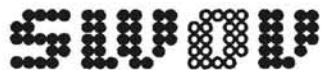


EEN JAAR SNORFIETS

een jaar snorfiets

Beschrijving van de ontwikkeling van het snorfietspark en van de verkeersongevallen waarbij snorfietzers in 1976 betrokken waren.

Consult in opdracht van de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.



STICHTING WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID SWOV

POSTBUS 71 DEERNSSTRAAT 1 VOORBURG 2119

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV is in 1962 opgericht. Zij heeft tot taak, op grond van wetenschappelijk onderzoek, aan de overheid gegevens te leveren voor maatregelen die tot doel hebben de verkeersveiligheid te bevorderen. De uit dit wetenschappelijk onderzoek verkregen kennis wordt door de SWOV verspreid, hetzij in de vorm van afzonderlijke publikaties, hetzij in de vorm van artikelen in tijdschriften of door middel van andere communicatiemediën.

Het bestuur van de SWOV wordt gevormd door vertegenwoordigers van verscheidene ministeries, van het bedrijfsleven en van belangrijke maatschappelijke instellingen.

Het bureau van de SWOV wordt geleid door ir. E. Asmussen, directeur. Het bestaat o.a. uit de afdelingen: Wetenschapsbeleid, Onderzoekcoördinatie, Projectvoorbereiding en -begeleiding, Theorievormend onderzoek Pre-crash projecten, Praktijkonderzoek Pre-crash projecten, Crash- en Post-crash onderzoek en Voorlichting.

Inhoud

Voorwoord	6
1. Omvang en ontwikkeling van het snorfietspark in 1976	7
2. Regionale spreiding, leeftijd en geslacht van de kopers	10
3. Verwachte ontwikkeling van het snorfietspark	14
4. Ongevallen met snorfietsen	16
5. Ernst van het letsel	19
6. Relatieve onveiligheid van de snorfiets	20
7. Samenvatting en conclusies	22
8. Slotopmerkingen	23
Bijlage I: Gevolgde methode bij het vaststellen van het snorfietspark op basis van het aantal verzekerde snorfietsen	
Bijlage II: Gevolgde methode bij het vaststellen van de omvang van het snorfietspark aan de hand van gegevens van detaillisten	

Voorwoord

Eind december 1975 bracht de SWOV in de vorm van een consult haar visie omtrent de te verwachten consequenties van de invoering van de snorfiets voor de verkeersveiligheid ter kennis van de minister van Verkeer en Waterstaat. Dit consult is inmiddels door de SWOV gepubliceerd onder de titel: Snorfiets, veilig of niet?

Toen vaststond dat de snorfiets er zou komen, heeft de Directie Verkeersveiligheid (DVV) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de SWOV verzocht na te gaan in hoeverre het mogelijk zou zijn een evaluatie-onderzoek uit te voeren. De resultaten van het evaluatie-onderzoek zouden dan uiterlijk twee jaar na invoering van de snorfiets bekend moeten zijn.

Naar aanleiding van dit onderzoek heeft de SWOV medio 1976 een nota opgesteld: Evaluatie-onderzoek snorfiets, mogelijk of niet? In die nota wordt geconstateerd dat een evaluatie-onderzoek binnen twee jaar weinig zinvol zou zijn, o.a. omdat vele gegevens over de snorfietsen en hun berijders zouden ontbreken, doordat verschillende instanties de snorfiets als een bromfiets beschouwen. Bovendien bleek later dat de snorfiets, gezien de geringe verkoop, waarschijnlijk geen groot probleem voor de verkeersveiligheid zou kunnen worden. In overleg met DVV is daarom besloten voorlopig slechts een beperkte evaluatie uit te voeren en daarover een consult uit te brengen. Deze evaluatie strekt zich uit over de periode van begin mei 1976 (introductie van de snorfiets) tot en met 31 december 1976. Er is geprobeerd indicaties te krijgen over:

- a. de omvang en verwachte groei van het snorfietspark;
- b. het aantal ongevallen waarbij snorfietsers betrokken waren, en de ernst en aard van het letsel;
- c. de onveiligheid van de snorfiets ten opzichte van fiets en bromfiets.

Dit consult kon tot stand komen dankzij de grote medewerking die de SWOV bij het vaststellen van het snorfietspark mocht ondervinden van de Nederlandse Vereniging van Automobiellasseuradeuren (NVVA) en de detailhandel in tweewielers. Het consult is samengesteld door A. Blokpoel en S. Harris, M.A. van de Afdeling Projectvoorbereiding en begeleiding.

Ir. E. Asmussen

Directeur Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

1. Omvang en ontwikkeling van het snorfietspark in 1976

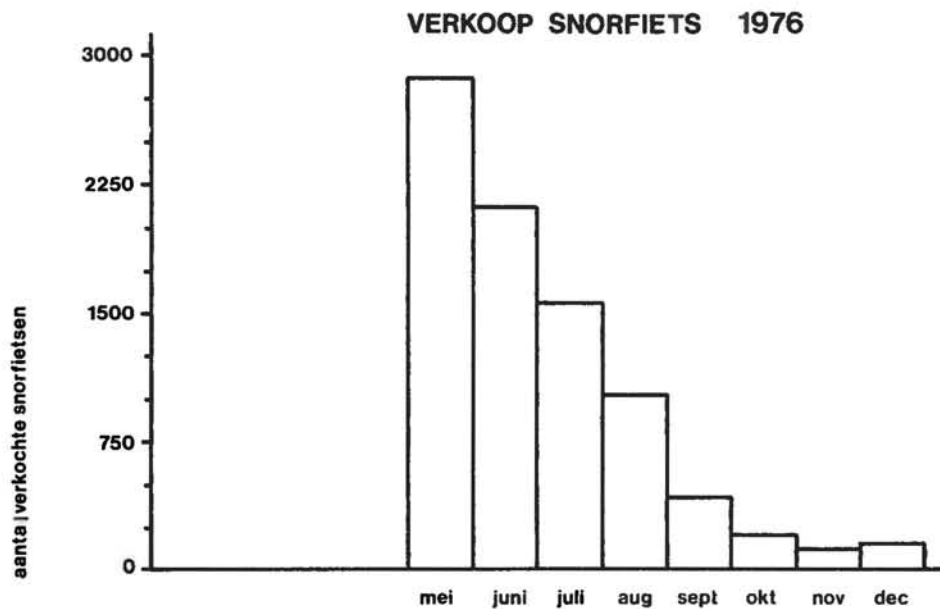
De omvang van het snorfietspark is nergens officieel geregistreerd. Daarom heeft de SWOV geprobeerd de omvang vast te stellen aan de hand van het aantal verzekerde snorfietsen. Daartoe is via de Nederlandse Vereniging van Automobiellassuradeuren aan alle aangesloten verzekeringsmaatschappijen een enquêteformulier toegestuurd. De medewerking van de verzekeraars was zeer groot en op basis van de enquête kon berekend worden dat er op 1 oktober 1976 een snorfietspark van ca. 3.000 stuks in Nederland zou bestaan (zie Bijlage I).

Naar aanleiding van de gegevens van één fabrikant, die tot oktober tussen de 5.000 en 6.000 snorfietsen aan detaillisten had verkocht, rees echter het vermoeden dat het snorfietspark meer dan 3.000 stuks zou omvatten. Een daarop volgende steekproef bij de detailhandel wees in dezelfde richting. Eén van de oorzaken van het te lage aantal snorfietsen dat bij de verzekeraars werd teruggevonden, is hoogstwaarschijnlijk dat verzekerden of tussenpersonen vaak niet of niet duidelijk hebben aangegeven of het te verzekeren vervoermiddel een bromfiets of een snorfiets was; de premie is namelijk gelijk.

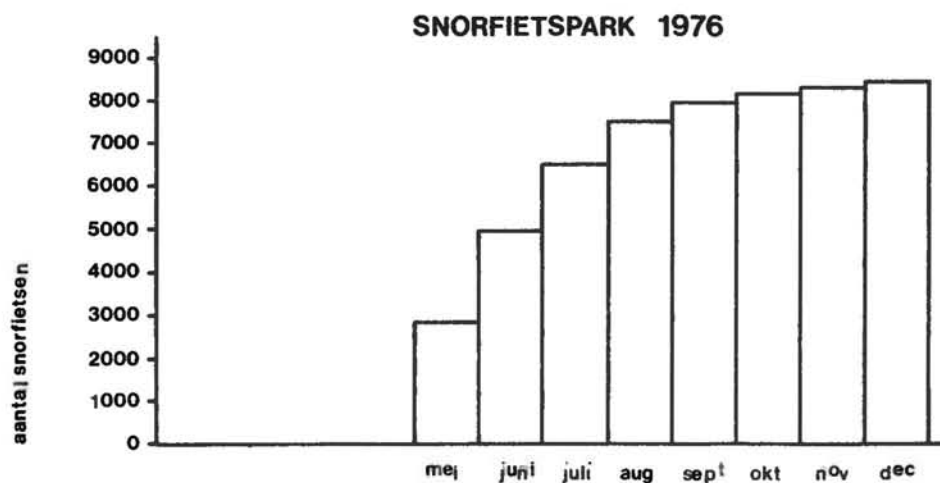
Uit de proef onder de detaillisten bleek ook dat zij bruikbare informatie konden leveren over de snorfietskopers, de merken verkochte snorfietsen en de verkoop per maand. Gezien de resultaten van deze proef werd besloten de NV v/h Nederlandse Stichting voor Statistiek een enquête onder een grotere steekproef te laten uitvoeren. Deze enquête vond eind december 1976 plaats. Op aselechte wijze werd uit een totaal van 5.540 bedrijven die geacht werden snorfietsen te verkopen, een steekproef getrokken van 569 bedrijven. De eigenaars of bedrijfsleiders van 500 van deze bedrijven werden telefonisch ondervraagd. Met 69 bedrijven kon geen contact worden gemaakt. De oorzaken daarvan zijn niet bekend; een aantal van die 69 bedrijven zouden opgeheven kunnen zijn. Een uitvoeriger beschrijving van de enquête is te vinden in Bijlage II.

Uit de enquête onder de detaillisten is gebleken dat het aantal snorfietsen dat tot december 1976 aan de consument verkocht is, tussen de 7.500 en 9.500 ligt (met een waarschijnlijkheid van 90%). Bij het berekenen van deze cijfers is verondersteld dat de 69 niet geënquêteerde bedrijven gemiddeld evenveel snorfietsen hebben verkocht als de 500 wel geënquêteerde bedrijven. In het vervolg zal ervan worden uitgegaan dat op 31 december 1976 in totaal 8.500 snorfietsen aan de consument verkocht waren. Gezien het voorgaande moet dit geraamde aantal wel als een maximum beschouwd worden.

Aangenomen mag worden dat het aantal snorfietsen dat in 1976 door een andere snorfiets vervangen is, minimaal zal zijn geweest. Het zelfde geldt voor het aantal snorfietsen dat gesloopt en niet vervangen is. Dit betekent dat het totale aantal snorfietsen dat op 31 december 1976 verkocht was, nagenoeg gelijk zal zijn geweest aan het totale snorfietspark op dat moment.



Afbeelding 1. Aantallen verkochte snorfietsen per maand.



Afbeelding 2. Groei van het snorfietspark tussen mei en december 1976

Aan de detaillisten is ook gevraagd in welke maand de snorfietsen verkocht werden. Aan de hand van deze informatie kon de globale ontwikkeling van de verkoop van de snorfietsen per maand worden berekend. In Afbeelding 1 is deze ontwikkeling weergegeven. Duidelijk is waar te nemen dat de verkoop onmiddellijk na de introductie het hoogst was om vervolgens elke maand (behalve in december!) opnieuw lager te worden. In de maanden mei, juni en juli werd al ruim 70% van het totale aantal van 1976 verkocht. Door deze verkoopontwikkeling nam het snorfietspark in de eerste maanden na de introductie sterk toe, hetgeen nog eens tot uiting wordt gebracht in Afbeelding 2.

Of het hier gaat om seizoeninvloeden of om een teruglopende belangstelling voor de snorfiets, is voorhands nog niet te zeggen. Een indicatie hierover kan ook niet worden verkregen uit de verkoop van de fietsen en bromfietsen, omdat daarvan evenmin cijfers beschikbaar zijn.

2. Regionale spreiding, leeftijd en geslacht van de kopers

Aan de hand van het aantal verkochte snorfietsen per vestigingsplaats van de geënquêteerde detaillist is een overzicht gemaakt van de regionale spreiding van de snorfietsen. Deze cijfers (Tabel 1) dienen met de nodige voorzichtigheid gehanteerd te worden. Het is niet zeker dat de koper in hetzelfde gebied woont als waarin de vestiging is gelegen. Verder zijn de steekproefaantallen per regio klein. Aan de hand van de globale verdeling kan men vaststellen, dat in Noord- en West-Nederland de verkoop ten opzichte van het gemiddelde is achtergebleven en dat de verkoop in Zuid- en Oost-Nederland hoger is dan gemiddeld.

In de enquête werd de detaillisten gevraagd of zij zich geslacht en leeftijd van de snorfietskopers konden herinneren. In meer dan 95% van de gevallen bleken zij dit inderdaad te kunnen. Aangenomen wordt dat de ontbrekende antwoorden geen invloed hebben gehad op de totale verdeling van de snorfietskopers naar leeftijd en geslacht. Uit de enquête blijkt dat op 31 december 1976 van het totale park van 8.500 snorfietsen ongeveer 60% door mannen en 40% door vrouwen is gekocht (zie Tabel 2). Deze verdeling komt overeen met die van de bromfiets. In Tabel 2 is eveneens te zien dat de verdeling van de snorfietsen naar leeftijd van de kopers voor mannen en vrouwen sterk verschillend is. Bij de mannen ligt de piek van het snorfietsbezit rond de 65 jaar, bij de vrouwen rond de 45 jaar. Deze leeftijdsverdeling wijkt sterk af van die bij fiets en bromfiets, waar met name het aandeel van de leeftijdsgroep tot 25 jaar veel groter is. In Afbeelding 3 is de verdeling van het snorfietsbezit naar geslacht en leeftijd nog eens grafisch weergegeven in absolute aantallen.

In Afbeelding 4 is weergegeven welk percentage personen uit een bepaalde leeftijdsgroep een fiets, bromfiets of snorfiets bezit. Dit percentage duidt de dichtheid van deze vervoermiddelen binnen de verschillende leeftijdsgroepen aan. De dichtheid van de snorfiets blijkt toe te nemen naarmate de leeftijd hoger is.

Bij de mannen is dit verschijnsel het sterkst; bij de vrouwen neemt de dichtheid in de leeftijdsgroep van 65 jaar en ouder weer af. Overigens is niet alleen de dichtheid van de snorfiets maar ook die van fiets en bromfiets veel groter onder mannen van 65 jaar en ouder dan onder vrouwen van die leeftijd.

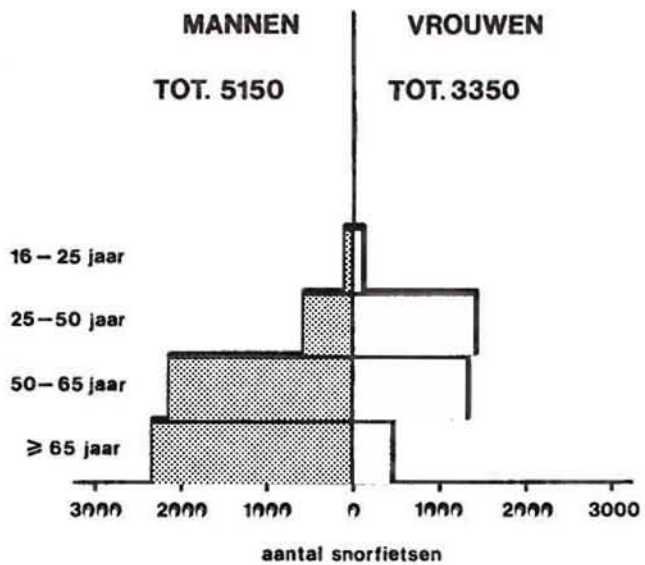
Regionale gebieden	Aantal personen 15 jaar en ouder (per 1-1-1976)	Verkochte snorfietsen (mei t/m dec. 1976)
<i>West</i> (Noord- en Zuid- Holland en Utrecht)	46%	40%
<i>Noord</i> (Groningen, Friesland en Drenthe)	11%	6%
<i>Oost</i> (Overijssel, Gelder- land)	19%	22%
<i>Zuid</i> (Zeeland, Noord- Brabant en Limburg)	24%	32%
Totaal	100%	100%

Tabel 1. Regionale spreiding van de personen van 15 jaar en ouder en van de verkochte snorfietsen.

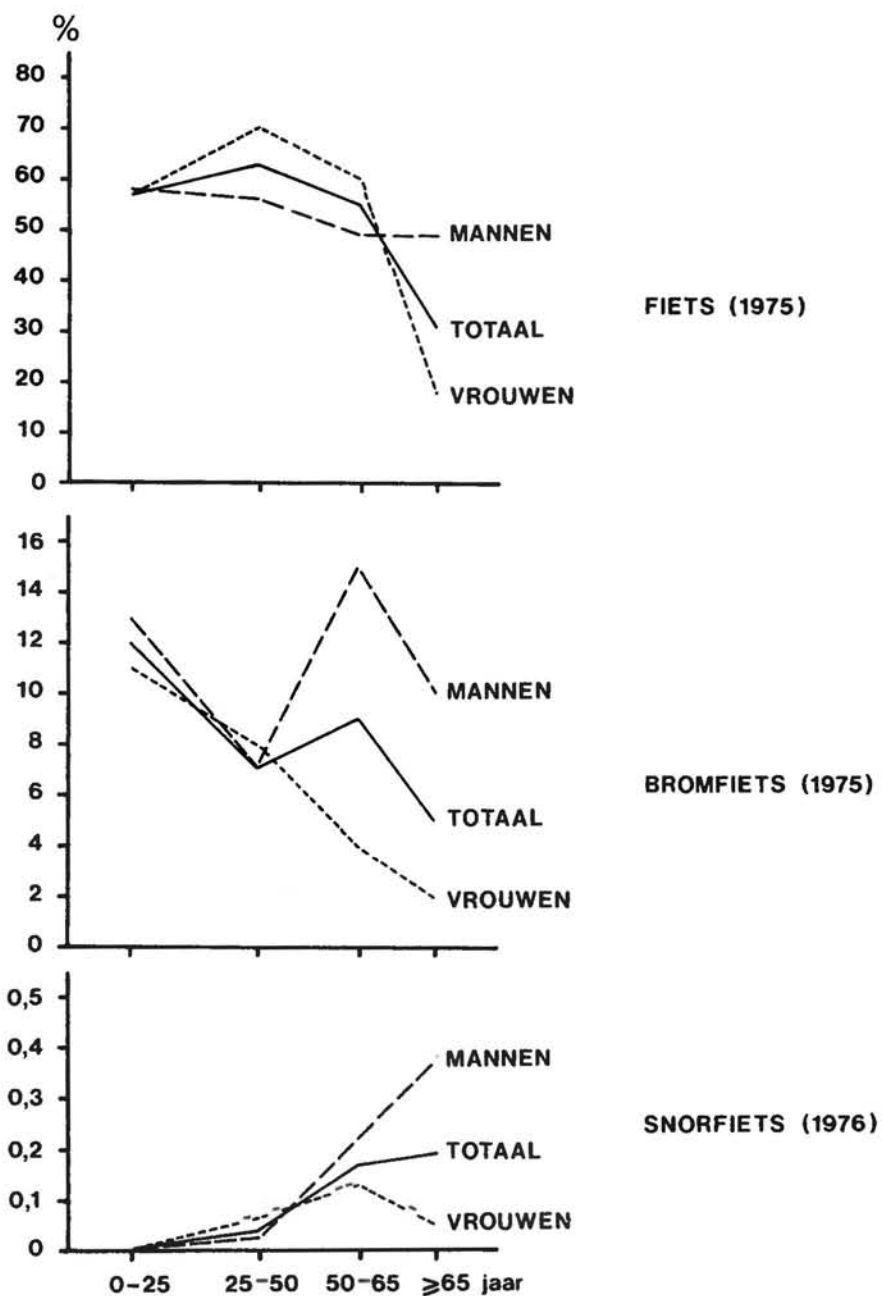
Leeftijd	Fiets 1)	Bromfiets 1)	Snorfiets
<i>Vrouwen</i>			
0 - 25 jr.	21%	24%	1%
25 - 50 jr.	20%	14%	17%
50 - 65 jr.	8%	3%	16%
65 jr. en ouder	2%	1%	5%
Totaal	51%	42%	39%
<i>Mannen</i>			
0 - 25 jr.	22%	30%	1%
25 - 50 jr.	17%	12%	7%
50 - 65 jr.	6%	11%	25%
65 jr. en ouder	4%	5%	28%
Totaal	49%	58%	61%
Totaal			
0 - 25 jr.	43%	54%	3%
25 - 50 jr.	37%	26%	24%
50 - 65 jr.	14%	14%	41%
65 jr. en ouder	6%	6%	33%
Totaal	100%	100%	100%

1) Indeling volgens een in november 1975 gehouden enquête in opdracht van de SWOV.

Tabel 2. Procentuele verdeling van fietsers, bromfietsers en snorfietsers naar leeftijd en geslacht.



Afbeelding 3. Verdeling van het absolute aantal snorfietsen naar geslacht en leeftijd van de kopers.



Afbeelding 4. Dichtheid van fiets, bromfiets en snorfiets in de verschillende leeftijdsgroepen, naar geslacht.

3. Verwachte ontwikkeling van het snorfietspark

In het eind 1975 aan de minister van Verkeer en Waterstaat verstrekte consult over de snorfiets gaf de SWOV een raming van het te verwachten snorfietspark. Informatie hierover werd noodzakelijk geacht om enig inzicht te krijgen over de invloed van de invoering van de snorfiets op de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Op grond van enquêteresultaten werd twee jaar na de introductie een park van 100.000 snorfietsen verwacht. Over de waarde van de uitgesproken verwachting werd door de SWOV het volgende opgemerkt: 'Vooropgesteld moet worden dat een enquête waarin mensen gevraagd wordt naar hun koopplannen ten aanzien van een produkt dat nog niet te koop is en waarvan men uitsluitend via de media (voornamelijk de dagbladen) kennis heeft kunnen nemen, geen absolute waarheden kan opleveren. Een reële uitspraak over het al dan niet aanschaffen van een duurzaam gebruiksmiddel als de snorfiets, tegen een prijs van f700 à f800, kan men pas doen wanneer men in een situatie verkeert waarin men moet beslissen over de aanschaf of vervanging van zo'n gebruiksmiddel. Bovendien zal eerst een meer persoonlijke kennismaking met het produkt plaats gevonden moeten hebben'.

Dat deze toelichting niet overbodig was, is inmiddels wel gebleken. Hoewel de eerste twee jaar nog niet voorbij zijn, kan thans toch wel gesteld worden dat de verkoop van het aantal snorfietsen tot op heden ver beneden de verwachting is gebleven zoals die was uitgesproken in het consult.

In een in oktober 1976 door de SWOV gehouden enquête naar bezit en gebruik van verschillende categorieën verkeersmiddelen is nog een enkele vraag over de snorfiets opgenomen. Uit een vergelijking van deze enquête met het in 1975 gehouden onderzoek blijkt dat in 1976 een groter percentage van de ondervraagden van de snorfiets gehoord had, nl. 88% tegen 63% in 1975. Ook de bekendheid met de specifieke voor- en nadelen van de snorfiets bleek toegenomen te zijn: in 1975 kende 23% de twee basiskenmerken (maximumsnelheid van 20 km/h en geen verplichting om een helm te dragen), in 1976 kende 34% ze.

Was de bekendheid in 1976 toegenomen, de koopintentie was duidelijk afgenomen. In 1975 zei 8% van de ondervraagden een positieve koopintentie te hebben, in 1976 nog maar 2%. Bovendien gaf in 1976 slechts 1% van de ondervraagden met een positieve koopintentie te kennen binnen één jaar een snorfiets te kopen (in 1975 13%). Bijna 70% gaf aan nog niet te weten wanneer zij een snorfiets gingen kopen; in 1975 was dit 44%.

Evenals in 1975 kon geen samenhang tussen de koopintentie en geslacht of leeftijd van de ondervraagde worden vastgesteld. Dit is opmerkelijk gezien de over het algemeen hogere leeftijd van de snorfietskopers. Het is dus niet mogelijk de koopintentie te vertalen in het te verwachten aantal te verkopen snorfietsen. Waarschijnlijk geeft de koopintentie alleen een vage belangstelling voor de snorfiets weer.

Op grond van de ontwikkeling in de verkoop en de koopintentie lijkt thans de verwachting gerechtvaardigd dat het snorfietspark niet veel meer in omvang zal toenemen. Tenminste niet zolang er zich geen verandering van omstandigheden voordoet, die de snorfiets ten opzichte van andere vervoermiddelen aantrekkelijker maakt.

Overigens blijkt het ontbreken van de verplichting om op een snorfiets een helm te dragen door steeds minder mensen als juist gezien te worden. In 1975 was nog 59% van alle ondervraagden het ermee eens dat een snorfietsers geen helm hoeft te dragen, in 1976 nog maar 45%. De uitspraken over het al dan niet dragen van een helm als men zelf een snorfiets zou berijden, lopen in 1975 en 1976 vrijwel niet uiteen: ongeveer een kwart van de ondervraagden met een positieve koopintentie zei vrijwillig een helm te zullen gaan dragen.

4. Ongevallen met snorfietsen

Door de Dienst Verkeersongevallenregistratie (VOR) zijn aan de SWOV voorlopige cijfers verstrekt over snorfietsongevallen die door de politie zijn geregistreerd. Bij deze cijfers moet aangetekend worden dat de mogelijk bestaat dat de politie bij de registratie in een enkel geval geen duidelijk onderscheid heeft gemaakt tussen brom- en snorfiets. Volledigheidshalve zij dus opgemerkt dat het aantal geregistreerde verkeersongevallen met snorfietsen als een minimum aantal beschouwd moet worden.

Volgens de voorlopige cijfers van de VOR waren in 1976 bij 21 verkeersongevallen snorfietsen betrokken. Eén van die ongevallen betrof een botsing tegen een geparkeerde snorfiets. Dit ongeval is bij de verdere analyse buiten beschouwing gelaten. Van de resterende 20 ongevallen waren er 5 met uitsluitend materiële schade. Bij 4 van de 15 ongevallen met letsel kwam een snorfietsers om het leven, bij de overige 11 raakte een snorfietsers gewond.

Het is niet mogelijk gebleken voldoende gegevens te verkrijgen over de aard van het letsel van de genoemde slachtoffers. Slechts in enkele gevallen werd via de politie enige informatie verkregen. In deze gevallen bleek er sprake te zijn van letsel aan het hoofd, maar het is niet bekend in hoeverre dit maatgevend is voor het totale aantal slachtoffers.

Hoewel het aantal ongevallen met snorfietsen in absolute zin erg klein is, zijn er een aantal opmerkelijke aspecten die een nadere beschrijving rechtvaardigen. Twee van die aspecten zijn het geslacht en de leeftijd van de snorfietsbestuurders die bij ongevallen betrokken waren en daarbij gewond of gedood werden. Uit de cijfers blijkt dat het merendeel van de slachtoffers bestaat uit mannen boven de 65, nl. alle 4 gedode snorfietsers en 9 van de 11 gewonde snorfietsers. Alle gedode snorfietsers waren zelfs ouder dan 70 jaar. In de leeftijdsgroepen 16-25 en 25-50 jaar blijken noch mannelijke noch vrouwelijke slachtoffers gevallen te zijn. De volledige gegevens zijn te zien in Tabel 3.

Van een aantal andere kenmerken van verkeersongevallen is nagegaan of zij bij de snorfietsongevallen in uitzonderlijke mate voorkwamen. Bij de volgende kenmerken bleek dit niet het geval te zijn: maand, dag van de week, overige betrokken verkeersmiddelen, bebouwing, wegsituatie, weersomstandigheden, alcohol en type botsing.

Met betrekking tot de lichtgesteldheid werd geconstateerd, dat één ongeval bij avondschemer plaatsvond en dat de andere overdag gebeurden.

Een regionale verdeling laat zien dat de helft van het aantal snorfietsongevallen in de zuidelijke provincies gebeurde, hetgeen gezien de regionale verdeling van de snorfietsverkoop niet verwonderlijk is (zie Tabel 1).

In Tabel 4 zijn alle ongevallen met snorfietsen (ook die met alleen materiële schade) gerelateerd aan de omvang van het park. Het aldus verkregen ongevallen-

Leeftijd	Gewond	Overleden	Totaal
<i>Vrouwen</i>			
16 - 25 jr.	-	-	-
25 - 50 jr.	-	-	-
50 - 65 jr.	1	-	1
65 jr. en ouder	1	-	1
Totaal	2	-	2
<i>Mannen</i>			
16 - 25 jr.	-	-	-
25 - 50 jr.	-	-	-
50 - 65 jr.	1	-	1
65 jr. en ouder	8	4	12
Totaal	9	4	13
Totaal			
16 - 25 jr.	-	-	-
25 - 50 jr.	-	-	-
50 - 65 jr.	2	-	2
65 jr. en ouder	9	4	13
Totaal	11	4	15

Tabel 3. Aantallen snorfietsers die in 1976 bij verkeersongevallen overleden of gewond werden, onderverdeeld naar geslacht en leeftijd.

Leeftijd	Snorfietspark op jaarbasis (A)	Aantal ongevallen op jaarbasis (B)	Ongevallenquotiënt op jaarbasis (B/A x 1000)
tot 65 jaar	2850	3	1,1
65 jr. en ouder	1400	16	11,4
Onbekend	-	1	-
Totaal	4250	20	4,7

Tabel 4. Ongevallenquotiënten van snorfietsers naar jonger en ouder dan 65 jaar.

quotiënt is gesplitst naar leeftijd van de betrokken snorfietsbestuurders, namelijk in jonger en ouder dan 65 jaar.

Uit statistische toetsing van deze ongevallenquotiënten blijkt dat het ongevallenquotiënt van snorfietzers van 65 jaar en ouder significant groter is dan van snorfietzers onder de 65 jaar. Dit houdt in dat de onveiligheid van snorfietzers boven de 65 groter is dan van snorfietzers onder de 65. Daarbij is ervan uitgegaan dat de 65-plussers niet veel meer kilometers hebben afgelegd dan de snorfietzers onder de 65.

5. Ernst van het letsel

Het aantal gedode snorfietzers blijkt in verhouding tot het totale aantal slachtoffers (dode + gewonde snorfietzers) aan de hoge kant te zijn. Deze verhouding wordt letaliteit genoemd. In Tabel 5 wordt de letaliteit van snorfietzers in 1976 vergeleken met de letaliteit van fietsers en bromfietzers (bestuurders + passagiers in 1975). De letaliteit van de snorfietzers was in 1976 duidelijk aan de hoge kant. Vanwege de kleine absolute aantallen dode en gewonde snorfietzers zijn echter voorspellingen over toekomstige ontwikkelingen onmogelijk.

Ernst letsel	tot 65 jr.	65 jr. en ouder	Leeftijd onbekend	Totaal
<i>Fiets (1975)</i>				
Overleden	261	195	–	456
Gewond	9.023	1376	41	10.440
Totaal	9.284	1571	41	10.896
Letaliteit	2,8%	12,4%	–	4,2%
<i>Bromfiets (1975)</i>				
Overleden	286	48	–	334
Gewond	18.529	566	58	19.153
Totaal	18.815	614	58	19.487
Letaliteit	1,5%	7,8%	–	1,7%
<i>Snorfietz (1976)</i>				
Overleden	–	4	–	4
Gewond	2	9	–	11
Totaal	2	13	–	15
Letaliteit	–	31%	–	27%

Tabel 5. Letaliteit van fietsers, bromfietzers en snorfietzers onverdeeld naar jonger en ouder dan 65 jaar.

6. Relatieve onveiligheid van de snorfietser

Om de onveiligheid van de snorfietser ten opzichte van de fietser en de bromfietser vast te stellen, moet men eigenlijk per categorie vervoermiddelen de aantallen slachtoffers relateren aan de afgelegde kilometers. Die laatste gegevens ontbreken echter. Daarom moet hier worden volstaan met het relateren van de aantallen slachtoffers aan de omvang van het park van elk van de vervoermiddelen. De daaruit voortvloeiende slachtofferquotiënten van de fiets, bromfiets en snorfiets zijn weergegeven in Tabel 6. Er is tevens een onderverdeling naar leeftijdsgroepen gemaakt.

Met betrekking tot het slachtofferquotiënt van de snorfiets kan het volgende worden opgemerkt:

In de leeftijdsgroep van 25–65 jaar scheelt het slachtofferquotiënt van de snorfiets niet veel van dat van de fiets, maar het is wel veel lager dan het quotiënt van de bromfiets; deze uitkomsten konden vanwege de kleine aantallen niet statistisch worden getoetst. Het is niet aannemelijk dat deze leeftijdsgroep zoveel meer kilometers heeft afgelegd op de bromfiets dan op de snorfiets, dat daardoor het verschil in onveiligheid tussen snorfietser en bromfietser zou verdwijnen.

In de leeftijdsgroep van 65 jaar en ouder is het slachtofferquotiënt van de snorfiets duidelijk hoger dan van de fiets en de bromfiets; deze uitkomsten zijn statistisch getoetst en significant gebleken. Indien deze leeftijdsgroep veel meer kilometers zou hebben afgelegd op de snorfiets dan op de bromfiets, zou het verschil in onveiligheid tussen snorfietser en bromfietser van 65 jaar en ouder kunnen verdwijnen. Het is echter niet aannemelijk dat op de snorfiets zoveel meer kilometers zijn gereden dat in deze leeftijdsgroep de onveiligheid van de snorfietser daarvoor kleiner zou worden dan van de bromfietser.

Rekening houdend met de leeftijdsopbouw van de groep snorfietser als geheel, is het slachtofferquotiënt van de snorfietser significant lager dan van de bromfietser. Tussen de quotiënten van snorfietser en fietser kan geen significant verschil worden aangetoond. Wanneer men aanneemt dat op de snorfiets in het algemeen meer kilometers zijn afgelegd dan op de fiets maar minder dan op de bromfiets, kan men concluderen dat de onveiligheid van de groep snorfietser als geheel tussen die van de fietsers en die van de bromfietser ligt.

	0-25 jr.	25-65 jr.	65 jr. en ouder	Leeftijd onbekend	Totaal
<i>Fiets (1975)</i>					
Slachtoffers	5.418	3.548	1.568	36	10.570
Park x 1000 ¹⁾	3.440	4.080	480	-	8.000
Slachtoffer- quotiënt	1,6	0,9	3,3	-	1,3 (1,7)*
<i>Bromfiets (1975)</i>					
Slachtoffers	12.699	4.330	587	32	17.648
Park x 1000 ²⁾	810	600	90	-	1.500
Slachtoffer- quotiënt	15,7	7,2	6,5	-	11,8 (7,2)*
<i>Snorfiets (1976)</i>					
Slachtoffers	-	2	13	-	15
Park x 1000 ³⁾	0,110	2,740	1,400	-	4,250
Slachtoffer- quotiënt	-	ca. 1	ca. 9	-	3 à 4

*gewogen quotiënt, rekening houdend met leeftijdsopbouw snorfietsers

- 1) Volgens RAI/CBS was het parkcijfer voor fietsen per 1-1-'75 7,7 miljoen. Gezien de stijging van de verkoop van fietsen is het gemiddelde park voor 1975 op 8,0 miljoen geraamd.
- 2) Volgens opgave van het CBS was het parkcijfer voor bromfietsen per 1-1-'75 1,65 miljoen en per 1-1-'76 1,4 miljoen. Als gemiddeld parkcijfer is het aan te nemen voor 1975 op 1,5 miljoen geraamd.
- 3) Gemiddeld aantal snorfietsen op jaarbasis.

Tabel 6. Slachtofferquotienten van fiets, bromfiets en snorfiets, onderverdeeld naar leeftijd van de slachtoffers.

7. Samenvatting en conclusies

Volgens de uitkomsten van een enquête onder 500 detaillisten waren er per 31 december 1976 ongeveer 8.500 snorfietzen aan de consument verkocht. Ongeveer 60% was verkocht aan mannen, ongeveer 40% aan vrouwen. Op grond van de ontwikkeling van de verkoop- en de koopintentie lijkt de verwachting gerechtvaardigd dat het snorfietspark in de toekomst niet veel meer in omvang zal toenemen. De gemiddelde leeftijd van de snorfietskopers was in 1976 ongeveer 60 jaar. Indien het aantal snorfietzen wordt gerelateerd aan de bevolkingsaantallen, blijkt de dichtheid van de snorfietzen toe te nemen met stijgen van de leeftijd. Bij mannen is de dichtheid van de snorfietzen het grootst in de leeftijdsgroep van 65 jaar en ouder; bij vrouwen in de leeftijdsgroep van 50-65 jaar.

Het aantal verkeersongevallen waarbij in 1976 snorfietzers betrokken waren, is in absolute zin betrekkelijk gering. Volgens voorlopige gegevens van de VOR zijn er in 1976 20 verkeersongevallen met snorfietzers geregistreerd. Bij 15 ervan raakte een snorfietser gewond; 4 van deze gewonden zijn overleden. Van de 15 slachtoffers waren er 13 van 65 jaar en ouder, terwijl deze leeftijdsgroep ongeveer een derde van het totale aantal snorfietzen kocht. De onveiligheid van snorfietzers boven de 65 blijkt in 1976 significant groter geweest te zijn dan van snorfietzers onder de 65.

Er zijn verder aanwijzingen dat:

- de snorfietser onder de 65 jaar in 1976 ongeveer evenveel kans liep om in het verkeer gewond te raken als een fietser van dezelfde leeftijd, maar minder dan een bromfietser van onder de 65;
- de snorfietser van 65 jaar en ouder in 1976 minstens evenveel kans op letsel had als een bromfietser uit die leeftijdsgroep en meer kans dan een fietser van dezelfde leeftijd;
- de groep snorfietzers als geheel, rekening houdend met haar leeftijdsopbouw, een grotere kans had om gewond te raken dan de groep fietsers maar een kleinere dan de groep bromfietzers.

8. Slotopmerkingen

Het risico dat de snorfietzers in de toekomst in het verkeer zullen lopen is onder andere afhankelijk van de volgende factoren:

- a. de mate waarin de snorfietzers en de verschillende leeftijdsgroepen binnen die categorie verkeersdeelnemers met hun vervoermiddel vertrouwd zullen raken;
- b. de mate waarin andere weggebruikers met het verschijnsel snorfiets vertrouwd zullen raken.

Ten aanzien van het eerste punt moet opgemerkt worden dat niet bekend is in hoeverre in 1976 sprake was van een inschakelverschijnsel. Een aantal snorfietzers had tevoren wellicht al ervaring opgedaan met de bromfiets.

De mate waarin andere weggebruikers in de toekomst vertrouwd zullen raken met het verschijnsel snorfiets, zal gezien de geringe omvang van het snorfietspark waarschijnlijk niet groot zijn.

Indien zich geen opzienbarende veranderingen voordoen rond het gebruik van de snorfiets, lijkt een meer gedetailleerde evaluatie van het effect op de verkeersveiligheid vooralsnog weinig zinvol.

BIJLAGE I

Gevolgde methode bij het vaststellen van het snorfietspark op basis van het aantal verzekerde snorfietsen

1. Inleiding

Voordat de SWOV aan de beperkte evaluatie van de snorfiets begon, was reeds bekend dat het CBS niet de mogelijkheid bezat het parkcijfer van snorfietsen vast te stellen. De oorzaak daarvan is dat het Waarborgfonds, dat als bron voor de CBS-informatie fungeert, geen onderscheid maakt tussen snorfietsen en bromfietsen. Getracht is om op twee verschillende manieren toch een indicatie te krijgen over de omvang van het snorfietspark, namelijk:

- a. door via de NVVA de verzekeringsmaatschappijen te benaderen voor informatie voor het aantal verzekerde snorfietsen;
- b. door de detailhandel te benaderen voor informatie over het aantal aan de consument verkochte snorfietsen.

Zoals reeds in de SWOV-publicatie 'Snorfiets, veilig of niet?' is aangegeven bestaan er geen cijfers over het aantal fietsen en bromfietsen dat door de detailhandel aan de consument is verkocht. Dit geldt ook voor de snorfiets. Wel beschikt de Nederlandse Vereniging de Rijwiel- en Automobielenindustrie (RAI) inmiddels over cijfers over het aantal snorfietsen dat door de fabrikanten en importeurs aan de detailhandel is verkocht (gefactureerde verkopen). Deze gegevens geven echter alleen over wat langere perioden inzicht in het vermoedelijke aantal snorfietsen dat aan de consument verkocht is.

Ook is gebleken dat noch de afdeling Handelsstatistiek van het CBS (voor in- en uitvoercijfers), noch de afdeling Productiestatistiek (voor de binnenlandse productie) de snorfiets van de bromfiets onderscheidt. In verband met internationale afspraken is het namelijk moeilijk de definitie van de bromfiets te wijzigen. Daarnaast hebben beide laatste bronnen (RAI en CBS) het nadeel dat zij voor het vaststellen van de omvang van het snorfietspark niet bruikbaar zijn zonder kennis van:

- het aantal verkochte snorfietsen ter vervanging van uit het park verdwenen snorfietsen;
- het aantal snorfietsen dat bijvoorbeeld door ongevallen of afdanking (schroot) uit het park verdwijnt zonder vervangen te worden;
- de omvang van de voorraad bij de detailhandel.

De eerste twee punten zijn op dit moment voor het vaststellen van het snorfietspark nog niet relevant. Het derde punt lijkt in dit geval het belangrijkste. Gezocht is daarom naar een oplossing waarbij rechtstreeks bij de detaillisten om informatie over verkoop aan het publiek en over voorraad gevraagd zou worden. Met behulp van deze gegevens kon dan ook weer aansluiting verkregen worden met de cijfers van de RAI.

Uit contacten met het Centraal Orgaan in de Tweewielerbranche (COT), en de RAI bleek dat over deze punten niet op eenvoudige wijze informatie te verkrijgen was. In verband hiermee werd besloten na te gaan in hoeverre via verzekeringsmaatschappijen de gewenste informatie verkregen kon worden.

2. Methode

Bepalend voor de methode van vaststelling van het snorfietspark via de verzekeringsmaatschappijen is de mate waarin de afzonderlijke verzekeringsmaatschappijen consequent onderscheid maken tussen de aantallen verzekerde brom- en snorfietzen.

Indien dit consequent gebeurt, bestaat er een mogelijkheid om met behulp van de verzekeringsmaatschappijen het snorfietspark te bepalen. Dat kan aan de hand van de verhouding tussen het aantal bij die verzekeringsmaatschappijen verzekerde brom- en snorfietzen. Deze methode is echter alleen bruikbaar als de verzekeringsmaatschappijen geen andere selectiecriteria aanleggen bij het verzekeren van de snorfietzen dan bij het verzekeren van de bromfietsen. Met andere woorden: een verzekeringsmaatschappij die geen bromfietsen verzekert mag dan ook geen snorfietzen verzekeren en een verzekeringsmaatschappij die bromfietsen verzekert mag dan geen snorfietzen weigeren. Maar het betekent ook dat ten aanzien van de persoonskenmerken (bijvoorbeeld leeftijd) geen selectief beleid mag worden gevoerd.

Om na te gaan in hoeverre een en ander te realiseren was, werd de NVVA door de SWOV benaderd met het verzoek haar medewerking te verlenen. De NVVA was direct bereid mee te werken, mits het onderzoek een beperkt karakter zou hebben zodat de activiteiten van de verzekeringsmaatschappijen gering konden blijven.

3. Uitvoering en resultaten

In overleg met de NVVA is vervolgens het bij deze bijlage gevoegde enquêteformulier met een aantal vragen samengesteld. Het formulier is door de NVVA met een begeleidende circulaire toegezonden aan alle verzekeringsmaatschappijen die lid zijn van de NVVA. Deze maatschappijen verzekeren ca. 98% van de gehele markt.

Van de 90 verzonden enquêteformulieren werden er 64 (71%) ingevuld terug ontvangen. De verzekeringsmaatschappijen die het enquêteformulier retour zonden, verzekerden volgens hun opgave aan het einde van het 3de kwartaal 1976 ca. 1.126.300 snor- en bromfietsen. Het totale bromfietspark was per 1 januari 1976 1,4 miljoen en op 1 januari 1975 1,65 miljoen. Wanneer we aannemen dat het bromfietspark (inclusief snorfietzen) omstreeks oktober 1976 ca. 1,3 miljoen bedroeg, dan betekent dit dat de verzekeringsmaatschappijen die het enquêteformulier retour hebben gezonden, ca. 87% van het brom- en snorfietspark verzekerden. Geconstateerd kan worden dat de medewerking van de verzekeraars groot geweest is.

Van de respondenten verzekerden 13 maatschappijen geen brom- en/ of snorfietzen. De overige 51 verzekerden alle zowel brom- als snorfietzen. Van deze 51 verzekeraars konden er 19 naast het aantal verzekerde bromfietsen ook het aantal verzekerde snorfietzen vermelden.

Bij deze 19 verzekeraars waren gemiddeld per 1000 brom- en snorfietzen 2,24 snorfietzen verzekerd. Geen enkele verzekeraar gaf te kennen op de een of andere wijze voor de snorfietzen andere selectiecriteria te hebben dan voor bromfietsers.

Aangenomen wordt dat de verzekeringsmaatschappijen die onderscheid hebben gemaakt, representatief zijn voor de overige maatschappijen wat betreft de verhouding tussen brom- en snorfietsen. Zo kan berekend worden dat bij een totaal brom- en snorfietspark van 1,3 miljoen er in oktober 1976 een kleine 3000 snorfietsen waren.

Dit aantal moet echter als een minimum beschouwd worden. Een aantal verzekeraars hebben namelijk vermeld dat de opgegeven aantallen snorfietsen alleen betrekking hadden op die gevallen waarin de verzekerde c.q. de tussenpersoon op het aanvraagformulier duidelijk heeft aangegeven dat het een snorfiets betrof. Het maken van een onderscheid was niet noodzakelijk, omdat de hoogte van de premie voor snorfiets en bromfiets gelijk is. Ditzelfde probleem kan zich ook hebben voorgedaan bij de verzekeraars die dit niet apart vermeld hebben. Dat met dit probleem terdege rekening gehouden moest worden, bleek toen één van de snorfietsfabrikanten te kennen gaf dat hij tot oktober tussen de 5000 en 6000 snorfietsen aan de detaillisten verkocht had. Omdat meerdere fabrikanten en importeurs snorfietsen op de markt brengen, zal het totale aantal in werkelijkheid nog hoger zijn.

Het verschil tussen de raming van het snorfietspark op basis van gegevens van verzekeraars en de op de markt gebrachte snorfietsen kan veroorzaakt zijn doordat:

- a) de verzekeraars die gegevens over aantallen verzekerde snorfietsen verstrekten, niet representatief waren;
- b) de verzekerde c.q. tussenpersoon veelal geen onderscheid gemaakt heeft tussen snor- en bromfiets;
- c) er een grote voorraad snorfietsen bij de detailhandel was;
- d) de door de snorfietsfabrikant verstrekte informatie onjuist was.

De onder b en c geopperde mogelijke oorzaken zijn de meest waarschijnlijke.

Gezien het grote verschil tussen de cijfers van de verzekeraars en de fabrikant is toen nog eens nagegaan of het mogelijk was op andere wijze aan gegevens te komen over het aantal aan de consument verkochte snorfietsen. Dit resulteerde uiteindelijk in een enquête onder de detaillisten (zie Bijlage II).

's-Gravenhage, 15 oktober 1976
490/FM/yk.

Aan de leden van de Nederlandse Vereniging
van Automobile Assuradeuren (N.V.V.A.).

Mijne Heren,

Betreft : Snorfietsen ; enquête door de SWOV.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV zal op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat een onderzoek instellen naar het gebruik van de snorfiets, de omvang van dit voertuigenpark alsmede de mate van risico in het verkeer.

Pogingen van de SWOV om via de R.A.I. het aantal aan de consument verkochte snorfietsen te vernemen hebben geen resultaat gehad ; ook via de handelaren kunnen geen betrouwbare cijfers worden verkregen.

De SWOV heeft thans de medewerking ingeroepen van de N.V.V.A., c.q. haar leden.

Het ligt in de bedoeling om met behulp van de verhouding tussen het aantal verzekerde brom- en snorfietsen bij een aantal verzekeringsmaatschappijen een raming van het totale snorfietspark te maken.

Uitdrukkelijk zij vermeld, dat bij dit onderzoek uitsluitend wordt beoogd een inzicht te verkrijgen in de omvang van het gebruik van de snorfiets en de veiligheid in het verkeer.

Ofschoon het bekend is, dat niet alle N.V.V.A.-leden snorfietsen in hun bestand hebben opgenomen, wordt deze circulair aan alle leden gezonden.

Aan de hand van de ontvangen antwoorden zal nadien - met de SWOV - bij een aantal leden enige nadere informatie worden ingewonnen inzake de opgedane ervaringen m.b.t. het risico, dat snorfietsen kunnen opleveren.

- 2 -

Wij zullen het waarden, indien U - ook ingeval U geen snorfietsen verzekert - de
aangehechte vragenlijst wilt retourneren en wel vóór 1 november o.s.

Mede namens de SWOV danken wij U voor Uw hulp.

Hoogachtend,



Mr. F. Molhuysen -
(Techn. Directeur)

P.S.

./.

Wij voegen een exemplaar bij van het heden
ontvangen jaaroverzicht 1975 van de SWOV.

ENQUETE ONDER N.V.V.A. LEDEN OMTRENT DE SNORFIETS

Hokje van toepassing gaarne aankruisen

- 1 Verzekert uw maatschappij bromfietsen? Ja Neen
- 2 (Indien "ja") Welk aantal bromfietsen?
- 3 Per welke datum geldt dit aantal? / 176
- 4 Verzekert uw maatschappij snorfietsen? Ja Neen
- 5 (Indien "ja") Kunt u het aantal al vermelden? Ja, aantal =
Neen
- 6 Per welke datum geldt dit aantal? / 176
- 7 Maakt u onderscheid in uw administratie tussen bromfiets en snorfiets? Ja
Neen
- 8 (Indien "ja") Waar maakt u dat onderscheid? Alleen bij polisaanvraag
Ook in de statistieken
- 9 Is het in vraag 8 genoemd deel van Uw administratie geautomatiseerd? Ja
Neen
- 10 Op welke van de volgende manieren kunt u snorfietsen van bromfietsen onderscheiden?
a) Merk + type aanduiding (bijv. "Peugeot G 10")
b) Maximum snelheid vermeld
c) Geen valhelmdraaglicht
d) anders
e) geen manier mogelijk
- 11 Zijn er voor snorfietsverzekerden andere acceptatievoorwaarden dan voor bromfietsverzekerden? Ja
Neen
- 12 Heeft u nog opmerkingen?

Naam maatschappij:

Contactpersoon:

BIJLAGE II

Gevolgde methode bij het vaststellen van de omvang van het snorfietspark aan de hand van gegevens van detaillisten

1. Inleiding

Nadat het vermoeden was gerezen, dat het snorfietspark meer snorfietsen zou omvatten dan de 3.000 die berekend waren op basis van gegevens van de verzekeraars, werd contact opgenomen met COT, BOVAG, NCBRM en RAI. De SWOV verzocht deze organisaties een proef te mogen uitvoeren waarbij een beperkt aantal detaillisten telefonisch benaderd zou worden. Doel van de proef was na te gaan of op deze wijze bruikbare gegevens over de verkoop van snorfietsen te verkrijgen waren.

Uit deze door de NV v/h Nederlandse Stichting voor Statistiek uitgevoerde proef bleek dat de detaillisten bruikbare informatie konden verstrekken. Ook bleek dat het aantal aan de consument verkochte snorfietsen vermoedelijk veel groter was dan het bij de verzekeringsmaatschappijen als snorfiets geregistreerde aantal. Ten slotte bleek dat van de detaillisten bruikbare informatie verkregen kon worden over de snorfietskopers en de maanden van verkoop. Gezien de resultaten van de proef onder de detaillisten werd besloten een enquête onder een grotere steekproef te doen plaatsvinden.

2. Methode en steekproef

De enquête heeft plaats gevonden in de week van 27 t/m 31 december 1976 en is uitgevoerd door telefonische ondervraging van 500 eigenaars/bedrijfsleiders van bedrijven die geacht werden snorfietsen te verkopen. Deze bedrijven zijn in de week voorafgaande aan het onderzoek alle aangeschreven. Zij ontvingen een introductiebrief van de drie overkoepelende organisaties in de tweewielerbranche, waarin op medewerking werd aangedrongen. Tevens was een lijst met vraagpunten bij gevoegd.

De enquête is uitgevoerd met behulp van een vragenlijst, die was opgesteld aan de hand van de resultaten van de proef. Een exemplaar van de vragenlijst en van de brief zijn bij deze bijlage gevoegd.

Voor het trekken van de steekproef had men de beschikking over twee adressenbestanden. In deze twee bestanden kwamen dubbele adressen voor; nadat die verwijderd waren, bleven er 5.540 over. Uit deze adressen werd een steekproef getrokken van 569 adressen.

Het telefonisch benaderen van deze adressen leverde het volgende resultaat op:

- gesprek gevoerd	500
- alleen gesprek mogelijk bij terugbellen	4
- ziek	3
- weigering	11
- bij voortdu ring geen gehoor	15
- telefoonnummer onvindbaar	27
- bedrijf opgeheven	9

Totaal 569

Voor het vaststellen van de omvang van het snorfietspark is het van belang te weten in hoeverre de resultaten van de 500 gevoerde gesprekken met bedrijven representatief zijn voor de 69 bedrijven waarmee geen gesprek gevoerd kon worden. Bijzondere aandacht verdienen daarbij de bedrijven die bij voortduring geen gehoor gaven of waarvan het telefoonnummer onvindbaar was. Het feit dat geen contact gemaakt kon worden, kan namelijk verschillende oorzaken hebben:

- een aantal van deze bedrijven kan opgeheven zijn;
- de opgegeven namen van de bedrijven waarvan het telefoonnummer onvindbaar was, kunnen onvolledig of onjuist geweest zijn;
- bij een aantal bedrijven is de telefoon wellicht niet opgenomen door afwezigheid (bijvoorbeeld wegens vakantie).

Ondanks de genoemde onzekerheden is besloten de resultaten van de 500 geënquêteerde bedrijven als representatief te beschouwen voor de niet-geënquêteerde, met uitzondering van de 9 bedrijven waarvan vaststaat dat zij opgeheven waren. Dit houdt wel in dat de uiteindelijk berekende schatting van het snorfietspark als een maximale schatting gezien moet worden.

3. Bruikbaarheid van de resultaten

Een factor die de waarde van de uitkomsten beïnvloedt, maar niet in een statistische maat is uit te drukken, is de mate waarin de antwoorden die gegeven werden, juist zijn. Teneinde een zo goed mogelijke beantwoording te verkrijgen, kregen de ondervraagden de reeds vermelde brief en vragenlijst toegezonden.

Ter controle is de detaillisten gevraagd of men de brief ontvangen had. Verder hebben de enquêtrices aangegeven of naar hun mening de antwoorden snel en zonder problemen gegeven werden. De uitkomsten van een en ander zijn aangegeven in Tabel II. 1.

In totaal wist 86% van de ondervraagden dat de brief ontvangen was en heeft 94% van hen die snorfietsen verkochten zonder aarzeling de vragen beantwoord.

Behalve naar het aantal verkochte snorfietsen werd de detaillist ook gevraagd naar het aantal dat ingekocht was en naar het aantal dat nog in voorraad was. Zo had de enquêtrice enige controle op de gegeven antwoorden. Bij inconsistentie van de gegeven antwoorden werd hierover doorgevraagd en werden de gecorrigeerde aantallen opnieuw genoteerd.

In de enquête is ook gevraagd naar het geslacht en de leeftijd van snorfietsverkopers. Voor het vaststellen van leeftijd en geslacht van de berijders is aangenomen dat die dezelfde zijn als van de kopers. Dit op grond van veronderstelling dat de geënquêteerde detaillisten niet zo zeer leeftijd en geslacht van de daadwerkelijke kopers, alswel van de gebruikers hebben opgegeven. Het is echter mogelijk dat niet alle door de detaillisten opgegeven kopers in de praktijk de gebruikers zijn.

De snorfiets is een nieuw, tamelijk duur en relatief weinig verkocht artikel. Voorafgaand aan de verkoop zullen in de meeste gevallen een aantal gesprekken tussen de koper en detaillist zijn gevoerd over de prijs, voor- en nadelen, merken en typen, en de wijze van gebruik van de snorfiets. Op grond hiervan kan worden verondersteld dat de detaillist een redelijk betrouwbare indruk van geslacht en leeftijd van de snorfietsers heeft kunnen krijgen. Desalniettemin zijn de verschil-

lende leeftijdsklassen ruim gehouden. Daarom mag ervan worden uitgegaan dat de verkregen informatie een redelijk beeld geeft van het geslacht en de leeftijd van de snorfietzers.

4. Aantal verkochte snorfietsen

Met behulp van de enquêteresultaten is een schatting gemaakt van het totale aantal in Nederland verkochte snorfietsen. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende formule: verkochte aantal = $(N/n) \cdot X$

waarbij:

N = totale populatie detaillisten (5.540)

n = steekproefgrootte (509) detaillisten, inclusief de 9 opgeheven bedrijven)

X = verkocht aantal snorfietsen in de steekproef (780).

Het aantal verkochte snorfietsen bedraagt dan 8.490. Zoals eerder is aangegeven, is dit een maximale schatting. Beschouwt men de bedrijven waarmee geen contact kon worden verkregen, als een onzuiverheid in het adressenbestand, dan is het minimale aantal verkochte snorfietsen 7.594. In Tabel II.2. zijn naast de raming van de verkochte snorfietsen ook de ramingen van het aantal ingekochte snorfietsen en van de voorraad gegeven.

Bij het berekende aantal verkochte snorfietsen behoort een betrouwbaarheidsmarge die afhankelijk is van de grootte van de steekproef en van het aantal snorfietsen dat per detaillist verkocht is. Uitgaande van de maximale raming van 8.490, kan met een waarschijnlijkheid van 90% gezegd worden dat het aantal verkochte snorfietsen in 1976 globaal tussen de 7.500 en 9.500 zal hebben gelegen. In het consult zal worden uitgegaan van een aantal van 8.500.

	totaal	brief ontvangen	brief niet ontvangen
Snel en zonder problemen beantwoord	205	183	22
Niet precies beantwoord	14	9	5
Vragen niet gesteld, ver- koopt geen snorfietsen	281	236	45
Totaal	500	428	72

Tabel II.1. Wijze van beantwoording van de vragen, gesplitst naar bedrijven die de brief wél en bedrijven die de brief niet ontvingen.

	ingekocht	verkocht	voorraad
Minimaal	11.420	7.594	3.826
Maximaal	12.767	8.490	4.277

Tabel II.2. Raming van het minimale en maximale aantal ingekochte, verkochte en in voorraad zijnde snorfietsen.

C.O.T.

Surinameplein 12
Amsterdam-W
tel 020-183193

BOVAG

Eisenhowerlaan 126
Den Haag
Tel 070-512311

N.C.B.R.M.

Treubstraat 25
Rijswijk (ZH)
tel 070-992722

Mijne heren,

./- Bijgaand treft u aan een vragenformulier betreffende de snorfiets.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) opdracht gegeven te onderzoeken hoe het met de snorfietsverkoop tot dusver is gegaan en welke categorieën van het publiek de snorfiets aanschaffen.

Uiteraard kunnen de resultaten van dit onderzoek ook van groot belang zijn voor de tweewielerbranche.

Daarom vragen wij u met klem uw volledige medewerking aan dit onderzoek te verlenen. Mogen wij hierop rekenen?

Hoogachtend,



P. v.d. Scheer
Secretaris C.O.T.



R. Boon
Secretaris BOVAG
motor- en bromfietsbedrijven



F.J. Wijkhuizen
Secretaris N.C.B.R.M.

Geachte heer,

Zoals u in bijgaande brief kunt lezen stelt de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) een onderzoek in naar snorfietzen.

De SWOV heeft het feitelijke enquêteringswerk opgedragen aan de Nederlandse Stichting voor Statistiek, een marktonderzoekbureau.

Een dezer dagen zult u opgebeld worden door een van onze enquêtrices die u een aantal vragen zal stellen over de verkoop van snorfietzen. De vragen die zij u zal stellen vindt u hieronder, zodat het telefoon-gesprek vlot kan verlopen. Wij hopen dat u uw medewerking wilt verlenen aan dit onderzoek.

Hoogachtend,
N.V. v/h Ned. Stichting voor Statistiek

de Kort
(Ing. G.L.M. de Kort)

VRAGEN DIE DE ENQUETRICE U GAAT STELLEN OVER SNORFIETSEN

1. Hoeveel snorfietzen heeft u tot op heden ingekocht en verkocht ?
2. Van welk merk en type waren de verkochte snorfietzen en welke typen heeft u op dit moment in voorraad ?

Sparta Funny	.....
Sparta Happy	.....
Batavus M20	.....
Batavus City	.....
Peugeot GL 10	.....
Tomos S1	.....
Solo Electra	.....
overige merken en typen	.....
totaal	.....

3. In welke maanden van dit jaar heeft u de snorfietzen verkocht ?

mei	.....
juni	.....
juli	.....
augustus	.....
september	.....
oktober	.....
november	.....
december	.....

ZIE OMEZIJDE



2.

4. Aan wie heeft u de snorfietsen verkocht ?

	<u>Aantallen</u>
man, jonger dan 25 jaar
vrouw, jonger dan 25 jaar
man, 25-49 jaar
vrouw, 25-49 jaar
man, 50-64 jaar
vrouw, 50-64 jaar
man, 65 jaar of ouder
vrouw, 65 jaar of ouder	<u>.....</u>
totaal

Wij begrijpen dat u niet exact weet hoe oud uw klanten waren.
Probeer u echter een schatting van de leeftijden te maken.

TIJDSTIP BEGIN GESPREK : _____ uur _____ minuten

INLEIDENDE ZIN: Enkele dagen geleden ontving u een brief waarin uw medewerking gevraagd werd voor een onderzoek naar de verkoop van snorfietsen. Heeft u deze brief ontvangen ?

neen . . . ja . . .

Enq.: VRAAG OF O.P. NOG EENS IN ZIJN POST WIL KIJKEN EN ZEG DAT U HEM LATER OP DE DAG NOG EENS TERUG ZULT BELLEN

1 Mag ik u nu de vragen stellen ?

neen, weigering . . . ja . . .

2 Heeft u een speciale reden om niet aan dit onderzoek mee te willen doen ?
ZO JA: Welke reden is dat ?

A Enq.: INDIEN O.P. BIJ VRAAG 2 ANTWOORDT DAT HIJ GEEN SNORFIETSEN VERKOOPT, GA DAN VERDER MET VRAAG 3. ANDERS EINDE VRAAGGESPREK

3 Bestaat uw bedrijf uit deze ene vestiging of zijn er nog andere verkooppunten of filialen van dit bedrijf ?

meer filialen . . . enige vestiging . . .

4 Is dit de hoofvestiging van dit bedrijf ?

neen . . . ja . . .

5 Kunt u me zeggen wat het adres is van de hoofvestiging ?

8 Enq.: WIJS ER NU O.P. OP DAT WE INFORMATIE WILLEN ALLEEN OVER DEZE ENE VESTIGING

6 Heeft u in het afgelopen jaar snorfietsen verkocht of in voorraad gehad (in deze vestiging) ?

neen . . . ja . . .

7 Verkoopt u wel bromfietsen ?

ja . . . neen . . .

8 En verkoopt u ook fietsen ?

ja . . . neen . . .

9 En verkoopt u motoren ?

ja . . . neen . . .

Enq.: EINDE GESPREK, PLAK ADRESSTROOKJE AAN EIND VRAGENLIJST

10 Hoeveel snorfietsen heeft u in totaal reeds ingekocht (voor deze vestiging) ? Enq.: VUL AANTAL IN BIJ VRAAG 11

11 En hoeveel snorfietsen heeft u tot op heden verkocht ?

Vr. 10: Aantal ingekocht : _____

Vr. 11: Aantal verkocht : _____

.
1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23		

12 Wat is uw voorraad snorfietsen op dit moment (in deze vestiging) ?

AANTAL : _____

C Enq.: KIJK OF HET ANTWOORD OP VRAAG 12 OVEREENKOMT MET DE ANTWOORDEN OP DE VRAGEN 10 EN 11. ZO NIET, DE ANTWOORDEN AANPASSEN

13 Kunt u mij ook zeggen van welk merk en type de snorfietsen waren, die u verkocht heeft ?

	VRAAG 13. Verkocht		VRAAG 14. Voorraad	
	aantal- len	aange- past	aantal- len	aange- past
MERK EN TYPE				
Sparta Funny	_____	_____	_____	_____
Sparta Happy	_____	_____	_____	_____
Batavus H 20	_____	_____	_____	_____
Batavus City	_____	_____	_____	_____
Peugeot Gl 10	_____	_____	_____	_____
Tomo S1	_____	_____	_____	_____
Solo Electra	_____	_____	_____	_____
overige, t.w. _____	_____	_____	_____	_____
totaal	_____	_____	_____	_____
weet niet . . .			weet niet . . .	

D Enq.: KIJK MEER OF HET TOTAAL VAN VRAAG 13 KLOPT MET HET ANTWOORD OP VRAAG 11. INDIEN NIET, DOORVRAGEN NAAR JUISTE AANTALLEN EN NOTEREN IN KOLON "AANGEPAST" BIJ VRAAG 13

14 En kunt u me ook zeggen van welk merk en type de snorfietsen zijn die u nog in voorraad heeft ?
Enq.: INVULLEN IN BOVENSTAAND SCHEMA. KIJKEN OF AANTAL KLOPT MET HET ANTWOORD OP VRAAG 12. ZO NIET, ANTWOORD AANPASSEN

15 Kunt u mij ook zeggen in welk maanden van dit jaar u de snorfietsen verkocht heeft ?

	VRAAG 15	
	aantallen	aangepast
mei	_____	_____
juni	_____	_____
juli	_____	_____
augustus	_____	_____
september	_____	_____
oktober	_____	_____
november	_____	_____
december	_____	_____
totaal	_____	_____
weet niet . . .		

E Enq.: KIJK OF HET TOTAAL VAN VRAAG 15 KLOPT MET HET ANTWOORD OP VRAAG 11. INDIEN DIT NIET HET GEVAL IS, DOORVRAGEN EN AANTAL INVULLEN IN KOLON "AANGEPAST" BIJ VRAAG 15

•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24									

16 En kunt u ook zeggen aan wie u de snorfietsen verkocht heeft ?

Enq.: LEES VOOR :

	VRAAG 16	
	aantallen	aangepast
man, jonger dan 25	-----	-----
vrouw, jonger dan 25	-----	-----
man, 25 - 49 jaar	-----	-----
vrouw, 25 - 49 jaar	-----	-----
man, 50 - 64 jaar	-----	-----
vrouw, 50 - 64 jaar	-----	-----
man, 65 jaar of ouder	-----	-----
vrouw, 65 jaar of ouder	-----	-----
totaal	-----	-----

weet niet * *

F Enq.: KLIK OF HET TOTAAL VAN VRAAG 16 KLOPT MET HET ANTWOORD OP VRAAG 11. INDIEN NIET, DOORVRAGEN NAAR JUISTE ANTWOORD EN INVULLEN IN KLOM "AANGEPAST" BIJ VRAAG 16

17 Enq.: VUL UW EIGEN MENING IN OVER VRAAG 10 T/M 16 :

- O.P. wist de getallen van vraag 10 t/m 16 snel en zonder problemen op te geven * *

- ik had het idee dat O.P. vr. 10 t/m 16 niet zo precies kon beantwoorden en dat hij maar wat gokte * *

Overig commentaar vraag 10 t/m 16

19 Naam bedrijf :

Naam O.P. : -----

Functie O.P. : -----

Tijdstip einde gesprek : ----- uur ----- minuten

PLAK ADRESSTROOKJE HIER

Naam enquêtrice : -----

.
1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23						

Enq. no.

Volgno. gesprek

A 6458-3

