

Fietshelm voor kinderen en adolescenten in juridisch en medisch perspectief

‘Wij gaan weer naar school’ ... maar graag zo veilig mogelijk

William Kramer¹

In 2024 belandden 74.300 fietsverkeersslachtoffers op de Spoedeisende Hulp. Bijna 700 kinderen lopen jaarlijks hersenletsel op als gevolg van een, al dan niet eenzijdig, fietsongeluk. Vanuit zijn ervaring als kinderchirurg roept de auteur van dit stuk op tot preventieve maatregelen, zoals het verplicht dragen van een fietshelm en stevigere regelgeving en bewustwording om kinderen beter te beschermen in het verkeer.

Recent is er veel discussie geweest in de media en in de Tweede Kamer over ‘fatbikes’ en onveiligheid. Voor de basisschoolkinderen is de actualiteit gericht op de fietsveiligheid in ons drukke verkeer, geïllustreerd door de spandoeken ‘Wij gaan weer naar school’, die het straatbeeld kleuren in september. In dit opinieartikel wordt eerst de belangrijke juridische grondslag voor de noodzakelijke preventie van letsels bij kinderen en adolescenten op de (elektrische) fiets besproken. Dit wordt gevolgd door een uiteenzetting over de ernst van fietsletsels en de gevolgen ervan. In het bijzonder wordt hierna de actuele ‘fatbike’-problematiek uitgelicht. Afgesloten wordt met ‘Tijd voor preventie van kinderfietsletsels’, een pleidooi om samen te zorgen dat fietsletsels bij kinderen zo min mogelijk zullen optreden, en een conclusie.

Inleiding

Het begin van het nieuwe schooljaar is een bijzondere periode voor veel kinderen en hun ouders. De nieuwe klas is spannend. De eerste keer zelfstandig of samen met vrienden naar school fietsen is uitdagend, zeker in ons drukke verkeer. Kinderen ontwikkelen met het ouder worden steeds meer cognitieve en motorische vaardigheden. Deelnemen aan het verkeer vooral door zelf te fietsen, en zelfs al bij het vervoerd worden in de bakfiets of in het fietsstoeltje, stimuleert het verkrijgen van verkeersinzicht. Maar

Het recht op gezondheid verplicht de Staat tot respecteren, beschermen en verwezenlijken van gezondheidszorg, met als deelgebied preventie

echt goed verkeerssituaties inschatten kunnen kinderen door hun hersenontwikkeling gemiddeld pas op de leeftijd van leerlingen van de bovenbouw van de basisschool, de groepen 6, 7 en 8. Het gaan naar een middelbare school valt samen met de puberteit, een tijd van risico’s leren of durven nemen. In het dagelijkse verkeer is dit een opvallende periode van meer fietsletsels.

Juridisch perspectief van fietsongevallen bij kinderen

Preventieve gezondheidszorg ter vermindering van letsels

Auteur

1. Dr. mr. W. L. M. Kramer, kinderchirurg-traumachirurg Sophia Kinderziekenhuis-Erasmus MC, jurist Gezondheidsrecht, School of Law, Erasmus Universiteit Rotterdam.



© Shutterstock

bij kinderen is in meerdere gezaghebbende verdragen, als verdrag, als aanbeveling of als verordening gesteld. De grondslag voor het recht op lichamelijke en geestelijke gezondheid van eenieder vormt artikel 12 van het Internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten (IVESCR). In dit verdrag is vastgelegd, dat de Staat *'maatregelen neemt voor een gezonde ontwikkeling van het kind en ter voorkoming van ziekten'* (letsels). Het recht op gezondheid verplicht de Staat tot respecteren, beschermen en verwezenlijken van gezondheidszorg, met als deelgebied preventie.² Kinderen hebben recht op de grootst mogelijke mate van gezondheid(szorg) en 'hebben recht op een bijzondere bescherming tegen de gevaren voor lichaam en geest', als kwetsbare bevolkingsgroep en als groep met de langste levensprognose. Dit is verdragsrechtelijk en grondwettelijk bepaald, maar ook in de nationale rechtspraak bevestigd.³ Het voorkomen van ongevallen en preventieve gezondheidszorg voor kinderen worden specifiek genoemd in artikel 24 IVRK lid 2 onder e en f. De wettelijke grondslagen vormen de bepalingen in artikel 2 EVRM, 'het recht op leven', en artikel 8 EVRM 'het recht op bescherming van de geestelijke en de lichamelijke integriteit'. Het EVRM heeft een rechtstreekse werking in de nationale rechtsorde, mits deze verdragen 'naar inhoud eenieder kunnen verbinden'.⁴ Artikel 2 en 8 EVRM zijn beide 'ieder verbindend' en hebben beide een rechtstreekse werking in het Nederlandse recht. De Staat heeft de positieve verplichting om op grond van artikel 2 en 8 EVRM, en aanvullend specifiek voor kin-

deren op grond van artikel 24 IVRK met als sterke aanbeveling het General Comment nr. 15, beschermingsmaatregelen te nemen. Deze *'beschermingsmaatregelen zijn inclusief de noodzakelijke preventiemaatregelen voor kinderen, als bevolkingsgroep met een reële, dagelijkse bedreiging in het verkeer en om het aantal ongevallen te verminderen door het wettelijk verplichten van veiligheidsmiddelen'*.⁵ Voor fietsende kinderen is een van deze veiligheidsmiddelen het dragen van een fietshelm.⁶ Zeker omdat het dragen van een fietshelm kinderlevens kan sparen.⁷ Het nemen van preventieve maatregelen is zeker vereist, wanneer de Staat op de hoogte is van gevaren, die te voorkomen zijn, zoals verkeersongevallen en fietsongevallen.⁸ Meerdere ministers hebben het belang van het dragen van een fietshelm ter reductie van het hoge aantal fietsongevallen uitgesproken.⁹ Minister Eurlings schrijft in 2010 al:

*'Ik vind het belangrijk dat het aantal hoofd- en hersenletselgevallen onder kinderen door eenzijdige fietsongevallen wordt gereduceerd. Daarom sta ik in beginsel positief tegenover het vrijwillig stimuleren van fietshelmgebruik onder kinderen.'*¹⁰

Op grond van deze ernstige, tot levensbedreigende, gezondheidseffecten dagelijks voor fietsende kinderen, zonder het aanbieden van een bekende en gewenste bescherming, wordt een inbreuk gemaakt op artikel 2 en 8 EVRM. Op grond van deze bedreiging en op grond van het feit, dat de Staat kennis heeft van deze bedreiging en de wenselijke preventie, kan het EHRM ter handhaving van deze rechten en vrijheden de Staat wijzen op haar positieve verplichting om 'een afdwingbare en effectieve wetgeving in te voeren, feitelijke maatregelen te nemen, te waarschuwen en/of onderzoek uit te voeren'.¹¹ Voorbeelden van 'het nemen van feitelijke maatregelen' door een Staat kunnen zijn: 'informer, waarschuwen, zorgen voor beschermende materialen of burgers vrijwaren van gevaarlijke situaties'.¹² Deze feitelijke maatregelen door de Staat zouden zeker ter pre-

Zelfs een, als 'onschuldig letsel' beschouwde, hersenschudding of commotio cerebri 'geneest' vaak met restverschijnselen

ventie bij kunnen dragen om het hoge aantal fietsongevallen bij kinderen te verminderen conform de uitkomsten van wetenschappelijk onderzoek.¹³ Een belangrijke voorwaarde voor uitvoering van deze positieve verplichtingen blijft, dat de te nemen maatregelen voor de Staat 'haalbaar en niet disproportioneel zijn'.¹⁴

Ernst fietsletsels en gevolgen

In 2024 kwamen 113.000 verkeersslachtoffers op de Spoedeisende Hulp, waarvan 74.300 fietsslachtoffers. Van deze fietsslachtoffers hadden 12.500 een hersenletsel.¹⁵ Er overleden 246 fietsers, bij wie in 60% hersenletsel de doodsoorzaak was.¹⁶⁻¹⁷ Het hoge aantal ernstig gewonden door fietsongevallen daalt niet.¹⁸ Ook in 2021 was het percentage fietsongevallen al 71% van het totaal aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers.¹⁹ Kinderen en ouderen vormen op de fiets in het drukke verkeer kwetsbare groepen. Bij kinderen betreft het fietsletsel in 20% een hoofd/hersenletsel.²⁰ Het aantal kinderen van 0-18 jaar met ernstig hersenletsel door een fietsongeval ten gevolge van een botsing met een motorvoertuig bedraagt jaarlijks 190 en door een eenzijdig fietsongeval, zonder ander voertuig, 480 kinderen.²¹ Van de kinderen van 0-6 jaar, die op de fiets vervoerd worden krijgen 200 kinderen per jaar hersenletsel door het vallen uit het fietsstoeltje.²² Opvallend is dat tieners betrokken zijn bij een groot aantal fietsongelukken. Op de SEH werd in 2024

De minister overweegt nu een helmverplichting in te stellen voor alle gebruikers van 'e-bikes' onder de achttien jaar, waaronder 'fatbikes'

een stijging van 616% gezien van 12-17-jarigen na een ongeval met een elektrische fiets. Deze groep 12-17-jarigen is met bijna 3000 slachtoffers verantwoordelijk voor meer dan 25% van alle elektrische fietsongevallen en voor bijna 8000 slachtoffers per jaar van letsels met een gewone fiets.²³ De ontwikkeling van de hersenen verloopt tot ongeveer de leeftijd van 25 jaar. Ernstig hersenletsel bij een kind kan, door optredende celdood en hersenceldysfunctie, deze ontwikkeling sterk verstoren. De gevolgen kunnen zijn: ernstige psychische en/of motorische invaliditeit, epilepsie, karakterveranderingen en/of leer-, concentratie- en prestatiestoornissen.²⁴⁻²⁵ Zelfs een, als 'onschuldig letsel' beschouwde, hersenschudding of commotio cerebri 'geneest' vaak met restverschijnselen, 'die slopend zijn en een groot effect hebben op de gezondheid gerelateerde kwaliteit van leven'.²⁶

Noten

2. Verenigde Naties 2013, Comité voor de Rechten van het Kind, General Comment nr. 14, art. 3 lid 1 IVRK, par. IV A, nr. 33-44 (*Kernverplichting Staat*); J.C.J. Dute, *Het recht op preventieve gezondheidszorg*, in: A.C. Hendriks, J.H. Hubben, J. Legemaate & B. Sluijters, *Grondrechten in de Gezondheidszorg*, Houten: Bohn, Stafleu, Van Loghum 2010, p. 133-142.
3. Art. 24 IVRK; art. 7 ESH; art. 12 lid 2 sub a, c IVESCR; art. 24, 35 HGEU; art. 11, 22 lid 1 GW; Rb. Alkmaar 20 juli 2005, ECLI:NL:RBALK:2005:AT9598, r.o. 4.12.; M. Blaak, e.a., *Handboek Internationaal Jeugdrecht*, Leiden: Defence for Children 2012, p. 397.
4. Vlemminx 2013, p. 18; art. 93 GW, art. 94 GW; E.M.H. Hirsch Ballin, E.J. Janse de Jong & G. Leenknecht, *Uitleg van de Grondwet*, Den Haag: Boom juridisch 2021, p. 919-964.
5. Verenigde Naties 2013, Comité voor de Rechten van het Kind, General Comment nr. 15, art. 24 IVRK, par. III A, nr. 63, p. 16.
6. World Health Organization (WHO) 2006, p. 1-148; World Health Organization (WHO) 2008, p. 1-211; World Health Organization (WHO) 2020, p. 1-35 (*Cyclist safety*); Weijermars, e.a., 2019, p. 1-20.
7. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2019, p. 1-14; World Health Organization (WHO), 2018, p. 1-403; World Health Organization (WHO)

- 2020, p. 1-35 (*Cyclist safety*); Verrips & Hilbers, Centraal Planbureau 2020, p. 10, p. 64 en 116; Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2022, p. 1-15.
8. 'Maatregelen Verkeersveiligheid', *Kamerstukken II* 2018/19, 29398, nr. 639, p. 1-6.
9. 'Maatregelen Verkeersveiligheid', *Kamerstukken II* 2009/10, 29398, nr. 221, p. 3; 'Maatregelen Verkeersveiligheid', *Kamerstukken II* 2018/19, 29398, nr. 639, p. 1-6; *Kamerstukken II* 2023/24, 29398, nr. 1185, 'Maatregelen verkeersveiligheid', 'Verslag van een Commissiedebat', 26 september 2025, p. 16.
10. Maatregelen Verkeersveiligheid, *Kamerstukken II* 2009/10, 29398, nr. 221, p. 3.
11. E.C. Gijssels, 'Positieve verplichtingen om feitelijke maatregelen te nemen: voldoet het Nederlandse aansprakelijkheidsrecht?', *Nederlands Tijdschrift voor Mensenrechten*, 2016/11, p. 1; E.C. Gijssels, *Positieve verplichtingen en aansprakelijkheid*, Den Haag: Boom juridisch 2021, p. 50-57.
12. E.C. Gijssels & E.R. de Jong, 'Overheidsfalen en het EVRM bij ernstige bedreigingen voor de fysieke veiligheid' *NTBR* 2016/6, p. 36-45; E.C. Gijssels, *Positieve verplichtingen en aansprakelijkheid*, Den Haag: Boom juridisch 2021, p. 50-64.
13. W.A.M. Weijermars, M.J. Boele-Vos, H.L. Stipdonk & J.J.F. Commandeur, *Mogelijke slachtofferreductie door de fietshelm. Ongevallen voorkomen, Letsel beperken, Levens*

- redden*, SWOV-Onderzoeksrapport Instituut Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, R-2019-2, Den Haag: SWOV 2019, p. 1-21; Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2019, p. 1-14 (*Kinderen van 0-14 jaar*).
14. Gijssels 2016, p. 36-45; Gijssels 2021, p. 53-56.
15. VeiligheidNL, persbericht 16 april 2025; VeiligheidNL, Factsheet *Fietsongevallen in 2024*, 16 april 2025.
16. Centraal Bureau voor de Statistiek, persbericht 17 april 2025.
17. *Kamerstukken II* 2023/24, 29398, nr. 1185, 'Maatregelen verkeersveiligheid', 'Verslag van een Commissiedebat', 26 september 2025, p. 3.
18. J. Oude Mulders e.a., *De Staat van de Verkeersveiligheid 2023*, SWOV-Onderzoeksrapport R-2023-12A, Den Haag: SWOV 2023, p. 4-6.
19. L.T. Aarts, J. Oude Mulders, R.J. Delcaé, e.a., *De Staat van de Verkeersveiligheid 2022. Trend in aantal verkeersdoden en -gewonden daalt niet*, SWOV-Onderzoeksrapport R-2022-10, 2^e editie, 25 november 2022, p. 6.
20. G. Hageman, C.E. Catsman-Berrevoets & J. van der Naalt, *Traumatisch hoofd-hersenletsel bij kinderen*, in: W.L.M. Kramer, A.T. Besselaar, J.H.J.M. Bessems, M.J.R. Edwards, J.C. Goslings, M. Heeg, P. Kloen, L.P.H. Leenen & R.M.H. Wijnen, *Kindertraumachirurgie*, Houten: Springer-Bohn Stafleu

- Van Loghum 2019, 2^e herziene druk, p. 281-305.

21. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2019, p. 1-14.
22. W.L.M. Kramer, L.F.J. Walraven, J. van der Naalt & D. Beemsterboer, 'Fietsongevallen'. 'Artikel voor opleiding en nascholing', *Nederlands Tijdschrift voor Geneeskunde* 2025, 169, D8489.
23. I. Krul, S. Veldhuis & A. Bregman, *Ongevallen met (niet-)elektrische fietsen: actuele inzichten en trends. Risicogroepen, oorzaken en gevolgen op basis van SEH-bezoeken 2020-2024*, VeiligheidNL, rapport 1051, augustus 2025, p. 1-38.
24. J. van der Naalt & B. Jacobs, *Handboek traumatisch hersenletsel*, Houten: Bohn Stafleu Van Loghum 2022, p. 1-250.
25. C. Schindler & T. Lustenberger, 'Focus on challenges and advances in the treatment of traumatic brain injury', *European Journal of Traumatic and Emergency Surgery* 2024, 50, p. 1187-1189.
26. D.C. Voormolen, M.C. Cnossen, S. Pollinder, B.Y. Gravesteyn, N. von Steinbuechel, R.G.L. Real & J.A. Haagsma, 'Prevalence of post-concussion-like symptoms in the general population in Italy, the Netherlands and United Kingdom', *Brain Injury* 2019/33, 8, p. 1078-1086; M.V. Bonfert, J. Wagner & C. Göttler, 'Leichtes Schädel-Hirn-Trauma im Kindes- und Jugendalter – Update Gehirnschütterung', *Monatsschrift Kinderheilkunde* 2022/8, p. 746-757.

De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen zijn berekend op gemiddeld € 27 miljard per jaar (bandbreedte € 15-36 miljard).²⁷ Dit is meer dan 2% van het bruto binnenlands product. Per ernstig gewonde bedragen de kosten meer dan € 300.000 en per overledene € 2,8 miljoen.²⁸ De Nederlandse Staat besteedt jaarlijks aan preventie van verkeersongevallen € 2,3-3,1 miljard.²⁹ Meer investeren in preventie blijkt kostenbesparend en echt noodzaak.

‘Fatbikes’

‘Fatbikes’, favoriet bij tieners, hebben een negatief imago gekregen wegens de verkeersonveiligheid en het grote aantal letsels. Recent onderstreepte de Amsterdamse wethouder Melanie van der Horst (D66) dit in een persbericht over de door de gemeente Amsterdam te nemen maatregelen met een verklaring over deze problematiek: *‘Het is nu tijd om naar onorthodoxe maatregelen te kijken.’*³⁰ En niet ten onrechte. Het aantal letsels met ‘fatbikes’ wordt geschat op 5000 per jaar, gebaseerd op een landelijke SEH-meetweek met 96 ‘fatbike’-slachtoffers. De helft van deze slachtoffers was tussen de tien en veertien jaar. 24% van de fatbike-slachtoffers op de SEH heeft een hersenletsel. Op een gewone fiets is dit percentage lager: 12%.³¹ Ook het aantal fracturen na ongevallen met een ‘fatbike’ is veel hoger. Op de SEH had 75% van de ‘fatbike’-slachtoffers een fractuur. De oorzaak is de hogere snelheid van deze e-bike van 25 km/uur of meer.³² Hierdoor ontstaat een hoogerenergetisch letsel, in plaats van een laag energetisch letsel, met een hogere kans op ernstige en/of meervoudige letsels. In de Tweede Kamer werd na een discussie over de ernst van deze letsels een motie aangenomen, met het verzoek aan de recent afgetreden minister Madlener van Infrastructuur en Waterstaat (I en W) om een helmplicht en een minimum leeftijd voor ‘fatbike’-bestuurders van veertien jaar in te voeren.³³ De gemeente Enschede heeft op 11 juli 2025 als eerste Nederlandse gemeente zelfs een toegangsverbod voor ‘fatbikers’ in het stadscentrum ingesteld via een Algemene Plaatselijke Verordening (APV) wegens veroorzakende onveiligheid.³⁴ Deze Enschedese APV heeft geleid tot het stellen van vragen door leden van de Tweede Kamer aan de nieuwe Minister van I en W, minister Tieman, over ‘fatbikes’, veiligheid, minimum leeftijd van berijders en helmplicht.³⁵ In het commissiedebat Verkeersveiligheid van 26 september 2025 pleitte Kamerlid Pierik (BBB) voor een helmplicht voor ‘fatbikers’, met als grond voor zijn betoog: *‘Hersenletsel is een levensveranderende aandoening en kan het leven van een jongere volledig ruïneren. We moeten echt alles op alles zetten om het aantal ongevallen met ernstig letsel te voorkomen, want uiteindelijk verliezen jonge slachtoffers hun toekomst’ ... ‘een fietshelm redt levens.’*³⁶ De minister overweegt nu een helmverplichting in te stellen voor alle gebruikers van ‘e-bikes’ onder de achttien jaar, waaronder ‘fatbikes’, omdat zowel e-bikes als ‘fatbikes’ *‘fietsen met trapondersteuning’* zijn en op grond van de Wegenverkeerswet geen onderscheid te maken is.³⁷ Voor het instellen van een fietshelmplicht voor gebruikers van een elektrische fiets zal dan een aanpassing van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 nodig zijn.³⁸ Overigens zou de minister een helmplicht voor ‘fatbikers’ ook via een AMvB kunnen invoeren, als besluit van de regering, zonder instemming van de Tweede Kamer.^{39, 40} Zowel de Wegenverkeerswet 1994 als het Reglement verkeersregels en ver-

keerstekens 1990 vermelden geen leeftijd als voorwaarde voor het berijden van een fiets, dus ook niet voor ‘fietsen met trapondersteuning’. Voor het instellen van een minimumleeftijd voor ‘fietsen met trapondersteuning’ zal een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 nodig zijn.⁴¹ Opvallend is, dat de gemeente Amsterdam van de ‘fatbike’ herkenbaarheid geen probleem maakt. De vele meldingen van verkeersonveiligheid, ongevallen en overlast door ‘fatbikes’ heeft op 26 november 2025 geleid tot het voorstel van het College van Burgemeester en Wethouders aan de gemeenteraad om een verbod in te stellen voor ‘fatbikes’ via een algemene plaatselijke verordening (APV), in eerste instantie voor het Vondelpark, maar in principe voor het gehele centrum van Amsterdam.⁴² Voor de handhaving zal als criterium voor de herkenbaarheid en het maken van onderscheid met een fiets simpel de voor een ‘fatbike’ kenmerkende banddikte van meer dan 7 cm gebruikt worden.⁴³

‘Wij gaan weer naar school’ – Tijd voor preventie van kinderfietsletsels

Van kinderen tot twaalf jaar worden er ieder jaar 2000 opgenomen in het ziekenhuis, waarvan 860 kinderen met hoofd/hersenletsel. De traditionele spandoeken ‘Wij gaan weer naar school’ vragen aan het gemotoriseerde verkeer alertheid op kinderen en om snelheidsaanpassing. Want jonge kinderen zijn kwetsbaar. Het nieuwe van naar school gaan, de onervarenheid in het drukke verkeer en het vaak regenachtige weer met veel bladeren op de weg in de herfst maken het nemen van secundaire preventiemaatregelen zinvol, zoals het beter zichtbaar maken met gekleurde kleding en/of reflecterende hesjes en het dragen van een fietshelm ter bescherming van het hoofd bij ongevallen. Kinderen beschermen door het dragen van een fietshelm is

Door een fietshelmverplichting zouden per jaar vijf kinderen niet overlijden en 200 kinderen geen ernstig hoofdherenletsel krijgen

effectief en zou een gewoonte moeten zijn.⁴⁴ Een fietshelm reduceert de ernst van een hoofdherenletsel met 54-65% en van een dodelijk hoofdherenletsel met 44-85%.⁴⁵ Door een fietshelmverplichting zouden per jaar vijf kinderen niet overlijden en 200 kinderen geen ernstig hoofdherenletsel krijgen.⁴⁶ Ouders en andere volwassenen zouden door het dragen van een fietshelm, als rolmodel, het goede voorbeeld kunnen en moeten geven. Ook minister Tieman onderschrijft het belang van de fietshelm voor kinderen en stelt:

*‘Ik vind, dat wij als maatschappij een verantwoordelijkheid hebben om onze kinderen te behoeden voor ernstig hersenletsel.’*⁴⁷

Deze intentie is waardevol. Een belangrijk gegeven voor sturing naar een optimale preventie blijft het feit dat een fietshelm met EU-normcertificering EN 1078 goed beschermt tot snelheden van circa 17-20 km/uur. Dit gegeven vereist echter voor 'fatbike'-berijders bij een toegestane maximale snelheid van 25 km/uur, het dragen van een aan deze snelheid aangepaste verstevigde fietshelm en niet van een reguliere fietshelm.^{48, 49}

Andere belangrijke factoren voor fietsveiligheid zijn vooral verbetering van de infrastructuur, met name gescheiden fietspaden⁵⁰ en snelheidsbeperking in de bebouwde kom tot 30 km/uur, zoals Amsterdam succesvol op 80% van de stedelijke wegen invoerde. Dit 30 km/uur voorschrijft leidde tot een ongevalsdaling met 11%.⁵¹ Minder ongevallen bij fietsende kinderen zullen zeker ook optreden door de verkeerseducatie reeds op te nemen in het lespakket van de laagste groepen van de basisschool, het fietsverkeersexamen veel vroeger dan nu af te nemen en het succesvol afgelegd hebben van dit fietsverkeersexamen als voorwaarde te stellen voor het zelfstandig naar school mogen fietsen. Het is ook goed om naar de regelgeving van Nederland omringende landen te kijken. In Duitsland is het wettelijk vereist, in geval van een aansprakelijkstelling door het veroorzaken van schade van het kind op de fiets, dat ouders of verzorgers fietsvaardigheid en verkeersinzicht bij kinderen van 7-10 jaar aangeleerd hebben en dit kunnen aantonen, om een verzeke-

ringsuitkering te kunnen krijgen.⁵² Ook in Frankrijk moeten bij een kinderaansprakelijkheid in geval van schade ouders kunnen aantonen, dat het ongeval niet gerelateerd is aan een '*faute d'éducation*'.⁵³

Conclusie

Als arts en traumachirurg pleit ik met overtuiging, samen met mijn collega's, voor preventieve maatregelen in het fietsverkeer, zoals het dragen van een fietshelm, ter preventie van invaliderende hoofdherenletsels.⁵⁴ Vooral voor kinderen op de fiets en in de bakfiets zou een fietshelm beter wettelijk verplicht gesteld kunnen worden. Want alleen dan plagen kinderen elkaar er onderling niet meer mee, wordt een fietshelm dragen gewoon en creëren wij als maatschappij een optimale bescherming voor onze kinderen. De juridische grondslag voor deze wenselijke preventie vormen artikel 2 en 8 EVRM, beide met rechtstreekse werking in het Nederlandse recht. 'Nederland is nog steeds niet kindveilig genoeg'.⁵⁵ Nu nog niet. Maar minister Tieman sprak recent de intentie uit om '*kinderen te behoeden voor ernstig hersenletsel*' als maatschappelijke plicht en hiervoor serieuze preventiewetsvoorstellen te doen in de Tweede Kamer, zoals een fietshelmverplichting. Omdat dit zeker zal kunnen leiden tot veel minder menselijk leed en een aanzienlijke reductie van maatschappelijke kosten.

Voorkomen is echt beter dan genezen. •

27. W2Economics, *Maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland: actualisatie 2020*, W2Economics november 2022, p. 1-33.

28. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), 'Kosten van verkeersongevallen', SWOV-factsheet, Den Haag, maart 2020, p. 1.

29. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid 2020, p. 1.

30. College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Amsterdam, 'Amsterdam wil fatbikes weren uit drukke gebieden', persbericht 26 november 2025.

31. Krul 2025, p.1-38; VeiligheidNL, 'Bijna honderd fatbikers op de spoedeisende hulp in een week tijd', Nieuwsbericht, 30 oktober 2024.

32. W.L.M. Kramer, L.F.J. Walraven, J. van der Naalt & D. Beemsterboer, 'Fietsongevallen'. 'Artikel voor opleiding en nascholing', *Nederlands Tijdschrift voor Geneeskunde* 2025/169, D8489.

33. *Kamerstukken II* 2024/25, 29398, nr. 1162 'Maatregelen verkeersveiligheid', (motie 19 februari 2025).

34. binnenlandsbestuur.nl, 9 juli 2025.

35. *Kamerstukken II* 2024/25, 2025Z14449, 'Vragen gesteld door leden der Kamer', 9 juli 2025, p.1-2.

36. *Kamerstukken II* 2023/24, 29398, nr. 1185, 'Maatregelen verkeersveiligheid', 'Verslag van een Commissiedebat', 26 sep-

tember 2025, p. 3.

37. Art. 1 lid 1 sub ea Wegenverkeerswet 1994.

38. *Kamerstukken II* 2023/24, 29398, nr. 1113, 'Maatregelen verkeersveiligheid', p. 6.

39. *Kamerstukken II* 2023/24, 29398, nr. 1185, 'Maatregelen verkeersveiligheid', 'Verslag van een Commissiedebat', 26 september 2025, p. 14-15.

40. W.J.M. Voermans, 'Artikel 89 GW – Algemene Maatregel van bestuur', in: E.H.M. Hirsch Ballin, E.J. Janse De Jonge, G. Leenknecht (red.), *Uitleg van de Grondwet*, Den Haag: Boom juridisch 2021, p. 873-876.

41. *Kamerstukken II* 2023/24, 29398, nr. 1113, 'Maatregelen verkeersveiligheid', p. 3-4.

42. College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Amsterdam, 'Amsterdam wil fatbikes weren uit drukke gebieden', persbericht 26 november 2025.

43. NOS Nieuws 26 november 2025; College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Amsterdam, 'Amsterdam wil fatbikes weren uit drukke gebieden', persbericht 26 november 2025.

44. World Health Organization (WHO), 2006, p. 1-148 (*Helmets*); WHO, 2020, p. 22 (*Cyclist safety*); W.L.M. Kramer, L.P.H. Leenen, E.E.S. Nieuwenhuis & W.P. Vandertop, 'Fietshelm voor kinderen is noodzaak', *Medisch Contact* 2010, 65, nr. 41, p. 2154-

2157; Z. Metting, W.L.M. Kramer, E. van Beeck, C. Catsman-Berrevoets & J. van der Naalt, 'Kinderen op de fiets: Helm opl', *Tijdschrift voor Jeugdgezondheidszorg* 2017, 1, p. 1-4, doi:10.1007/s12452-017-0098-6.

45. A. Høye, 'Bicycle helmets – To wear or not to wear? A meta-analysis of the effects of bicycle helmets on injuries', *Accident Analysis & Prevention* 2018, 117, p. 85-97; W.A.M. Weijermars, I.N.L.G. van Schagen, L.T. Aarts, e.a., *Hoe verkeersveilig kan Nederland zijn in 2030?*, SWOV-Onderzoeksrapport, R-2018-17B, Den Haag: SWOV 2018, p. 62-64 en p. 105-107.

46. W.A.M. Weijermars, M.J. Boele-Vos, H.L. Stipdonk & J.J.F. Commandeur, *Mogelijke slachtofferreductie door de fietshelm. Ongevallen voorkomen, Letsel beperken, Levens redden*, SWOV-Onderzoeksrapport Instituut Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, R-2019-2, Den Haag: SWOV 2019, p. 1-21; Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2019, p. 1-14 (*Kinderen van 0-14 jaar*).

47. *Kamerstukken II* 2023/24, 29 398, nr. 1185, 'Maatregelen verkeersveiligheid', 'Verslag van een Commissiedebat', 26 september 2025, p. 16.

48. W.L.M. Kramer, L.F.J. Walraven, J. van der Naalt & D. Beemsterboer, 'Fietsongevallen'. 'Artikel voor opleiding en nascholing', *Nederlands Tijdschrift voor Geneeskunde* 2025/169, D8489.

49. M. Sandberg, K.M. Tse, L.B. Tan & H.P. Lee, 'A computational study of the EN 1078 impact test for bicycle helmets using a realistic subject-specific finite element head model', *Computer Methods in Biomechanical and Biomedical Engineering* 2018/21, (12), p. 684-692, doi:10.1080/10255842.2018.1511775.

50. T. Uijtdewilligen, *Verkeersveiligheid van fietsers in Nederlandse steden. Aanbevelingen voor beleidsmakers en wegbeheerders*, SWOV-Onderzoeksrapport, R-2024-12, Den Haag: SWOV 2024, p. 1-15.

51. Veilig Verkeer Nederland, '30 km/uur binnen de bebouwde kom', *Nieuwsbericht* 4 augustus 2025.

52. C. van Dam, *European Tort Law*, Oxford: Oxford University Press 2013, second ed., p. 495-496.

53. C. van Dam, *European Tort Law*, Oxford: Oxford University Press 2013, second ed., p. 493-495.

54. W.L.M. Kramer, L.P.H. Leenen, E.E.S. Nieuwenhuis & W.P. Vandertop, 'Fietshelm voor kinderen is noodzaak', *Medisch Contact* 2010/65, nr. 41, p. 2154-2157; artsen-voorveiligfietsen.nl; hersenstrijd.org.

55. E. van Beeck, W.L.M. Kramer, F. Wegman & M. Brugmans, 'Nederland nog niet kindveilig genoeg' – 'Tijd voor nieuwe beleidsinspanningen met sleutelrol voor artsen', *Medisch Contact*, 2012/67, 48, p. 2694-2697.