voor hun kind, maar ook of zij met hun kind praten over veilig gedrag in het verkeer en hoe hun kind om moeten gaan met groepsdruk.

Een andere invalshoek zou kunnen zijn om meer te focussen op het hoge aandeel botsingen met een andere verkeerdeelnemer, onder de groep 12-17 jarige fietsslachtoffers. Met verdiepend kwalitatief onderzoek kunnen we achterhalen waarom dit juist bij deze doelgroep vaak voorkomt. We zouden dan tevens de invloed van afleiding, samen fietsen en verkeersdruk hierbij mee willen nemen. Door dit gedrag en de motivaties hierachter verder in kaart te brengen kunnen potentiële aanknopingspunten worden vastgesteld voor mogelijke interventierichtingen.



Bijlage 1 Respons analyse

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). Hieronder staan de kenmerken van de slachtoffers die wel en niet gereageerd hebben, en naar type respons (online of papier). Zie de verantwoording in het rapport 'Fietsongevallen in Utrecht' voor de uitgebreide response analyse van alle benaderde fietsslachtoffers in de provincie Utrecht in 2023⁶. In het rapport 'Fietsongevallen in Utrecht' is tevens de vragenlijst opgenomen die de respondenten hebben ontvangen en waar de resultaten uit dit onderzoek op zijn gebaseerd.

Tabel B1.1a Aantal fietsslachtoffers behandeld in het Diaconessenhuis 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	1263	100

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

Tabel B1.1b Aantal fietsslachtoffers behandeld in het Diaconessenhuis in Utrecht in 2023, naar leeftijd 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	1263	100

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

⁶ Fietsongevallen in Utrecht; vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in 2023 op de SEH van het Diaconessenhuis. I. Krul, K. Houwaart, M. van Dijk. Maart 2025.



Bijlage 2 Tabellenboek

Tabel B2.1 Aantal respondenten naar leeftijd en geslacht

Leeftijd	Man		Vrouw		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
12 jaar	2	18	3	18	5	18
13 jaar	3	27	5	29	8	29
14 jaar	4	36	4	24	8	29
15 jaar	1	9	1	6	2	7
16 jaar	1	9	4	24	5	18
17 jaar	0	0	0	0	0	0
Totaal	11	100	17	100	28	100

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

Tabel B2.2 Aantal respondenten naar leeftijd en type fiets

Leeftijd	Gewone fiets		Elektrische fiets		Mountainbike (niet-elektrisch)		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
12 jaar	4	21	1	14	0	0	5	18
13 jaar	5	26	1	14	2	100	8	29
14 jaar	6	32	2	29	0	0	8	29
15 jaar	2	11	0	0	0	0	2	7
16 jaar	2	11	3	43	0	0	5	18
17 jaar	0	0	0	0	0	0	0	100
Totaal	19	100	7	100	2	100	28	100

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

Tabel B2.3 Aantal respondenten naar leeftijd en letsel

Leeftijd	Fractuur		Hersenletsel		Anders*		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
12 jaar	3	25	2	20	0	0	5	18
13 jaar	3	25	3	30	2	33	8	29
14 jaar	4	33	3	30	1	17	8	29
15 jaar	1	8	0	0	1	17	2	7
16 jaar	1	8	2	20	2	33	5	18
17 jaar	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	12	100	10	100	6	100	28	100

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

* Oppervlakkig letsel, luxatie, distorsie, overig/onbekend.



Tabel B2.4 Aantal respondenten naar type fiets en letsel

Leeftijd	Fractuur		Hersenletsel		Anders*		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Gewone fiets	10	83	5	50	4	67	19	68
Elektrische fiets	1	8	4	40	2	33	7	25
Mountainbike (niet-elektrisch)	1	8	1	10	0	0	2	7
Totaal	12	100	10	100	6	100	28	100

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

* Oppervlakkig letsel, luxatie, distorsie, overig/onbekend.

Tabel B2.5 Samenvatting genoemde redenen die een rol speelden bij het ongeval

Leeftijd	Samenvatting genoemde redenen ongeval*	Respondent was met iets anders bezig dan alleen met fietsen	Respondent gaf aan dat hij/zij afgeleid was door deze handeling
12	Het regende hard, er moest een scherpe bocht worden gemaakt, de respondent is toen uitgegleden.	Nee	n.v.t.
12	Er was een harde windvlaag, de respondent fietste met één hand aan het stuur en is toen gevallen.	Ja	Nee
12	Het was slecht weer, er lagen takken en bladeren op straat waarvoor de respondent moest uitwijken, waardoor de respondent vervolgens uitgleed.	Nee	n.v.t.
12	Respondent had haast, het wegdek was glad door regen, respondent moest abrupt remmen door snel optrekkende auto en is vervolgens uitgegleden.	Ja	Nee
12	Tegenpartij (Bestuurder busje) was afgeleid doordat diegene iets aan het eten was achter het stuur. Is in botsing gekomen met respondent.	Ja	Nee
13	Tegenpartij (Bestuurder busje) kwam uit een uitrit en heeft de respondent over het hoofd gezien en is met respondent in botsing gekomen.	Ja	Onbekend
13	Tegenpartij (Fietser) fietste te hard en heeft respondent, die stil stond, over het hoofd gezien en kwam daardoor met respondent in botsing.	Ja	Ja
13	Respondent wiebelde met voeten achterop fiets, hierdoor werd een paaltje geraakt en is respondent gevallen.	Ja	Nee
13	Tegenpartij (Scooter) reed op het fietspad waar dat niet mocht, vervolgens tegen respondent aangereden toen die wilde afslaan.	Ja	Nee
13	Respondent werd afgesneden door een e-bike, hierbij werd het voorwiel geraakt waardoor de respondent ten val kwam.	Nee	n.v.t.
13	Respondent wilde ruimte maken voor passerende auto, hierdoor haakte sturen in elkaar met wie respondent samen fietste en viel de respondent.	Ja	Nee



Leeftijd	Samenvatting genoemde redenen ongeval*	Respondent was met iets anders bezig dan alleen met fietsen	Respondent gaf aan dat hij/zij afgeleid was door deze handeling
13	Respondent fietste met drie personen naast elkaar, waren aan het kletsen en sturen haakten in elkaar waardoor respondent viel.	Ja	Ja
13	Respondent fietste hard aan de linkerkant van de weg (dubbel fietspad). Hij fietste langs een bushokje waar een voetganger plotseling achter vandaan kwam. Hierdoor moest de respondent plotseling remmen en kwam ten val.	Nee	n.v.t.
14	Respondent had haast en heeft bij het maken van een bocht een bakfiets over het hoofd gezien. Hier is respondent mee in botsing gekomen.	Nee	n.v.t.
14	Respondent had haast, stond op de trappers en is hier vanaf gegleden. Hierdoor kwam de voet in de spaken en is de respondent gevallen.	Ja	Nee
14	Bestuurder van de fiets ging scheef zitten en verloor daardoor de macht over het stuur. Dit zorgde ervoor dat de respondent (bijrijder) viel.	Nee	n.v.t.
14	Respondent kneep te hard in voorrem, waardoor persoon ten val kwam.	Ja	Ja
14	Respondent ten val gekomen doordat persoon door gebrek aan straatverlichting een gat in de weg over het hoofd zag.	Nee	n.v.t.
14	Respondent was aan het werk (bezorger), het was donker en het regende. De respondent is door tegenpartij (auto) over het hoofd gezien op een kruising en vervolgens mee in botsing gekomen.	Onbekend	Onbekend
14	Tegenpartij (auto) kwam uit een uitrit, heeft de respondent over het hoofd gezien en is met de respondent in botsing gekomen.	Nee	n.v.t.
14	Scooter en fatbike wilden tegelijk inhalen (tegenovergestelde richting), knalden op elkaar en vielen tegen de respondent aan.	Nee	n.v.t.
15	Respondent was afgeleid (was lol aan het maken) en de sturen haakten in elkaar met degene met wie de respondent samen fietste.	Ja	Nee
15	Respondent zag slecht dat een brug glad was door ijzel, hierdoor uitgegleden bij het maken van de bocht.	Nee	n.v.t.
16	Respondent stond achterop fiets, bestuurder maakte teveel snelheid, waardoor respondent van de fiets viel en voet in de spaken kreeg toen er een scherpe bocht werd gemaakt.	Onbekend	Onbekend
16	Respondent fietste over steen op de weg en kwam daardoor ten val.	Ja	Ja
16	Respondent aangereden door auto op rotonde door onduidelijkheid in voorrang en haaietanden.	Ja	Nee



Leeftijd	Samenvatting genoemde redenen ongeval*	Respondent was met iets anders bezig dan alleen met fietsen	Respondent gaf aan dat hij/zij afgeleid was door deze handeling
16	Respondent geschept door tegenpartij (auto) op een onoverzichtelijk kruispunt met hoge bomen die zicht ontnemen. Het was ook donker, tegenpartij reed hard en keek niet goed.	Nee	n.v.t.
16	Auto met aanhangwagen blokkeerde het fietspad, waardoor tegenpartij (auto) en respondent elkaar niet zagen. Tegenpartij heeft respondent aangetikt, waardoor respondent ten val kwam.	Nee	n.v.t.

Bron: MOVE Utrecht – vragenlijstonderzoek onder fietsslachtoffers behandeld in Diakonessenziekenhuis in 2023
* op basis van de antwoorden gegeven op vraag 18 en 39 in de vragenlijst en de toedrachtinformatie ingevuld op de SEH door de behandeld arts.

Tabel B2.6 Aantal respondenten dat risicogedrag regelmatig vertoont

	Nooit	Soms	Meestal	Vaak	Altijd	Onbekend
Ik vertrek op tijd als ik naar een afspraak moet	0	4	6	10	7	1
Ik heb haast op de fiets	8	15	3	2	0	0
Ik fiets hard	2	10	9	6	1	0
Ik fiets rustig	0	17	6	5	0	0
Ik houd mij aan de verkeersregels	0	1	8	7	12	0
Ik neem risico's in het verkeer	10	17	1	0	0	0
Ik houd rekening met andere verkeersdeelnemers	0	0	8	10	10	0
Ik doe aan stunten	24	3	0	1	0	0

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

Tabel B2.7 Risicogedrag in sociale omgeving van respondenten

	Nooit	Soms	Meestal	Vaak	Altijd	Onbekend
Mijn vrienden doen wel eens iets op de fiets dat niet mag.	0	17	3	5	0	3
Mijn ouders/verzorgers fietsen	1	4	4	10	8	1
Mijn ouders/verzorgers doen wel eens iets op de fiets dat niet mag	8	16	2	0	0	2
Ik praat met mijn ouders/verzorgers over mijn fietsgedrag	6	11	4	4	0	3
Ik heb afspraken met mijn ouders/verzorgers over wat ik wel/niet mag op de fiets.	3	7	7	6	0	5
Ik mag van mijn ouders/verzorgers alleen fietsen	1	1	0	7	18	1
Ik hou mij aan de afspraken die ik met mijn ouders/ verzorgers heb gemaakt over wat ik wel/niet mag op de fiets	0	0	9	7	6	6

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

