



HELMPlicht VOOR FIETTERS

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel
W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Hemplicht voor fietsers	
Adviesvrager	Vlaams Parlement	
Ontvangst adviesvraag	15 mei 2023	
Goedkeuring raad	16 juni 2023	
Contactpersonen	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be
	Koen De Meyer	kdmeyer@serv.be

Mevrouw Liesbeth Homans
Voorzitter Vlaams Parlement
Leuvenseweg 86
B-1000 Brussel

Advies helmplicht voor fietsers

Mevrouw de voorzitter

U vroeg de MORA op 15 mei om advies over de helmplicht voor fietsers.

Fietshelmdracht draagt bij tot letselpreventie maar niet tot ongevallenpreventie. Om de fietsveiligheid te verhogen, moet een integraal verkeersveiligheidsbeleid gevoerd worden dat zich focust op technologie en infrastructuur, regulering en handhaving, educatie, betrokkenheid en evaluatie. Sommige onderzoeken tonen aan dat het verplichten van een fietshelm een aantal drempels kan opwerpen die de positieve maatschappelijke effecten van fietsen kunnen verminderen. Bijkomend onderzoek is vereist om het beleid verder te kunnen onderbouwen.

Voor de MORA is een wettelijke verplichting van het dragen van een fietshelm vandaag niet wenselijk. Het stimuleren van helmdracht kan via doelgerichte campagnes, verkeerseducatie en sensibilisering. Werknemers, kinderen, jongeren en ouderen zijn daarbij belangrijke doelgroepen.

De MORA vindt het wel belangrijk om het effect van het stimuleren van fietshelmdracht en andere fietsmaatregelen goed te monitoren zodat het maatschappelijk debat op een correcte manier onderbouwd kan worden en het gevoerde beleid voorwerp kan vormen van evaluatie. Dit moet ook toelaten om na te gaan of in de toekomst bijkomende acties of (regelgevende) initiatieven rond fietsveiligheid en helmdracht nodig zijn.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter

Inhoud

Advies	5
1. Stimuleer fietsgebruik maximaal	5
2. Maak fietsen veiliger door een integraal verkeersveiligheidsbeleid	6
2.1 Educatie en sensibilisering	7
2.2 Engagement en fietscultuur	8
2.3 Infrastructuur	8
2.4 Handhaving	9
2.5 Evaluatie	9

Advies

Op donderdag 15 mei ontving de MORA een adviesvraag van het Vlaams Parlement omtrent de helmplicht voor fietsers. Aanleiding is een debat binnen de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken over het tweede semestriële voortgangsrapport met betrekking tot het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, gehouden op 4 mei 2023.

De raad pleit er in dit advies voor om het dragen van een fietshelm maximaal te stimuleren en ondersteunen. Een integraal verkeersveiligheidsbeleid moet ertoe bijdragen dat actieve mobiliteit veiliger wordt. Voor de MORA is een wettelijke verplichting van het dragen van een fietshelm vandaag niet wenselijk.

1. Stimuleer fietsgebruik maximaal

De MORA kan zich op heden niet scharen achter een algemene fietshelmplicht, maar pleit ervoor om het dragen van een fietshelm maximaal te stimuleren en ondersteunen.

Bij fietsen kan een sterk verband worden vastgesteld tussen verkeersveiligheid, mobiliteit en gezondheid. Met een fietshelmplicht kan winst geboekt worden op het vlak van letselpreventie: als een fietshelm correct wordt gedragen en aan de nodige kwaliteitseisen voldoet, kan het risico op hoofdletsels bij een val sterk worden beperkt.

Een kanttekening hierbij is dat de gunstige effecten van een helmplicht mogelijks worden overschat. De homologatie van fietshelmen is immers beperkt tot 20km/u, een snelheid die in de meeste ongevallen met gemotoriseerd verkeer wordt overtroffen. Bovendien is het bij complexe ongevallen met meerdere letsels niet altijd duidelijk of een fietshelm een bijdrage kon hebben in het verminderen van de kans op overlijden (enkel in het mogelijk beperken van een hoofdletsel).

De huidige ongevallenstatistieken in Vlaanderen laten niet toe het preventief karakter van helm-dracht in termen van 'aantal te vermijden dodelijke slachtoffers en/of zware hoofdletsels' te kwantificeren. Hiervoor is een verfijning van de ongevallenregistratie en -statistieken noodzakelijk. In tegenstelling tot letselpreventie wordt er met de fietshelm op het vlak van ongevallenpreventie geen winst geboekt. Een fietsveiligheidsbeleid is hoogdringend. Terwijl het aantal verkeersslachtoffers onder autobestuurders- en inzittenden het afgelopen decennium daalde, bleef het aantal fietsslachtoffers constant en vertoont het recent zelfs een stijgende trend.

Verder zou het verplichten van een fietshelm een aantal drempels kunnen opwerpen die de positieve maatschappelijke effecten van fietsen (o.a. op vlak van gezondheid) al dan niet tijdelijk kunnen verminderen.

- **Helmplicht vereist extra handhavingscapaciteit.** Een verkeersregel die niet wordt gehandhaafd, is een maat voor niets. Vandaag ontbreekt de capaciteit bij de politie om ook de helmplicht te kunnen handhaven. De bestaande capaciteit kan beter aangewend worden voor de controle van ander gedrag dat een veel groter gevaar vormt voor de verkeersveiligheid zoals overdreven snelheid, alcohol- en drugsgebruik, het bewaren van voldoende afstand t.o.v. fietsers enz.
- **Fietsen zou wel eens onterecht een gevaarlijk imago kunnen krijgen.** Een fietshelmplicht kan ook voor 'victim blaming' zorgen, met minder aandacht voor de gedeelde verantwoordelijkheid van wegbeheerders en andere verkeersdeelnemers in het voorkomen van ongevallen.
- **Een helmplicht zou kunnen leiden tot een (tijdelijke) daling van het aantal fietsers.** De MORA hecht veel belang aan de positieve effecten die fietsen genereert voor het klimaat, de luchtvervuiling, de volksgezondheid, congestie enz. Een hoger aantal fietsers op de weg kan door het *safety in numbers* effect voor meer veiligheid zorgen voor fietsers. Meer fietsers zorgen er namelijk voor dat bestuurders van voertuigen trager en oplettender rijden met minder verkeersongevallen tot gevolg. In Vlaanderen heeft de toename van het aantal fietsers zich tot op heden niet vertaald in minder fietsslachtoffers. Het aantal fietsslachtoffers vertoont recent immers een stijgende trend.

De gevolgen van een wettelijke verplichting van het dragen van een fietshelm zijn voornamelijk onduidelijk en verder onderzoek hieromtrent is vereist. Bovendien meent de raad dat er voldoende beleidsmogelijkheden zijn om het dragen van een fietshelm op vrijwillige basis maximaal te stimuleren en ondersteunen. Om fietsen veiliger te maken is een integraal verkeersveiligheidsbeleid nodig dat focust op technologie en infrastructuur, regulering en handhaving, educatie, betrokkenheid en evaluatie.

2. Maak fietsen veiliger door een integraal verkeersveiligheidsbeleid

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid stelde in zijn beleidsadvies¹ uit 2016 dat de hoofdbekommernis voor fietsveiligheid ligt bij een algemene reductie van het aantal (fiets)ongevallen, meer fietsers en een gezonde fietscultuur. De MORA ondersteunt dit standpunt. Tegelijk benadrukt de MORA dat het aantal dode en zwaargewonde fietsers de afgelopen 15 jaar nauwelijks daalde en blijft fluctueren op een onaanvaardbaar hoog niveau. Een daling kan enkel gerealiseerd worden door blijvend – en nog sterker dan vandaag – in te zetten op een verkeersveiligheidscultuur, waarbij een verkeersveilig gedrag zoveel mogelijk gestimuleerd wordt bij elke weggebruiker.

¹ Vlaams Forum Verkeersveiligheid (2016) Beleidsadvies inzake fietshelmdracht.

Aan de hand van de vijf E's van verkeersveiligheid¹ geeft de MORA hierna een overzicht van effectieve maatregelen die het ongevalsrisico op een integrale en fundamentele manier reduceren, zonder bijkomende verplichtingen in te voeren.

2.1 Educatie en sensibilisering

Educatie en sensibilisering leveren een cruciale bijdrage aan fietsveiligheid. De MORA pleit daarom voor een maximale stimulans van het dragen van fietshelmen via algemene én doelgerichte campagnes, verkeerseducatie en sensibilisering. Hierbij moet voldoende aandacht gaan naar specifieke doelgroepen.

Fietshelmen geraken steeds meer ingeburgerd bij verschillende doelgroepen. Tot op heden richten de campagnes voor het dragen van een helm zich hoofdzakelijk op kleuters, lagereschoolkinderen en hun ouders. Ter verdere ondersteuning van de helmdracht adviseert de MORA om een lange-termijncampagne op te zetten en om aanvullende campagnes op te zetten naar specifieke doelgroepen.

Kinderen en jongeren zijn in volle ontwikkeling en moeten gaandeweg – gesteund door verkeerseducatie – leren hoe ze moeten omgaan met gevaarlijke verkeerssituaties. Ook ouderen zijn extra kwetsbaar. Het normaliseren van fietshelmen via campagnes en educatie voor deze doelgroepen kan hierbij helpen.

Werknemers gebruiken steeds vaker (elektrische) fietsen en speedpedelecs, zowel bij het woonwerkverkeer als bij dienstverplaatsingen. Bij speedpedelecs is het dragen van een aangepaste helm verplicht, maar ook bij niet-elektrische fietsen kunnen werkgevers acties ondernemen om helmdracht te vergroten. Denk maar aan bewustwordingscampagnes, gamificatie, fietshelmdracht opnemen in bedrijfsbeleid rond fietsleasing, of het beschikbaar stellen van fietshelmen voor werknemers. Dat laatste is bovendien 120% fiscaal aftrekbaar.

Naarmate mensen ouder worden, kiezen zij steeds makkelijker voor een elektrische fiets. Deze fiets is zwaarder én dus moeilijker in balans te houden bij lagere snelheden (vertrekken, stoppen). Verkeersveiligheidsstatistieken geven aan dat deze groep in groeiende mate voorkomt in de ongevalscijfers. Het positieve effect van fietsend bewegen op het persoonlijk welbevinden én op de volksgezondheid is groot, en kan zeker samengaan met positieve incentives om de fietshelm te gebruiken.

Inspiratie kan verder gevonden worden in Denemarken, dat breed sensibiliseerde rond helmdracht via een positief verhaal dat steunt op drie pijlers:

- beschikbaarheid: er werden pop-upwinkels geopend met fietshelmen op universiteiten;
- bewustwording: constante communicatie via verschillende kanalen. Vaak met een grappige insteek, nooit belerend of fatalistisch. Eerder “Als je jezelf beschermt, kun je nog heel lang blijven fietsen” in plaats van “Als je geen helm draagt, kun je vallen en je pijn doen”;
- aantrekkelijkheid: er werd gevraagd aan bekende kunstenaars om helmen te ontwerpen.

De MORA meent dat dergelijke brede aanpak ook in Vlaanderen een aanzienlijk effect kan hebben op de helmdracht.

2.2 Engagement en fietscultuur

Ook engagement is een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid voor fietsers: zo veel mogelijk personen, bedrijven, organisaties enz. moeten zich daadwerkelijk betrokken voelen bij fietsveiligheid en een aantal belangrijke aandachtspunten internaliseren. Enkel zo kunnen we in Vlaanderen evolueren naar een gezonde fietscultuur.

In Zweden is de fietshelm verplicht tot de leeftijd van 14 jaar. Hoewel Denemarken geen fietshelmplicht kent, dragen er toch meer mensen de fietshelm dan in Zweden². Een belangrijk verschil tussen beide landen lijkt de aanpak: verplichten in Zweden, sensibiliseren in Denemarken.

Voor de MORA moet het beleid erop gericht zijn zoveel mogelijk mensen op de fiets krijgen. Enkel zo kan een echte fietscultuur gecreëerd worden. Naast Denemarken kan ook verwezen worden naar Nederland, waar de positieve aspecten van fietsen centraal staan: een actieve levensstijl, gezondheidsbaten voor individu en maatschappij, minder lokale luchtvervuiling enz.

In Vlaanderen is er, net zoals in Nederland, een sterke fietscultuur. In een volwaardige fietscultuur is ook voor het differentieel risico op materiële en lichamelijke schade, maar wordt éérs gekken naar wat de collectiviteit en het beleid kunnen betekenen voor de (fiets)veiligheid, en pas daarna wordt het individu verantwoordelijk gesteld. Hierbij gaan infrastructurele maatregelen voor verkeersveiligheid hand in hand met engagementen van álle verkeersdeelnemers in de vorm van veilig en hoffelijk gedrag. Combineer dit met gerichte educatie en sensibilisering en er zal ook een veel bredere en geïnternaliseerde basis voor vrijwillige helmdracht ontstaan.

2.3 Infrastructuur

Verkeersveiligheid voor fietsers begint volgens de MORA bij actieve ongevallenreductie van zowel eenzijdige ongevallen als ongevallen met meerdere betrokken partijen. Daarom moet het beleid in eerste instantie het aantal verkeersonveilige situaties in Vlaanderen aanpakken.

Die infrastructurele fietsveiligheid moet op verschillende manieren gerealiseerd worden:

- **via meer fietsinfrastructuur die overeenstemt met de instructies in het 'Vademecum fietsvoorzieningen'**. Een hoger en constant investeringsritme moet zorgen voor de realisatie van conforme fietsinfrastructuur maar eveneens voor het conform en veilig maken van bestaande fietsinfrastructuur. Vrijliggende, voldoende brede fietspaden zijn een

² In Denemarken droegen 79% van de fietsende schoolkinderen in 2021 een helm, in Zweden in hetzelfde jaar 64%. Daarnaast dragen 50% van de Deense volwassenen een fietshelm in stedelijk gebied, terwijl in Zweden 42% van de volwassenen een fietshelm draagt. Beide landen kennen een toename van fietshelmdracht voor zowel kinderen als volwassenen. (Rådet for Sikker Trafik, 2021; National Traffic Safety Association Sweden, 2021).

evidentie, net als het maximaal verwijderen van hindernissen die zorgen voor eenzijdige ongevallen zoals paaltjes, kettingen enz.

- **via aan de bestaande infrastructuur aangepaste snelheidsregimes, wanneer infrastructurale maatregelen op zich laten wachten.** Op locaties met hoge verkeersintensiteiten van zowel gemotoriseerde als zachte weggebruikers, zoals vaak het geval is in kerngebieden, moet 30 km/u de norm zijn. Op drukke wegen zonder afdoende gescheiden fietsinfrastructuur buiten de bebouwde kom ('moordstrookjes'), moet onderzocht worden waar een reductie van 70 km/u naar 50 km/u opportuun is. Hierbij heeft het Vlaams Gewest een belangrijke voorbeeldfunctie.
- **via het versneld wegwerken van gevaarlijke kruispunten en het gericht investeren in slimme verkeerslichtenregelingen.**

Dergelijke infrastructurale maatregelen kunnen het aantal ongevallen reduceren voor alle verkeersdeelnemers, dus ook voor fietsers. Minder verkeersongevallen in het algemeen, impliceert ook minder ongevallen met slachtoffers die ernstige hoofdletsels hebben.

2.4 Handhaving

De MORA wijst erop dat het invoeren van een nieuwe verkeersregel niet automatisch zorgt voor een correcte handhaving ervan. Het gevaar is reëel dat controleren op helmdracht een verdringingseffect heeft op de handhavinginspanningen op andere gebieden, die een (nog) grotere (negatieve) impact zullen hebben op de verkeersveiligheid. De MORA wil absoluut vermijden dat handhaving weg zou verschuiven van 'killers' in het verkeer zoals rijden onder invloed, overdreven snelheid en afleiding.

Bovendien worden heel wat verkeersregels onvoldoende gehandhaafd en dus zijn ook daar veiligheidswinsten te halen. We denken daarbij aan:

- de regels rond het inhalen van fietsers door gemotoriseerd vervoer (1 meter afstand binnen bebouwde kom, 1,5 meter afstand buiten bebouwde kom, niet inhalen in fietszones);
- het gsm-gebruik door alle bestuurders;
- snelheidscontroles in zone 30;
- het correct gebruik van de fietsinfrastructuur (o.m. fietsen over voetpad, respecteren van voorrangregels, parkeren en stationeren op fiets- en voetpaden).

2.5 Evaluatie

Een gefundeerd beleid moet onderbouwd worden door goede, voortdurende monitoring van verkeersveiligheidscijfers en evaluatie van beleidsmaatregelen. Ook specifiek voor fietsveiligheid is een belangrijke rol weggelegd voor monitoring en evaluatie: hoeveel fietsslachtoffers zijn er en met welke soort letsels, welke verkeerssituaties zijn onveilig voor fietsers, hoe intensief wordt de fietsinfrastructuur gebruikt en hoeveel helmdracht is er.

De MORA vindt het belangrijk om het effect van het stimuleren van fietshelmdracht en andere fietsmaatregelen – zoals eerder uiteengezet – goed te monitoren zodat het maatschappelijk debat op een correcte manier onderbouwd kan worden en het gevoerde beleid voorwerp kan vormen van evaluatie. Dit moet ook toelaten om na te gaan of in de toekomst bijkomende acties of (regelgevende) initiatieven rond fietsveiligheid en helmdracht nodig zijn.