



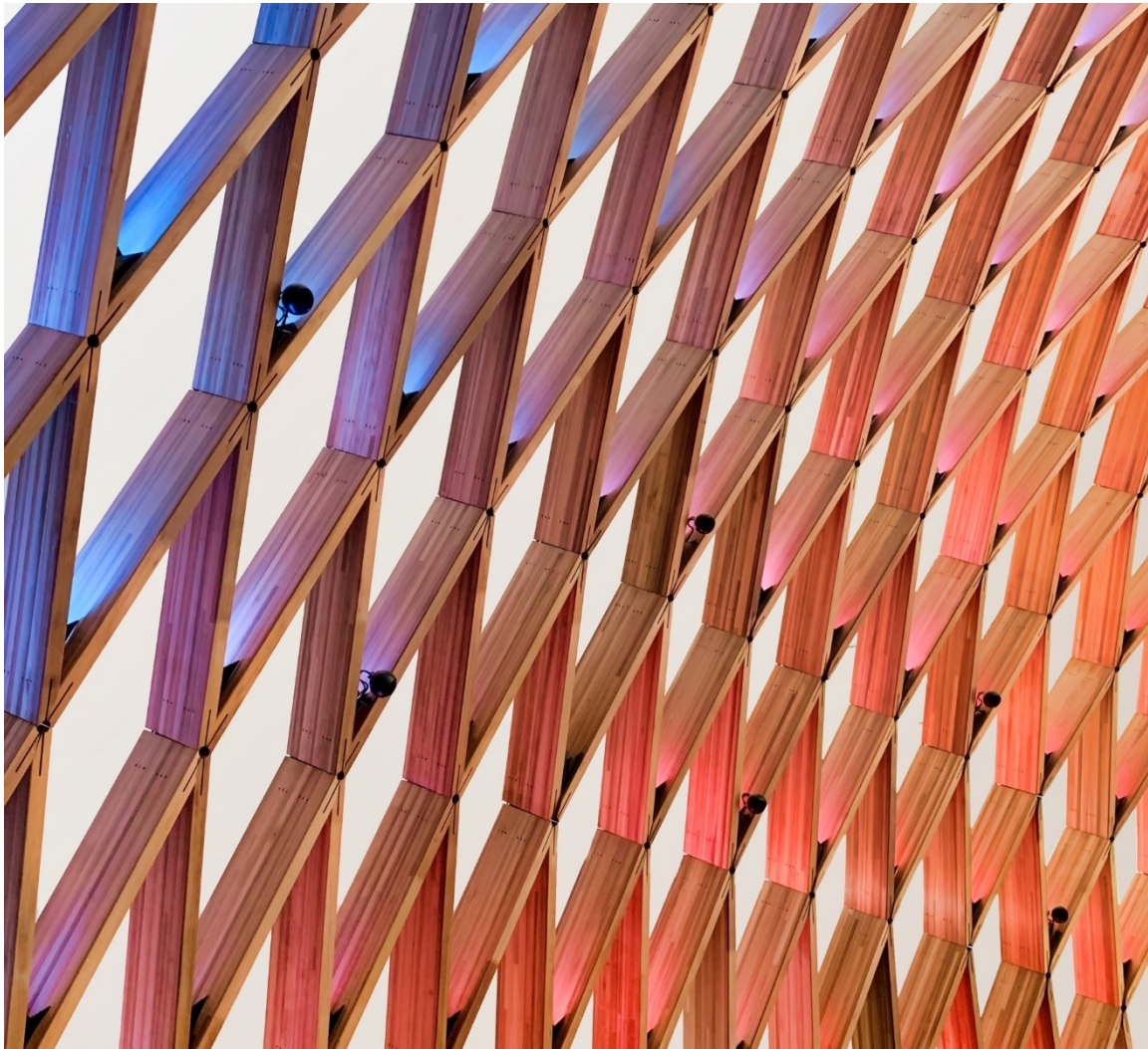
# Gedragsbepalende factoren vrijwillig gebruik van een fietshelm

Rapportage van een verkennend onderzoek onder verschillende groepen fietsers – def versie

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en  
Waterstaat  
Projectnummer: 2023052  
Amsterdam, 20 April 2023



# Inhoudsopgave



Samenvatting en conclusies	3
Inleiding en onderzoeksdoelstellingen	8
Onderzoeksopzet	
Behaviour web	
Leeswijzer	
Resultaten	13
Context deelnemers	
Initiële houding ten aanzien van een fietshelm	
Beïnvloedende gedragsfactoren	19
Conclusies	31

# Samenvatting (1 van 3)



- Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft MARE maart 2023 een kwalitatief verkennend onderzoek uitgevoerd onder verschillende groepen fietsers. Doelstelling van het onderzoek was om input te krijgen voor een te ontwikkelen gedragsstrategie voor het stimuleren van *vrijwillig* gebruik van de fietshelm. Hiervoor zijn 18 interviews uitgevoerd van drie kwartier met ouders van jonge kinderen, forensen en senioren.
- In de gesprekken is ingegaan op hun huidig fietsgedrag, zijn de eerste reacties en attitudes nagegaan op een fietshelm en is voor een aantal bepalende gedragsfactoren (vanuit het Behaviour Web van Kantar) bekeken in hoeverre deze een rol spelen bij de aanschaf en het gebruik van een fietshelm.
- Aangezien deelnemers bleven steken in een pre-intentionele fase ten aanzien van een fietshelm en men onmiddellijk het gebruik ervan in gedachten heeft, is in overleg met IenW besloten om in de rapportage het doelgedrag 'gebruik van een fietshelm' centraal te stellen en de specifieke factoren voor wat betreft de aanschaf apart te beschrijven als dit aan de orde is.
- Deelnemers zien het fietsen als een gewone bezigheid die past in hun dagelijks leven onder het motto 'jong geleerd is oud gedaan'. Sommigen hebben een fiets zonder trapondersteuning, andere met trapondersteuning (e-bike). Degenen zonder e-bike zien e-bikes als heel snelle fietsen, terwijl de mensen met een e-bike eerder de speed pedelics als zodanig zien. Er is een duidelijk verschil in snelheidsbeleving en daarmee gepaard gaand risico op een ongeval.
- De meeste deelnemers zijn vrij positief over hun fietsomgeving. Soms heeft men last van overige weggebruikers. Naarmate de woonomgeving drukker is en er minder aparte fietspaden zijn, komt bij het fietsen wel meer opletten om de hoek kijken.
- Ouders van jonge kinderen blijken vaak een fietshelm te hebben aangeschaft voor hun kind(eren) als zij leerde(n) fietsen, maar deze na de leerperiode weer aan de kant te hebben gelegd. Het blijvend dragen van de fietshelm is niet gebruikelijk.
- De eerste associaties op een fietshelm zijn ronduit negatief; men heeft veel weerstand tegen het dragen van een fietshelm. De negatieve associaties worden ingegeven door een vermeend verplicht karakter ervan, inboeten op je uiterlijk, het gevoel bij een bepaalde groep te behoren waarbij men niet wil horen als men een fietshelm draagt. Verder brengt een fietshelm 'gedoe' met zich mee en gaat het ten koste van je fietsplezier.

# Samenvatting (2 van 3)



- Een fietshelm is volgens deelnemers vooral relevant voor bepaalde groepen fietsers die een groter risico lopen zoals ouderen met een e-bike, kinderen en andere kwetsbare fietsers.
- Een fietshelm kan nuttig zijn en zeker een algemeen belang dienen, maar het persoonlijk belang wordt heel laag ingeschat.
- De risicoperceptie bij het fietsen zonder fietshelm is heel laag; men erkent de beschermende werking van een fietshelm, maar ziet heel weinig risico voor zichzelf.
- Vrijwillig gebruik van een fietshelm komt pas in beeld als men zich onzeker/onveilig gaat voelen op de fiets, een e-bike aanschaft als oudere, het verkeer heel veel drukker gaat worden, iedereen met een fietshelm op fietst. Fietshelmen dienen er dan sowieso beter uit te zien dan nu en comfortabeler te zijn dan men nu vermoedt dat deze zijn.
- Eigen ervaringen met een fietsongeval of uit de nabije omgeving lijken nauwelijks bij te dragen aan een verhoogde risicoperceptie.

Ten aanzien van de gedragsfactoren die een rol spelen bij het gebruik van een fietshelm vallen de volgende zaken op:

- *Kosten/baten* vallen negatief uit voor de fietshelm. De fietshelm levert bescherming en mogelijk een gevoel van veiligheid op, maar daarvoor moet men veel inleveren (looks, horen bij een groep, gedoe, minder fietsplezier)
- *Effectiviteit* van een fietshelm wordt – zeker voor bepaalde doelgroepen - niet betwijfeld, maar de weerstand ertegen overheerst.
- *Legitimiteit* van een fietshelm wordt deels herkend. Informatie van betrouwbare afzenders zonder eigen belang verhoogt de legitimiteit, maar vrijwilligheid impliceert ook bijna dat het niet zo belangrijk is.

# Samenvatting (3 van 3)



- *Sociale norm* speelt een heel grote rol bij de weerstand tegen een fietshelm. Men denkt in negatieve zin op te vallen met een fietshelm en dat niet te willen. Een fietshelm wordt gekoppeld aan kwetsbare doelgroepen of uitzonderingssituaties zoals racefietsen. De descriptieve norm komt overeen met de injunctieve norm: men ziet alleen specifieke groepen met een fietshelm op in het straatbeeld. Dit bekrachtigt het beeld dat een helm niet past bij standaard fietsritten.
- *Omgeving/context*: de praktische bezwaren zijn niet mis te verstaan: het meenemen en opbergen van de helm, het draagcomfort, het uiterlijk van de helm doen afbreuk aan de helm.
- *Vooroordelen/vuistregels* over de fietshelm zijn zeker voorhanden en betreffen het gepercipieerde 'kneusjes' overkomen, afbreuk doen aan je imago, geen helm nodig vanwege het ermee opgegroeid zijn. Voor kinderen kan het wel handig zijn, mogelijk tijdelijk.
- *Gewoontegedrag*: men verwacht dat het moeilijk gaat worden om het dragen van een helm snel te automatiseren: je fietst je hele leven immers al zonder helm. Praktische oplossingen voor dagelijks gebruik zijn van belang bij het automatiseren van gewoontegedrag.
- *Persoonlijke waarden*: het dragen van een fietshelm wordt verbonden aan het voelen van verantwoordelijkheidsgevoel voor dierbaren, het zo lang mogelijk zelf gezond willen blijven, een voorbeeldfunctie vervullen ten aanzien van je kinderen. Maar deze gevoelens leiden vooralsnog nog niet tot aanschaf noch gebruik. Enkele deelnemers lijken wel gevoelig te zijn om hierop te worden aangesproken.

# Conclusies (1 van 2)



Het voorgaande leidt wat ons betreft tot de volgende conclusies:

- De weerstand tegen het dragen van een fietshelm is enorm groot onder de verschillende groepen fietsers en vooralsnog niet makkelijk te overbruggen.
- Men heeft van zichzelf een beeld een goede fietser te zijn en een fietshelm doet daar afbreuk aan. Eigenlijk acht men een fietshelm vooral niet nodig/overbodig; de risicoperceptie is met andere woorden heel laag.
- Dit beeld wordt bekrachtigd door de huidige sociale norm waarin een fietshelm alleen zichtbaar is bij specifieke doelgroepen. Een fietshelm is meer geaccepteerd voor ouderen (met e-bikes), kinderen en 'onhandige' fietsers. Voor kinderen is een fietshelm (mogelijk) aan de orde bij het leren fietsen, daarna stopt het gebruik.
- Men heeft het idee dat een fietshelm wel nut heeft, maar niet voor zichzelf. De negatieve attitudes overheersen de positieve attitudes ten aanzien van het gepercipieerd nut en belang. Vooral ouders van (jonge) kinderen lijken iets meer open te staan voor het gebruik van een fietshelm of het langer laten dragen van een helm door hun kinderen. Het hebben van een voorbeeldfunctie als ouder speelt hierin ook mee.
- De meest genoemde factoren voor de afwijzing van de fietshelm zijn:
  - sociale norm (indruk die je maakt), bij een groep kwetsbaren horen, je ziet het niet in het straatbeeld
  - lage risicoperceptie
  - vooroordelen (fietshelm is voor kneusjes, je ziet er niet uit met een helm)
  - uiterlijke factoren (je ziet er niet uit met een helm, zweterig, je haar zit niet meer)
  - omgeving/context: gedoe (opbergen/meenemen), gebrekkig comfort
  - doet afbreuk aan fietsplezier
- De pre-intentionele gedragsfactoren sociale norm en risicoperceptie zijn met andere woorden dominant als verklaring voor de lage intentie om vrijwillig een fietshelm te gaan dragen. Pas als men daadwerkelijk overweegt om een fietshelm te gaan dragen, wordt de praktische toepassing relevant.

# Conclusies (2 van 2)



- Het lijkt erop dat berichtgeving over fietsongevallen van ouderen met e-bikes wel enigszins is doorgedrongen. Ook omdat men ouderen in het straatbeeld vrij snel ziet fietsen op een e-bike. Men is zich bewust van een zekere kwetsbaarheid als fietser, maar dat gaat eigenlijk pas spelen vanaf een bepaalde snelheid, leeftijd, fietsomgeving.
- De meest genoemde factoren voor het eventueel overwegen (of accepteren) van de fietshelm zijn:
  - sociale norm: je ziet het meer in het straatbeeld, het wordt 'gewoner'
  - hogere risicoperceptie
  - veranderingen in de omgeving/context: er komen goede oplossingen voor meenemen en het uiterlijk en draagcomfort veranderen in positieve zin
  - persoonlijke waarden in het leven zoals een verantwoordelijkheidsgevoel ten opzichte van dierbaren, het vervullen van een voorbeeldfunctie als ouder en zo lang mogelijk gezond willen blijven, zijn waarden waarvoor wel men enigszins gevoelig is door het effect dat je eigen gedrag heeft op anderen



# Inleiding en onderzoeksdoelstellingen



# Inleiding en onderzoeksdoelstellingen



## Verkenkend onderzoek rond het vrijwillig gebruik van een fietshelm

De afgelopen jaren is het fietsgebruik in Nederland gestegen. Hoewel dat om verschillende redenen positief is, zit hier ook een keerzijde aan, namelijk een zorgelijke ontwikkeling van het aantal slachtoffers onder fietsers. Met name enkelvoudige ongevallen, dus waar geen andere partij bij betrokken is, is toegenomen. Fietshelmgebruik kan veel slachtoffers (hoofd- en hersenletsel) voorkomen. Het dragen van een fietshelm vermindert de kans op ernstig hersenletsel met 60% en op dodelijk hersenletsel met 70%. Desondanks wordt in Nederland de helm op gewone en elektrische fietsen nog nauwelijks gedragen. De heersende sociale norm en gewoonte is fietsen zonder helm op, behalve op een racefiets of mountainbike.

De verwachting is dat in de periode tot 2040 het aantal ernstige fietsongevallen nog verder zal toenemen. Daarom wil het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) meer inzetten op het verbeteren van de fietsveiligheid met een meerjarenplan Fietsveiligheid. Een *helmplicht* voor fietsers is in Nederland niet aan de orde. In de eerste helft van 2023 zal daarom een evidence-based gedragsstrategie worden ontwikkeld voor het stimuleren van *vrijwillig* gebruik van de fietshelm. Ter onderbouwing hiervan is, naaste andere onderzoeken, door MARE een verkennend kwalitatief onderzoek uitgevoerd. Het betreft onderzoek onder fietsers die niet in het bezit zijn van een fietshelm en er geen gebruiken om meer te weten te komen over hun huidig fietsgedrag en hun houding ten opzichte van een fietshelm. Meer over de onderzoeksgroep op de volgende slide (onderzoeksopzet).

## Hoofddoelstelling:

Input verkrijgen ten behoeve van een strategie om vrijwillig fietshelmgebruik te stimuleren

Deze hoofddoelstelling valt uiteen in de volgende deeldoelstellingen:

- 1. Inzicht in huidig fietsgedrag**
  - Op welke manier gebruiken fietsers hun fiets
  - Hoe typeren ze zichzelf als fietser
  - Op welke manier beleven ze hun fietsomgeving
- 2. Inzicht in beïnvloedende factoren ten aanzien van doelgedrag**
  - Aanschaffen/beschikbaar krijgen van een fietshelm
  - Starten met gebruik van een fietshelm
  - Doorgaan met gebruik (gewoontevorming)
- 3. Stimuli en barrères ten aanzien van adoptie en blijvend gedrag zoals gedragsinterventies**
  - Interventies kunnen faciliterend, motiverend en/of incentiverend zijn

# Onderzoeksopzet



## Methodes

Face-to-face interviews (n=6) op een onderzoekslocatie in Amersfoort en online interviews (via Teams, n=12). In totaal zijn er 18 interviews uitgevoerd.

## Veldwerk

De interviews zijn uitgevoerd verdeeld over drie onderzoeksdagen op 21, 22 en 27 maart 2023.

## De onderzoeksgroep

De onderzoeksgroep bestond uit fietsers die minimaal één keer per week gebruikmaken van een gewoon model fiets met of zonder elektrische trapondersteuning (d.w.z. geen racefiets, mountainbike, fat bike, bakfiets of speed pedelec). Daarbinnen zijn drie subdoelgroepen onderscheiden:

- **ouders van jonge kinderen 4-12 jaar** (leeftijdsindicatie 30-45 jaar), die minimaal 1 keer per week samen met die kinderen fietsen naar de basisschool en/of een sportvereniging; circa 1/3 van de kinderen zit daarbij achterop bij de ouder in een zitje en circa 2/3 van de kinderen rijdt zelfstandig op een eigen fiets; bakfietsen zijn uitgesloten.
- **forensen** (leeftijdsindicatie 25-55 jaar): mensen die minimaal 1 keer per week - bij voorkeur 2 of 3 keer per week - de fiets gebruiken voor woon-werkverkeer, uitgaande van een rit van minimaal 15 minuten.
- **senioren** (leeftijdsindicatie 55-80 jaar) die de fiets minimaal 2 keer per week gebruiken voor dagelijkse ritten (bijv. boodschappen doen) en gemiddeld 1 keer per week een rit maken van circa 30 minuten (bijv. voor bezoek aan familie of vrienden of voor een recreatief doel).

## Opzet interview

Voor de interviews hebben de moderatoren gebruik gemaakt van een gespreksleidraad die in samenwerking met lenW is opgesteld.

Voor de totstandkoming van de gespreksleidraad is gebruik gemaakt van het Behaviour Web, een door Kantar ontwikkeld model gebaseerd op inzichten uit gedragswetenschappen.

De gespreksleidraad is als bijlage opgenomen in het rapport.

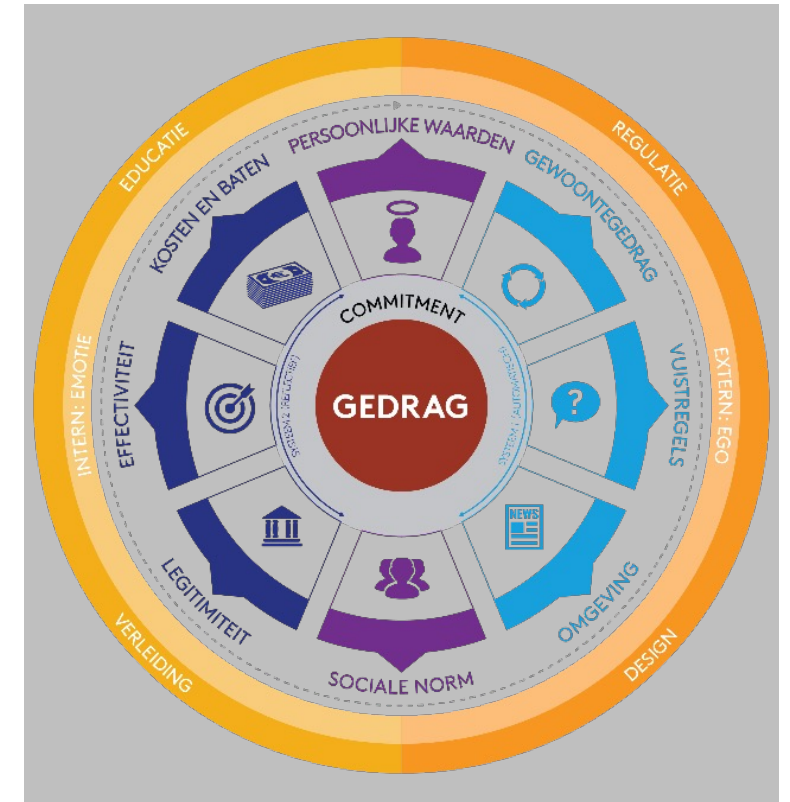
## Werving en selectie deelnemers

De werving en selectie van de deelnemers is uitgevoerd door een professioneel wervings- en selectiebureau. De deelnemers hebben een vergoeding gekregen voor hun deelname.

# Behaviour web

## Behaviour Web gedragsmodel van Kantar

- Het Kantar Behaviour Web is een mesoniveau gedragsmodel, dat helpt om relevante wetenschappelijke inzichten te koppelen aan concrete maatschappelijke vraagstukken. Het model is een synthese van 14 gedragsmodellen (oa. Self-determination theory, health belief model, dual process model).
- Het model bevat 8 bepalende gedragsfactoren, waarbij onderscheid gemaakt tussen meer bewuste factoren zoals kosten/baten, effectiviteit, legitimiteit en meer onbewuste factoren zoals sociale norm, persoonlijke waarden, gewoontegedrag, vuistregels en omgeving/context. Het doelgedrag staat hierbij ten alle tijden centraal.
- In dit onderzoek is het model gebruikt bij het opstellen van de gespreksleidraad en het thematisch analyseren van de kwalitatieve data.



De acht beïnvloedende gedragsfactoren zijn de ingang geweest voor het opstellen van de gespreksleidraad, de analyse en rapportage.

# Leeswijzer

## Interpretatie onderzoek

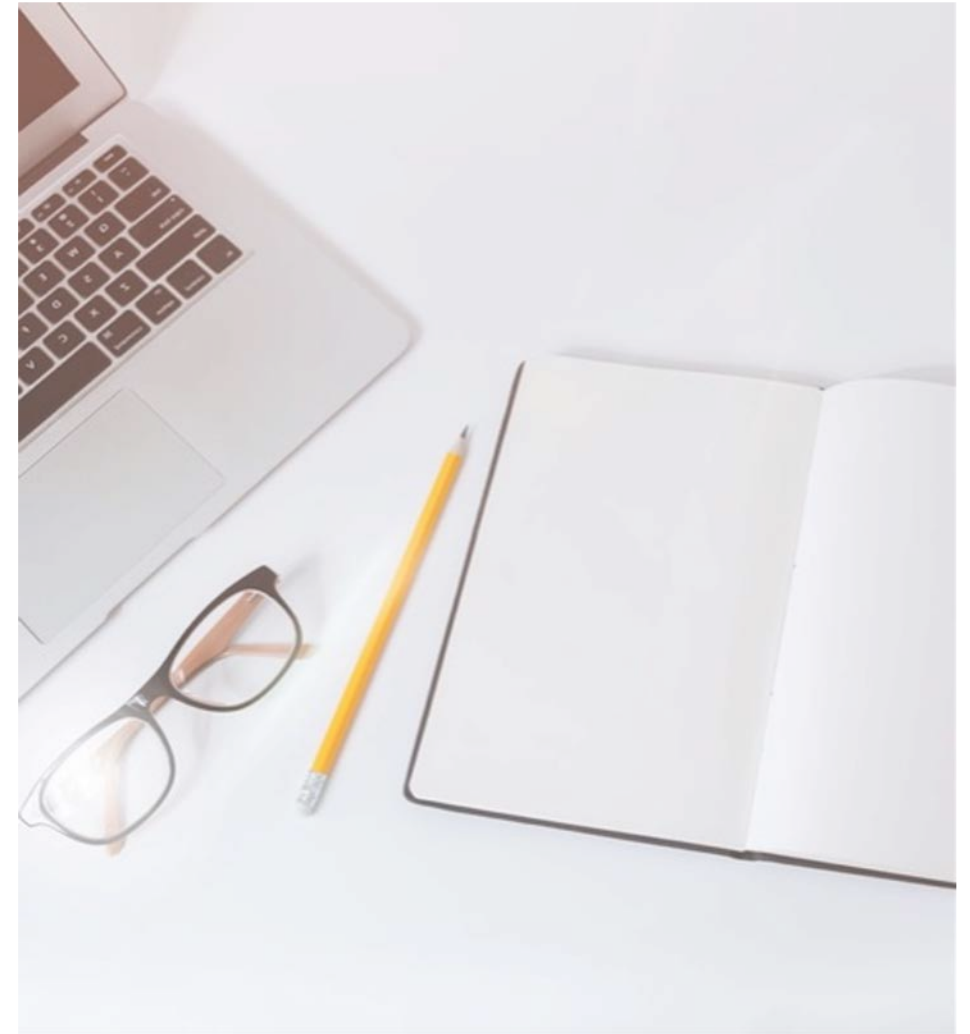
Dit onderzoek is uitgevoerd door middel van een kwalitatieve onderzoeksmethode (diepte interviews). Dit type onderzoek is verdiepend, verkennend en inventariserend van aard. Interviews bieden de gelegenheid om door te vragen op antwoorden van deelnemers waardoor een scherper beeld ontstaat van de pro's en contra's die men verbindt aan het dragen van een fietshelm en de gedragsfactoren die van invloed zijn op hun mogelijke gedrag ten aanzien van een vrijwillig gebruik van een fietshelm.

## Doelgedragingen niet apart besproken

Vanwege de omstandigheid dat deelnemers in de interviews de aanschaf van een fietshelm onmiddellijk koppelen aan het gebruik, hebben we ervoor gekozen om in de rapportage het doelgedrag 'gebruik van een fietshelm' centraal te stellen en de specifieke factoren voor wat betreft de aanschaf apart te beschrijven als dit aan de orde is. Daarnaast speelt mee dat mensen in de gesprekken bleven steken in de pre-intentionele fase. Gedragsfactoren ten aanzien van de aanschaf waren moeilijk voor te stellen omdat de houding van deelnemers werd gekenmerkt door een grote weerstand tegen een eventuele aanschaf en gebruik van een fietshelm. Hierdoor is eigenlijk nog geen sprake van te onderscheiden doelgedragingen.

De inzichten uit dit onderzoek zijn niet generaliseerbaar naar de gehele doelgroep fietsers, maar zijn wel richtinggevend. Citaten van deelnemers zijn opgenomen ter illustratie van de resultaten en zijn te herkennen doordat deze cursief zijn weergegeven.

De resultaten worden overall besproken voor de drie doelgroepen, tenzij een bepaalde doelgroep echt onderscheidende meningen laat zien.





# Resultaten



“Als iedereen om me heen een fietshelm zou dragen, dan zou ik ook sneller geneigd zijn om ‘m te dragen.”  
Quote van een ouder van jonge kinderen

# Context fietsers



## Fietsgebruik en -houding

- In dit onderzoek heeft een mix van fietsers meegedaan; sommigen hadden een fiets zonder trapondersteuning, anderen hadden een fiets met trapondersteuning (e-bike).
- Elektrische fietsen komen bij de deelnemers in beeld bij oplopende leeftijd en toch een behoorlijke actieradius en gemak willen en/of bij het binnen een bepaalde tijd willen overbruggen van een afstand (bijvoorbeeld voor woon-werkverkeer).
- Men ziet over het algemeen het fietsen als een soort van 'lopen'; vroeg geleerd is oud gedaan. De jongste deelnemer was 29 jaar en de oudste 80 jaar. Kinderen van de ouders in het gezelschap varieerden in leeftijd van 6 maanden tot 17 jaar. Zo rond hun vierde jaar leren de kinderen fietsen.
- Ouders zien het leren fietsen van hun kinderen als risicofactor. Dan blijken verschillende ouders ook in het verleden een fietshelm te hebben aangeschaft voor hun kind. Maar zodra het kind het fietsen machtig is, wordt de fietshelm weer aan de kant gelegd. Want: het kind wil de helm niet meer op, het is gedoe met meenemen, de bandjes onder de kin werken/sluiten niet goed en zitten niet lekker, de ouder wil niet dat het kind 'opvalt' in negatieve zin. Voor alle kinderen die een fietshelm hebben gehad tijdens het leren fietsen geldt dat deze niet meer wordt gebruikt.

## Type fietsers en oordeel over fietsomgeving

- Opvallend is dat degenen zonder e-bike e-bikes als 'heel snelle' fietsen zien, terwijl de e-bike rijders zelf eerder de speed pedelics als snelle fietsen zien. Men koppelt hier ook een hoger risico aan op ongevallen.
- Fietsomgeving: de meeste deelnemers zijn vrij positief over hun fietsomgeving. Ze spreken in dit verband over aparte fietspaden, een goede infrastructuur, dat hun gemeente wel fietsvriendelijk probeert te zijn. Soms is er last van overige fietsgebruikers zoals scholieren of mensen op speed pedelics. Blijkbaar is er in Amersfoort wel een beruchte rotonde waar regelmatig (fiets)ongelukken gebeuren. Naarmate de omgeving drukker is en er minder aparte fietspaden zijn, komt er wel meer opletten kijken bij het fietsen. En een grote stad als Amsterdam wordt wel als een soort wild west ervaren door fietsers.
- Typering: op basis van vier typen fietsers namelijk de races, genieters, doorstromers en opletters blijkt dat men zichzelf vrij snel typeert als een doorstromer, een functionele fietser die graag met zo min mogelijk onderbrekingen de bestemming wil bereiken en doelgericht fietst. Ook zijn er genieters die het fijn vinden om te fietsen en van de omgeving en natuur te genieten, dit wordt vaak gekoppeld aan een fietstochtje. Verder is er een enkele opletter, maar dit ook vaak in combinatie met een doorstromer of genietter zijn. Er zijn geen racers in de groep: dat koppelt men aan racefietsers of speed pedelic fietsers.

# Initiële houding ten aanzien van een fietshelm (1)



## Eerste associaties negatief en ingegeven door veel weerstand

- De eerste reacties op een fietshelm zijn ronduit negatief: sullig, suf, echt niet, m'n haar!, overbodig, alleen als het moet (meerderen). Men heeft veel weerstand tegen een fietshelm.
- Er is een verwachting dat door de recente verplichting van een helm op een scooter de verplichting er ook aan zal komen voor de e-bike/speed pedelec fietser. Enkele deelnemers stellen zelfs dat ze daar al over gehoord of gelezen hebben.
- Als deelnemers mogen reageren op 'vrijwillig gebruik fietshelm' krijgen we iets minder afwerende reacties terug, maar nog steeds negatief. Wel lijkt men het een goed idee te vinden dat het op vrijwillige basis zal zijn, omdat het dan minder 'betutteling' inhoudt.
- Men heeft de indruk dat een fietshelm wel nut heeft, maar niet voor zichzelf; negatieve attitudes overheersen de positieve attitudes ten aanzien van het nut.
- Belangrijkste elementen/drempels in de negatieve reacties:
  - Uiterlijk: gaat ten koste van je haar, je ziet er niet uit met een helm, het is warm/zweterig
  - Is niet voor mij: wel voor ouderen en kinderen
  - Niet willen horen bij groep helmdragers: te oud overkomen, als 'slechte' fietser, je valt op een negatieve manier op
  - Gedoe: meenemen, ergens opbergen, risico van verlies/diefstal
  - Gaat ten koste van fietsplezier
  - Niet comfortabel: zit niet lekker, niet iets op je hoofd willen, warm in de zomer, geen wind door je haar gevoel met fietsen
- Slechts enkele deelnemers stellen dat een fietshelm misschien wel nodig is, gezien de ongelukken die gebeuren. Ze staan ook meer open voor een eventuele overweging. Maar ook bij hen overheerst het beeld dat een fietshelm vooral is voor ouderen op een e-bike, kinderen en andere 'kwetsbare' fietsers.





# Initiële houding ten aanzien van een fietshelm (2)



## Persoonlijke ervaringen met helm werken negatief door, algemeen belang wordt wel gediend

- Er zijn nogal wat mensen die in het verleden een helm hebben gedragen (motor, brommer, skeeler, fiets (vooral voor kinderen)). Enkele deelnemers geven aan onder invloed van de brommerhelm/scooterhelm plicht te zijn gestopt met brommen en scooteren. En motorrijders hebben een beeld van een 'zware' helm. Een deelnemer heeft bij de aanschaf van een e-bike even gekeken naar een helm, maar er toch van afgezien.
- Kosten lijken geen issue te zijn. Men heeft een idee dat een fietshelm zowel goedkoop als heel duur te krijgen zal zijn.
- Het persoonlijk belang en algemeen belang van een fietshelm worden heel verschillend ingeschat. Voor zichzelf vinden de deelnemers een fietshelm van heel gering belang, terwijl ze het in het algemeen er meer belang aan toedichten omdat een fietshelm goed kan zijn voor bepaalde groepen (kwetsbare) fietsers. Voor deze fietsers zou het volgens sommigen zelfs wel een verplichting mogen worden.
- Men kan zich nauwelijks voorstellen ooit in de situatie te komen zelf een fietshelm aan te schaffen/gebruiken. Eventueel wel als:
  - het verplicht wordt
  - men zich onveilig/onzeker gaat voelen op de fiets/valt (gezondheid/leeftijd)
  - iedereen met een fietshelm op fietst, het normaal is
  - men zelf ouder wordt (boven de 80) en een e-bike aanschaft
  - indien verkeer erg druk wordt: drukke stad, speed pedelics op fietspaden
  - helmen er beter uit gaan zien, mogelijkheid tot muziek luisteren bieden



“

***Ik ga me niet veiliger voelen door een helm. Maar als het moet dan moet het. (forens, 54 jaar, vrouw)***

***Vrijwillig is goed ja. Maar ik vraag me af of ze het niet verplicht moeten gaan maken bij e-bikes. (ouder jong kind, 46, v)***

***Ik moet een keer flink vallen en dan denken: sufferd, ik wou dat ik een helm op had gehad. (senior, 80 jaar, v)***

”

# Initiële houding ten aanzien van een fietshelm (3)



## Risicoperceptie is heel beperkt

- De risico perceptie is uiterst laag. In het algemeen ontkent men niet de beschermende werking van de fietshelm, maar ziet men weinig risico voor zichzelf. Men ziet zichzelf als een goede fietser – ongeacht de leeftijd - en acht het risico op een ongeval zeer klein.
- Opvallend is wel dat degenen zonder e-bike denken dat de e-bike gebruikers en vooral de ouderen onder hen wel een fietshelm kunnen gebruiken vanwege hun hoge snelheid. De e-bike gebruikers zelf zien dat anders; zij schuiven de grens op naar speed pedelic gebruikers, want de begrenzing van 25 km per uur zorgt in hun ogen voor niet al te hard fietsen en een aantal zegt onder de 20 km per uur te blijven.
- Ook degenen die zelf een fietsongeval hebben gehad, of in hun omgeving hebben meegemaakt, hebben niet het idee veel risico te lopen.
- De risicoperceptie wordt door een aantal factoren beïnvloed:
  - Leeftijd: jonge kinderen en ouderen zijn kwetsbaarder en lopen meer risico in het verkeer. Voor hen is het wel zinvol.
  - Snelheid van de fiets: gewone fietsers en e-bike fietsers hebben er geen nodig, maar speed pedelic fietsers wel.
  - Doel en duur van de fietsrit: boodschappen doen in de buurt/stad wordt als minder risicovol ervaren dan langere ritten in de omgeving (niet bekend met verkeersomstandigheden, langer fietsen, dus meer risico)
  - Fietsomgeving: in drukke stedelijke omgeving loop je meer risico's dan in landelijke omgeving
  - Inschatting eigen fietsvermogen: gewend zijn aan fietsen en daarmee nauwelijks een risicogevoel hebben. Je hele leven fietsen en nog nooit gevallen zijn gebruiken als voorspeller voor toekomst.

“

**Tot 25 km zou je een helm achterwege kunnen laten Maar bij een e-bike wordt het nu wel aangeraden. (forens, 54, m)**

**Ik heb een vriendin die hier voor een kopje koffie komt (met fietshelm op) en dan denk ik: nou, nou voor dat kopje koffie. Ik vind het allemaal zo omslachtig. (senior, 80 jaar, v)**

**Ik rijd heel stabiel, ik rij niet gevaarlijk. Het is van hier (red. Amersfoort) naar Utrecht. Het stelt niet veel voor. (forens, 54, m)**

**Ik ben drie weken geleden gevallen. Een betonnen plaat stak uit en die kon ik niet meer ontwijken. Ben in de bosjes gevallen. Het kan mij dus overkomen. Maar een helmpje hoef ik niet. (senior, 62, m)**

The background of the slide is a complex, repeating geometric pattern of blue and red lines forming a grid of irregular shapes. A white rectangular box is centered on the slide, containing the title text.

# Beïnvloedende gedragsfactoren

# Kosten/baten fietshelm



- De toegevoegde waarde van een fietshelm is voor de deelnemers vooral gelegen in een gevoel van veiligheid en beschermd zijn bij een eventuele val. Dit is extra van belang voor kwetsbare fietsers, al dan niet tijdelijk. Want voor kinderen is het hebben en gebruiken van een helm voor de meeste ouders gekoppeld aan een tijdelijke situatie tot ze stabiel kunnen fietsen, een jaar of 6.
- Men heeft met een fietshelm de indruk minder risico te lopen op hersenletsel door de beschermende werking.



- Maar met de aanschaf van een fietshelm ga je horen bij een bepaalde groep waar je niet bij wilt horen en bij voelt horen (ouderen, kinderen, 'onhandige' fietsers).
- De fietshelm levert 'gedoe' op: meenemen, opbergen
- Met een fietshelm zie je er minder goed uit, lever je in op je uiterlijk
- De fietshelm zal gepercipieerd minder fietsplezier opleveren (geen wind door je haren, gevoel van vrijheid)

## Specifiek voor aanschaf

- De fietshelm zal geld kosten, maar lijkt een ondergeschikte rol te spelen; als je een fietshelm wil aanschaffen heb je er ook geld voor over.
- Suggesties deelnemers: eventueel een fietshelm gratis verstrekken bij aanschaf van een e-bike of korting krijgen op je zorgverzekering.
- Het lijkt ondoenlijk een mooie en comfortabele helm te vinden die de eerder genoemde bezwaren zal opheffen.



***Tot hij echt goed kan fietsen denk ik wel dat een helm belangrijk is. Totdat hij zijn techniek voor het fietsen goed onder de knie heeft is het beter en veiliger. (ouder jong kind, 39, m)***

***Je voelt je veilig met die extra bescherming. (senior, 69, m)***

***Ik zou voor mijn kinderen wel een veiliger gevoel hebben. Voor mezelf: ik, heb het meer onder controle. (ouder jong kind, 43 jaar, v)***

***Ik kan niet lekker m'n haar opsteken. Het beperkt je gewoon in hoe je eruit ziet, tijdens en na het gebruik. (forens, 38, v)***



# Effectiviteit fietshelm



- Men heeft geen twijfels over de werking van een fietshelm en is ervan overtuigd dat deze bescherming zal bieden tegen hoofd- en hersenletsel. Mits goed gedragen (niet te los waardoor de helm kan schuiven).
- Op zich acht men zichzelf ook in staat om een fietshelm te dragen, het is een kwestie van er een aanschaffen en gaan gebruiken. De effectiviteit ervan wordt hoger ingeschat voor langere fietsritten dan voor korte ritten.
- Voor bepaalde groepen fietsers is een fietshelm zeker nuttig: ouderen, kinderen, kwetsbaren.



- De helm beschermt echter maar tegen bepaald letsel en niet tegen alle letsel bij een fietsongeval. Sommige deelnemers achten bij een fietsongeval het risico van gebroken ledematen groter dan het risico om op je hoofd te vallen.
- Het in staat zijn om een fietshelm te dragen staat echter haaks op de weerstand die de meeste deelnemers ervaren tegen het dragen van een fietshelm.
- Er is weinig geloof in het persoonlijk belang fietshelm: dan kun je wel met een fietshelm door je huis gaan lopen. Want je moet niet elk risico willen voorkomen.

Specifiek voor *aanschaf*:

- De fietshelm moet goed vastgemaakt kunnen worden en stevig zitten, zodat deze daadwerkelijk de gewenste werking kan hebben.



“

***Het beschermt je hoofd bovenop. Maar niet je kaak bijvoorbeeld. (forens, 54, m)***

***Tot hij echt goed kan fietsen denk ik wel dat een helm belangrijk is. Totdat hij zijn techniek voor het fietsen goed onder de knie heeft is het beter en veiliger. (ouder jong kind, 39, m)***

***Voor korte ritjes naar de supermarkt hoeft het niet. Maar als ik een heuvel afga met een fietstocht in de bergen weer wel. (ouder jong kind, 43 jaar, v)***

”

# Legitimititeit fietshelm



- Men gelooft in de waarde en het belang van een fietshelm voor bepaalde groepen kwetsbare fietsers. Ook bij langere ritten en e-bikegebruik stijgt het belang in de ogen van deelnemers.
- Er wordt door enkele deelnemers een vergelijking gemaakt met de veiligheidsgordel in de auto; men had zich nooit kunnen voorstellen deze te gaan gebruiken en inmiddels weet men niet beter. In die zin is er soms een andere houding nodig.
- Meer kennis krijgen over het nut en effect van een fietshelm draagt bij aan een groter gevoel van legitimiteit. De informatie dient dan wel afkomstig te zijn van bepaalde onafhankelijk afzenders waar men vertrouwen in heeft zoals ANWB, Consumentenbond, de overheid, Fietsersbond. (ANWB besteedt er wel aandacht aan in Kampioen)
- De informatie moet wel overtuigend zijn: cijfers die substantiële effecten van een fietshelm laten zien, wat heeft helmgebruik in andere landen opgeleverd



- Het geloof in het belang van een fietshelm wordt enigszins verminderd doordat er geen helmplicht komt voor fietsers, maar wordt uitgegaan van vrijwillig gebruik. Dit levert bij sommigen het idee op dat het dan misschien toch niet echt nodig wordt geacht. Anders zou er wel wet- en regelgeving komen.
- Verder vindt men een fietshelm niet legitiem voor korte afstanden, bekende routes, rustige routes.
- Specifiek voor *aanschaf*:
  - Informatie van een betrouwbare afzender over bewezen effectiviteit kan dienen als ondersteuning.

“

***Ik denk dat het noodzakelijk wordt vanwege het te snelle verkeer. (senior, 72 jaar, v)***

***Er zijn websites die voor zich spreken, die lanceren niet zo maar iets. Het is niet zoals Facebook. Het zijn degelijke instanties zoals ANWB of Veilig Verkeer Nederland of een organisatie rond fietsen. (ouder jong kind, 32 jaar, m)***

***Het werkritje is kort en bekend. Maar als ze een toertocht maakt komt ze over routes die ze niet kent en dat maakt haar misschien onzeker. (forens, 49 jaar, v)***

”

# Sociale norm rond fietshelm



De sociale norm speelt een heel grote rol bij het wel of niet acceptabel vinden van het dragen van een fietshelm.

- Op bewust niveau zeggen sommige deelnemers zich niks aan te trekken wat anderen ervan vinden of zelfs juist te doen wat de rest niet doet.
- Op onbewust niveau speelt echter mee dat veel deelnemers met een fietshelm het gevoel hebben te horen bij/gezien te worden als een groep bij wie ze niet willen horen, 'sullig' over te komen, als een niet competente fietser.
- Men heeft de indruk dat de sociale omgeving en leeftijdsgenoten afwijzend zullen staan tegenover het fietshelm gebruik: overdreven, je valt op, je springt eruit.
- Injunctieve norm: men vindt dat fietsen zonder helm veilig is in Nederland. Een fietshelm wordt gekoppeld aan kwetsbare doelgroepen of uitzonderingssituaties zoals racefietsen.
- Descriptieve norm komt overeen met de injunctieve norm: men ziet alleen specifieke groepen met een fietshelm op in het straatbeeld. Dit bekrachtigt het beeld dat een helm niet past bij standaard fietsritten.



- Als het dragen van een fietshelm meer zichtbaar zou zijn in het straatbeeld dan zou daar wel een aantrekkelijke werking van uitgaan. Zeker als dit mensen zijn aan wie je je spiegelt, je peers.
- Enkele deelnemers denken dat er mensen in hun omgeving zullen zijn die het 'verstandig' vinden van hen om een fietshelm te dragen.

“

*Je bent wel een van de weinigen die het doet. Het is heel uitzonderlijk. Ik denk dat de meerderheid van de mensen het over the top vindt. (forens, 54 jaar, vrouw)*

*Op het schoolplein zie ik het ook niet echt. (ouder jong kind, 38 jaar, m)*

*Je wil ze er ook niet uit laten springen. Andere kinderen hebben geen helm op. (ouder jong kind, 46, v)*

*We noemen onze overburen de helmpies. (ouder jong kind, 31, m)*

*Als iedereen in mijn omgeving een helm zou dragen zou ik het ook sneller doen. (ouder jong kind, 43, v)*

”

# Omgeving/context fietshelm



Diverse praktische voorwaarden spelen mee om het gebruik van een fietshelm aantrekkelijker te maken: het gaat dan om comfort, aantrekkelijk uiterlijk en opberggemak.

- Als de fietshelm makkelijk en veilig opgeborgen kan worden (fietstas met slot, geïntegreerd met fietsslot). Daardoor hoeft men deze niet mee te nemen in winkel/op werk, is er minder gevaar voor diefstal. Opbergmogelijkheden op het werk zijn eveneens drempelverlagend.
- Het bewaren van de fietshelm bij de fiets zorgt ook voor het makkelijker inslijten van een routine.
- Een leuke fietshelm die goed staat nodigt meer uit tot het dragen ervan (voor sommigen is dat aerodynamisch, voor anderen dat de helm nauwelijks opvalt en overkomt als een muts of pet)
- Een fietshelm met ingebouwde koptelefoon zou voor diverse forensen een uitkomst zijn; ze geven aan graag met een koptelefoon op te fietsen en willen dat genoeg niet missen.
- Een comfortabele helm met een goede pasvorm, die lekker zit en luchtig kan zijn in de zomer en warm/droog in de winter.



- Omgekeerd geldt dat lastig opbergen, de helm mee moeten nemen, onaantrekkelijke fietshelmen, oncomfortabele helmen het gebruik ervan bemoeilijken.

Specifiek voor *aanschaf*:

- De mogelijkheid om een aantrekkelijke comfortabele helm aan te schaffen is van groot belang om over drempels heen te stappen. Net als de mogelijkheid om muziek te blijven luisteren met helm op.
- Gratis fietshelm bij aanschaf e-bike.
- Digitale tool en/of maand uitproberen kan voor sommigen de drempel iets verlagen. Maar uiteindelijk moet een helm echt gepast worden in een winkel. Hulp bij aanschaf wordt wel op prijs gesteld.

“

*De helm moet goed aan te passen zijn, want ieder hoofd is anders. Maar ook de uitstraling: het moet bij je passen. Het zou leuk zijn als het meer op een pet of muts zou lijken. (ouder jong kind, 29 jaar, m)*

*Dat ie comfortabel is. Hij moet licht zijn, niet plakkerig. (forens, 49 jaar, v)*

*Waar laat je 'm? in je boodschappentas of je fietstas? Is die drempel weg te nemen? (senior, 69 jaar, v)*

”



# Vuistregels en vooroordelen over de fietshelm



Er spelen flink wat vooroordelen en vuistregels rondom de fietshelm. De belangrijkste zijn:

- Mensen die zijn opgegroeid met fietsen hebben geen helm nodig.
- Met een fietshelm op zie je er niet uit (doet afbreuk aan je zelfbeeld/imago).
- Een fietshelm is echt voor de 'mindere' fietsers, de kneusjes.
- Het helpt maar tegen bepaalde vorm van letsel, dus waarom zou je.



- Je laat dan zien dat je je 'verstandig' wil gedragen.
- Voor jonge kinderen die leren fietsen (brokkenpiloten) is het wel handig als ze een fietshelm dragen.

Specifiek voor *aanschaf*

- Met een fietshelm op zie je er niet uit
- Een fietshelm is sowieso beperkend (al heb je er nog nooit een opgehad)

“

***Ik vind het niet stoer, niet cool, niet hip.  
(forens, 38 jaar, v)***

***Ben geen sulletje, wil niet nagekeken  
worden. (ouder kind, 29 jaar, m)***

***Ik fiets al 44 jaar zonder te vallen (ouder  
jong kind, 44 jaar, v)***

***Er is toch geen hond die op een gewone  
fiets met een helm fietst. (forens, 54 jaar,  
v)***

”

# Gewoontegedrag rond fietshelm

Men heeft weinig ideeën over gewoontegedrag met betrekking tot de aanschaf van en het gebruik van een fietshelm, omdat het gebruik zo ver weg staat. Hooguit lijkt het voor jonge kinderen die leren fietsen al wel enigszins ingeburgerd te zijn om in ieder geval gedurende de leerfase een fietshelm te dragen.

- Men verwacht dat het moeilijk gaat worden om het dragen van een helm snel te automatiseren: Je fietst je hele leven immers al zonder helm.
- Praktische oplossingen voor dagelijks gebruik zijn van belang bij het automatiseren van gewoontegedrag. Door het creëren van vaste opbergmogelijkheden op vaste locaties faciliteer je het inslijpen van een routine.

Specifiek voor *aanschaf*

- Je fietst je hele leven al zonder helm, dus het is niet nodig om er een aan te schaffen

“

*Ik weet hoe de situatie op de weg is en ik kan goed fietsen. (ouder jong kind, 39, m)*

*Dat je 'm in het zicht legt naast je jas, dat je 'm niet kunt vergeten. (forens, 49 jaar, v)*

*Misschien dat je je sleutels aan de helm kan bevestigen? (senior, 80 jaar, v)*

”

# Persoonlijke waarden rond fietshelm

Verschillende persoonlijke waarden kunnen een rol spelen om een fietshelm te gaan gebruiken. Duidelijk is echter ook dat deze persoonlijke waarden nu nog niet leiden tot aanschaf noch gebruik van een fietshelm. Enkele deelnemers lijken wel gevoelig te zijn om hierop te worden aangesproken.



- Zo lang mogelijk gezond willen blijven
- Verantwoordelijkheidsgevoel ten opzichte van dierbaren
- Een voorbeeldfunctie willen vervullen ten opzichte van kinderen
- Het kan voelen als het 'juiste' gedrag



- Het gaat ten koste van een gevoel van autonomie/vrijheid

“

*Voorkomen is beter dan genezen. Je bent toch vader, je bent toch bezorgd over je kinderen. (ouder jong kind, 39, m)*

*Een stukje verantwoordelijkheid naar het gezin, een verstandige keuze. Als jou iets overkomt dan heeft dat ook effect op het gezin. Zorgen voor anderen en jezelf. (forens, 54 jaar, v)*

*Als je een kleinkind hebt, die zegt: doe het nou, ik wil graag dat je nog lang leeft en m'n trouwen meemaakt. Dat is lief, dan ga je er wel over nadenken. (senior, 80 jaar, v)*

”

# Weerstand en intentie



## Verschillende soorten weerstand bij helmgebruik

- Zowel Aversie, Sceptis en Inertia worden als weerstand ervaren bij het overwegen van helmgebruik bij fietsen. Aversie is met name aanwezig als men de indruk krijgt dat helmdragen verplicht gaat worden, al wordt een moreel appèl door de overheid ook als betuttelend ervaren. Sceptis komt vooral ter sprake in het bespreken van de mogelijke preventieve werking van een helm. Hierbij worden fietsongevallen genoemd sprake waarbij een helm *geen* bescherming biedt. Inertia is gekoppeld aan de lage risicoperceptie, waardoor het belang voor het dragen van een fietshelm laag is en weinig prioriteit heeft.

*“Voelde al frustratie opkomen bij het idee dat het verplicht is en dat ik ‘m moet opzetten.” (forens, 49 jaar, v)*

*“Als het verplicht zou worden hou ik op met fietsen. Ik ga het niet doen. (senior, 69 jaar, v)*

- Deze reacties bieden aanknopingspunten voor persuasieve communicatie, bijvoorbeeld door een descriptieve in plaats van een prescriptieve sociale norm te gebruiken om aversie te voorkomen, eventueel in combinatie met een link naar persoonlijke waarden zoals gezondheid en verantwoordelijkheidsgevoel.

## Vooraf pre-intentionele gedragsbepalers komen terug in de gesprekken

- Volgens het Health Action Process Approach (HAPA) model is het proces van gedragsverandering te onderscheiden in een pre-intentionele fase en een post-intentionele fase (Schwarzer & Luszczynska, 2008). In de pre-intentionele fase wordt de intentie gevormd om tot verandering te komen. Hierbij spelen factoren mee zoals risicoperceptie en eigen-effectiviteit en uitkomstverwachtingen. Pas nadat de intentie gevormd is gaat men over tot het voorbereiden van concrete actie en het vinden van oplossingen van praktische obstakels, zoals het bewaren van een helm bij het parkeren van een fiets.
- In dit onderzoek zijn pre-intentionele gedragsbepalers meest genoemd: hierbij vallen met name een lage risicoperceptie en de huidige sociale norm op. Deze factoren verklaren de lage intentie voor het vrijwillig dragen van een fietshelm. Pas als men daadwerkelijk overweegt om een fietshelm te gaan dragen, wordt de praktische toepassing relevant.

# De toekomst



Gewoontegedrag moeilijk voorstelbaar, informatie moet onafhankelijk zijn van betrouwbare bron

- Het creëren van gewoontegedrag is volgens de meeste deelnemers een kwestie van het ontwikkelen van nieuwe routines. Maar ze vinden het moeilijk om daar concrete ideeën over te formuleren.
- Factoren die volgens deelnemers uitnodigen tot gewoontegedrag:
  - fietshelm binnen handbereik bij fiets
  - geen negatieve consequenties van dragen fietshelm
- Om het vrijwillig aanschaffen en gebruiken van een fietshelm te stimuleren suggereren sommige deelnemers dat informatie en voorlichting(scampagnes) goed zou zijn, mits van een betrouwbare en onafhankelijker afzender.
- Men heeft geen vertrouwen in fietshelmfabrikanten, berichten op sociale media, politici.
- In de gewenste informatie over een fietshelm zou aandacht besteed moeten worden aan de risico's van het fietsen zonder helm c.q de winst van het dragen. Maar ook informatie over vormgevingsaspecten zoals uiterlijk/kwaliteit/gewicht/pasvorm/waterdichtheid, materiaal, luchtgaten.

- Het zou ook helpen als men meer artikelen/nieuwsberichten tegenkomt over het gebruik van een fietshelm, de opbrengst, de risico's. Artikelen in De Kampioen over aantallen fietsongevallen worden genoteerd en hebben volgens enkele deelnemers wel degelijk enige invloed.

Enkele drempelverlagende suggesties, weinig animo voor app

- Er worden enkele suggesties gedaan om aanschaf en gebruik te vergemakkelijken:
  - een korting geven op de zorgpremie bij gebruik fietshelm
  - bij aanschaf van een e-bike mensen gratis een fietshelm geven
- Een app om een helm uit te kiezen spreekt nauwelijks aan, echt uitproberen moet in de winkel.
- Een maand gratis uitproberen gaat enige aansporende werking van uit, maar voor de meesten is het nog steeds een brug te ver, want een fietshelm is niet nodig met het eigen rijgedrag.

# De toekomst

## Het straatbeeld zal wel veranderen met meer fietshelmen

- Men verwacht dat het straatbeeld over 5-10 jaar anders zal zijn. Waarschijnlijk zijn er dan meer fietshelmen te zien door een groter aantal e-bikes, groter aantal ouderen, kinderen met een fietshelm, een grotere kans op ongelukken door meer verschillend fietsverkeer, verwachting van eventuele verplichting (in lijn met de snorfiets helmplicht)
- Vrijwel niemand verwacht echter over 5 - 10 jaar zelf een fietshelm te gebruiken. Hiervoor is de weerstand momenteel nog te groot.
- Een enkeling is ervan overtuigd dat het grote aantal ongelukken zal leiden tot meer vrijwillig gebruik.

“

*Er zullen meer fietsers zijn. Kinderen groeien nu ook meer op met een helm op de fiets, dus er zullen ook meer fietshelmen zijn. Maar zelf nog niet. Ik vind het voor mezelf niet echt nodig. (ouder jong kind, 39, m)*

*Zelf? Weet ik niet. Misschien wel. Maar eerst moet ik meer overtuigd raken van nut en noodzaak. (ouder jong kind, 43 jaar, v)*

*Zie een paar mensen op TikTok met een helm en voordat je het weet lopen er veel mensen mee rond (forens, 31 jaar, v)*

*Dan zal het bijna vanzelfsprekend zijn dat bepaalde groepen een fietshelm dragen, kinderen ook. Omdat het verkeer anders wordt. (forens, 49 jaar, v)*

*Misschien wel als ik dan een e-bike heb. (ouder jong kind, 38 jaar, m).*

”



# Conclusies

# Conclusies (1 van 2)



Het voorgaande leidt wat ons betreft tot de volgende conclusies:

- De weerstand tegen het dragen van een fietshelm is enorm groot onder de verschillende groepen fietsers en vooralsnog niet makkelijk te overbruggen.
- Men heeft van zichzelf een beeld een goede fietser te zijn en een fietshelm doet daar afbreuk aan. Eigenlijk acht men een fietshelm vooral niet nodig/overbodig; de risicoperceptie is met andere woorden heel laag.
- Dit beeld wordt bekrachtigd door de huidige sociale norm waarin een fietshelm alleen zichtbaar is bij specifieke doelgroepen. Een fietshelm is meer geaccepteerd voor ouderen (met e-bikes), kinderen en 'onhandige' fietsers. Voor kinderen is een fietshelm (mogelijk) aan de orde bij het leren fietsen, daarna stopt het gebruik.
- Men heeft het idee dat een fietshelm wel nut heeft, maar niet voor zichzelf. De negatieve attitudes overheersen de positieve attitudes ten aanzien van het gepercipieerd nut en belang. Vooral ouders van (jonge) kinderen lijken iets meer open te staan voor het gebruik van een fietshelm of het langer laten dragen van een helm door hun kinderen. Het hebben van een voorbeeldfunctie als ouder speelt hierin ook mee.
- De meest genoemde factoren voor de afwijzing van de fietshelm zijn:
  - sociale norm (indruk die je maakt), bij een groep kwetsbaren horen, je ziet het niet in het straatbeeld
  - lage risicoperceptie
  - vooroordelen (fietshelm is voor kneusjes, je ziet er niet uit met een helm)
  - uiterlijke factoren (je ziet er niet uit met een helm, zweterig, je haar zit niet meer)
  - omgeving/context: gedoe (opbergen/meenemen), gebrekkig comfort
  - doet afbreuk aan fietsplezier
- De pre-intentionele gedragsfactoren sociale norm en risicoperceptie zijn met andere woorden dominant als verklaring voor de lage intentie om vrijwillig een fietshelm te gaan dragen. Pas als men daadwerkelijk overweegt om een fietshelm te gaan dragen, wordt de praktische toepassing relevant.



# Conclusies (2 van 2)



- Het lijkt erop dat berichtgeving over fietsongevallen van ouderen met e-bikes wel enigszins is doorgedrongen. Ook omdat men ouderen in het straatbeeld vrij snel ziet fietsen op een e-bike. Men is zich bewust van een zekere kwetsbaarheid als fietser, maar dat gaat eigenlijk pas spelen vanaf een bepaalde snelheid, leeftijd, fietsomgeving.
- De meest genoemde factoren voor het eventueel overwegen (of accepteren) van de fietshelm zijn:
  - sociale norm: je ziet het meer in het straatbeeld, het wordt 'gewoner'
  - een hogere risicoperceptie
  - veranderingen in de omgeving/context: er komen goede oplossingen voor meenemen en het uiterlijk en draagcomfort veranderen in positieve zin
  - persoonlijke waarden in het leven zoals een verantwoordelijkheidsgevoel ten opzichte van dierbaren, het vervullen van een voorbeeldfunctie als ouder en zo lang mogelijk gezond willen blijven, zijn waarden waarvoor men wel enigszins gevoelig is met het effect dat je eigen gedrag heeft op anderen
- Men ervaart verschillende type weerstand tegen de fietshelm, zowel aversie tegen de verplichting, scepsis ten aanzien van de preventieve werking als inertia waarmee men door de lage risicoperceptie niet in beweging komt.



MARE werkt volgens  
ISO 20252:2019 &  
ISO 27001:2017

Transformatorweg 74  
1014 AK Amsterdam  
T +31 (0)20 670 50 20  
info@mare.amsterdam  
www.mare.amsterdam

